

Program för utveckling av Malmös kanalrum

PROGRAM : KONTEXT OCH ARBETSPROCESS : REFLEKTIONER KRING URBANT VATTEN

Hanna Smekal

Självständigt arbete • 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2014



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Program för utveckling av Malmös kanalrum

program : kontext och arbetsprocess : reflektioner kring urbant vatten

Programme for the development of the Malmö canal

programme : context and work process : reflections on urban water

Författare: Hanna Smekal

Handledare: Marie Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Karl Lövrje, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Master Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0734

Ämne: Landskapsarkitektur

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: Hanna Smekal

Foton och illustrationer: Hanna Smekal, om inget annat anges

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

Nyckelord: urbant, vatten, kanal, Malmö, kommun, program

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

sammandrag

Många städer vill utveckla vattenkontakt, tillgängliggöra och öka den urbana vattenkvaliteten. Gaturkontorets programenhet i Malmö stad beslutade 2012 att ett program för stadens kanal skulle tas fram. Jag blev involverad i detta arbete och beslutade mig för att även skriva mitt examensarbete om detta ämne.

Målet med uppsatsen är tredelat; att ta fram ett program för Malmös kanal, att beskriva och reflektera över programmet, samt att föra en bredare diskussion kring urbant vatten.

De metoder jag använt mig av för att färdigställa arbetet har varit inventering, analys, intervjuer, arkiv- och kartstudier, litteraturstudier, workshop samt en form av introspektiv efterreflektion.

Resultatet har blivit ett program för utveckling av Malmös kanalrum, samt en beskrivning och reflektion av programskrivandet, dess kontext och arbetsprocess samt en reflektion kring urbant vatten.

Frågan om stadens relation till vattnet är ytterst aktuell, dels för att vattnets och de angränsande stadsrummens värde som rekreationsområden och sociala arenor ökat markant, men även för de utmaningar vi står inför med klimatförändringar och en höjd havsnivå. Att genom planeringsdokument hitta välgrundade och framsynta förhållningssätt är en viktig pusselbit.

abstract

Many cities want to develop their contact to the waterfront, to increase the quality of the urban water and make it more accessible. The municipality of Malmö town decided in 2012 to produce a programme for the canal running through the old parts of the city. I became involved in this project and additionally decided to write my masters thesis on the subject.

The aim of the thesis is split into three subdivisions; one is to produce a program for the Malmö canal, the second is to reflect upon and analyze the programme and the process and context around it and thirdly to conduct a broader discussion on urban water.

The methods I have been using in order to complete the thesis have been an inventory, analysis, interviews, studies of archives and maps, literature studies, a workshop and a form of introspective after-reflection.

The result has become a programme for development of the canal waterfront in Malmö, a description and reflection upon the production of the programme and its context, and also a reflection on urban water.

The relation between the city and its waters is highly topical, partly because value of the urban water and its near surroundings as recreational

areas and social arenas has increased immensely, but also due to the challenges we are facing with climate changes and rising sea levels. Finding legitimate and forward-looking approaches through planning documents is an important piece of the puzzle.

innehåll

INLEDNING

Bakgrund	6	<i>Sittplatser</i>	36
Mål	7	<i>Aktiviteter</i>	38
Syfte	7	<i>Belysning</i>	40
Tillvägagångssätt	7	<i>Vattenkvalitet</i>	41

KONTEXT OCH ARBETSPROCESS

Varför ett Kanalprogram?	8	Delområdesbeskrivningar	42
Organisationen runt programarbetet	8	<i>Citadellshamnen</i>	44
Föresatser inför arbetets början	10	<i>Västra hamnkanalen</i>	46
Kanalprogrammets tillblivelse	11	<i>Östra hamnkanalen</i>	48
Min process	13	<i>Östra förstadskanalen</i>	50
Reflektion över slutresultatet och den kommunala kontexten	14	<i>Rörsjökanalen</i>	52
		<i>Södra förstadskanalen</i>	54
		<i>Parkkanalen</i>	56
		<i>Turbinkanalen</i>	58

PROGRAM FÖR UTVECKLING AV MALMÖS KANALRUM

Inledning	18
Historia	24
Kontexten i Malmö	26
Översiktlig beskrivning och analys	27
<i>Stadsstruktur</i>	28
<i>Utrustning och material</i>	30
<i>Kanalen på cykel</i>	32
<i>Kanalen till fots</i>	34

REFLEKTIONER KRING URBANT VATTEN

Land/vatten : hot/förändring	62
Staden/vattnet : socialt/politiskt	64

REFERENSER 70

inledning

BAKGRUND

Många städer vill utveckla vattenkontakt, tillgängliggöra och öka den urbana vattenkvaliteten. I Malmös fall har mycket av fokus legat på att återknyta stadens kontakt med havet i och med den postindustriella omvandlingen av hamnen. Under tiden har kanalen som löper runt den medeltida stadskärnan i mångt och mycket tagits för givet. Men kanalrummets potential som rekreativ miljö mitt i staden pockar åter på uppmärksamhet och nu står staden inför utmaningen att uppgradera och utveckla tillgången till den kanal som har sitt ursprung i Malmös gamla befästning.

Kanalen i Malmö har endast en svag koppling till ett naturligt vattenflöde, och är framförallt skapad av människan. Den bär på ett stort kulturhistoriskt arv och frågan är hur man kan förvalta detta på bästa sätt, men ändå anpassa detta urbana vattenrum efter de behov och önskemål som dagens Malmöbor har på sin kanal.

Stadens relation till vattnet är en lika aktuell som uråldrig fråga. En absolut majoritet av alla världens städer ligger vid någon form av vattendrag och framför oss har vi stora utmaningar när det gäller att hantera det här förhållandet i relation till klimatförändringar och andra vattenrelaterade miljöpro-

blem, men även att till fullo ta vara på den sociala och rekreativa potential som landets möte med vattnet utgör. Att hitta skärningspunkten där dessa utmaningar och potentialer möter varandra är en springande punkt som kan ge ett läge där summan blir större än delarna.

Malmö stad beslutade 2012 att ta fram ett kanalprogram med syfte att "*visa på de möjligheter som finns att bättra tillvarata och utveckla Malmös kanalrum för utevistelse och rekreation*" (sid. 21).

Jag kom först i kontakt med detta ämne under min praktik på gatukontoret i Malmö stad, och fick sedan under en fortsatt anställning möjlighet att vara med och arbeta fram det dokument som fått titeln *Program för utveckling av Malmös kanalrum* (hädanefter refererat till som Kanalprogrammet), som också är en del av mitt examensarbete.

Då detta ämne visat sig vara mycket intressant, med ett oändligt antal trådar att spinna vidare på har jag inom ramen för mitt examensarbete fortsatt arbeta med Kanalprogrammet och därtill en kapp där jag dels beskriver arbetsprocessen kring framtagandet av Kanalprogrammet och reflekterar över resultatet men även för en bredare diskussion om urbant vatten.

MÅL

Att ta fram ett program för utveckling av Malmös kanalrum.

Att i en kapp beskriva och reflektera över processen kring framtagandet av Kanalprogrammet, dess kommunala kontext, samt reflektera över slutresultatet.

Att föra en bredare diskussion om urbant vatten.

SYFTE

Syftet med programmet är att det ska kunna användas för en djupare förståelse för kanalrummet i Malmö, samt fungera som underlag vid framtida gestaltningsuppdrag längs med kanalen. Programmet ska dels kunna appliceras på kanalen i Malmö men även fungera som en inspiration vid framtagandet av underlag för gestaltning vid andra urbana vatten, samt som underlag för en fortsatt teoretisk diskussion om urbant vatten i stort.

Syftet med mitt examensarbete är dessutom att belysa programskrivandet som arbetsform med

utgångspunkt från mitt arbete med Kanalprogrammet för Malmö stad. Mina reflektioner över processen samt hur slutresultatet blev syftar till en djupare förståelse för arbetet med den här typen av dokument som Kanalprogrammet är.

Den del av examensarbetet som diskuterar urbant vatten ur ett bredare perspektiv har syftet att belysa ämnet för att ge en djupare förståelse för hur städer kan hantera närheten till vattnet samt att sätta Kanalprogrammet i ett större sammanhang.

