



Relationen mellan rumslighet och användning av offentliga platser

En studie av fyra platser i centrala Lund

Linnéa Bergdahl Norrman

Självständigt arbete • 15 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2025



Relationen mellan rumslighet och användning av offentliga platser: En studie av fyra platser i centrala Lund

The relation between space and use of public places: A case study of four locations in central Lund.

Linnéa Bergdahl Norrman

Handledare:	Love Silow, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.
Examinator:	Caroline Dahl, SLU Alnarp, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	15hp
Nivå och fördjupning:	G2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i Landskapsarkitektur
Kurskod:	EX0845
Program/utbildning:	Landskapsarkitektur
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2025
Omslagsbild:	Illustration av författaren [2025]
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Nyckelord:	Offentliga rum, användning av offentliga platser, utformning av offentliga platser, stadsplanering, livet mellan byggnaderna, rumslighet, Lund, Centrala Lund, levande centrum.

Sveriges lantbruksuniversitet

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

Sammanfattning

Ett växande problem i svenska städer är bristen på aktivitet i stadskärnan. I framväxt av e-handeln och större köpcentrum lider många mindre städer av tomma butikslokaler och döda centrum. Allt eftersom teknologin utvecklas och arbetsplatserna digitaliseras söker den mänskliga hjärnan kreativ och social tillfredsställelse i andra utlopp. I detta arbete har en undersökning genomförts för att ta reda på hur fyra offentliga rum fungerar utifrån rumsliga teorier.

Studien utgår från Lund, en relativt liten stad med 130 000 invånare och en yta på 26 km². Strategiskt ligger staden i närheten av två större städer, Malmö och Köpenhamn, och flertal större köpcentrum. Staden har trots denna fortsatt erbjuda ett livligt centrum. Teorierna arbetet huvudsakligen bygger på är Gehl och Jacobs diskussioner om staden. Dessa appliceras på de fyra platserna i Lund för att förklara hur dess utformning kan gynna användningen, och leda till ett livligare centrum.

Resultatet och diskussionen erbjuder en insikt i relationen mellan rumslighet och funktionen av offentliga rum. Genom att jämföra och kombinera de olika teorierna, kommer arbetet fram till möjliga slutsatser gällande hur offentliga rums utformning kan gynna dess användning. Uppsatsen presenterar slutsatser om hur mänsklig skala, som i enlighet med litteraturen härstammar från medeltiden, styr upplevelser som intensitet och avstånd samt hur det påverkar användningen av rummen. Arbetet visar även hur möjligheterna för att vistas under längre tidsperioder, med olika användningsområden som samspelar med varandra leder till större vistelse. Även självaste placeringen av platsen i det urbana stadsnätet påverkar hur det offentliga rummet fungerar.

Abstract

A growing problem in Swedish cities is the lack of activity in the central parts of the city. With the rise of ecommerce and large shopping malls, many smaller cities suffer from empty premises and lifeless centers. As technology advances and workplaces become more digitalized, the human brain seeks fulfillment through other outlets. This thesis examines the space function of four places, using spatial theories as a framework.

The study is based in Lund, a smaller city with 130 000 inhabitants and an area of 26 km². Strategically the city is located near bigger cities as Malmö and Copenhagen, and multiple bigger shopping malls. Despite this the city center continues to thrive. By applying theories, essentially based off Gehl and Jacobs discussions about the city, the thesis tries to explain how the four public rooms form benefits the usage and leads to a livelier city.

The results and discussion provide an insight to the relations between spatiality and the function of public rooms. It explains how the human scale, in this case related to the historical medieval structure, influences the perception of intensity and distance, impacting how people use the public space. The thesis also explores how the possibility of longer stay is enhanced when different areas of use interact with each other. Finally, the location of the public space affects how the space is utilized.

Innehållsförteckning

Figurförteckning	6
1. Inledning.....	9
2. Bakgrund.....	11
2.1.1 Stadens tre komponenter	11
2.1.2 Offentliga rummets roll i vår vardag	11
2.1.3 Lund	12
2.1.4 Kartmaterial	13
2.2 Syfte och frågeställning	15
2.3 Metod.....	16
2.3.1 Metodval och avgränsning	16
2.3.2 Tillvägagångssätt	17
3. Teorier	19
3.1 Medeltida karaktär	19
3.2 Studie av Clemenstorget och Mårtenstorget	20
3.3 Livet mellan byggnaderna och dess utformning	23
3.3.1 Fysiska aspekter	23
3.3.2 Användningen av det fysiska rummet	25
3.4 Gångavstånd	28
3.5 Det urbana nätet	30
3.6 Universitetets påverkan	32
4. Platsanalyser	33
4.1.1 Lilla Fiskaregatan	33
4.1.2 Klostergatan	38
6.1.3 Clemenstorget	43
4.1.4 Mårtenstorget	47
5. Diskussion	52
5.1 Lunds karaktär.....	52
5.2 Lilla Fiskaregatan och Klostergatan	52
5.3 Mårtenstorget och Clemenstorget	55
5.4 De fyra offentliga rummen	58
5.5 Metodreflektion	58
6. Slutsatser	60
7. Framtida studier	61
Referenser	62

Förord

Jag har sedan barnsben engagerat mig i samhällsfrågor och tyckt det varit kul med hur människor fungerar. Jag studerade beteendevetenskap på gymnasiet och har under utbildningens gång ofta fokuserat mer på de sociala aspekterna av landskapsarkitektur. Att veta hur vi människor beter oss är något som ligger mig varmt om hjärtat, och något som reflekteras i mitt val av studie. Trots att det är ett komplext ämne som saknar tydliga svar, var uppsatsen en möjlighet att fördjupa mig och förstå en liten bit av hur vi människor använder staden.

Att få möjligheten att studera något jag tyckt varit spännande har varit väldigt givande, och något jag är glad att jag fått möjligheten att göra. Jag tar med mig mina nyfunna kunskaper, värdefulla teorier och vidare studiemöjligheter in i mitt nästa steg av utbildningen, med hopp om att kunna fortsätta utvecklas inom ämnet.

Jag vill rikta ett tack till min handledare Love för allt stöd under perioden, och Mika för all feedback. Ett stort tack till Gun och Bernt som skapade möjligheter att få lämna gråa Sverige och skriva i soliga Karibien. Ett tack till Ann-Kristin som gav mig idén om Lund, och till min familj och vänner som stöttat mig under perioden. Utan er hade inte detta arbete varit möjligt.

Linnéa Bergdahl Norrman
Alnarp 2025

Figurförteckning

Figur 1. Visar på de utvalda platserna i förhållande till målpunkter i centrala Lund. Skala 1:10 000. (Lantmäteriet 2025).	13
Figur 2. Clemenstorget (Lantmäteriet 2025).	14
Figur 3. Klostergatan (norr) och Lilla Fiskaregatan (söder). (Lantmäteriet 2025).	14
Figur 4. Mårtenstorget (Lantmäteriet 2025).	15
Figur 5. Korsning Stora Gråbrödersgatan och Grönegatan. Något förskjuten. (Linnéa Norrman 2025).	35
Figur 6. Vidare promenad till Bantorget. Cykelställ, soptunnor och olika kommersiella företag. (Linnéa Norrman 2025).	35
Figur 7. Samma plats sett tillbaka från väster och Bantorget. Visar på viss förvriddning av siktlinjen. (Linnéa Norrman 2025).	36
Figur 8. Hörn och vidare ner på Grönegatan sett från Lilla Fiskaregatan. . (Linnéa Norrman 2025).	36
Figur 9. Lilla Fiskaregatan sett från Väster mot Stortorget. (Linnéa Norrman 2025).	37
Figur 10. Lilla Fiskaregatan möter korsningen mellan Stora Södergatan och Kyrkogatan. Stortorget och vidare centrum. (Linnéa Norrman 2025).	37
Figur 11. Klostergatan sett från korsningen till Bangatan. Bilden visar på Bantorget åt söder, med Grand Hotell och en busshållplats. Möblemang som cykelställ, polare och gatubelysning. Skillnad i markmaterial mellan den fortfarande bredare gågatan och låghastighetsvägen.(Linnéa Norrman 2025).	39
Figur 12. Fortsatt sekvens visar på oskyddad gångtrafik över låghastighetsvägen mot Bytaregränd. Bebyggelse med diverse utsmyckning, större skyltfönster. Uteservering möter den bredare gågatan och vidare låghastighetsvägen.(Linnéa Norrman 2025).	39
Figur 13. Visar på lägre bebyggelse med möte till en innegård med butiker och restauranger. Tydlig rörelse in i det mer skyddade rummet. (Linnéa Norrman 2025).	40
Figur 14. Trång trottoar. Kommersiellt möblemang från lokalt omtyckt konditori. Avsmalnad låghastighetsväg med tillfällig parkering längs med. Diverse utsmyckning på bebyggelsen. Större upplysta skyltfönster. Bruten siktlinje framåt. Domkyrkans torn som möjlig orienteringssymbol. (Linnéa Norrman 2025).	40
Figur 15. Busstrafik längs med låghastighetsvägen.(Linnéa Norrman 2025).	41

Figur 16. Bredare gågata inför korsning. Möter upp sidogatan Stora Gråbrödersgatan, som leder till Lilla Fiskaregatan i söder och Lilla Gråbrödersgatan i norr. Kyrkogatan och Domkyrkoplatzen går att ana längre fram när siktlinjen framträder. (Linnéa Norrman 2025).	41
Figur 17. Kommersiella butiker och stora skyltfönster. Medelhög bebyggelse. Kommersiella uteplatser möter upp gång- och biltrafiken. Kyrkogatan och Domkyrkoplatzen går att betrakta. (Linnéa Norrman 2025).	42
Figur 18. Clemenstorget sett från söder. Bilden visar cykelparkering, offentlig toalett samt busshållplatser i väster. Omgivande vägar med buss samt biltrafik. Rörelse över torget. (Linnéa Norrman 2025).	44
Figur 19. Östra delen av Clemenstorget. Mer öppen yta. Diverse möblemang. Högre väl utsmyckade byggnader med restauranger och uteservering i bottenvåningen. Lite rörelse över ytan. (Linnéa Norrman 2025).	44
Figur 20. Spårvagnsstationen diagonalt in i torgets mitt. Visar på olika möblemang. Olika markbeläggningar för olika användningsområden. Folk i rörelse samt stillastående kring stationen. (Linnéa Norrman 2025).	45
Figur 21. Västra delen av torget. Tydligt möblemang, viss nivåskillnad mot spårvagnsområdet. Busshållplatser och vidare stationsområdet går att skymta. Främst cykelparkering som används flitigt samt fri rörelse över torget. (Linnéa Norrman 2025).	45
Figur 22. Torget sett från öster ner mot västra stationsområdet. (Linnéa Norrman 2025)	46
Figur 23. Visar på södra delen av torget. Blomsterhandel på torget, fri rörelse upp mot centrum i öster. Matbutik som tydlig målpunkt. Parkeringsgarage bredvid. Mer öppen yta. (Linnéa Norrman 2025).	46
Figur 24. Mårtensstorgets utkant från nordväst. Visar på blandad rörelse mellan gång, cykel och bil. Tydlig ström av biltrafik från östra Mårtensgatan. (Linnéa Norrman)	48
Figur 25. Halvtydlig gräns mellan gång- och bilområden. Fri rörelse över bilvägen från närliggande saluhall och vidare kommersiellt område i väst. Tillfälligt möblemang i form av utsmyckande planteringar. Gatubelysning och pollare skapar viss barriär mellan gång- och biltrafiken. (Linnéa Norrman)	48
Figur 26. Norra delen av torget. Utsmyckas med tillfälliga planteringar, en något skyddad gångyta med bilar på omkringliggande delar av torget. Utgör även en utsmyckad plats i form av metallkonstruktioner och en större uteservering. (Linnéa Norrman 2025).	49
Figur 27. Torget sett från dess norra mitt. Visar på blandad bebyggelse med belysta skyltfönster. Blandad kommersiell handel, lokal och butikskedjor. Lägre	

tvåvåningsbebyggelse till fyrvåningsbebyggelse. Den högre bebyggelsen läser Torna – Bara – och – Härjagers – Härads – Sparbank. Visar på parkering.	49
Figur 28. Torgets norra del, närmare bild på metalleder, möjlighet för lek. Även Lunds konstmuseums fasad samt ett antal fasta uteserveringar.	50
Figur 29. Torgets mitt. Tillfälliga matvagnar möter de två olika parkeringsområdena som delas med pollare. (Linnéa Norrman 2025). I bakgrunden kan mellan till lågbebyggelse skymtas. Dessa inrymmer bageri, restaurang, butiker samt ett apotek.	50
Figur 30. Torgets östra del. Mycket möblemang, cykelparkering, bänkar, tillfälliga planteringskärl. Skyddad gångzon som möter parkeringen genom cykelparkeringen. Kommersiell handel i tvåvåningsbebyggelsen. En större matkedja som tydlig målpunkt. Trädallé längs leden. (Linnéa Norrman 2025).	51
Figur 31. Torget sett från söder. Gångbana längs med Östra Mårtensgatan. Erbjuder handel och leder vidare mot Botulfsplassen.	51

1. Inledning

Fenomenet centrumdöd är omdiskuterat och ett allt vanligare hot mot de svenska städerna (Gustavsson 2021). Två av anledningarna menar Stephan Barthel (Gustavsson 2021) är att butiker flyttar ut till större köpcentrum utanför stadskärnan samt trenden med att arbeta hemifrån. Det billigare priset på varorna och möjligheten att jämföra mellan olika butiker lockar därefter allt fler kunder till E-handeln. Köpcentrum utanför stadskärnan samlar dessutom fler butiker och erbjuder på så sätt tillgänglighet till större utbud på en samlad plats (Gustavsson 2021). Barthel menar dock att städer som Köpenhamn har större motståndskraft mot centrumdöden, där stadskärnan består av handel, boende, kultur och restauranger. Tanken om en 15 minuters stad, alltså där all urban service är inom 15 minuters promenad, har gynnat en mer livlig stadskärna (Gustavsson 2021).

Rudolf Antoni (Glassell, Antoni, Alenius & Magnusson 2015) lyfter, i rapporten *levande stadskärnor; kartläggning av hot och möjligheter*, fram aspekter som täthet och tillgänglighet för att ett centrum ska förbli levande. Han menar likt Barthel att det ställer krav på avstånd där invånarna behöver bo och verka inom ett och samma stadsområde. Den stora kritiken i förslaget är dock att teorin endast fungerar i större städer, som Stockholms innerstad, med en bredare täthet och en välutvecklad kollektivtrafik som skapar bättre förutsättningar (Glassell et al. 2015). Jacobs (2000) och Langdon (2017) definierar att ett livligt och folkrikt centrum är viktigt för en trygg stadsmiljö. En trygg stadsmiljö lockar vidare större antal användare, och främjar en tryggare stad. Ett folkrikt centrum är alltså av stor vikt för städernas upplevelsevärden.

Som barn är jag uppväxt i utkanten av Halmstad, och flyttade i samband med starten av min skolgång ner till en by, tjugo minuter från Malmö. Jag är uppväxt bland åkermark och relativt små samhällen, som går att beskriva som att alla kände alla. Hade något hänt var det lätt att få reda på det av en granne, eller läsa det i den lokala Facebook gruppen. När jag under min universitetstid flyttade till Lund fick jag upp ögonen för storstaden. Fast jag gång på gång fick frågan om varför jag inte flyttade till Malmö, där mina vänner och familj bor, valde jag Lund. Det var något med upplevelsen av det stora i det lilla. Jag kände att jag på samma vis som när jag var mindre kunde ta mig genom samhället till fots, och att allt som behövdes fanns inom räckhåll.

Det som fascinerade mig mest var den livliga stadskärnan. De mindre städer jag växt upp vid, Vellinge, Trelleborg och Halmstad, saknade den livliga karaktären. Deras centrum utstrålade en grå livlös ton. Butikerna i centrum slog igen, och fåtal vistades där utöver sommarmånaderna. Vid ett besök av min farmor, som

fortfarande bor i utkanten av Halmstad, förundrades hon också över stadskärnan i Lund. Hur kunde det vistas så mycket folk ute under kalla december, när stora städer som Malmö och Köpenhamn ligger så nära? Frågorna fick upp mina ögon för staden där de lokala butikerna överlevt, och de offentliga rummen fylls med folk en solig vårdag.

2. Bakgrund

2.1.1 Stadens tre komponenter

Lynch (1981) diskuterar stadens uppbyggnad. Han definierar staden som det rumsliga förhållandet till människors användning, vilket resulterar i rumsliga flöden av personer, varor och information. I staden existerar tre komponenter: det sociala, ekonomiska och rumsliga. För att skapa bra boplatser behövs en kontinuerlig utveckling, med hjälp av sammankopplingar. Kopplat till utvecklingen lyfter Lynch (1981) fram fem perspektiv av prestationen, där vitalitet, tillgång, kontroll, upplevelse och lämplighet ska tas hänsyn till vid stadsplaneringen. Vidare kopplar han sekundärt effektivitet och rättvisa, som också ska tas i hänsyn vid bedömningen av en stads prestation. Lynch (1981) menar dock att det är den fysiska miljöns rumslighet som skapar bra eller dåliga städer. Det är det rumsliga mönstren i den större graden, som byggnader, kullar, dalar och vägar, samt deras förhållande till dess användning, kvalitet eller ägare som bestämmer kvalitén av staden. Ytor, avgränsningar, flöden och objekt har stor betydelse, tillsammans med återkommande och tidsspecifika rumsliga förhållanden (Ibid). Det rumsliga förhållandet är otydligt definierat, vilket innebär att det vid studier är svårt att dra slutsatser om hur det faktiskt påverkar staden. Den slutgiltiga grunden för bedömningen av kvalitén av staden ska därför vara åsikten från den mänskliga betraktaren, eftersom det rumsliga och sociala endast relaterar till varandra genom den mänskliga aktören (Ibid).

2.1.2 Offentliga rummets roll i vår vardag

Den tekniska utvecklingen har enligt Gehl (2011) inneburit ett ökat behov att hitta kreativa och sociala tillfredsställningar i de offentliga rummen. När arbetet inte längre tillfredsställer våra behov söker vi oss vidare till andra utlopp. Det är därför viktigt att utforma städer som erbjuder möjligheter för upplevelser och arrangemang för dess användare (Gehl 2011). Langdon (2017) tar i sin bok upp tidigare studier av amerikanska forskare. De menar att människan behöver ett tredje rum, utöver hemmet och arbetet, där denne kan finna vila (Langdon 2017). Offentliga rum är därför viktiga för sociala och kreativa utlopp samt vila från våra andra vardagliga rum.

Förhållandet mellan gatulivet, antalet besökare och händelser samt tidsramen för utomhusvistelse är en av de viktigaste aspekterna att analysera för att få en förståelse hur livet mellan byggnader kan förbättras och främja möjligheterna för utomhusvistelse. En vuxen kan vistas i staden utan en tydlig intention att tillfredsställa behovet av kontakt (Gehl 2011). Oberoende av vad anledningen är, som att ta en promenad, handla, köpa mat och så vidare så är handlingen rationell.

En anledning bakom att gå och spontanhandla är att vi söker kontakt och stimulation. Det blir en naturlig plats att ha som mål och uppmuntar utomhusvistelse. Vidare får pubar, caféer, barer och restauranger samma roll. Genom att skapa platser för att gå, men även platser för att stanna skapas en livligare stadsmiljö (Gehl 2011).

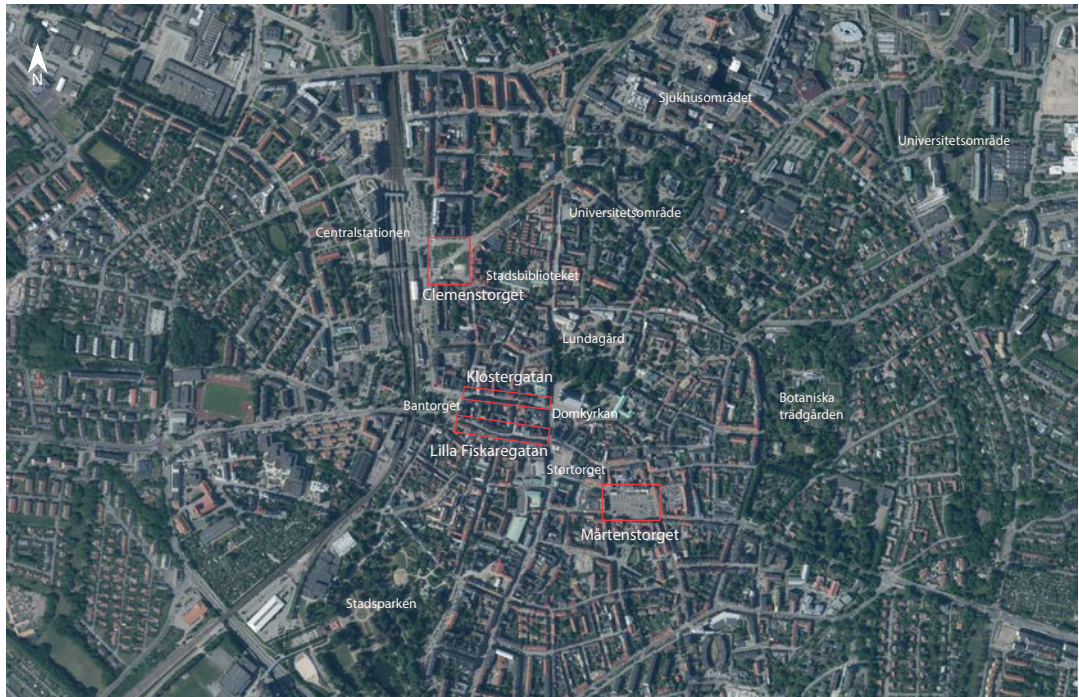
2.1.3 Lund

Historiskt har Lund fungerat som ett viktigt centrum i det danska kungariket (Carelli 2012). Utifrån Lundensiska källor diskuterar Carelli (2012) Lunds historia. Staden var under medeltiden en kosmopolitiskt präglad stad med ett stort geografiskt omland och vidsträckta kontaktytor. Sydvästra Skåne var tidigt ett centralt bebyggelseområde, och intilliggande Uppåkra fick rollen som en religiös centralpunkt. Uppåkra hade då ett politiskt, ekonomiskt och religiöst viktigt inflytande (Carelli 2012). I takt som Lund växte fram fick staden ta över Uppåkras roll som centralpunkt. Platsen expanderade så kraftigt att det utgjorde regionens största bosättning, där det främst bedrevs vanligt åkerbruk, men även lokal och internationell handel (Ibid). Hur staden Lund kom att anläggas är dock omdiskuterat. Med grund i forskaren Ragnar Blomqvists teori menar Carelli (2012) att Lund troligen anlades som en kunglig ort, där tidigare handel som formats av en lång kontinuitet mellan staden och omkringliggande äldre institutet bedrevs. Blomqvist menade att Lund fick rollen att på kungligt initiativ centralisera de existerande omkringliggande instituten (Ibid). Dendrologiska analyser visar dock att Lund anlades redan vid år 990. Staden användes sedan som en kunglig samlingsplats för den kungliga bördan, dåtidens skatt till kungahuset. De omkringliggande byarna Torna, Bara och Harjagers härad, som ansågs som betydelsefulla landskap, fick tillhöra Lund (Ibid). Staden växte vidare fram som en administrativt viktig ort och efter bebyggelsen av domkyrkan, som stod klar under 1000-talets början, även som en religiös centralort (Ibid).

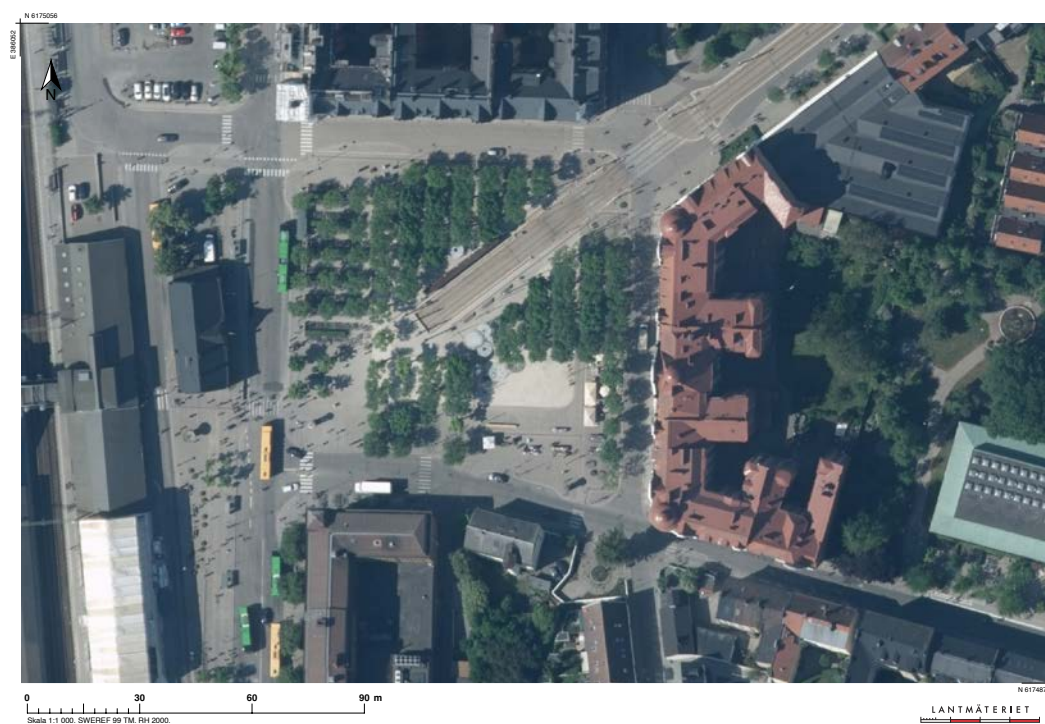
Antoni (Glassell et al. 2015) och Barthel (Gustavsson 2021) menar att stadslivet i huvudstäderna Stockholm och Köpenhamn har relativt goda förutsättningar för ett fungerande stadsliv, vilket saknas i Lund. Staden har en yta på 26 km² och år 2023 130 000 invånare (Lunds kommun 2024). Lund omges av åkermark, och har utöver sin religiösa roll främst varit ett jordbrukssamhälle. Idag ligger Lunds universitet och dess faciliteter utspritt över centrumet, och studenterna utgör cirka en tredjedel av Lunds invånare. Visit Skåne (U.Å) beskriver Lund som en universitetsstad och benämner staden som en av Sveriges äldsta. Tillsammans med kultur och utbildning finner besökare restauranger, caféer och butiker inom gångavstånd. Staden erbjuder äldre byggnader och gaturum, och ett aktivt studentliv (Visit Skåne U.Å). Industrier och kontor intar främst utkanterna av staden, och de centrala gatorna håller ett lågt samt öppet tempo. Så hur kommer

det sig att de offentliga rummen i Lund både imponerat på mig, min farmor och så många i min närhet? Vad är det som får staden att upplevas så livlig och välanvänd?

2.1.4 Kartmaterial



Figur 1. Visar på de utvalda platserna i förhållande till målpunkter i centrala Lund. Skala 1:10 000. (Lantmäteriet 2025).



Figur 2. Clemenstorget (Lantmäteriet 2025).



Figur 3. Klostergatan (norr) och Lilla Fiskaregatan (söder). (Lantmäteriet 2025).



Figur 4. Mårtenstorget (Lantmäteriet 2025).

2.2 Syfte och frågeställning

Fallstudien utgår från Centrala Lund, där fyra platser valts ut för att studera. Syftet är att genom olika förklaringsmodeller få en förståelse för hur platsens utformning påverkar användningen. De fyra platserna som valts ut är Clemenstorget, Lilla Fiskaregatan, Klostergatan samt Mårtenstorget. Förklaringsmodellerna bygger i huvudsak på Gehls och Jacobs teorier om offentliga rum, relationen mellan rumslighet och användning. Frågeställningarna uppsatsen ämnar svara på lyder således:

Hur kan förklaringsmodellerna, hämtade ur främst Gehl och Jacobs teorier, bidra med en förståelse för den fysiska utformningens påverkan på användningen av de utvalda platserna?

Vad säger platsanalyserna vidare om Lunds stadskärna?

2.3 Metod

2.3.1 Metodval och avgränsning

Metodvalen stödjer uppsatsens fokus på de offentliga platsernas rumslighet och utforskar hur stadens utformning och dess förhållande påverkar användningen av platsen. Utifrån teorier tagna från Lynch (1981), Jacobs (2000) och Gehl (2011) har arbetet avgränsats till de offentliga platsernas rumsliga utformning och förhållande. Sociala aspekter diskuteras och behandlas i relation till den offentliga platsens rumslighet, främst eftersom det rumsliga och sociala fungerar i ett samspel med den mänskliga aktören som en gemensam nämnare (Lynch 1981). Gehl (2011) menar att det offentliga rummets relation och utformning endast kan förstås om de sociala aspekterna tas i hänsyn och den mänskliga aktören studeras. Lunds roll som universitetsstad har påverkat dess utformning eftersom universitetets faciliteter är utspridda i staden, och innebär ett kontinuerligt flöde av nya användare. Uppsatsens fokus ligger dock på utformningen av staden och dess offentliga rum, vilket innebär att hur Lund uteslutande fungerar som universitetsstad inte kommer undersökas.