TILLVÄGÅNGSSÄTT

För att nå det första målet, *att ta fram ett program för utveckling av Malmös kanalrum*, har tillvägångssättet varit följande:

- Litteraturstudier samt arkivstudier av historiskt kart- och bildmaterial för att tillägna mig kanalens historia.
- Inventering och analys genom platsbesök, fotografering, anteckningar och studier av kartmaterial.

- Intervjuer med tjänstemän som på olika sätt kommit i kontakt med kanalen i sitt yrkesutövande för att förstå de processer som pågår längs med kanalrummet.

- En workshop med anställda på gatukontoret där jag och processledaren beskrev vårt arbete med programmet och fick feedback på det
- Kontinuerliga samtal och möten med processledare, arbetsgrupp och styrgrupp.

För att nå det andra målet, *att beskriva och reflektera över processen kring framtagandet av Kanalprogrammet samt reflektera över resultatet*, har jag använt mig av närmast en introspektiv metod (Psykologiguide, 2014) där jag utgått från mina egna erfarenheter under och efter programskrivandet. Dessutom har jag genomfört viss informationssökning på internet gällande den kommunala verksamheten.

För att nå det tredje målet, *att föra en bredare diskussion om urbant vatten*, har jag bedrivit litteraturstudier samt informationssökning på internet då så behövts. Jag har även deltagit i en workshop och gått på en föreläsning.

kontext och arbetsprocess

Med kontext menas här, mer specifikt den kommunala kontexten i vilken Kanalprogrammet uppstått. Kanalprogrammet har tagits fram på programehheten, som är en del av ett större kommunalt sammanhang, vilket påverkar programmens tillblivelse och dess slutresultat. Men även att programmet tagits fram av just mig, vid just mitt skrivbord påverkar resultatet. Med ordet arbetsprocess menar jag alltså hur min egen process står i relation till slutprodukten som redovisas i kapitel 3.

Varför ett Kanalprogram?

Malmös kanal har under årens lopp skymtat förbi i flertalet dokument och underlag för den kommunala verksamheten. Ofta talas det om kanalen i positiva, ibland närmast poetiska ordalag, som här från ÖP 2000:

”Tydliga exempel på karakteristiska stadsrum är de olika kanalavsnitten, där Malmö äger partier av stor skönhet. Södra Förstadskanalen sedd från Kaptensbron och Parkkanalen sedd från Fersens bro, särskilt en klar afton, är exempel på stadsrum som söker sin like.”

(ÖP 2000, s. 56)

I andra texter beskrivs även att kanalen är viktig men har vissa brister:

”Kanalerna med sina promenadstråk längs vattnet mot Rörsjöparken i söder och Centralstationen i väster utgör viktiga gröna miljöer som har beröring med Malmös äldsta stråk. Dock är kontakten med vattnet begränsad och det finns få sittplatser.”

(Malmös äldsta stråk 2011, s. 17)

Men gemensamt för alla dessa dokument är att kanalen endast figurerar som en liten del av ett annat sammanhang.

Kanalerna löper genom flera olika stadsrum, från industri till park och har under årens lopp fått olika gestaltning och användande. Under den senaste tiden har det byggts på flera platser vid kanalen. Det har blivit trädäck, stentrappor, cykelvägar, nya broar, ny belysning och en hel del annat.

På gatukontoret fattades det 2012 ett beslut om att det var dags för kanalen att få agera huvudperson, i ett program som helt och hållet ägnades åt kanalrummet. Det fanns en oro att kanalen, som redan i Stadsmiljöprogrammet 1998 konstaterats vara ett viktigt karaktärsskapande element, annars skulle hanteras på alltför många olika sätt och därmed riskerade viktiga värden längs med vattnet att gå förlorade till följd av alltför begränsade perspektiv. För att få en helhetsbild av kanalrummet behövdes en satsning i form av ett Kanalprogram.

Programmet som fenomen

Så som fenomenet program används i den kommunala verksamheten är det dels ett dokument som internt ger tjänstemännen stöd och riktning inom det tema programmet avser, men är även ett dokument som kommunicerar gentemot de kommunala politikerna. I och med att ett program antas eller ej kommunicerar politikerna i sin tur vilken del av den kommunala verksamheten de stödjer och hur de ser på en vidare utveckling av den kommunala verksamheten.

”Program, en plan eller schema för vilken slags verksamhet som helst och som är upprättad innan den sker”

(Wikipedia: Program)

”Program, plan över det successiva förloppet (punkt för punkt) av något evenemang eller någon verksamhet”

(NE: Program)

Jag menar att programmen även fungerar på ett symboliskt plan. Det är inte alltid möjligt att till punkt och pricka genomföra alla förslag på ändringar som kan finnas nämnda i ett program, men det programmen gör är att ange en riktning. Ibland kan anledningen vara att det inte finns budgetmedel till alla förslag och visioner, och

ibland kan det vara så att vissa idéer förlorar sin relevans med tiden.

Hur långt man väljer att gå i detaljeringsgrad eller specificering av genomförande är olika beroende på programmets karaktär. Ibland ingår en detaljerad genomförandeplan, och ibland stannar man vid vissa visioner.

Jag menar att programarbetet är och ska vara dynamiskt inom den kommunala verksamheten. Ett program är inte, och ska inte vara alltför stelt i sin form. Det måste få vara upp till varje enskilt projekt, varje enskild projektgrupp, att hitta en lämplig abstraktionsgrad, ett lämpligt upplägg, anpassat för just det tema som programmet avser. Försöker man pressa in det för mycket i en mall riskerar man att det blir en skrivbordsprodukt utan relevans för den löpande kommunala verksamheten.

Likaså menar jag att den typen av skrift som ett program är bör undvika ett slentrianmässigt normerande, att i alltför stor grad utgå från ett subjektivt bedömmande, men att det trots allt behöver finnas rum för åsikter. I och med att ett program alltid interngranskas innan det läggs fram för ett antagande borde de mest subjektiva åsikterna därmed filteras bort. Här gäller det att hitta en balans för att inte dessutom filtrera bort det som skapar intresse och inspirerar med ett program.

Att ett program inte vinner laga kraft, såsom exempelvis en detaljplan, kan möjligtvis ses som

en svaghet, men jag menar att det istället ger programmet ett större utrymme att få stå för något, att få sticka ut lite och vara lite mer karaktärsfulla än en paragraf i en lagtext. Och med den satsning som ett program ändå är, i form av avsatt tid och därmed satsade pengar, men även genom de många möten, diskussioner och tid för genomläsning placerar sig programmet på den mentala kartan av den kommunala verksamheten.

Organisationen runt programarbetet

PROGRAM

Det är inte alla kommuner som arbetar med program i den här formen, eller kallar den här typen av produkt för ett program, men Malmö stad har gjort det sedan mitten av 1990-talet. Gatukontorets stadsmiljöavdelning har upprättat en enhet som heter Programenheten, och det är den enhet inom Gatukontoret som är ansvarig för upprustning och utveckling av de befintliga offentliga rummen i staden, till skillnad från exempelvis Exploateringsenheten som arbetar med utbyggnadsområden som Hyllie och Västra hamnen. Det finns även andra avdelningar som tar fram program, som till exempel Fotgångsprogrammet från Trafikavdelningen. Ett program är en guide till det fortsatta arbetet med det tema programmet avser. Det som har konstaterats i programmet avgör riktningen och underlättar på så sätt att vissa policybeslut redan är fattade och man inte behöver börja från noll i varje projekt, samt anger riktningen i olika frågor vilket underlättar för sam-

syn och ett bättre helhetsperspektiv. Till exempel är det i Stadsmiljöprogrammet från 1998 som den Malmögröna färgen definieras, med vilket såväl papperskorgar som parkbänkar skall målas med. Detta underlättar vid upprustning och nyanläggningar och ger staden ett enhetligt uttryck.

KOMMUNAL KONTEXT

Programmen arbetas fram i projektgrupper och kontrolleras av en styrgrupp som ofta består av tjänstemän från olika delar av Gatukontoret, beroende på vad programmet handlar om. Efter att ett program skrivits färdigt skickas det först ut på remiss till andra berörda förvaltningar, och därefter lägger tjänstemännen fram det för den tekniska nämnden. I nämnden sitter politiker, och den som är nämndens ordförande sitter dessutom med i kommunstyrelsen som är kommunens högsta beslutsfattande organ. Om programmet antas betyder det med andra ord att ett politiskt beslut har fattats angående de fortsatta riktlinjer som fastslås för gatukontorets fortsatta arbete med de frågor som programmet avser. Detta påverkar såväl tidsplanen som den budget som i vissa fall är knuten till projekt inom ramen för ett program.