Avgränsningen till fyra centrala platser i Lund grundar sig i att få fram relevanta och fördjupade svar. Genom att välja två torg som framförts under samma århundrande med grundläggande handel (Kärrholm 2013) samt två parallella gator som uppkommit ungefär samtidigt (Lunds kommun 2020) kan arbetet avgränsas till rimligt jämförbara aspekter. Platsanalysen grundas delvis i personliga val, men påverkar ej uppsatsens akademiska validitet, då val av plats styrks av aspekter tagna ur litteraturstudien. Avseendet till att svara på de offentliga rummens utformning tar den mänskliga aktören i beaktande, grundat i teorierna som stödjer detta perspektiv. Det studeras dock inte antalet besökare, utan i stället hur den rumsliga aspekten styr och skapar möjligheter för rörelserna. På så sätt studeras endast hur den mänskliga aktören förhåller sig till de rumsliga aspekterna. Detta för att förstå hur den fysiska utformningen används i praktiken.

Litteraturstudien utförs för att få en större förståelse för hur en stad är uppbyggd, och vilka aspekter som avgör huruvida en stad är bra eller dåligt utformad. Vidare har litteraturen skapat stöd för val av platser och utförandet av platsanalyserna och ämnar i jämförelse med platsanalyserna ge en djupare förståelse för rumslighet och dess påverkan på offentliga rum. Svagheter i Litteraturstudien är avsaknaden

av definition av vad det är som skapar fungerande städer. Lynch (1981) menar att den rumsliga aspekten är otydligt definierad vilket innebär att det är svårt att dra slutsatser hur den faktiskt påverkar staden. Det innebär att den rumsliga distributionen, beroende på skalan av påtagliga besökare, objekt och händelser är dess grundläggande kärna (Ibid). Därmed blir detta kärnan för platsanalyserna och uppsatsens undersökning.

2.3.2 Tillvägagångsätt

Inför uppsatsen valdes ett ämne som intresserade mig. Intresset för de sociala aspekterna i Lund grundar sig i mina egna erfarenheter av staden. Vidare bygger uppsatsen initialt på tidigare kursers föreläsningar och undervisning där ett intresse för stadsrum etablerades. Inför uppsatsen samlades ett teoretiskt ramverk för att få en djupare förståelse för stadsplaneringens grunder, och för offentliga rum. Jan Gehls *Life between buildings* blev grunden för arbetet eftersom det är just ämnet, livet mellan byggnaderna, som uppsatsen ämnar undersöka. Med hjälp av tidigare erfarenheter samt grundläggande teorier från litteraturen valdes fyra platser ut. Platserna valdes på grund av dess rumsliga utformningar, placering i Lunds stadskärna samt för att kunna enklare jämföras i diskussionen. För att få en djupare förståelse för de offentliga rummen behövdes mer information om Lund som stad. Med hjälp av personal på Lunds stadsbibliotek återfanns relevant litteratur om Lunds historia och framväxt.

Litteraturen gav ytterligare stöd till platsanalyserna. Gehl (2011), Jacobs (2000) samt Lynch (1981) menar att den mänskliga aktören är viktig att studera för att förstå de rumsliga förhållandena. Aspekter som förhållandet till olika aktiviteter och förutsättningar för längre vistelse, tagna ur Gehls (2011) teorier, studerades därför. Litteratur valdes med försiktighet ut från tidigare kursers litteratur, handledningstillfällen samt SLU:s egen databas Primo. Sökord Som *urban planning, city planning, open spaces, public spaces* samt *walking distance* användes.

Lunds historia gav förståelse för Lund som stad. Litteratur återfanns på Lunds stadsbibliotek, där jag med hjälp av rådgivning valde ut Carellis (2012) bok *Lunds historia: staden och omlandet. I Medeltiden: en metropol växer fram*. Carelli (2012) menar att kunskapen om Lunds historia är fragmentarisk och osäker, trots över hundra års forskning. Källans styrka ligger i jämförelsen och sammanställningen av möjliga teorier. Sålunda blir det utifrån osäkerheten kring Lunds historia en validerad källa, eftersom den tar hänsyn till all fakta och på så sätt för troliga argument. *A theory of good city form* av Kevin Lynch valdes ut eftersom hans teorier är grunden för vidare forskningar. Detta gav även stöd för hur en stad bör studeras. För att fastställa de olika rumsliga aspekterna fanns ett

behov av att hitta relevanta exempel på städer med liknande karaktärer. Boken *Within walking distance: creating livable communities for all* diskuterar amerikanska exempel, men kändes efter avvägning med Gehls teorier relevant. Det blev under platsanalyserna tydligt att den fysiska placeringen för det offentliga rummet är relevant för att förstå dess förutsättningar. Nikos A. Salingaros bok *Principles of urban structure* ger en teoretisk grund gällande platsernas roll i det större stadsrummet. Efter utförandet av litteraturstudien och platsanalysen strukturerades tankar och viktiga perspektiv ner. Vidare sammanställdes platserna på en karta i relation till relevanta målpunkter i Centrala Lund. Utifrån platsanalyser och teorier diskuterades möjliga slutsatser.

3. Teorier

3.1 Medeltida karaktär

Carelli (2012) diskuterar i boken *Lunds historia: staden och omlandet 1. Medeltiden* den speciella kvartersbildningen på sidorna av Stortorget och Stora Södergatan (fig.1). Med en långsmal karaktär har kvartersbildningarna troligen anlagts i samband med den äldsta stadsbebyggelsen kring 1020. Kvartersdjupen uppgick då till femtiofem till sextio meter på varje sida av vägen. De enskilda tomterna var ungefär 50 meter breda, vilket innebar en tomtyta på 2500 till 3000 m². De närmast regelmässiga måttuppgifterna på området sträcker sig enligt Carelli (2012) troligen hela vägen ner till nuvarande Tullgatan. Vidare menar han även att det skedde en förtätning under 1000-talets andra hälft, och att antal hus mångdubblades under bara några hundraårsperioder. Kungsgård med intilliggande nuvarande Stortorget blev stadsbebyggelsens absoluta mittpunkt under tidsperioden (Ibid).

Majoriteten av de svenska städerna genomgick under 1600-talet radikala och genomgripande stadsplaneförändringar (Carelli 2012). Rätvinkliga stadskvarter med breda och raka gator ersatte då de olikformade kvarteren och deras smala, vindlande gator. Carelli (2012) menar att detta aldrig händer i Lund vilket innebär att den medeltida stadsplanen och gatunätet än idag består. Majoriteten av de centrala gatorna härstammar från stadens äldsta tid och har en närmare tusenårig tradition som transportleder. Nuvarande Lilla Fiskaregatan (fig. 3) beskrivs som en *via piscatorum* för första gången 1288. Gatan anlades vid år 1000 tillsammans med resten av staden (Ibid). Lilla Fiskaregatan fick under järnvägsepoken behålla sitt äldre uttryck, där de låga envåningshusen i södra delen från 1800-talet behölls (Lunds kommun 2020). Bebyggelsen speglar uttryck av olika tidsepoker, där 1880-talets nya renässans och 1900-talets nationalromantik återfinns i valet av natursten och den röda färgen (Ibid).

Carelli (2012) menar att det gatunät som tog form skapade en fast stadsplan som kom att präglade det lundensiska stadslivet än idag. Genom gatunätet strukturerades tillvaron och rörelsen i staden. Tomterna utgjorde det privata rummet, och gatorna dess offentliga. De två olika rumsliga enheterna möttes i stadsrummet, och den dualistiska livsordningen kom att bli karakteristisk för staden och det urbana livet som formades under den äldre medeltiden (ibid).

Järnvägens ankomst till Lund bidrog ytterligare till fler användare i de omkringliggande centrumkvarteren mellan Stortorget och Bantorget (Lunds kommun 2019). Klostergatan och Lilla Fiskaregatans gestaltning är fritt framvuxen under medeltiden (Ibid). En av Lunds mest utpräglade kommersiella gator är Klostergatan. Tidigare användning av gatan var obetydlig, men under cirka 1875 till 1935 omvandlades gatan till ett affärsstråk, med hyreslägenheter i de övre våningarna. Gatan har ett kompakt och storstadsmässigt uttryck, med tre till fem våningar (Ibid). Trots att nya hus efterhand ersatta äldre, rätades gatulinjen aldrig fullständigt ut. Lunds kommun (2019) skriver:

Just denna kombination av ett trångt och oregelbundet gaturum och en hög omslutande bebyggelse med ständig växling i fasadlinjen, gör klostergatan till en särpräglad gatumiljö av speciell kvalitet (Lunds kommun 2019)

Medeltida städer är idag populära turistattraktioner och boplatser. Gehl (2011) menar att det beror på att staden inte var målet, utan att gator och kvarteren i stället är utformade med rörelse och utomhusvistelse i åtanke. Även klimatet, som sol, skugga och vind hade en stor påverkan på utformningen. På så sätt fick städerna inbyggda kvaliteter (Gehl 2011). Sådana samhällen och dess dimensioner samlade folket i gatorna, vilket framhävde utomhusvistelse och användning av gångbanorna. Senare tidssekel, som funktionalismen med större byggnader och öppna ytor och mindre fokus på kvarter samt deras vägar, förlorar möjligheten för det allmänna mötet i miljön. Samhällen där biltrafik främjas leder till att invånarna väljer att ta sig längre från stadskärnan, vilket innebär att stadskärnan inte används (Ibid).

3.2 Studie av Clemenstorget och Mårtenstorget

Kärholm (2013) redovisas en territoriell studie av Mårtenstorget och Clemenstorget. Artikeln fastställer begreppet territorier som en rumsligt avgränsad plats med regler eller specifikt beteende. Författaren myntar begreppen territoriell produktion, struktur samt appropriering och association. Med territoriell produktion menar Kärholm (2013) det som återfinns på en plats. Olika typer av produktion kan existera samtidigt, och på så sätt mobilisera olika förhållningsregler. En bänk kan associeras med pensionärer under dagen, och en grupp studenter på kvällen. Bänken är också en del av gatan, där den styrs av de befintliga reglerna. Det sker på så sätt olika typer av produktion på samma bänk. Appropriering innebär en återkommande användning av en yta som en grupp eller individ anser till viss del vara deras. Associering ses som en identitetbar plats som karaktäriseras av viss användning och dess konsekvenser. Det är inte tvunget

en individs plats, men anses av andra vara kopplad till en viss individ eller grupp (Kärrholm 2013).

Mårtenstorget uppfördes 1842 som en handelsplats, eftersom den kraftiga befolkningsökningen under 1800-talet innebar att Stortorget var begränsat för att upprätthålla handel åt befolkningen (Kärrholm 2013). Mårtenstorgets nuvarande form kom dock att upprättas först 1957, när konsthallen byggdes och det intilliggande klocktornet revs. Under nittonhundratalet blev området för trafiken mer omfattande, men kom att minska kraft under 1990-talet (ibid). Den senaste ombyggnationen gjordes år 1997, där den största förändringen innebar att Killansgatan och Västra Mårtensgatan blev till gångbanor. Östra Mårtensgatan blev snävare och erbjuder idag endast enkelriktad trafik. Möbleman som bänkar och soptunnor placerades ut, och större möjlighet för uteservering etablerades (Ibid). Mårtenstorget omges av restauranger, caféer, butiker, apotek, matbutiker och liknande kommersiella etableringar. På den stora öppna ytan, som främst utgör Mårtenstorget, erbjuder den territoriella strategin plats för både marknad och parkering som primära användningsområden. Parkeringen producerar vita linjer och trafikregler, medan marknaden producerar stånd, skyltar och grönsaker (Ibid).

Det sker en strategisk produktion eftersom plats för uteservering, mobila matvagnar, cykelparkering och bänkar återfinns. Kärrholm (2013) hänvisar vidare till en studie som visar på att Mårtenstorget, tillsammans med Stortorget, är ett välanvänt område för unga att mötas och umgås på. Den tillfälliga associeringen ökar under sommaren samt vid torghandeln. Kärrholm (2013) menar att invånarna anser Mårtenstorgets torghandel som det viktigaste och mest associerade handelsområdet i Lund.

Vidare har Mårtenstorget återigen förnyats med större bilfria zoner, och en mer gång- och cykelvänlig utformning (Kärrholm 2013). Olika delar av torget har fått specifika associeringar, till exempel att Ljugarbänken förknippas med ungdomar som äter en macka. Förändringarna inom området är ofta rytmiska och följer dagsrytmen, så väl som den veckovisa, månadsvisa och säsongsvisa förändringen. Under sommaren används uteserveringarna flitigt, vilket Kärrholm (2013) menar försvinner under vintern. Han menar dock att Mårtenstorget är en flexibel plats vars funktioner tillåter en delad territoriell användning. Vidare finns det dock konflikter mellan bilar och handelsplats. Bilens plats har minskat kraftigt och vägarna är idag mer anpassade för gång och cyklister. Det fortsätter vara tillgängligt för bilister, men antalet parkeringsplatser har minskat och ytan har idag fler restriktioner (Ibid).

Kärrholm (2013) diskuterar vidare Clemenstorget som upprättades under 1800-talet. Platsen ligger idag centralt bredvid järnvägsstationen. Clemenstorget uppfördes för att lätta det stora folktrycket på Mårtenstorget. Vid etablering var endast en sida av torget omgivet av bebyggelse. Det första byggnadskomplexet uppfördes i den västra delen av torget, och i slutet av århundrandet fick även den norra och östra delen bebyggelse. Under 1940-talet omvandlades torget till en park, där endast en bit av det sydöstra området behölls för handel (Kärrholm 2013). Clemenstorget ansågs som en viktig handelsplats, men bedriver idag limiterad handel (Kärrholm 2013). Platsen omges idag av en matbutik, lägenheter och ett parkeringsgarage. Den västra sidan domineras av bussar och stationsområdet. Kommersiellt menar Kärrholm (2013) att det främst är loppmarknader och blomsterförsäljning som bedrivs på ytan. Den största andelen användare är fotgängare på väg mot bussarna, tågen eller matbutiken (Ibid). Clemenstorget är på så sätt territoriellt associerat med aktiviteter som relaterar till centralstationen. På så sätt associeras torget med ett större territorium, stationsområdet, utanför dess gränser samt mindre inom självaste torget men inte med torget som helhet (Ibid). De olikartade territoriella produktionerna blir således inte likställda med Mårtenstorgets mer komplexa. Antalet passerande besökare är mångfaldiga under årets alla dagar, men det är endast ett fåtal som stannar (Ibid).

Områden stabiliseras genom arkitektur och dess design, vilket på torgen innebär en mer jämn rörelse (Kärrholm 2013). Clemenstorget fick en starkare association till Centralstationen, medan torghandels association på Mårtenstorget stärktes av en minskning av biltrafik och ett bättre sammanhang till omkringliggande gångstråk (Ibid). Topologiskt fungerar Mårtenstorget som en viktig nod i det urbana nätet, eftersom det ligger i en korsning av viktigare rutter. Platsen är på så sätt tydligt integrerad med omkringliggande platser och byggnadskomplex (Ibid). Clemenstorget är en del av samma visuella stadsnät som Mårtenstorget, men är inte lika välintegrerat i gatumönstret. Kärrholm (2013) påpekar även att de rumsliga aspekterna skiljer sig mellan torgen och att Clemenstorget blir en del av något större i förhållande till mer trafik och centralstationen (Ibid). Clemenstorget lades om 2020 i samband med anläggningen av spårvagnarna. Torget fick då en öppen stadsstruktur med bra tillgänglighet, och belysning samt möbler skapar mindre stadsrum i en större stadsmiljö. I samband med omgestaltningen ska Clemenstorget fungera som ett nav för kollektivtrafikresenärer (Lunds kommun 2015). Gestaltningen skapar gemensamma ytor under träden med fri rörelse. Gräsytor ersattes med grusytor och naturstenhållar (Ibid).

3.3 Livet mellan byggnaderna och dess utformning

3.3.1 Fysiska aspekter

Gehl (2011) beskriver i sin bok *Life between buildings* samspelet mellan de sociala strukturerna och de rumsliga strukturerna. Gehl (2011) menar att den fysiska strukturen inte enbart kan främja det sociala, men möjligen uppmuntra eftersom det fysiska ramverket till viss del har en möjlighet att påverka invånarnas sociala situationer och öppna upp till ett större spektrum av möjligheter. Det fysiska ramverket kan likväl dock hindra önskade aktivitetsmönster. Den fysiska strukturen reflekterar och stöttar önskvärd social struktur, och skapar vardagsrum till den kommunala större gatan och centrumet. De sociala hierarkierna syns tydligt i det publika rummet, och stötts av etablerade fysiska platser, offentliga både inne och ute på olika nivåer av hierarkin. Den uttrycks fysiskt i grupperade byggnadskomplex, kvarter och gator (Gehl 2011). Gehl (2011) menar att strukturerna har stor betydelse för att skapa en stadsplan där det sociala livet och vardagliga aktiviteterna får skapa djupare sociala interaktioner. Möjligheten i en väletablerad fysisk och vidare social struktur i de hierarkiska publika platserna är en rörelse från mindre grupperingar till större, och även från det privata till det öppna, vilket kan leda till större användning av de offentliga platserna (Gehl 2011).

Jacobs (2000) lyfter fram fyra aspekter för att skapa en mångfald och fungerande stadsmiljö. De fyra aspekterna lyder:

- Ett behov av olikartade primära och sekundära funktioner, detta för att säkerhetsställa att folk vistas och använder platsen under olika tidsramar.
- Korta och små kvarter
- Ett behov av nyetablerade och äldre byggnadskomplex
- Ett behov av en tät koncentration av besökare.

Den andra faktorn till en livlig stadskärna som Jacobs (2000) lyfter fram är behoven av korta kvarter, då det finns fördelar av kortare avstånd och hörn. Genom kortare kvarter skapas en samkänsla med besökare på övriga omkringliggande gågator och byggnadskomplex (Jacobs 2000). Fysisk segregation av längre gator har en negativ påverkan på staden. Utan spridning av användning i ett större område skapas endast ett ensamt flöde av besökare, där service och ett livligt stadsrum inte kan etableras. Det är det fria flödet av användning som skapar en mångfald. Längre och större kvarter motverkar en mångfald, då besökarna automatiskt sorteras in i olika vägar som möts för sällan eftersom de är fysiskt blockerade (Jacobs 2000). Det är enligt Jacobs (2000) obehindrad rörelse och vidare användning, född ur stigarnas konstruktion, som

binder samman stadsdelar till livliga stadscentrum oberoende om det är huvudsakligen bostäder eller kontor. Större kvarter blockerar och förhindrar potentialen för experimentering och unika butiker då behovet av kunder inte uppfylls (Jacobs 2000). Även Gehl (2011) nämner behovet av kortare sträckor mellan nya upplevelser för att upprätthålla intresset hos besökarna. Han menar att korta fasader med många ingångar och korta skyltfönster är av stor vikt i utformningen (Gehl 2011).

Tredje anledningen som lyfts fram av Jacobs (2000) är behovet av att blanda äldre och nyetablerade byggnadskomplex, då detta är ett krav för att energiska distrikt ska etableras. Nyetablerade områden gynnar endast väletablerade större företag, då mindre lokala butiker och restauranger inte kan överleva. Lokala barer, konsthallar och caféer behöver äldre byggnader, med mer resonabla hyror för att kunna etableras (Jacobs 2000). Äldre byggnader ger en möjlighet för nya idéer att prövas. Vidare behöver de större kedjorna indirekt de äldre byggnaderna, eftersom det är dessa som skapar möjligheter för de mindre lokala butikerna. Det är i de lokala butikerna diversiteten återfinns, som skapar personliga centrum. Förlorar stadsdelen sin attraktion innebär det en smalare ekonomisk möjlighet, även för de kommersiellt starka företagen. Det är i blandningen mellan hög, mellan, låg och icke etablerade företag en framgångsrik olikartad stadskärna etableras (Jacobs 2000).

Gehl (2011) menar att det finns viktiga relationer mellan det fysiska rummet och dess användning. Han menar att stadsmiljön ska utformas med händelser i ögonhöjd eftersom synen är främst horisontell. Det finns därför en viktig relation till distans, intensitet, närhet och värme, vilket påverkar den allmänna upplevelsen av arkitektoniska dimensioner. Gehl (2011) diskuterar att mindre dimensioner, som trängre gator, skapar en intensivare upplevelse av omgivningen. Städer utformade med sådana kvaliteter menas upplevas mer intima och personligare, eftersom betraktaren kan uppleva allt på rätt nivå och i en resonabel tid. Gehl (2011) menar därför att det endast är till fots en händelse fungerar som en möjlighet till kontakt och information, då personen är avslappnad och öppen att ta tid för upplevelse och bli en del av något större. De större bilstäderna saknar den aspekten (Gehl 2011). Detta relaterar till gatornas utformning. Småskaliga gator innebär bättre uppsikt, vilket kan förse besökare med större upplevelser. Här är det även gynnsamt med mindre fasader, eftersom betraktaren ständigt upplever nya visuella intryck. Gator med omgivande låg bebyggelse skapas som en logisk konsekvensen av mänskliga rörelser och vårt frontala och horisontella orienteringssystem. Aktiviteter längs med gator skapar möjligheter för individer att ta sig till en plats utan större ansträngning. Sådana principer återfinns ofta i städer byggda kring en huvudgata (Gehl 2011).

3.3.2 Användningen av det fysiska rummet

Gehl (2011) menar att det är de vardagliga händelserna som skapar trygghet och personliga städer, men att möjligheten för sådana händelser stimuleras av den rumsliga utformningen. Förenklat är utomhusaktiviteter uppdelade i nödvändiga, valbara och sociala. De olika aktiviteterna har i sin tur olika krav på den fysiska miljön. Vardagliga aktiviteter som veckohandling samt transport till och från arbete benämns som nödvändiga. Dessa utförs utan större krav på omgivande miljö och utformning, eftersom utföraren likväl bör göra det (Gehl 2011). De valbara aktiviteterna utförs i mån av vilja, tid och plats, och utförs endast om de utvändiga förutsättningarna är goda, vilket ställer högre krav på den fysiska miljön (Gehl 2011). Vid sämre kvalitet på utemiljön, utförs endast de nödvändiga aktiviteterna. Vid bättre kvalitet på den fysiska miljön stimuleras de valbara aktiviteterna som att stanna, sitta, äta och liknande, vilket i sin tur skapar större möjligheter till de sociala aktiviteterna. De sociala aktiviteterna beror helt på närvaron av invånare och härstammar i de två tidigare nämnda aktiviteterna. I kategorin ingår konversationer, hälsningar sinsemellan, gemensamma aktiviteter och främst den passiva kontakten med andra människor. De sociala aktiviteterna utvecklas sporadiskt i samband med andra aktiviteter eftersom människor är samlade på en plats under samma tidpunkt och är spontana (Gehl 2011).

Teorin styrks av Jacobs (2000) vars första aspekt diskuterar samma behov som Gehl. Jacobs (2000) menar att etablering av olikartade funktioner leder till en bredare användning av stadsmiljön. Detta genom att etablera både primära och sekundära funktioner, där stadsmiljön används av olika grupper under olika tider. En primär funktion attraherar besökaren, exempelvis utbildning eller arbete. Den primära funktionens attraktion går ej att planera, då Jacobs (2000) menar att det i vissa fall är de mest fysiskt imponerande platserna som fungerar sämst. Primära funktioner fungerar relativt ineffektivt som stadsbyggnad. Om flera primära funktioner kombineras kan en större användning av stadsrummet etableras. Det är då av yttersta vikt att de primära funktionerna skiljer sig åt, och att besökarna vistas utomhus under olika delar av en tidsram (Jacobs 2000). Sekundära funktioner växer fram ur de primära funktionerna, men kan inte effektivt fungera som en primär funktion. En unik sekundär funktion med en unik omväxlande karaktär kan dock fungera som en primär funktion, om den etablerar en tillräcklig dragningskraft (Jacobs 2000). En välutvecklad olikartad användning av en yta med primära och sekundära funktioner kan i sin tur stötta unika typer av urban kommersiell handel (Jacobs 2000). Primära funktioner kan existera i samband med varandra, men behöver i många fall sekundära funktioner för att bidra till en diversitet och livlig stadsmiljö (Jacobs 2000).

Den fjärde och sista aspekten Jacobs (2000) lyfter fram är behovet av koncentrerad användning. Jacobs (2000) menar att ett område behöver en relativt tät mängd koncentration av användare, vilket säkerhetsställs med en etablerad bosatt befolkning. Den bosatta befolkningen utgör en större andel av stadens gator, parker och handels användare, vilket är ett krav för att staden ska bli mångfaldig. För att andra användningsområden som arbete och nöje ska bidra till koncentration måste sådana intensivt utnyttja marken. Jacobs (2000) väljer därför att fokusera på bostadstätheten eftersom de fungerar som livskraftfaktorer för staden. Människor som har valmöjligheter i staden väljer att stanna där. Mångfald och dess attraktion ses som bra levnadsförhållande om det existerar tillräckligt med bostäder för tillräckligt stort antal invånare. Tätheten bör inte vara för låg eller hög, vad som är rätt skiljer sig åt i specifika fall. Vid för tät eller för låg densitet frustreras stadens mångfald (Jacobs 2000). En större koncentration människor kan då leda till problematik. Vidare kan dock människorna ses som en tillgång, och staden gynnas av deras närvaro. Höjs koncentrationen där det är nödvändigt kan det leda till ett blomstrande stadsliv med livliga offentliga rum, vilket i sin tur uppmuntrar till variation, både ekonomiskt och visuellt (Jacobs 2000).

Jacobs (2000) menar att stadens trottoarer är ett av stadens mest centrala organ. Hon menar att en trottoar i sig endast är en koppling mellan byggnaderna, men att en intressant trottoar innebär en intressant stadskärna, och en livlig trottoar ger staden ett livligt intryck. Trottoarerna är offentliga och för samman folk som inte känner varandra i en mer privat och intim form (Jacobs 2000). En känsla av gemenskap och samhörighet föds av många små publika möten. Det växer fram ur händelser som att ta en öl, prata med en kund i det lokala bagerier och spana ut över det livfulla torget. Det är de lokala sporadiska mötena, ofta förknippade med ärenden som skapar en upplevd stadsidentitet och respekt sinsemellan (Jacobs 2000). Det estetiska och arkitektoniska är inte de viktigaste aspekterna, utan gångbanans olika roller, och hur de stimulerar vardaglig användning väger tyngre. Planerade stadsrum och tydliga mötesplatser innebär inte en livlig stad. Jacobs (2000) menar i stället att det är de sporadiska anonyma mötesplatserna som skapar en livlig stad. I sådana mötesplatser får besökaren själv besluta om vilken roll den vill få, och mötena anses mer personliga. På anonyma mötesplatser, som café och blombutiker, hör alla hemma. För att en plats ska överleva och förbli en trygg plats är det av yttersta vikt att platsen har möjlighet till korsande användningsområden och diversitet (Jacobs 2000). En plats som saknar intresse och vitalitet kommer att förbli en otrygg miljö.

Det är viktigt att veta att livet mellan byggnaderna som observeras på en given plats är en produkt av ett antal olika nummer och förlopp av individuella event.

Det är antalet minuter, inte antalet människor som studeras. En högre aktivitetsnivå kan alltså stimuleras av större antal besökare, men även längre individuell vistelse (Gehl 2011). Gehl (2011) diskuterar då tre begrepp – promenera, stanna och sitta. De tre aktiviteterna föds ur olika händelseförlopp och miljöns utformning. Promenera ses främst som ett transportmedel, men också en enkel ursäkt för att bli en del av ett sammanhang. Promenaden sätter krav på den fysiska utformningen, då besökaren ska kunna promenera relativt fritt utan att bli störd, men stimuleras nog för att fortsatt intresse ska upprätthållas. För en planerare blir det därför viktigt att få ett perspektiv på hur tolerant människan är till att bli störd, för att skapa intima och händelserika rum som fortfarande är öppna nog för att manövrera (Gehl 2011).