ORGANISATIONEN BAKOM KANALPROGRAMMET

Arbetsgruppen som stod bakom framtagandet av Kanalprogrammet bestod av en styrgrupp och en projektgrupp. Styrgruppen bestod av programmenhetens enhetschef. Projektgruppen var något större och bestod av två personer från gatukontorets trafikavdelning och en person från drift- och

underhållsavdelningen samt två personer från programenheten: en projektledare och en projektmedarbetare som var jag själv (s. 19).

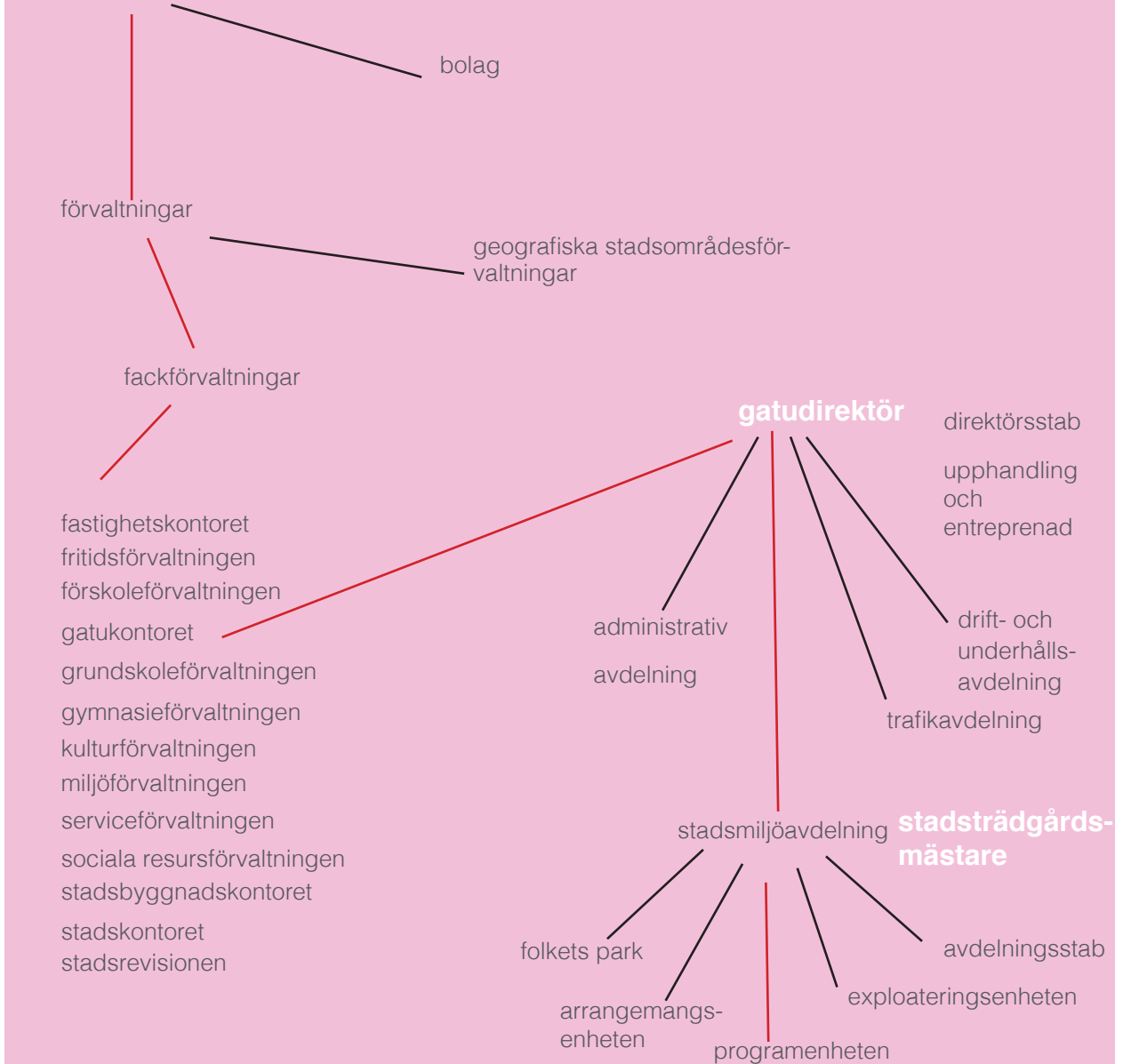
ROLLFÖRDELNING

Styrgruppen hade det övergripande ansvaret för att programmets innehåll överensstämde med projektbeskrivningen samt i tid och upplägg passade ihop med Programmenhetens övriga verksamhet. Deltagarna från de andra avdelningarna hade bjudits in för att se till att programmets innehåll överensstämde med verksamheten på deras respektive avdelningar.

Projektledaren hade en sorts spindel-i-nätet-roll; att sköta kontakten med styrgrupp och projektgrupp, att lägga upp och planera den workshop som hölls på Stadsmiljöavdelningen, att skicka ut programmet på remiss och ta emot remissvar, samt att så småningom presentera programmet för den Tekniska nämnden.

Min roll var att producera materialet till programmet och skapa den grafiska produkten. Jag har haft stor frihet att lägga upp arbetet efter mitt tycke men har hela tiden haft regelbundna möten med projektledaren för att stämma av mitt arbete och få råd och synpunkter. Vi har tillsammans bestämt mycket av programmets upplägg och innehåll, även om det varit på mitt ansvar att se till att framställa materialet.

Malmö stad



Föresatser inför arbetets början

UPPLÄGG

När projektet med Kanalprogrammet drog igång träffade jag först styrgruppen och projektledaren där de berättade om uppdraget. De delar som skulle ingå var en inventering av kanalen och dess närmsta omgivning, en därpå följande analys och sedan eventuellt någon form av gestaltning. En viktig del i arbetet var också att ta kontakt med människor som i sitt yrkesutövande hade någon form av relation till kanalen. Projektledaren hade en lista på folk och jag fyllde även på den med människor jag tyckte det skulle vara intressant att prata med.

SE HELHETEN

En viktig utgångspunkt var, som nämnts tidigare, att ett flertal projekt längs med vattnet nyligen genomförts och ytterligare håller på att planeras och byggas. Både Kanalprogrammets projektledare och programenhetens enhetschef var ense om att det var viktigt att ta fram det här programmet för att få ett helhetsgrepp taget på kanalrummet, så att inte viktiga värden omedvetet går förlorade om många projekt genomförs utan en samsyn på hur kanalrummet bör behandlas.

Tidigare har program skrivits för Kungsparken, som kanalen rinner genom, och programmet Malmös äldsta stråk tangerar kanalen i höjd med Slussen. Dessutom omnämns kanalen i andra program, såsom Stadsmiljöprogrammet, Fotgän-

garprogrammet och inte minst programmet för belysning av kanalens broar.

SOCIALA ASPEKTER

Ett annat ställningstagande var att de sociala spektrerna var viktiga. Detta konstateras i programmets syfte, där det står att: "... visa på de möjligheter som finns att bättre tillvarata och utveckla Malmös kanalrum för utvistelse och rekreation" (sid. 21) Kanalrummet definieras följaktligen som en rekreativ plats och social arena.

VARSAMHET

Allt detta höll jag med om, och för mig fanns ytterligare en betydelsefull aspekt inför arbetet med programmet, nämligen att jag ansåg det av stor vikt att behandla kanalen och kanalrummet med varsamhet. Det var viktigt för mig att börja med en noggrann inventering och att hämta in så mycket information jag bara kunde om kanalens historia och nuläge genom litteraturstudier och intervjuer med de personer vi identifierat som relevanta. Först efter att jag kände att jag visste tillräckligt mycket om kanalen ville jag komma med påståenden om hur det var bäst att kanalrummet skulle utvecklas framöver. Annars var jag rädd att jag skulle komma med förhastade och ytliga antaganden. Jag bedömde att mina förslag skulle vara av en högre kvalitet om de var välgrundade i min kännedom om kanalen.

Vikten av varsamhet behöll jag genom hela projektet och möjligtvis har detta fört med sig både negativa och positiva konsekvenser. Det som

möjligen har varit mindre bra är att inga starka ställningstaganden har gjorts angående design längs med kanalen. Vid arbetets början fanns en idé om att undersöka om specifika designelement kunde vara ett sätt att "knyta ihop" kanalen, att göra den till en visuellt mer tydlig enhet. Jag tycker det är en rolig tanke rent designmässigt men under arbetets lopp värjde jag mig trots allt mot den idén för att jag var rädd att det skulle bli ett okänsligt tillägg, ett pålagt lager av design utan verklig känsla för platsens kontext. Det är möjligt att programmet skulle kunna röna större uppmärksamhet om vi tagit in förslag som kommit upp från olika personer under arbetets gång, som exempelvis att plantera in utter, eller låta Skån-ertrafiken ha vattenstransport etc. Båda dessa är roliga idéer men jag upplevde inte att det fanns utrymme för mer spekulativa idéer i programmet. Möjligt är dock att dessa idéer kan tas upp i ett senare skede.

Staden New York fick sin första vattenplan 1992 där en grundlig inventering och indelning i olika delområden gjordes. Detta arbete har legat som grund för den nya planen *Vision 2020* från år 2011 där mer långtgående och detaljerade förslag finns med (New York, 2011). Kanske är ett liknande scenario möjligt även i Malmö, där detta Kanalprogrammet får ligga till grund för senare utsvävningar.

En annan sida av detta har nog varit att jag i mångt och mycket arbetat själv med programmet. Det har varit jag och Kanalen, som på vissa vis

blivit min allierade. Stundtals har det objekt jag arbetat med, kanalen, genom mitt arbete klivit fram och blivit till ett subjekt för mig; kanalen har i det närmsta animerats, fått liv. Den har blivit personlig för mig, och eftersom "ingen annan än jag" vetat lika mycket om kanalen har den blivit "min" och jag har velat i viss mån skydda den från "de andra" som inte känner kanalen lika väl, i mina ögon. Jag tror inte detta är enbart min egen galenskap utan något som ofta händer när man arbetar med ett projekt som engagerar en mycket.

Ytterligare en aspekt har varit att ingen faktisk budget är knuten till det här programmet. Om vi då kommit med detaljerade förslag hade det blivit svårt att få programmet antaget av nämnden eftersom programmets åtgärder då varit utan finansiering.

Amsterdam, december 2013



Kanalprogrammets tillblivelse

INVENTERING

Jag har spenderat mycket tid längs med kanalen. Jag har besökt den under årets alla årstider, i olika väder och sett den i allt från morgondis till kompaktaste vintermörker. Jag har tagit många foton, stannat upp, reflekterat, antecknat och skissat.

KARTANALYS

Jag har studerat historiska kartor, ortofoton, nutida kartmaterial och gatukontorets egen kartdatabas. Där har jag hämtat information som kartbenämningar, ålder på anläggningar och träd samt studerat stadsstrukturen. Jag har även tittat på detaljplaner från förr och nu för att skapa mig en bild om planer som funnits för området och vilka planer som ligger till grund för dagens utformning.

ARKIVSTUDIER

I stadsmiljöavdelningens arkiv har jag gått igenom ett stort antal foton och vykort. Dessutom har jag gått igenom en mängd bilder i Malmö museums, men även Sydsvenskans bildarkiv. I drift- och underhållsavdelningens arkiv har jag studerat ritningar på broar och kajkanter, dokumenterade arbeten som utförts längs med kanalen såsom muddring men även läst rapporter från undersökningar som gjorts angående vattenkvalitet och djurliv.

WORKSHOP

Jag och projektledaren höll i en workshop när

vi kommit ungefär halvvägs med programmet. Han introducerade först deltagarna till våra utgångspunkter och sen höll jag en power-point-presentation om det material vi arbetat fram. Vårt huvudfokus med workshopen var att få en slags koll på om våra kollegor tyckte vi var på rätt spår med programmets upplägg och innehåll, och ifall vår uppdelning i delområden verkade bra och om de tyckte vi valt rätt teman för de övergripande analyserna.

MÖTEN

Jag och projektledaren har under arbetets gång haft ungefär 20 möten med varierande intervall där vi suttit ner tillsammans och tittat på en utskrift eller ibland på dataskärmen och jag har redovisat vad jag gjort sedan sist och sedan har projektledaren gett feedback på det och så har vi kommit överens om hur arbetet skulle fortgå därifrån. Vissa gånger har han hunnit läsa igenom arbetet innan mötet och redan haft med sig kommentarer och andra gånger har jag presenterat de funderingar jag haft medans vi gått igenom materialet. Vårt samarbete har fortlöpt förvånansvärt friktionsfritt vilket nog grundat sig i att vi delat samma vision för programmet och varit lyhörda för varandras åsikter. Jag har uppskattat den frihet jag fått men även det stöd jag kunnat räkna med om jag själv tvivlat.

Men vi har även haft möten med projektgruppen. Vi har träffats ungefär fem gånger och cirka hälften av de gångerna har även styrgruppen varit närvarande. Det har i de flesta fallen gått till så att

projektledaren i korthet presenterat ungefär var vi står i arbetet och jag har sedan antingen i power point eller genom att vi alla haft ett utskrivet exemplar av programmet att bläddra i, gått igenom hur vårt arbete fortlöpt sedan vi senast träffats. De har fått ge feedback och kommentarer och vi har även vissa gånger förberett specifika frågeställningar som vi behövt deras hjälp med. Deras input har ofta gett oss nya perspektiv på vårt arbete, men det är inte alltid vi hållit med om deras syn på saken, utan har ibland fått arbeta fram en kompromiss som alla kan gå med på.

INTERVJUER

Som illustrationen på följande sida visar har jag träffat, samtalat med på telefon eller mailat med en mängd personer som har fått berätta om sin syn på kanalen och hur de förhållit sig till den i sitt arbete. Jag har även gett en kort introduktion om Kanalprogrammet. Dessa intervjuer redovisas inte direkt, utan refereras till i texten i kanalprogrammet. Dessa möten och samtal har varit viktiga för mitt arbete och förståelsen för kanalrummet. Kanalen är en viktig del av Malmö, och det finns fler människor som vi hade kunnat kontakta och få relevant information av, men här finns som alltid en begränsning i tid och en prioritering har fått göras.

LAYOUT

Även detta moment har varit en del i arbetet med Kanalprogrammet. I layout-skedet tvingas man göra val, och strukturera arbetet för att det ska bli så tydligt som möjligt. Det är här som man väljer

hur historien ska berättas och det får även konsekvenser för innehållet. Den layout jag arbetade fram tog ganska lång tid att hitta fram till och när jag väl bestämde mig för den innebar det dels ett stöd, att jag hade en form att hänga upp innehållet på, men till viss del har jag även känt mig begränsad av att allt ska passa in i mallen.

Personer:	Tillhörighet:	Vad vi pratat om:
Jerry Alandsberg	Gatukontoret	Glacisen
Camilla Anderson	Gatukontoret	Programmets upplägg
Per Carlsson	Gatukontoret	Glacisen
Thomas Ek	Rundan Sightseeing	Deras åsikter om kanalen
Sara Fridh	Gatukontoret	Programmets upplägg
Bertil Göransson	Gatukontoret	Belysning
Anders J. Johansson	Kanotföreningen Öresund	Föreningens åsikter om kanalen
Anna Krook	Gatukontoret	Programmets upplägg
Arne Mattsson	Gatukontoret	Vattenkvalitet
Magnus Metz	Malmö museer	Museiholmen
Johan Moritz	Gatukontoret	Belysning
Lars Nerpin	Miljöförvaltningen	Vattenkvalitet
Ola Nielsen	Gatukontoret	WMU
Lasse Olson	Flotten	Hans åsikter om kanalen
Anne Richthoff	Gatukontoret	Slussen
Hampus Rosberg	Sportfiskegigantetn	Fritidsfisket i kanalen
Olga Schlyter	Malmö museer	Kulturmiljö
Anna Sohlberg	Stadsbyggnadskontoret	Inre hamnen
Susanna Sten	VA Syd	Vattenkvalitet
Ewa Sundström	Gatukontoret	Malmö Live
Pernilla Theselius	Gatukontoret	Cykelvägen vid järnvägen
Mats Wirén	Gatukontoret	Vattenkvalitet

Min process

FRÅN KAOS TILL KLARSYN

När jag fick uppdraget att vara med och skriva kanalprogrammet var den första känslan ett sorts storögt överväldigande ("Lilla jag och den stora kanalen" ungefär). Jag visste knappt var jag skulle börja, höll mig helst till böcker och eget observerande. Sen fick jag tvinga mig att kontakta folk. Jag var också fast besluten att se min osäkerhet i vitögat och inte låta den hindra mig från att göra ett bra jobb. Något som var synd var en praktiskt liten detalj, nämligen att det dröjde länge innan jag fick en mejladress knuten till jobbet, och att jag aldrig fick någon telefon, för det gjorde att när jag kontaktade folk kunde det uppfattas som att jag kontaktade dem i egenskap av privatperson och inte som en representant för kommunen.