Vidare sätts också krav på avstånd. Gehl (2011) gör ett generellt antagande att folk rör sig fyrahundra till femhundra meter för vardagliga aktiviteter. Det är alltså av stor vikt att utforma platser så det upplevda avståndet är anpassat efter dess besökare. Den primära vägen ska upprätthållas, men det distinkta målet ska förbli osynligt, för att upplevelse av vägen är kortare. Gatan ska upplevas i olika steg, exempelvis genom en något krökt gata (Gehl 2011). Människan vill generellt röra sig direkt mot sitt slutmål, vilket innebär att svårkrossade barriärer som tung trafik skapar irritation (Gehl 2011). Ett sätt att arbeta med nämnda aspekter är med vridna gator, som skapar en mer intressant promenad, eller med rutnätsystem där den upplevda sträckan minskar. De mindre kvarteren har en psykologisk effekt då avståndet mellan kvarteren uppmärksammas snarare än den totala sträckan, vilket också kan kompletteras med kontraster mellan stora och små offentliga rum (Gehl 2011).

Andra begreppet Gehl (2011) behandlar är stå. Den fysiska miljön har inte en stark påverkan när människan stannar för rödljus eller kollar in i ett skyltfönster. Liknande sker enkla hälsningar med grannen till samma principer. Att stanna under en längre period ställer dock högre krav på utformningen. När en individ väntar på någon eller vill ta in sin omgivning krävs mer skyddade platser. Här är det populärt med fasader, korsningar och kanter eftersom sådana platser ger störst översikt av sin omgivning, och skapar på så sätt en plats där individen är skyddad (Gehl 2011). Händelser sker därför från kanterna till mitten, och Gehl (2011) menar att en plats aldrig kan bli livlig om kanterna misslyckas. Det är därför viktigt att skapa platser för att stanna, med till exempel intressanta detaljer i fasader (Gehl 2011).

Den sistnämnda aktiviteten är att sitta. Aktiviteten ställer störst krav på den offentliga miljön. Endast när det erbjuds möjligheter för att sitta kan en längre vistelse etableras. Genom att sitta öppnas fler aktiviteter upp för besökaren, som

att äta, läsa, spela spel, sola och så vidare. Möjligheten att sitta är vital i stadsplaneringen (Gehl 2011). Även här applicerar Gehl (2011) teorin om kanter. Sittplatserna ska vara skyddade, främst för användarens rygg. Krav på klimat och överblick styr också utformningen, då människan söker efter trygga platser med möjlighet till större uppfattning över omgivningen. Olika grupper har olika krav, där de äldre använder fasta möblemang, och yngre grupper nöjer sig med trappor och liknande. På så sätt finns det primära sittplatser, som bänkar, och sekundära, som trappor och murar. En plats som erbjuder båda, med limiterade antal primära sittplatser och fler sekundära, fungerar bra med eller utan större andel användare (Gehl 2011). Gehl (2011) och Langdon (2017) menar att människan skapar sittplatser av allt som erbjuds i en god miljö.

Gehl (2011) menar också att städer med lägre hastighet är livligare, eftersom den lägre hastigheten i staden ger en större möjlighet till upplevelser. Genom att sänka hastigheten från sextio kilometer i timmen till sex kilometer i timmen blir tio gånger fler människor visuellt synliga samtidigt. På så sätt ska staden vara gångtrafikanternas domän. Det är dock av stadens intresse viktigt att integrera bilar med cykel och gångstråk, då det kan leda till fler vistelser kopplade till utomhusvistelse. Det viktigaste är dock att biltrafiken inte ska störa gångtrafikanterna (Gehl 2011).

3.4 Gångavstånd

Langdon (2017) lyfter i sin bok fram exempel på fysiska strukturer som stärkt de sociala strukturerna och möjligheterna, där staden Brattleboro i delstaten Vermont diskuteras. Langdon (2017) ställer frågan hur stadskärnan lyckats med en väletablerad och sammanhängande fysisk och social struktur. Faktorer som omgivande kullar har inneburit en relativt liten konstruktionsyta, vilket har lett till en kompakt stadskärna som definierats som en del av stadens charm (Langdon 2017). En invånare i Brattleboro beskriver staden som:

.... described main street as a good “outdoor room”, one in which “the buildings become walls; the walls define the space
(Langdon 2017:70).

Han nämner även vikten av att Brattleboros gator och byggnader har en äldre struktur, där bilar inte har fått ta plats, vilket främjar gångtrafiken. De smalare gångbanorna innebär kontinuerligt nya sekvenser. Den kommersiella handeln med smalare skyltfönster följer gångbanan vilket ger besökarna konstant stimulans (Langdon 2017). En möjlig slutsats är att en mer kompakt stadskärna med tydliga gränser kan leda till mer önskad användning. Langdon (2017) lyfter även fram

stadens kompakta kärna med snävare gator med en äldre karaktär, där de kommersiella byggnaderna följer gångbanorna. Gatans smala skyltfönster innebär en ständig visuell upplevelse för besökarna, och leder till större visuellt intresse av gatan (Langdon 2017).

Langdon (2017) menar att grannskap med kortare kvarter främjar gångtrafiken, då korsningarna skapar fler valmöjligheter för besökaren. Det tar cirka en och en halv minut att gå 100 meter (Langdon 2017). I kortare kvarter är en möjlig slutsats därför att besökaren hinner uppleva mer under en kortare tid, vilket kan innebära att dess intresse upprätthålles. Langdon (2017) diskuterar vidare om Center city i Philadelphia, där de trängre gatorna och gränderna bibehåller de mänskliga skalan. Med kompakt placerade radhus får gatan en känsla av inkapsling och upplevs som ett samlat offentligt rum. Vid intervjuer med boende sammanfattar Langdon (2017) att invånarna lockas av att deras vardagliga vanor är inom gång och cykelavstånd, eftersom det innebär att de har större individuell kontroll över sin vardag.

Center Citys radhus är ungefär mellan fyra och fem meter breda, vilket innebär att kvarteren erbjuder invånarna allt av intresse inom gångavstånd. Langdon (2017) menar vidare att karaktären på de mindre radhusen känns som en del av gatan, som har koll över den offentliga platsen. Gatorna är i sig kompakta, i vissa fall endast enkelriktade på grund av dess snävhet. Han menar således att trängre gator och radhus kan skapa en intimitet. I de mest centrala bosättningarna är butikerna, caféer och parker inom promenadavstånd. Befolkningen rör sig till fots, vilket innebär att fler naturliga möten uppstår. Langdon (2017) menar att kompakta städer skapar starkare gemenskap i grannskapen. När befolkningstätheten är hög nog kan invånarna stötta kommersiella butiker inom gångavstånd. Här återfinns en blandning av större företag och mer lokalt ägda företag, som ofta reflekterar stadens karaktär (Ibid).

Vidare menar Langdon (2017) att de städer som utformas efter bilen som transportmedel ofta skapar enformiga städer där det sporadiska oplanerade mötet inte är lika troligt. Center city erhåller alla vardagliga aktiviteter inom gångavstånd och erbjuder därav sociala möten. Center citys mänskliga skala lockar således enligt Langdon (2017) fler att flytta in till stan. Dess traditionella urbana uttryck, som mindre kvarter med små avstånd mellan dörrarna och smalare gator får fler att välja bort bilen. Langdon menar att sådana städer, med kompaktare stadskärnor där bland annat gatorna är snävare och kvarteren mindre, skapar en tryggare miljö för invånarna och naturligt förebygger brott. Vid närvaro i staden minskar brott (Ibid).

3.5 Det urbana nätet

Det urbana nätet är ett fenomen som består av noder och fysiska förbindelser. Noden är en plats för ett antal olika aktiviteter som ofta har en kollektiv hållplats i närheten (Salingaros, Coward, West & Bilsen 2014). All urban miljö kan reduceras till mänskligt aktiva noder och deras sammankopplingar, vilket innebär att noderna är vitala i stadsplaneringen (Salingaros et al. 2014). Nodernas utformning drivs av faktorer likartade till det mänskliga matematiska förhållandet. Att etablera sammanhang mellan idéer leder till större förståelse för naturen av ett föremål, vilket är en viktig beståndsdel för det mänskliga intellektet (Ibid). Det urbana nätet återfinns primärt mellan byggnader, där varje byggnad innefattar en skyddad mänskligt aktiv nod. Externa noder har ett omfång från helt exponerade till delvis skyddade (Ibid). Empiriska studier visar på att livligare stadskärnor har starkare sammanhang mellan de olika noderna. Således krävs större komplexitet för en mer livfull stad. Komplexitet utan organisation leder dock till kaos, vilket innebär ohållbara livsmiljöer. En viktig princip blir därför att efterlikna den mänskliga tankeprocessen eftersom båda bygger på att bygga sammanhang. Analogin förklarar anledningen varför vi förenklar komplexa objekt (Ibid).

Salingaros et al. (2014) etablerar tre principer som styr idén om det urbana nätet. Princip ett är noder, vilket tar form i naturliga och arkitektoniska element som främjar de mänskligt aktiva noderna och deras sammanhållande banor. Det urbana nätet härstammar i nodernas sammankopplingar. Noder med stort avstånd kan sällan sammankopplas med gångbanor. Exempel på noder är hemmet, utbildning, arbete och matbutiken (Salingaros et al. 2014). Sammanhanget mellan noderna etableras som den andra principen. Parvisa sammankopplingar skapas mellan komplementära noder. Gångbanorna mellan noderna bör inte överstiga en maxlängd, då de består av korta raka delar mellan olika noder. Vissa banor bör dock utformas med viss irregularitet eller kurvor då de ska ackommodera ett större sammanhang. Framgångsrika banor definieras av form och kontraster längs dess gränser (Ibid). Den sista principen är hierarkin mellan sammankopplingarna. Sammankopplingen mellan olika noder existerar på olika nivåer av skalan. Stadsplaneringen följer en strikt ordning, från den minsta skalan av gångbanor till den högsta skalan av större vägnät. Vid brist på en nivå blir sammankopplingar endast patologiska (Ibid). Arkitekturen kan vidare koppla samman strukturella element och ytor för att skapa sammanhållning. Det är dock viktigt att en nod har väletablerad mänsklig aktivitet för att fungera. Salingaros et al. (2014) hänvisar vidare till Kevin Lynch tidigare studier som visar på ett stort behov av visuella sammankopplingar för att skapa en sammanhållen och orienterad bild av det offentliga rummet. Här lyfts de medeltida städernas kurvade gator upp som en angenäm miljö (Ibid).

Idén om ett flerfaldigt sammanhang motiveras av fysiska resultat. Det är enbart oregelbundna mångfaldiga banor som resulterar i ett fungerande sammankopplat urbant nät (Salingaros 2014). Att använda sig av det rektangulära rutnätets tydliga struktur och minska dess skarphet genom parallella korskopplingar för att skapa överlagrade diagonaler, resulterar tillika i ett totalt sammankopplat nätverk (Salingaros 2014). Genom att etablera möjliga banor i olika delar av hierarkin skapas ett säkerhetsnät, då nätet fortsätter fungera trots att en bana möjligen förloras. I fungerande städer finns därefter ofta ett överflöd av möjliga banor (Salingaros et al. 2014). Problematik uppstår dock när flera banor sammanslås. När enskilda banor är av samma grund, konkurrerar de med varandra och hämmar på så sätt varandras flöde. Där flera banor av olika sorter sammanfaller, utesluts användningen av den svagare länken (Salingaros et al. 2014). Att koppla samman nya noder kan resultera i en märkbar förbättring av stadsmiljön. I de fallen där en stads noder och deras sammankopplingar passerar en viss ordning blir alla noder indirekt sammankopplade (Salingaros et al. 2014).

Genom att parvis sammankoppla noder, som inledningsvis anses som oberoende, skapas små kedjor av sammankopplingar. Genom att upprepa processen vid varje steg av stadens organisation kommer flera kedjor sammanlänkas (Salingaros et al. 2014). Den enskilda kedjan av sammankopplingar är i sig kort och växer långsamt. Men genom processen kommer de mindre kedjorna sammankopplas till större, vilket till slut innebär en stor flerfaldig kedja av banor. Föreningen blir mer plötslig i större stadssystem. Stadsplaneringens system har på så sätt gått från kaotisk till ordnad (Salingaros et al. 2014). Arkitekturen och stadsplaneringen kan ses som processen som ökar den önskade organiserade komplexiteten i staden (Salingaros et al. 2014). Problematik i dagens stadsplanering är enligt Salingaros et al. (2014) att planeringen endast tillåter parvisa sammankopplingar, vilket innebär att samhället består av en samling av enkla kopplingar mellan noder som inte interagerar med varandra. Detta är tydligt i höghus- och kontorsområden (Salingaros et al. 2014). Behovet av olika jämförbara banor är förklaring till motivation. Behovet av organisation av banorna och noderna beror vidare på förhållandet mellan antalet sammankopplingar och noder (Salingaros et al. 2014).

I äldre städer och förorter integreras promenaden i högre grad i vardagliga rutiner. Sammanhanget är grunden för ett fungerande urbant nät, eftersom en sammankoppling endast kan skapas mellan kontrasterande och kompletterande noder (Salingaros et al. 2014). Ett balanserat flöde etableras därför enbart mellan noder av olika potential, som behovet att ta sig från utbildningen till sitt hem (Salingaros et al. 2014). Funktionella banor kan endast formas vid en viss densitet av noder. Salingaros et al. (2014) menar vidare att dagens stadsplanering, där

biltrafiken ligger i fokus, använder sig av teorin på fel sätt då förbindelser för fotgängare är betydligt viktigare (Salingaros et al. 2014).

3.6 Universitetets påverkan

Gehl (2011) diskuterar en universitetsstad, med integrerad bosatt befolkning och industri. Han lyfter fram ett exempel i Köpenhamn, där universitetslokaler är utspridda över staden. Som ett institut betyder det administrativa svårigheter men för städerna och studenterna kan det leda till positiva konsekvenser. Studenter har en större möjlighet att använda sig av staden och dess stadsliv, vilket enligt Gehl (2011) innebär en dyrbar tillgång av energi, användare och aktiviteter.

East Rock i Connecticut har en närhet till Yale, ett prestigefyllt universitet. Langdon (2017) menar att det är en mindre stad i en mänsklig skala, där bebyggelsen består av främst radhus och låg bebyggelse med max tre våningar. Staden är utformad med bekväma gångavstånd och skiftade från en industristad till en universitetsstad, där Yale 1980 utgjorde huvuddelen för stadens ekonomi (Langdon 2017). Vid etableringen av Yale blev East Rock en plats för eliten, där de sociala hierarkierna som etablerades vid universitetet formade staden och skapade ett utanförskap. De utomstående saknade mötesplatser, och en socialt stram energi formades mellan bofasta professorer och studenter till övriga invånare (Langdon 2017).

4. Platsanalyser

Samtliga figurer från Clemenstorget och Klostergatan är fotade under platsbesöket. Figurer från Lilla Fiskaregatan och Mårtenstorget är kompletterade i efterhand.