Upptstartsfasen var fylld av frenesi och nervositet. Jag drog i alla möjliga trådar och försökte till mitt yttersta att komma underfund med vad programmet skulle bestå av. I början av ett projekt finns det så många möjligheter fortfarande. Det är något både stressande och härligt med det, tycker jag. Det fanns stunder när jag hade svårt att hitta fokus, och då åkte jag antingen ut på en liten inventeringstur eller så lade jag ner alldeles för mycket tid på layout. Eftersom jag jobbade själv var det väldigt mycket en process i mitt eget huvud och mycket energi gick till att undra om jag hade gjort bra eller var helt fel ute. Jag önskade ofta att jag hade någon att direkt bolla en idé eller tanke med. Projektledaren fanns naturligtvis där

för att ställa frågor till, men jag visste att han ofta var upptagen med helt andra saker, och vi jobbade ju inte i grupp på det viset. Jag är dessutom en självständig person och har inte velat hänga på låset och fråga om råd hela tiden, utan väntat tills vi haft avtalade möten när vi suttit och gått igenom mitt arbete tillsammans. När jag befann mig i en period med lägre energinivå minns jag att jag tänkte att det nog tog mycket längre tid för mig att komma igång igen på egen hand än om jag haft någon att dela mina funderingar med.

Men, å andra sidan hade kanske helt andra svårigheter dykt upp då istället. Och det har faktiskt även varit väldigt motiverande för mig att hela tiden ha i bakhuvudet att jag ska ro i land detta på nästan helt egen hand. Det finns helt enkelt både för- och nackdelar med att driva ett projekt i stort sett ensam. Fördelarna är flexibiliteten; att det är enkelt att arbeta dynamiskt, ändra kurs när det behövs, samt att ta dagen som den kommer och motivationen att klara av något på egen hand. Nackdelen är att när det går dåligt och man fastnar är det svårare att kravla sig upp igen, samt att man missar den magi som kan uppstå när två kloka huvuden slår sig samman.

Det var länge oerhört svårt för mig att komma fram till upplägget. Det har jag nästan förträngt nu, men det var något som inte kändes bra med de övergripande analyserna, och det var först efter att jag börjat jobba igen efter min föräldraledighet som jag äntligen, och då ganska snabbt lyckades lösa upp den knuten. Ibland behövs distans för att

kunna se klarare. Även sedan jag började jobba med Kanalprogrammet i relation till min uppsats har det gett mig ny energi, och de litteraturstudier jag gjort för uppsatsen har gett mig nya och större perspektiv på kanalen och dess program.

Även att jag kom direkt utifrån, utan tidigare kontakter eller koll på Gatukontoret eller Malmö stad kan jag se både för- och nackdelar med. Det kan ha varit så att jag på grund av att jag inte hade så mycket kännedom om vem jag behövde prata om med vad, eller vilka aktörer som hade påverkan på kanalrummet, har missat viktig kunskap som kunnat komma programmet tillgodo. Däremot har jag som student kunnat bidra med ett i vissa fall nytt synsätt och nya idéer. Jag tycker att jag har bidragit med ett eget, annat perspektiv, och kanske framför allt, så har jag kunnat fokusera på framtagandet av programmet på ett helt annat sätt än om jag varit anställd, eftersom man då alltid har flera olika projekt att hålla i luften samtidigt, samt andra typer av engagemang i form av möten, medborgarkontakt, vidareutbildning etc.

Det har också varit väldigt roligt att arbeta med ett program som arbetsform. Så oerhört stimulerande att det inte enbart handlar om att producera, mala på framåt, utan att man undersöker, pratar med folk och funderar, för att komma fram till hur man ska utveckla ett visst område eller ett visst tema framöver. Jag tycker det är bra att programmen finns – de hjälper till att hålla styrseln på andra projekt om ett grundarbete redan gjorts. Det anser jag leder till en högre kvalitet i den kommu-

nala verksamheten vilket i sin tur leder till en mer välgrundad gestaltning av de offentliga rummen i staden.

Det har naturligtvis varit en spännande möjlighet för mig att arbeta i en verklig kontext på en kommunal förvaltning och de erfarenheter det ger. Den verkliga kontexten förde med sig en större medvetenhet om ett slags högre syfte; en förnimmelse om att det jag gör får indirekta konsekvenser för staden och dess invånare och besökare.

Jag är tacksam över att ha fått möjlighet att fördjupa mig i ämnet vatten i staden. Det är ett otroligt intressant tema som engagerat mig djupt och under en lång tid, och det känns som att jag skulle kunna hålla på med det ännu mycket mer. Nu när programmet varit ute på remiss och jag har gått igenom de kommentarer vi fått känner jag att jag kan slappna av och känna att det mesta ordnar sig, och att jag inte är helt tokig. I skrivande stund har programmet ännu inte gått upp i nämnden, men när det är gjort och allt därmed är helt färdigt kommer det nog kännas riktigt bra.

Köpenhamns kanal, juli 2013



Reflektion över slutresultatet och den kommunala kontexten

STRUKTUR OCH INNEHÅLL

Programmet består av tre delar; den första delen är, precis som i själva examensarbetet, en inledning. Här presenteras programmets syfte och mål samt ges en bakgrund till varför programmet skrivs och en historisk bakgrund. Del nummer två är ett kapitel kallat *Översiktlig beskrivning och analys* där kanalrummet presenteras och analyseras utifrån åtta olika teman. Dessa är: stadsstruktur och grönstruktur, kanalen till fots, kanalen på cykel, belysning, vattenkvalitet, sittplatser och aktiviteter samt material och utrustning. Den tredje och sista delen kallas för *Delområdesbeskrivningar* och här presenteras en nulägesbeskrivning av kanalrummet uppdelat på åtta olika delområden, samt en kortfattad presentation av hur respektive delområde skulle kunna utvecklas mest positivt framöver.

Jag känner mig på det stora hela nöjd med upplägget, hur det går från stora perspektiv, stegvis ner till mindre, och jag uppfattar det som att många av de som läst programmet hittills tycker upplägget är tydligt och har en logik som fungerar.

DELOMRÅDESINDELNINGEN

En viktig del av Kanalprogrammet var att vi ville fånga kanalrummets karaktär och förstå vilka olika

karaktärer som fanns längs med vattnet. Om vi kommit fram till att det bara fanns en gemensam karaktär t ex så hade vi ju också kunnat konstatera att vi kan utveckla hela kanalrummet på samma sätt. Ganska tidigt insåg vi naturligtvis att så inte var fallet utan att det fanns en hel del olika typer av rum längs med vattnet. Frågan var bara hur många de var och var uppdelningen mellan dem skulle göras. Jag bestämde mig relativt snart för att det var åtta olika karaktärer, men gränsdragningen vid kanalens norra del gick längs med vattnet istället som nu, tvärs över. Då var Bastionerna ett eget delområde. Senare ändrade jag till tre delområden (Citadellshamnen samt Östra och Västra hamnkanalen). Men alldeles i början av arbetet funderade vi också på att dela in kanalen i tre olika karaktärer, nämligen Park, Bastion och Promenad och vid ett flertal tillfällen har jag undrat om vi kanske skulle ha hållit oss till dem. Anledningen till att jag valde åtta delområden istället var att jag var rädd att information i den mindre skalan skulle gå förlorad och att man kanske skulle missa att se komplexare samband och mindre strukturer med en sådan indelning. Med åtta delområden är det inte fullt lika klatschigt, men det finns mer information att ta del av.