4.1.1 Lilla Fiskaregatan

Första platsbesöket som utfördes var på lilla Fiskaregatan. Besöket gjordes mellan 16.30 och 17.00 på en måndag. Karaktären utgörs av en lägre till medelhög bebyggelse, med en blandad design. Vid första anblick upplevs gatan som trång, med högt tempo. Gatan är indelad i tre ytor, två gångytor med större betongplattor och en bred cykelbana mellan (Fig. 5 & 8). Oberoende av mycket cykeltrafik rör sig besökarna längs med huskropparna. Vid möten av större sällskap används även cykelbanan. Besökarna korsar hela gatan utan större eftertanke.

Nedervåningen på omkringliggande bebyggelse används i kommersiellt syfte. Den utgörs av caféer, butiker där det både förekommer mindre lokala företag och större kedjor, ett gym, två hårsalonger och en nagelsalong (Fig 5, 6 & 11). Vid första anblick upplevs det som att gatan inte används i kommersiellt syfte, men besökare stannar tydligt till vid de ljusa skyltfönstren. De större skyltfönstern fungerar som blickfång, som snabbt fångar besökarens uppmärksamhet (Fig. 6) Utefter återfinns fyra tomma lokaler, med relativt liten påverkan på upplevelsen av gatan. De tydligt mindre skyltfönstren tillhör äldre bebyggelse med utsmyckning, vilket är en möjlig anledning att den inte känns öde (Fig 9). Gatans tomma lokaler smälter in relativt med omgivningen, och det högre tempot och omkringliggande handel stöttar upp den delen av det offentliga rummet. Gatan öppnar upp mot mindre sidogator med fortsatt kommersiell handel och restauranger (Fig 7 & 10). Under promenaden öppnar gatan upp till två innegårdar, en restaurang och en musikbutik.

Den två till fem våningar höga bebyggelsen består främst av bostäder över den kommersiella handeln. Gatan upplevs skyddad från blåst och omkringliggande tyngre trafik. Gatan är något krökt, vilket innebär att en siktlinje åt motsatta hållen blir tydligare under promenaden sinsemellan (Fig 9). Längs den bredare cykelgatan, som är utformad som en brandvägg och i enskilda fall används för tyngre trafik, återfinns möblemang som cykelställ och bänkar (Fig 5 & 8). Cykelställena används flitigt. Bänkarna förblir under platsbesöket tomma, utöver den sporadiska användningen som främst sker i slutet av gatan, där den möter Bangatans öppna parkyta. Åt motsatt håll öppnar gatan upp mot korsningen av Stora Södergatan och Kyrkogatan, samt det livliga Stortorget (Fig 12). Här möts

besökaren av en öppen yta med tydliga siktlinjer åt söder och norr, samt en högre ljudnivå.



Figur 5. Fotografi på Lilla Fiskaregatan sett från dess östra sida. Möbleman i form av bänkar, soptunnor och cykelställ. Gång- och cykeltrafik. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 6. Större skyltfönster i hörnbyggnaderna. Lyser upp och skapar ett blickfång. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 5. Korsning Stora Gråbrödersgatan och Grönegatan. Något förskjuten. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 6. Vidare promenad till Bantorget. Cykelställ, soptunnor och olika kommersiella företag. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 7. Samma plats sett tillbaka från väster och Bantorget. Visar på viss förvridning av siktlinjen. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 8. Hörn och vidare ner på Grönegatan sett från Lilla Fiskaregatan. . (Linnéa Norrman 2025).



Figur 9. Lilla Fiskaregatan sett från Väster mot Stortorget. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 10. Lilla Fiskaregatan möter korsningen mellan Stora Södergatan och Kyrkogatan. Stortorget och vidare centrum. (Linnéa Norrman 2025).

4.1.2 Klostergatan

Klostergatan ligger parallellt med Lilla Fiskaregatan. Besöket gjordes på en tisdag runt 17.00. Gatan möter upp ett flöde från centralstationen, med en direkt anslutning till Bangatan och Bantorget (Fig 13). Gatan består av två tydliga gångbanor vid sidan om en trängre gata av smågatsten, med enkelriktad trafik. Längs med erbjuds ett busstopp i början av Klostergatan (Fig 13), jämsides med Bantorget samt några få parkeringsplatser utmed gatans högra sida i körriktning. Bantorget erhåller grönytor, uteservering utmed Grand hotell och en stor cykelparkering vilken mynnar ut i Klostergatan (Fig 13). Klostergatans ena slut möter upp en korsning från Bytaregränd/Bantorget där det är ett stort flöde av korsande gångtrafikanter (Fig 14 & 15).

Klostergatan utgörs av en trängre karaktär med tre till fem våningar höga byggnader utmed den tio till tolv meter breda gatan. Trots en tydlig uppdelning av gångtrafikanter korsar de utan större försiktighet den trafikerade vägen. Siktlinjen är något bruten med en krökning som sakta öppnar upp åt motsatt håll (Fig 16 & 18). I motsatt håll, öster, öppnar gatan upp mot handel och Domkyrkoplatsen, en öppen yta i relation till domkyrkans dominerande karaktär (Fig 19). Vidare når besökaren Lundagårds gröna ytor och den norra delen av Centrala Lund. Längs med Klostergatan återfinns caféer och butiker, både större kedjor och lokala företag. Gatan erhåller inte allmänna möblemang, men caféer och restauranger jobbar återkommande med mötet till gatan med uteserveringar (Fig 14, 16 & 19), vilket är något Lilla Fiskaregatan inte erbjuder på samma sätt. Den trängre gatan och gångbanan innebär närmare möten med andra trafikanter, samt nära möte till uteserveringarna. Under platsbesöket används endast en av bänkarna, vilket troligen kan bero på det kalla februarivädret (Fig 16). I de större restaurangerna erbjuds större rumslighet med staket och högre inglasade väggar för uteserveringarna, vilket skapar visst avstånd till gång- och biltrafikanter (Fig 19).

Klostergatan öppnar likt Lilla Fiskaregatan upp till innegårdarna, där Bytaregatan erhåller lokala butiker med asiatisk mat och kläder (Fig 15). Bebyggelsen har blandad karaktär, men upplevs behaglig i en relativt mänsklig skala. Caféerna och restaurangerna som återfinns längs gatan används flitigt, och är till antalet fler än på Lilla Fiskaregatan. Ett tydligt flöde, men betydligt mindre gångtrafikanter jämfört med Lilla Fiskaregatan. Möjligt att den saknar lika viktig koppling till Lunds stadskärna och södra Lund med tydliga noder som Stortorget och Stadsparken. Klostergatan saknar tomma lokaler, och erhåller större skyltfönster. Rörelse nära butikerna, med en upphöjd trottoar vilket skapar visst avstånd till biltrafiken (Fig 16, 17 & 18). Upplever att det är betydligt mer liv i caféerna och restaurangerna, men att ett större flöde av människor väljer att transportera sig längs Lilla Fiskaregatan i stället för Klostergatan.



Figur 11. Klostergatan sett från korsningen till Bangatan. Bilden visar på Bantorget åt söder, med Grand Hotell och en busshållplats. Möblemanng som cykelställ, polare och gatubelysning. Skillnad i markmaterial mellan den fortfarande bredare gågatan och låghastighetsvägen. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 12. Fortsatt sekvens visar på oskyddad gångtrafik över låghastighetsvägen mot Bytaregränd. Bebyggelse med diverse utsmyckning, större skyltfönster. Uteservering möter den bredare gågatan och vidare låghastighetsvägen. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 13. Visar på lägre bebyggelse med möte till en innegård med butiker och restauranger. Tydlig rörelse in i det mer skyddade rummet. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 14. Trång trottoar. Kommersiellt möblemang från lokalt omtyckt konditori. Avsmalnad låghastighetsväg med tillfällig parkering längs med. Diverse utsmyckning på bebyggelsen. Större upplysta skyltfönster. Bruten siktlinje framåt. Domkyrkans torn som möjlig orienteringssymbol. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 15. Busstrafik längs med låghastighetsvägen. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 16. Bredare gågata inför korsning. Möter upp sidogatan Stora Gråbrödersgatan, som leder till Lilla Fiskaregatan i söder och Lilla Gråbrödersgatan i norr. Kyrkogatan och Domkyrkoplatsen går att ana längre fram när siktlinjen framträder. (Linnéa Norrman 2025)



Figur 17. Kommersiella butiker och stora skyltfönster. Medelhög bebyggelse. Kommersiella uteplatser möter upp gång- och biltrafiken. Kyrkogatan och Domkyrkoplatsen går att betrakta. (Linnéa Norrman 2025).

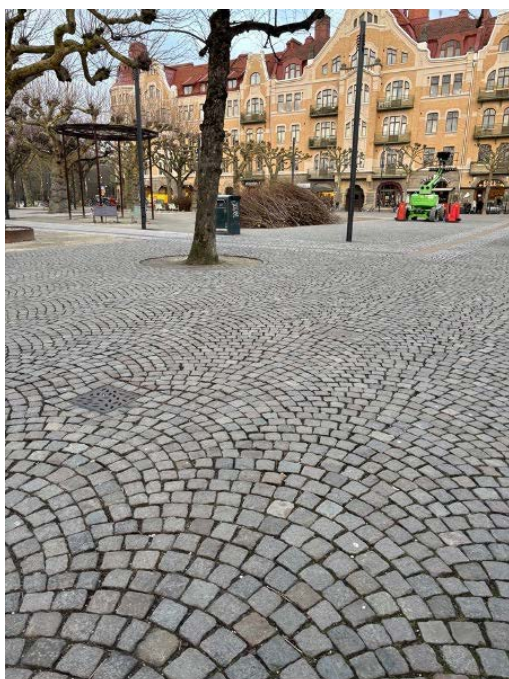
6.1.3 Clemenstorget

Besöket gjordes på en tisdag cirka 16.30. Tydlig relation till järnvägsstationen, vilket förstärks av nuvarande spårvagnstrafik som har sin slutstation i torgets mitt (Fig. 22). Omgivningen består av järnvägsstationen i väst samt bebyggelse i norr, öst och söder. I söder återfinns en stor matbutik som har ett kontinuerligt flöde av användare. Vidare åt öster leder Sankt Petri kyrkogata till Lunds stadsbibliotek, mindre handel, caféer, barer och Lundagård. Torget omges av bilväg, med tung trafik, speciellt bussar och lastbilar i väster och söder (Fig. 20), som skapar tydliga barriärer vid korsning till torget. Övergångsställe från centralstationen till torget i väster används flitigt, med stort tryck under rusningstimmarna. I norr erhålls större andel träd, medan den sydöstra delen öppnar upp sig med fåtal växtlådor och träd. Platsen består av olika markmaterial, där natursten och grusytor möts på olika höjdnivåer (Fig 22). Tillgjorda tak av olika utformningar och träden skapar ett delvis skyddande tak (Fig 24). På grund av omgivande trafik tappar torget en tillhörighet till omgivande högre bebyggelse i norr och öster. Utöver det saknas inramande bebyggelse, vilket får platsen att kännas öppen.

Platsen erbjuder torghandel, och vid platsbesöket erhålls två blomstånd i östra delen samt loppmarknad (Fig 25). Möblemanng återfinns utmed torgets sydöstra del, vilket under platsbesöket används sparsamt. Det är främst de stolar i relation till trädens mer skyddande stammar och tak som används, vilket återfinns i (Fig 21). Västra delen av torget utgör stora cykelparkeringar, med skyddande buskage (Fig 23). Här återfinns även två busshållplatser, varav endast en i den västra delen idag används. Spårvagnstationen i torgets mitt utgör två större spår och skyddade kupoler. Platsen används flitigt, och samlar störst andel användare (Fig 22). Det är utöver stationen en plats med ett ständigt flöde åt torgets alla håll. Rörelsen över torget är sporadisk och fri, med tydlig skillnad mellan den mer skyddade zonen som utgör spårvagnen där en tydlig målpunkt utgörs, och den mer öppna östra delen där fåtal användare stannar till. Norr och väster används under platsbesöket mer, med de tydliga målpunkterna som utgörs av spårvagnarna, cykelparkeringen och en offentlig toalett. Från stadens kärna rör sig många användare över torget mot centralstationen, vilket får platsen att vid första anblick anses som en välanvänd yta. Den södra och östra delen upplevs dock vid platsbesöket nästan öde. Restauranger och caféer i omgivande byggnader i öster används flitigt, men märks inte av på grund av den tydliga bilvägen som skapar en barriär.



Figur 18. Clemenstorget sett från söder. Bilden visar cykelparkering, offentlig toalett samt busshållplatser i väster. Omgivande vägar med buss samt biltrafik. Rörelse över torget. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 19. Östra delen av Clemenstorget. Mer öppen yta. Diverse möblemang. Högre väl utsmyckade byggnader med restauranger och uteservering i bottenvåningen. Lite rörelse över ytan. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 20. Spårvagnsstationen diagonalt in i torgets mitt. Visar på olika möblemang. Olika markbeläggningar för olika användningsområden. Folk i rörelse samt stillastående kring stationen. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 21. Västra delen av torget. Tydligt möblemang, viss nivåskillnad mot spårvagnsområdet. Busshållplatser och vidare stationsområdet går att skymta. Främst cykelparkering som används flitigt samt fri rörelse över torget. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 22. Torget sett från öster ner mot västra stationsområdet. (Linnéa Norrman 2025)



Figur 23. Visar på södra delen av torget. Blomsterhandel på torget, fri rörelse upp mot centrum i öster. Matbutik som tydlig målpunkt. Parkeringsgarage bredvid. Mer öppen yta. (Linnéa Norrman 2025).

4.1.4 Mårtenstorget

Besök utfördes på en måndag vid 17.30. Vid första anblick upplevs torgets omgivning ljus och inbjudande (Fig 26). Saluhallen, Konsthallen och butiker omger platsen. Mårtenstorget erhåller parkeringsplatser som under platsbesöket används relativt sporadiskt (Fig 28 & 29). Bland bilarna rör sig besökare fritt. Det är tydlig rörelse genom platsen och mot matbutiken i öster samt restauranger, apotek, blomsterhandel och vidare in mot staden (Fig 32). Torget omges av bebyggelse i öster och norr, medan en enkelriktad väg återfinns i söder, och en bussgata omger gatan i väster (Fig. 31). Saluhallen med uteserveringar, och en biograf samt butiker fortsätter från platsen åt väster (Fig 27 & 28). Den östra delen utgörs av en gata och vidare en mindre trottoar, som följer den låga till högre bebyggelsen (Fig 31). Här finns ett apotek, restaurang och diverse butiker. Östra Mårtensgatan i söder används flitigt av bilar under platsbesöket.