Något jag tycker man ska vara försiktig med är dock att tillmäta de åtta delområdena alltför stor betydelse i en gestaltungsfas. Tanken med uppdelningen är inte att kanalen bör gestaltas på åtta olika sätt och att det löper hårddragna gränser dem emellan. Men å andra sidan tror jag att vid kommande kanalangränsande projekt kommer det

finnas så många andra faktorer att förhålla sig till att ingen skulle få för sig att slaviskt förhålla sig till programmets delområdesindelningar.

VATTENKVALITET OCH BELYSNING

En annan fundering jag haft är om de övergripande temana Belysning och Vattenkvalitet fått för lite utrymme, men det har egentligen mest att göra med att de inte har någon karta, eftersom vi inte tyckte att kartor behövdes för att få fram vårt budskap. De fanns inte med från början, men under arbetets gång tyckte vi att de var så pass viktiga faktorer för kanalrummet att de behövde vara med i den översiktliga analysen.

GESTALTNING

Länge under arbetet var det osäkert hur vi gestaltungsmissigt skulle visa på våra förslag för kanalrummets utveckling. Det talades i början om att ta ett exempelområde och gestalta det mer på djupet, men dels fanns aldrig riktigt tiden till det och mot slutet av arbetet kom vi i samråd med styrgruppen fram till att eftersom ingen budget var knuten direkt till programmet, och ingen åtgärdsplan ingick så skulle ett gestaltungsmissigt förslag kunna få effekten att nämnden inte skulle kunna anta programmet för om de antagit det skulle det betyda att de sade ja till gestaltungsmissingen utan att ha täckning för den i någon budget.

I slutändan är jag nöjd med de kartor som finns med i programmet. De visar schematiskt över vilka typer av åtgärder som skulle vara positiva för respektive delområde, men lämnar fortsatt stor frihet för den som eventuellt i framtiden ka

komma att gestalta en plats vid kanalen. Eftersom vi ändå inte kan förutsäga framtida projekts alla förutsättningar i tid och rum, är det ingen mening med att vi idag ska gå in och peta i detalj med hur kanalrummet ska komma att gestaltas, utan det är bra att vi hållit oss till mer skissartade principer.

Köpenhamns kommun har tagit fram ett programliknande dokument som kallas *Kaj- Kant-katalog* (2011) där en mängd olika exempel på både befintlig och möjlig framtida gestaltning lyfts fram genom snitt och skisser. Det är ett effektivt sätt att visualisera diversitet och idésprutande men gestaltungsfröslagen är inte särskilt välgrundade eller djupgående och jag saknar ett vidare resonemang. Visst ser det kul ut, men jag vet inte hur användbart det är.

BRUKARMEDVERKAN/ MEDBORGARIN-FLYTANDE

Programmet innehåller ingen typ av brukarmedverkan och inga intervjuer med en bredare allmänhet har gjorts, utan endast med människor som har professionell anknytning till kanalen, såsom Kulturförvaltningen, Malmö Museum eller Rundan-båtens ägare, samt organiserade fritidorganisationer som roddklubbar. Att involvera allmänheten är ju något positivt och något som ofta lyfts fram som ett sätt att öka relevansen för de omdaningar som görs i staden. En attitydundersökning hade varit intressant att ta del av, där folk fått svara på hur, när och var de kommer i kontakt med, och använder sig av kanalen, och hur de ser på kanalen, vilket symbolvärde den har för stadens invånare, men också hur de

skulle vilja att kanalrummet utvecklades. Istället har vi alltså valt att inhämta information från de vi identifierat som nyckelpersoner och så har vi även utgått från stadens policydokument som Översiktsplanen och Grönplanen och de andra program som redan antagits och har beröringspunkter med Kanalprogrammet. I det här skedet kan jag tycka att det är bra så. En bredare dialog kan mycket väl komma att föras i ett annat skede, i relation till eventuella framtida omgestaltningar av kanalrummet.

SKÖTSEL OCH UNDERHÅLL

Jag hade gärna velat ha om inte nödvändigtvis mer innehåll, men åtminstone mer kunskap om skötsel och underhåll i och bredvid vattnet, men det har varit mycket svårt att få tag på någon och när jag väl gjort det tycker jag det har varit svårt att ställa rätt frågor, samt att hitta rätt personer.

EKOLOGI/ HYDROLOGI/ KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Som jag beskrev under avsnittet om programmets föresatser så var en viktig del de sociala aspekterna, att programmet skulle bidra till att fler människor skulle kunna vistas under trevliga former längs med kanalen. Redan i ett tidigt skede under min inventering märkte jag att kanalens vatten bitvis är väldigt skräpigt, ibland luktar illa och i de grundare områdena har en algbeväxning som inte ser särskilt frisk eller trevlig ut. Det vatten som ju egentligen är själva huvudelementet här (utan vatten ingen kanal, utan endast ett dike), är ju även det en förutsättning för att människor ska vilja vistas vid kanalen, och

om det upplevs som smutsigt och osunt gör ingen gestaltning någon skillnad.

Inventeringen lärde mig också (som kan ses på kartan på s. 31) att större delen av kanalens vattenbryn består av stenbeläggning vilket jag upplevde som en oerhört enahanda behandling av det som kan upplevas på så otroligt många sätt, nämligen mötet mellan land och vatten. Att få in en större variation skulle samtidigt öka kanalens estetiska värde och innerstadens biologiska mångfald. Trots att jag tyckte det var viktigt tyckte jag det var svårt att hitta formen för att argumentera för det i programmet, eftersom det lätt förde med sig mycket stora och dyra åtgärder som jag kanske inte kunde få uppbackning för.

Förutom att höja den nuvarande statusen på kanalens flora och fauna är en annan viktig aspekt de kommande klimatförändringarna som med stor sannolikhet kommer ha stor påverkan på Malmös vatten, inte minst på kanalen. Detta har vi endast snuddat vid i programmet och det hade kanske varit bra om vi tagit upp det mer djupgående, men det är möjligt att den diskussionen passar bättre i ett annat typ av sammanhang, som exempelvis den vattenplan som just nu håller på att tas fram i ett förvaltningsövergripande projekt på Malmö stad.

EXEMPEL

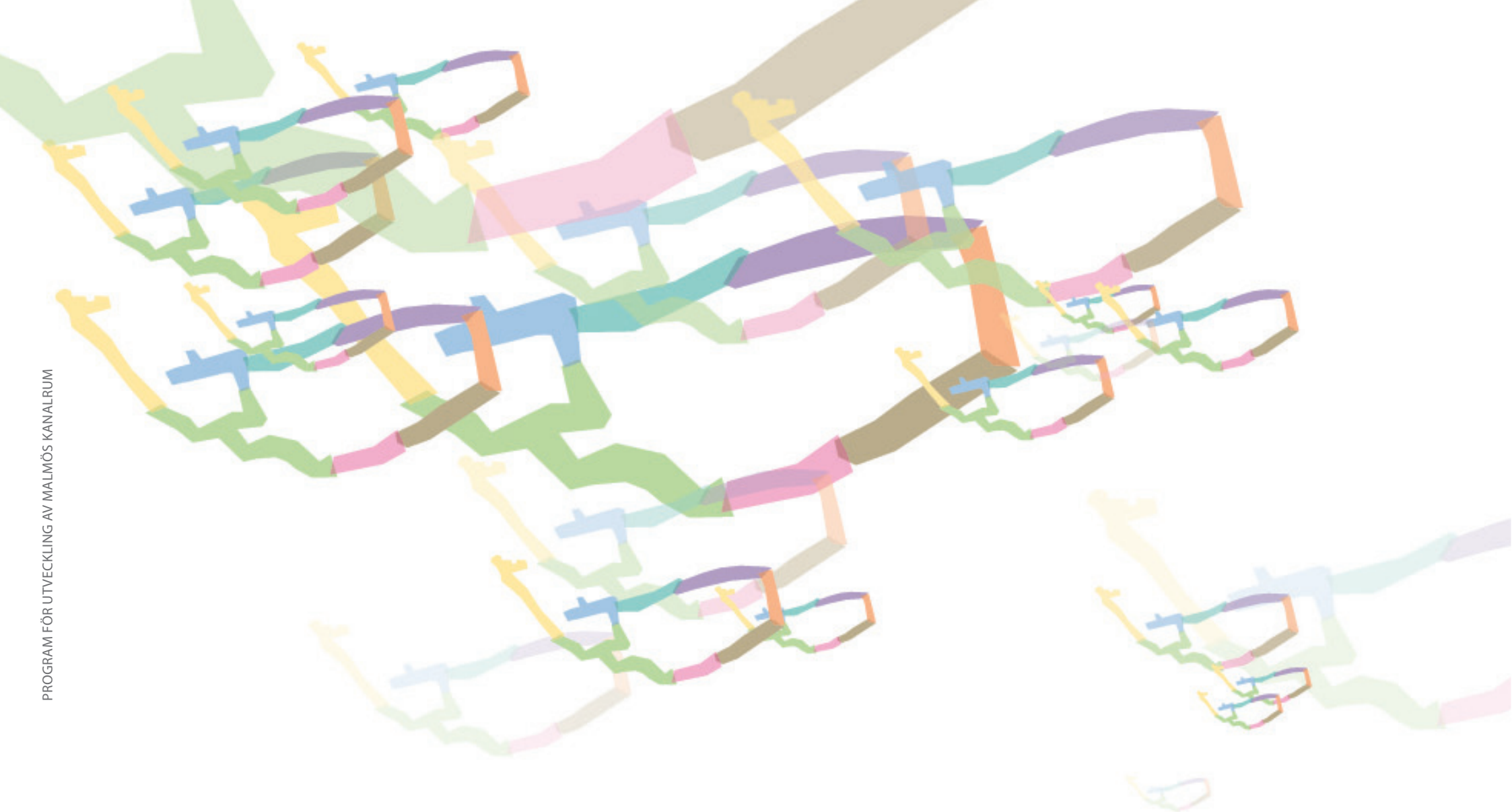
Jag hade gärna velat ha med en massa bra exempel också. Under arbetets gång har jag kollat upp en mängd andra andra projekt men det är svårt att redovisa när man inte har egna foton.

INTUITION/ KREATIVITET

Sedan hade det ju varit förtjusande med plats för ett friare, mer kreativt angreppssätt, något som kan trigga igång fantasin, med t ex de skulpturer som står nära vattnet, små fynd man plockar upp, små anekdoter... Men jag har iallafall på vissa punkter i texterna i delområdeskaptitlet tillåtit mig att vara något mer litterär för att mana fram en stämning eller liknande. Tänker det kan vara effektivt och gör det mer läsvänligt vilket i längden gör det mer användarvänligt.

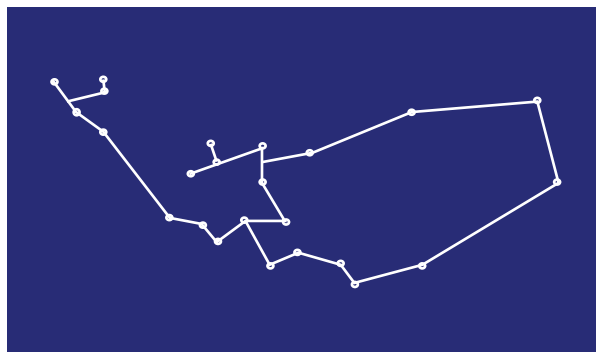


*Vassparken Hammarby sjöstad,
Stockholm, november 2013*



Program för utveckling av

Malmö kanalrum



Organisation

Projektgrupp

Hanna Smekal
Sten Göransson
Susanne Jörlöv
Emma Ljungblad
Elin Engqvist

Styrgrupp

Agneta Sallhed Canneroth

Referenspersoner

Ewa Sundström, Gatukontoret
Pernilla Theselius, Gatukontoret
Ola Nielsen, Gatukontoret
Anne Richthoff, Gatukontoret
Camilla Anderson, Gatukontoret
Anna Krook, Gatukontoret
Anna Sohlberg, Stadsbyggnadskontoret
Olga Schlyter, Kulturförvaltningen
Magnus Metz, Kulturförvaltningen

Foton, planer, illustrationer samt layout:

Hanna Smekal, när inte annat anges.

KANALFAKTA

- Kanalen är drygt 4 km lång
- Den är smalast mellan Morescobron och Davidshallsbron (16,5 m)
- Den är bredast vid Centralstationen (90m)
- Den är grundast vid Kungsparken (1,6m)
- Den är djupast vid Östra Hamnkanalen längs Norra Vallgatan (3,6m)
- Cirka 800 miljoner liter vatten flyter under kanalens broar

(Svensson, L, 2004)

LITEN ORDLISTA

Glacis - Yta av sprängsten på slänt.

Bastion - Framskjutande trubbspetsigt parti av vall i äldre befästning.

Fältsten - Rund natursten

Kanalrum - utgörs av vattenytan, vattenkanten, samt de intilliggande vägarna och byggnaderna

// Inledning

Bakgrund

I Malmös centrala delar finns fem kilometer kanaler. Räk-
nar man med de delar av Västra hamnen som har ”vatten-
kontakt” eller nära till vatten kan man lägga till ytterligare
fyra kilometer. Med andra ord, i Malmö centrum och dess
närmaste omgivning finns tio kilometer av vägar, parker
och bebyggelse som ligger i direkt anslutning till vatten.
Det är en fantastisk resurs. Samtliga enkätundersökning-
ar som gjorts genom åren visar att närhet till vatten och
grönnska är de mest uppskattade och efterfrågade inslagen
i stadsmiljön.

När man tittar på gamla bilder från Malmö, eller läser böcker
om stadens historia, så finns kanalen alltid närvarande.
Den är en vacker bit av staden som gärna visas upp. Ka-
nalen finns också representerad i diverse dokument som
Malmö stad har tagit fram, där dess betydelse för staden,
men också dess ibland förbisedda potential ofta nämns.

Malmös kanaler är ännu idag ett viktigt inslag i stadsmil-
jön, men kanalernas historiska funktion som försvars-



På 1940-talet låg kanalen närmare havet, Gatukontorets arkiv

system, transportled, vattenreservoar och avfallsplats har
successivt försvagats eller försvunnit. Förutsättningarna
att gå längs kanalerna är ganska goda men möjligheterna
att komma ned till vattnet är begränsade. Kanalerna och
vattenrummet är till stora delar outnyttjade resurser. Nya
platsbildningar och ett sammanhängande gångstråk längs
kanalerna skulle ge Malmöbor och besökare tillgång till
nya attraktiva utemiljöer i stadskärnan och dess närmaste
omgivning.

För närvarande pågår en rad byggnationer på olika platser
i anslutning till kanalrummet. Exempel på detta är höghus-
bygget vid Slussplan och den nya konsert- och kongress-
hallen Malmö Live.

Kanalrummet skiftar karaktär i takt med att vattnet flyter
förbi olika delar av den centrala staden. För att inte riskera

tappa bort viktiga kulturhistoriska värden och stadsrum är
det angeläget att identifiera och beskriva kanalrummets ka-
raktär genom att ställa frågor som:

– *Vad är gemensamt och vad är unikt för olika delsträckor?*

– *Vad är viktigt att ta hänsyn till när det planeras uppgrustningar
eller nybyggnationer i anslutning till kanalrummet?*

Genom medveten planering av offentliga rum där sträckor
längs kanaler, dammar, vattendrag och strandremsor kopp-
las samman och görs tillgängliga skapas förutsättningar för
fler att komma i åtnjutande av vatten.

I detta program redovisas förslag till riktlinjer och förslag
på åtgärder om hur Malmös kanaler och närheten till vat-
ten bättre kan tillvaratas och utvecklas för att skapa en
ännu attraktivare stadsmiljö.



Södra promenaden, 1950-talet, Gatukontorets arkiv



Södertull, 1980-talet, Gatukontorets arkiv



Kungsparken, 1990-talet, Gatukontorets arkiv

Syfte och mål

Syftet med detta dokument är att visa på de möjligheter som finns att bättre tillvarata och utveckla Malmös kanalrum för utvistelse och rekreation.