Torget består av olika indelade parkeringszoner som under dagen används för torghandel. Mobila matvagnar är utplacerade i dess mitt med öppningarna mot väster där det inre stadsflödet härstammar (Fig 31). Den västra delen möts av ett skyddat bilfritt gångstråk längs med de fasta uteserveringarna som vid platsbesöket används passivt av få besökare (Fig 28). Platsen är utsmyckad med diverse tillfällig plantering i planteringskärl, belysning i den norra och östra delen samt möblemang. Det fasta möblemanget återfinns i de bilfria zonerna utanför konsthallen, restaurangerna samt matbutiken (fig. 30). I öster finns även cykelparkeringar (Fig 33). Rörelsemönstren sprider ut sig åt alla fyra väderstreck, men stor andel av rörelsen sker i den bilfria zonen. Bebyggelsen är relativt låg, utöver enstaka byggnader i söder. På den högre bebyggelsen återfinns texten Torna, Bara, Harjägers Härads sparbank (Fig 29). Bebyggelsen utgör butiker med främst bostäder över. Den södra bebyggelsen består av butiker och kontor.



Figur 24. Mårtenstorgets utkant från nordväst. Visar på blandad rörelse mellan gång, cykel och bil. Tydlig ström av biltrafik från östra Mårtensgatan. (Linnéa Norrman)



Figur 25. Halvtydlig gräns mellan gång- och bilområden. Fri rörelse över bilvägen från närliggande saluhall och vidare kommersiellt område i väst. Tillfälligt möblemang i form av utsmyckande planteringar. Gatubelysning och pollare skapar viss barriär mellan gång- och biltrafiken. (Linnéa Norrman)



Figur 26. Norra delen av torget. Utsmyckas med tillfälliga planteringar, en något skyddad gångyta med bilar på omkringliggande delar av torget. Utgör även en utsmyckad plats i form av metallkonstruktioner och en större uteservering. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 27. Torget sett från dess norra mitt. Visar på blandad bebyggelse med belysta skyltfönster. Blandad kommersiell handel, lokal och butikskedjor. Lägre tvåvåningsbebyggelse till fyra våningsbebyggelse. Den högre bebyggelsen läser Torna – Bara – och – Härjagers – Härads – Sparbank. Visar på parkering.



Figur 28. Torgets norra del, närmare bild på metalledaljer, möjlighet för lek. Även Lunds konstmuseums fasad samt ett antal fasta uteserveringar.



Figur 29. Torgets mitt. Tillfälliga matvagnar möter de två olika parkeringsområdena som delas med pollare. (Linnéa Norrman 2025). I bakgrunden kan mellan till lågbebyggelse skymtas. Dessa inrymmer bageri, restaurang, butiker samt ett apotek.



Figur 30. Torgets östra del. Mycket möblemang, cykelparkering, bänkar, tillfälliga planteringskärl. Skyddad gångzon som möter parkeringen genom cykelparkeringen. Kommersiell handel i tvåvåningsbebyggelsen. En större matkedja som tydlig målpunkt. Trädallé längs leden. (Linnéa Norrman 2025).



Figur 31. Torget sett från söder. Gångbana längs med Östra Mårtensgatan. Erbjuder handel och leder vidare mot Botulfsplatsen.

5. Diskussion

5.1 Lunds karaktär

Med hjälp av mönster från den medeltida stadsbebyggelsen skapas en utformning som bidrar till ett närmre samhälle samt Lunds karaktär, med den låga till medelhöga bebyggelsen och krökta gator. Langdon (2017) diskuterar hur en stad utformad efter gångtrafiken, med en högre befolkningstäthet kan stötta kommersiella butiker inom gångavstånd. På så sätt erbjuder staden fler upplevelsevärden inom ett mindre avstånd, vilket vidare leder till att fler använder stadskärnan. Detta går att koppla till Lund, där den höga befolkningstätheten, som grundar sig i en stor befolkningsmängd på mindre yta och tätare kvarter, kan vara en möjlig anledning till att stadskärnan överlevt. Detta stöttas i Jacobs (2000) diskussion om behov av viss täthet.

5.2 Lilla Fiskaregatan och Klostergatan

Livliga stadscentrum bygger på obehindrad rörelse och användning, vilket grundar sig i gatornas utformning. Användningen av stadsrummet bör därför spridas ut för att etablera mer än ett flöde av besökare, vilket går att koppla till diskussionen om de parallella gatorna, Klostergatan och Lilla Fiskaregatan. Salingaros et al. (2014) menar att banor av samma grund konkurrerar ut varandra och på så sätt hämmar varandras flöde. Det kan innebära att Klostergatan inte skulle överleva om den fick samma karaktär som Lilla Fiskaregatan, med gånghastighet och butiker. På så sätt stöttar Klostergatan och Lilla Fiskaregatan upp varandra. Hade båda gatorna använts på samma sätt, hade den svagare länken blivit utan användning (Salingaros et al. 2014). Båda blir på detta vis en del av ett centralt nät, vilket också Mårtenstorget och Clemenstorget ingår i. De olika vägarna mellan torget, som Klostergatan och Lilla Fiskaregatan, binder samman platserna med flera centrala noder, och skapar på vägen fler målpunkter med hjälp av utformning och kommersiell handel. Det är genom de mer komplexa sammankopplingarna, där flera noder integrerar med varandra genom flera möjliga vägar och kvarter, som större aktivitet sker i stadskärnan (Salingaros et al. 2014).

Gehl (2011) diskuterar hur ett universitetsinstitut med utspridda lokaler bidrar till mer rörelse i centrumet, då staden agerar som en korridor för studenterna. Detta är relevant i diskussionen om Lund, då Klostergatan och Lilla Fiskaregatan kan definieras som direkta korridorer från den viktiga noden Centralstationen, till de olika universitetsområdena. Vidare menar Langon (2017) att ett etablerat

universitet bidrar till ett konstant flöde av invånare, och är en viktig del av stadens identitet. Han nämner däremot negativa konsekvenser, där universitetet skapar ett uppdelat samhälle, som leder till ett utanförskap för dem som ej studerar på platsen. Detta är möjligen något som kan prägla de offentliga rummen i Lund. De studerade offentliga rummen utgör dock viktiga noder för andra invånare utöver studenterna, vilket innebär att effekten inte går att återfinna på platserna. Det är möjligt att universitet och studenterna har en sådan påverkan på andra offentliga platser mer associerade med universitet.

Carelli (2012) definierar speciella karaktärsdrag för Lund då han menar att staden, till skillnad från andra svenska städer, inte kom att förändras under 1600-talet. De olikformade kvarteren och smalare krökta gatorna behölls. Både Lilla Fiskaregatan och Klostergatan fick behålla sitt originella uttryck (Lunds kommun 2020). Carelli (2012) menar vidare att det gatunät som tog form under medeltiden än idag präglar det lundensiska stadslivet. Den dualistiska livsordningen mellan det privata och offentliga blev karaktären för staden, och gatunätet strukturerade rörelsen genom staden (Carelli 2012). Detta styrks av platsbesöken, där gränser mellan det privata och offentliga suddas ut med öppna innegårdar, tvärgator och mindre offentliga rum i de större. Detta är främst tydligt på Lilla Fiskaregatan samt Klostergatan, men också till viss del på Mårtenstorget där innegårdarna öppnar till handel och de kommersiella aktörerna sträcker sig ut över det offentliga rummet. Lunds kommun (2020) identifierar i sitt bevaringsprogram att Klostergatans trängre, oregelbundna gaturum med skyddande bebyggelse ger gatumiljön en särpräglad karaktär. Detta går att koppla till Gehls (2011) teori att intima kvarter upplevs trevligare och mer personliga.

Även Langdon (2017) och Gehl (2011) diskuterar att kompakt placerade kvarter och byggnadskomplex innebär en känsla av inkapsling och intimitet, vilket förstärker den mänskliga skalan och leder till fler användare. Langdon (2017) visar genom intervjuer med invånarna i ett mindre samhälle att fler lockas till att använda centrumet för sina vardagliga vanor, eftersom det är inom gångavstånd. Detta beror på att det leder till större individuell kontroll över sin egen resa (Langdon 2017). För Lund som helhet, och de fyra offentliga platserna, är detta ett karaktärsdrag som går att återfinna. Den centrala stadskärnan, där Lilla Fiskaregatan och Klostergatan leder besökarna, är av en mer kompakt karaktär. Genom mindre avstånd mellan de olika noderna i städerna lockas fler till att använda den. Det är möjligt att de offentliga rummen i Lund används flitigt på grund av sin placering inom gångavstånd från arbete, utbildning och hemmet. De trängre gator och sammanhängande kvarteren går att koppla till de offentliga mötena. Langdon (2017) menar att kompaktare samhällen skapar en starkare

gemenskap. Det är dock viktigt att ha i åtanke att besökaren ska kunna promenera relativt fritt, utan att bli störd.

Det går att diskutera gatorna utifrån deras säregna karaktär, som troligen härstammar från den medeltida utformningen. Gehl (2011) menar att medeltida städer idag är populära boplatser. Det beror på att de är utformade efter rörelse och användning, i stället för de moderna städerna där gator och kvarter är målet. I städer av liknande kvaliteter samlas befolkningen på gatorna (Gehl 2011). Både Lilla Fiskaregatan och Klostergatan har behållit sådana förutsättningar, vilket innebär att besökare av de offentliga rummen lockas till gaturummen eftersom de är utformade efter den mänskliga aktören. Det går att koppla vidare till relationen mellan distans och intensitet, vilket relaterat till den allmänna uppfattningen av de arkitektoniska dimensionerna i ett stadsrum (Gehl 2011). I trängre miljöer med små gaturum upplevs de olika kvaliteterna mer intensivt, vilket Gehl (2011) menar innebär en mer personlig och intim stadskärna. Med Lilla Fiskaregatan och Klostergatan i åtanke skapar de trängre gatumiljöerna, med omgivande bebyggelse, en mer intim och nära promenad genom staden. Det är därför möjligen en anledning varför platserna upplevs på detta sätt. Gaturum i mindre skala ger möjlighet till bättre uppsikt enligt Gehl (2011). Bebyggelse av låg karaktär skapar tillsammans med gatorna en gynnsam miljö för det frontala och horisontella orienteringssystemet (Gehl 2011). Klostergatan och Lilla Fiskaregatan delar därav unika karaktärsdrag som härstammar i den medeltida utformningen.

Kortare kvarter är enligt Jacobs (2000) en viktig del av en livlig stadskärna. De kortare kvarteren innebär en bättre samkänsla med besökare från omkringliggande offentliga rum. Gehl (2011) menar också att det är av stor vikt att upplevelserna sker inom kortare avstånd för att upprätthålla intresset hos besökaren. Exempel är kortare kvarter med fler ingångar och korta skyltfönster. Något Langdon (2017) styrker, då han i sina exempel lyfter fram kortare kvarter som en faktor till fler möjligheter till sociala möten och de mindre skyltfönstren som en ständig stimulans. Center City som diskuteras har genom smalare gator, med små avstånd till kvarteren främjat gångtrafiken (Langdon 2017). Lilla Fiskaregatan och Klostergatan består av kortare kvarter med blandad utformning på bebyggelsen. De ingår också i ett större stadsnät, som består av mindre kvarter med tvärgator och korsningar. Det går därför att anta att utformningen på det inre centrumet och gatorna lockar fler att använda sig av dem. Lilla Fiskaregatans mer skyddade miljö, med lägre bebyggelse och hastighet upplevs möjligen skyddad vilket innebär att gångtrafikanterna främst väljer den vägen, då den erbjuder skydd från gatutrafiken, klimatet och samtidigt erbjuder en stimulans i form av kommersiell handel och mänskligt utbyte. Klostergatan erbjuder liknande kvaliteter, men

medför biltrafik, vilket skapar en barriär mellan de två stråken. Biltrafiken gynnar på så sätt inte gångtrafikanterna, men verkar vidare ha en positiv effekt på den försäljning som bedrivs på gatan. Klostergatan har betydligt fler caféer och restauranger än Lilla Fiskaregatan, och vidare inga tomma lokaler. På så sätt är det möjligt att Klostergatan innehåller fler tydliga målpunkter, medan Lilla Fiskaregatan består av butiker som används sporadiskt när besökare strosar förbi. Rörelsemönstren blir på så sätt olika på gatorna. Där Lilla Fiskaregatan erbjuder en mer skyddad gångtrafik, fri från bilar, erbjuder Klostergatan en trängre trottoar med en blandad trafik. Det betydande mer frekventa flödet på Lilla Fiskaregatan hade på så sätt möjligen inte fungerat på Klostergatans trängre trottoarer, vilket är en möjlig anledning till att deras funktioner skiljer sig. Gehl (2011) menar vidare att det finns krav på avstånden. Det är viktigt att utforma miljöerna så det upplevda avståndet är anpassat. Krökta gator är bra för att påverka upplevelsen. Ett rutnätssystem med mindre kvarter har en psykologisk effekt, då gatorna upplevs mindre. Avstånd mellan kvarter blir på så sätt inte det totala avståndet. Detta går att koppla till båda gatorna, vilket kan vara en möjlig anledning till att de används så flitigt.

5.3 Mårtenstorget och Clemenstorget

Kärrholm (2013) menar att olika delar av Mårtenstorget fått olika associeringar, där Ijugarbänken förknippas med ungdomar och fontäner med barn. Vid platsbesöket var möblemangen tomma, men det är möjligt att detta påverkas av faktorer som årstid, klimat och tid på dygnet. Detta styrks av Kärrholm (2013) som menar att Mårtenstorget används flitigare under sommarhalvåret. Båda torgen skapar också rum för andra mötesplatser. Restaurangerna på Mårtenstorget utgör tydliga mötesplatser för invånarna med större uteserveringar. Clemenstorget kan i detta fall ses som ett undantag, då den direkta kopplingen till de få restauranger som omger inte påverkas direkt av Clemenstorgets utformning.

Mårtenstorgets stora yta utgörs av tillfällig handel samt diverse event som kan ta plats på ytan. Vid tillfälliga event kan ytan användas som en större mötesplats, och innebära längre kontinuerlig individuell vistelse. Lynch (1981) menar att tillfälliga och kontinuerlig rumslighet har stor betydelse för stadens liv, vilket event bidrar till. Vidare fungerar de fasta uteserveringarna och restaurangerna på Mårtenstorget, samt det större konditoriet som tydliga kommersiella mötesplatser. Platserna kan skapa informella mötesplatser som enligt Jacobs (2000) är viktiga för att invånarna ska få bestämma sin anonymitet i staden. Avståndet till Mårtenstorget från övriga centrala delar av Lund är relativt små, vilket innebär att det i sig kan ses som en bra mötesplats. Detta styrks också av Kärrholm (2013) som menar att torget är det viktigaste handelsområdet, sett som torghandel.