Målet är att:

- Identifiera och beskriva karaktären på de områden i centrum och hamnen som angränsar till kanalen.
- Föreslå riktlinjer för vad man ska ta hänsyn till vid upprustning eller byggnation i anslutning till kanalen.
- Visa exempel på åtgärder som kan förbättra tillgängligheten till, och öka användandet av kanalen för rekreation och utvistelse.

Avgränsning

Då detta program avser den befintliga stadsmiljön behandlas inte de nyligen ombyggda platserna eller de miljöer som står inför en omfattande förändring. Det innebär att områden som Bo01 i Västra hamnen, den inre hamnen samt varvsstaden behandlas inte i programmet. Det samma gäller för den del av kanalen som ligger vid Suellshamnen och järnvägen, samt kanalkanten norr om museet. De har på grund av sitt för kanalen centrala läge inventerats, men då de redan håller på att omvandlas, har inga förslag på utveckling eller förändring tagits upp i detta program.

Däremot är kanalsträckningen i Västra hamnen ett intressant exempel på ett annat sätt att arbeta med urbant vatten. Det har en småskalighet som inte återfinns på någon annan plats längs Malmös kanaler. Dessutom finns en del strandzonsvegetation som gör vattenkanten något mer komplex.

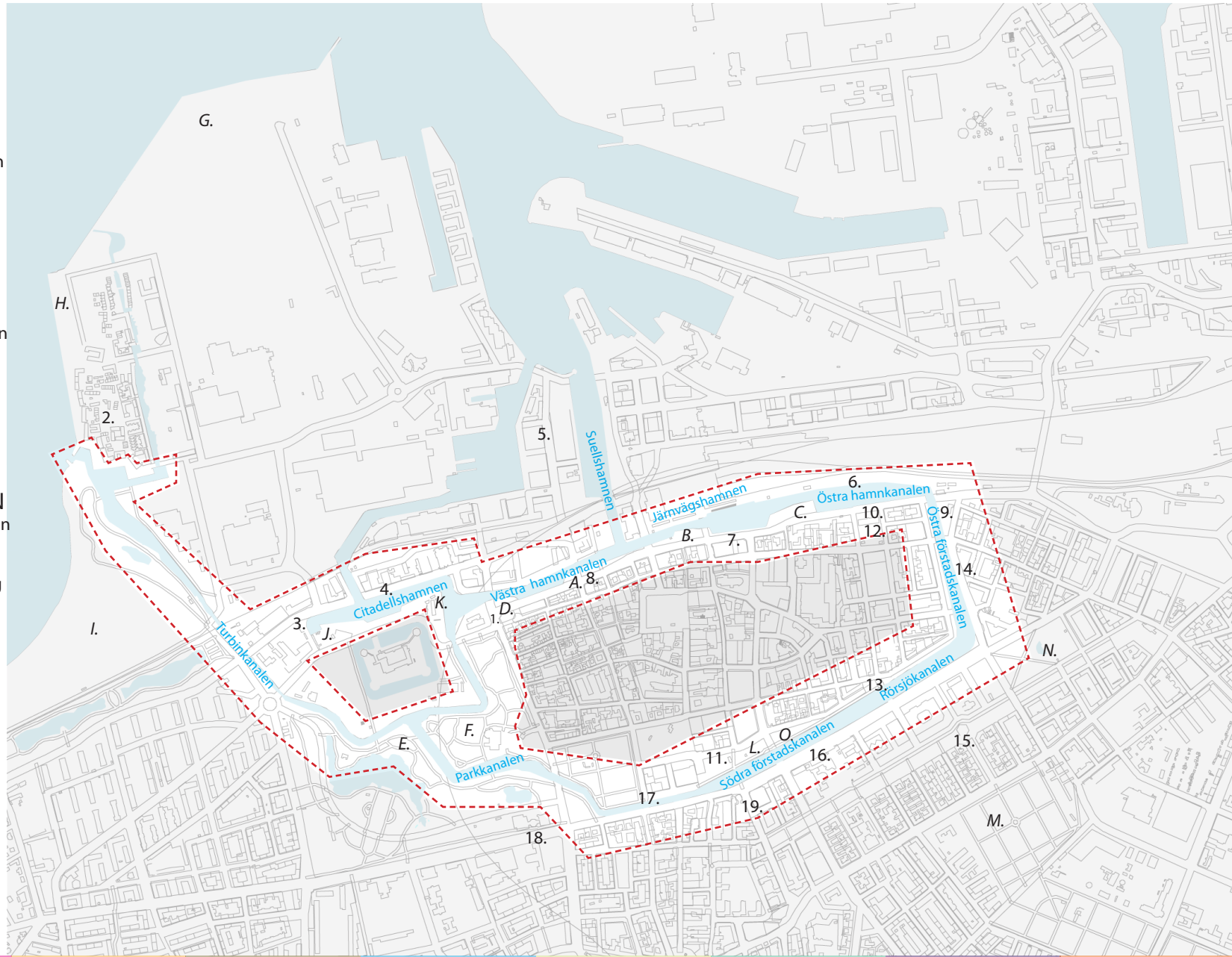
Vid den gamla begravningsplatsen och på museiholmen äger Malmö stad inte marken, utan Svenska kyrkan respektive Malmö museer. Därför har kommunen inte full befogenhet att på egen hand förändra dessa områden, men samarbeten är möjliga för att göra förbättringar även där. Som exempel tar programmet upp en del åtgärder på museiholmen som till stor del sammanfaller med Malmö museers egna visioner för området.

I fråga om fysisk bredd är det rumsligheten som står i visuell kontakt med kanalens vatten som beaktas. I vissa fall behandlas ett något större område och när så är relevant även sambanden till det direkta närområdet.

GATOR i anslutning till kanalen

1. Slottsgatan
 2. Bo01
 3. Banérskajen
 4. Citadellsvägen
 5. Universitetsholmen
 6. Bangårdskajen
 7. Norra Vallgatan
 8. Fisketorget
 9. Slussplan
 10. Uppsalakajen
 11. Lilla Nygatan
 12. Drottningtorget
 13. Södra promenaden
 14. Exercisgatan
 15. Kungsgatan
 16. Drottninggatan
 17. Torggatan
 18. Regementsgatan
 19. Södra Förstadsgatan
- GRÖNOMRÅDEN** i anslutning till kanalen

- A. Bastion Älvsborg
- B. Bastion Vänersborg
- C. Bastion Uppsala
- D. Bastion Nyköping
- E. Slottsparken
- F. Kungsparken
- G. Scaniaparken
- H. Daniaparken
- I. Ribersborgsfältet
- J. Bastion Banér
- K. Bastion Carolus
- L. Raoul Wallenbergs park
- M. St Pauli kyrkogård
- N. Rörsjöparken
- O. Altonaparken





Disposition

Detta program inleds med en kortfattad beskrivning av kanalernas historia. Därpå följer ett kapitel med en översiktlig beskrivning och analys av hela kanalrummet med angränsande stadsrum, utifrån åtta olika teman:

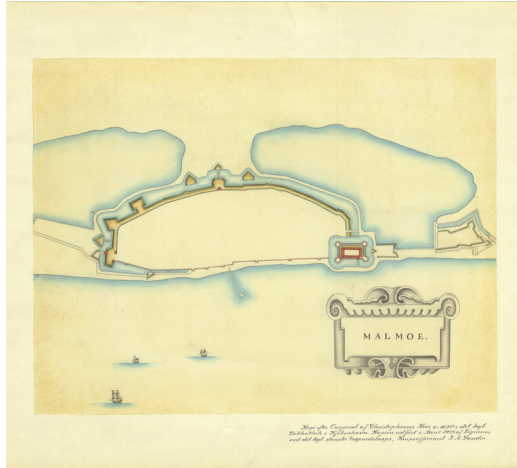
- *stadsstruktur och grönstruktur*
- *kanalkant, broar och rücken*
- *situationen för cyklister*
- *situationen för fotgängare*
- *aktiviteter vid vattnet*
- *platser vid vattnet*
- *belysning*
- *vattenkvalitet*

Beskrivningen och analysen handlar om att kunna ta sig runt längs med kanalen, att uppehålla sig vid vattnet, sitta ned eller utföra aktiviteter, samt hur kanalrummet är uppbyggt, vad det består av och vilka fysiska förutsättningar som råder.