Clemenstorget fungerade förr som ett handelstorg, men har idag starkare associering till Centralstationen enligt Kärrholm (2013). Vid platsbesöket användes den sydöstra delen av torget för blomster- och loppishandel. Detta tillförde viss rörelse och kan ses som en typ av sekundär aktivitet. För att koppla till Jacobs (2000) har stationsområdet och Clemenstorget primära användningsområden, och sedan kompletterande sekundära användningsområden. Torghandeln på Clemenstorget kan ses som en typ av sekundärt användningsområde, då torget idag främst utgör en plats för rörelse, parkering och spårvagnstrafik. Det sekundära användningsområdet hjälper platsen öppna upp till mer varierad användning, men utgör inte den största karaktären för området. Likaså utgör parkeringsplatserna och butikerna på Mårtenstorget primära användningsområden, som kompletterar varandra. De mobila matvagnarna kan ses som sekundära användningsområden, eftersom deras placering bygger på att folk rör sig till platsen på grund av andra anledningar. De tillfälliga matvagnarna i sig lockar inte nog med besökare för att utgöra ett tydligt mål eller för att ha en större påverkan på platsen. De fungerar på så sätt som ett bra komplement, då ytan under dagtid används begränsande till torghandel.

De större primära användningsområdena i Clemenstorgets kontext blir på så sätt de stora målpunkterna som Centralstationen och den kommersiella handeln. Detta styrks av Kärrholm (2013) som menar att torget är territoriellt associerat med aktiviteter som relaterar till Centralstationen och att det på så sätt är relevant att se Clemenstorget som en del av det större området för att förstå dess karaktär. Då platsen fungerar likt en ö, avdelat med de större bilvägarna till resten av området, har den en tydlig avskiljning. Platsen fungerar dock i relation till det större området, och rumsligheten saknar tydliga avgränsande väggar och liknande som skapar inbjudande rum. På så sätt kan man anta att den fysiska utformningen på torget leder till större flöden av folk genom platsen, och inte lockar till längre vistelse. Kärrholm (2013) menar också att Clemenstorget är till skillnad från Mårtenstorget mindre integrerat i gatumönstret, och blir genom sin rumslighet en del av det större centralstationsområdet och dess trafiknät. Det är dock av vikt att ta hänsyn till att Kärrholms (2013) analys på Clemenstorget skett innan dess omgestaltning. Jag skulle dock personligen argumentera för att den nya gestaltningen styrker Clemenstorgets tillhörighet till stationen idag, eftersom spårvagnarna idag utgår från torget. Gestaltningen styrker att det är en plats för främst fri rörelse, med viss möjlighet för längre vistelse. Båda torgen erbjuder till viss del längre vistelse i form av visst möblemang utplacerat över ytan. Det är möjligt att detta används flitigt under de varmare delarna av året, då båda ytorna saknar större skydd mot det kallare vinterklimatet.

Torgen kan i sig utgöra tillfälliga mötesplatser. Det är möjligt att folk yttrar ”vi ses på Clemenstorget” för att sedan ta sig vidare in i staden, då dess placering vid centralstationen ger den en central roll. Samtidigt som dess olika zoner skapar möjligheter för att stanna till utan att hindra de större flödena vid tåg- och busshållplatserna. Clemenstorgets utformning med träd och möblemang som fungerar som tak skapar bekvämare platser för att stanna till. En användare känner sig inte hotad av den högre bebyggelsen eftersom trädens kronor och järntaken erbjuder viss anonymitet. Torgets placering i förhållande till staden, och spårvagnstationen innebär dock ett ständigt flöde, vilket kan innebära att en besökare har svårt att hitta ro, och väljer lugnare platser. Torgen skapar dock bra möjligheter att uppleva stadslivet och få ett socialt sammanhang. Gå förbi, stanna till och kolla på folket är något Gehl (2011) menar att människan behöver. Simpelt bli en del av ett sammanhang och själv bestämma hur anonym personen vill vara är också viktigt i städer enligt Jacobs (2000). Kunna stanna till på Clemenstorget och studera folket som rör sig, eller växla några meningar med en bekant, skapar en möjlighet för detta. Mårtenstorgets utformning är betydligt mer skyddad och ingår i ett större sammanhang till den centrala stadskärnan. Omgivningen till Mårtenstorget varierar med kvarter som består av blandad bebyggelse, både i frågan om storlek och utformning. De låga till medelhöga byggnaderna skapar en mjukare gräns där besökaren inte känner sig utsatt i dess mitt. Det är dock av stor relevans att se över rörelsemönstret, där majoriteten av användarna rör sig längs med den lägre bebyggelsen på den skyddade inre delen av torget. På så sätt kan den lägre bebyggelsen och bilfria zonen utgöra ett trevligare offentligt stråk i rummet. Gehl (2011) menar att gator med lägre hastighet ger större möjligheter till upplevelser. Staden ska förbli gångtrafikanterns domän. Efter Mårtenstorgets renovering 1997 är platsen mer skyddad och anpassad efter den mänskliga användningen. På så sätt kan Mårtenstorgets användning innebära längre vistelse.

Torgens utformningar innebär möjligheter för olika användningsområden. Efter Clemenstorgets omgestaltning 2020 har förhållandet till Centralstationen stärkts. Clemenstorget fungerar på så sätt som en plats i ett större sammanhang, och blir på så sätt en del av Centralstationens nav. Mårtenstorget blir i stället en lugnare plats som korsas av viktiga centrala leder. Trots att torgen kommer från samma grund, som Kärrholm (2013) definierat är torghandel, har de idag olika roller i centrala Lund. På så sätt finns det argument för att platserna kompletterar staden utifrån de egna förutsättningarna.

5.4 De fyra offentliga rummen

De fyra offentliga rummen delar på så sätt en viktig aspekt, de utgör eller bidrar till mötesplatser för det sociala livet mellan byggnaderna. Langdon (2017) menar utifrån studier att det finns ett behov av informella mötesplatser, som lätt kan integreras i det vardagliga livet. Gehl (2011) och Jacobs (2000) menar också att det är viktigt med olika typer av mötesplatser. Genom att skapa informella mötesplatser, som caféer, skapas möjligheter att behålla sin anonymitet eller om det önskas ingå i ett större sammanhang. Genom att skapa möjligheter för möten, kan användarna av de offentliga rummen i Lund bidra till en större gemenskap. De studerade offentliga rummen bidrar på olika nivåer till informella mötesplatser. Där torget utgör en tydligare bestämd mötesplats, kan gatan ses som en mer informell, vilket är viktigt för fungerande stadskärnor. Om mötesplatserna erbjuder möjligheter för längre vistelse, genom sittplatser (Gehl 2011) och korsande användning (Jacobs 2000) gynnas kommersiell handel. Detta leder vidare till fler målpunkter, som skapar fler möjligheter. På så sätt hänger det sociala, ekonomiska och rumsliga ihop precis som definierat av Lynch (1981).

5.5 Metodreflektion

Val av metod har sin grund i litteraturstudien, där Lynch teori om staden och hur den bör betraktas har styrt platsanalyserna. Det är viktigt att förstå att det vid platsanalyser resulterar i ett subjektivt perspektiv på Lunds offentliga rum. Detta är enligt Lynch det rätta sättet att bedöma staden, eftersom det är betraktarens åsikt som ska ligga grund för dess kvalité. Det är viktigt vid diskussion om resultatet se brister gällande vad som faktiskt valt att analyseras, då trots fokus på objektiva föremål förekommer subjektiva beskrivningar, till exempel upplevelsen av gatans storlek.

Val av beskrivning och vad som upplevts vid besöken är färgat av min personliga åsikt och tidigare kunskaper. Detta kan både ses som en tillgång, då jag har litterärt stöd samt tidigare kunskaper som grund för mina analyser. Det är också viktigt att då lyfta fram att andra som upplever samma offentliga rum, kan återberätta och urskilja andra viktiga komponenter som jag inte tagit med. Det är också viktigt att förstå att teorierna jag valt fått mycket kritik, och att dessa i sin tur är gedigna teorier men saknar ett vetenskapligt stöd. Analyserna hänvisas därför tillbaka till Lynch teori om att det på så sätt är den mänskliga betraktarens upplevelse som ska användas som bedömningsmaterial, samt Jacobs och Gehls teorier om hur vi använder och upplever rum. Ytterligare studier hade varit relevant för att få en djupare förståelse för hur sammanhang mellan olika rum hänger ihop. Begrepp som "Space syntax" samt "morfologi" har stor relevans för

vidare studier. På så sätt finns där svagheter med arbetet, då det inte tar hänsyn till flera personers upplevelser samt andra relevanta teorier. Metodvalet stärks dock av argumentet att det utifrån tidsbegränsning och vidare begränsningar inom kunskap, är rimligt att utföras inom ramen för kandidatarbetet. På så sätt kan arbetet fungera som en grund för vidare studier, där andra metoder är relevanta.

6. Slutsatser

Utifrån teorierna erhållna av litteraturstudien går antagande om de fyra utvalda offentliga rummen i Lund att frambringa. Teorier gällande närhet, i form av trängre gatumiljöer, rutnätsstäder och kortare kvarter innebär en starkare gemenskap, som i sin tur leder till en livlig stadskaraktär. Lunds utformning grundar sig i den medeltida karaktären. Detta leder till en stad utformad efter den mänskliga aktören. På så sätt kan kommersiell handel etableras, vilket vidare leder till större användning av det offentliga rummet. Liknande går det att anta att bilens mindre roll i de offentliga rummen skapar tryggare miljöer för gångtrafikanter, men att de olika aktörerna tillsammans bidrar till en miljö med fler användare.

De fyra offentliga rummen utgör på olika nivåer möjlighet för både vardagliga och valbara aktiviteter, vilket leder till ett livligare stadsliv. Klostergatan och Lilla Fiskaregatan fungerar som komplement till varandra, och leder båda från centrala noder. Då utformningen och användningen skiljer sig mellan gatorna kan båda bibehålla sin viktiga och fungerande karaktär. Mårtenstorget fungerar i sig som en centralnod, och erbjuder en konsekvent rad av primära och sekundära användningsområden. Clemenstorget fungerar främst som ett komplement till Centralstationen, och används flitigt året om. Slutsatser gällande längre vistelse är inte möjligt på grund av klimatet. Vidare studier om de relevanta möjligheterna som möblemang utgör för längre vistelse behövs. Samtliga platser utgör genom rumslighet möjlighet för olika typer av användning, och fungerar tillsammans som en del av det större centrala stadsnätet där den mänskliga aktören fått ta plats. Slutsatsen blir på så sätt att alla fyra offentliga rum delar livligheten, men skiljer sig i dess användning. Således går det att argumentera för att inget av de offentliga rummen fungerar bättre eller sämre utifrån teorierna, utan tillsammans ingår och skapar ett upplevt folkrikt centrum.

7. Framtida studier

Framtida studier kan bygga vidare på universitets roll i frågan om hur Lund fungerar som stad. Vidare kan jämförelse mellan städer som saknar större institut göras för att få en större förståelse hur universitetets flöde påverkar Lund. Det är även givande att undersöka andra mindre städer i Sverige vars karaktärer liknar Lund, till exempel Uppsala. Detta för att fastställa huruvida de slutsatser uppsatsen redovisar är relevanta i större syften.

Referenser

Antalet butiker minskar – kan spä på ”centrumdöden” (2023). *Svenskbygggtidning.se*, 20 februari. <https://www.svenskbygggtidning.se/2023/02/20/antalet-butiker-minskar-kan-spa-pa-centrumdoden/> [2025-01-20]

Boverket (2025). *Segregationsbarometern Lund*.
<https://segregationsbarometern.boverket.se/kommun/lund/> [2025-02-10]

Carelli, P (2012) *Lunds historia: staden och omlandet. I Medeltiden: en metropol växer fram*. Upplaga 1. Lund: Lunds kommun.

Gehl, J (2011). *Life between buildings*. Upplaga 6. Island press

Glassell, J., Antoni, R, Alenius, J., Magnusson, C. (2015) *Levande stadskärnor, kartläggning av hot och möjligheter*. Svenskhandel
https://www.svenskhandel.se/api/documents/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/vriga-rapporter/Levande%20stadskarnor%20las_.pdf [2025-01-20]

Gustavsson, D (2021) Forskare: Butiksdöden tilltar – Sverige illa ute: “Går för långsamt”. *Ehandel.se*, 22 september. <https://www.ehandel.se/forskare-butiksdoden-tilltar-sverige-illa-ute-gar-for-langsamt> [2025-01-19]

Jacobs, J (2000). *Death and life of great American cities*. Upplaga ?. London: Pimlico.

Kärrholm, M. (2005). Territorial Complexity in Public Spaces - A Study of Territorial Production at Three Squares in Lund. *Nordic journal of architectural research*.
http://www.arkitekturforskning.net/Tidsskrift/2005/2005_1/8_art%20Mattias%20Karrholm.pdf [2025-02-15]

Langdon, P (2017). *Within walking distance: creating livable communities for all*. Upplaga 1. Island Press.

Lunds kommun (2015) Ramprogram för Lund C (PÄ 7/2013). Lunds kommun.
<https://lund.se/download/18.4b32f43318a2623ec1f25cb7/1694592978505/BN-Ramprogram-Lund-C.pdf>

Lunds kommun (2020) *Lunds bevaringsprogram*.
<https://bevaringsprogram.lund.se/wiki/Huvudsida> [2025-02-24]

Lunds kommun (2023) *Lund i siffror*. <https://lund.se/kommun-och-politik/fakta-om-lund/lund-i-siffror> [2025-01-22]

Lunds universitet (2025). *Universitet i korthet*. <https://www.lu.se/om-universitetet/universitetet-i-korthet> [2025-02-06]

Lynch, K(1981). *A theory of good city form*. Upplaga 1. Cambridge, Mass.: MIT Press.

Salingaros, N.A., Coward, A.L., West, B.J. & Bilsen, A. van. (2014). *Principles of urban structure*. Kathmandu: Vajra Books.

Visitskane (u.å). *Lund* <https://visitskane.com/sv/stader-omraden/lund> [2025-01-22]

White arkitekter (u.å). *Clemenstorget, Lund*. <https://whitearkitekter.com/se/projekt/clemenstorget-lund/> [2025-02-09]

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

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

☒ JA, jag, Linnéa Bergdahl Norrman har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta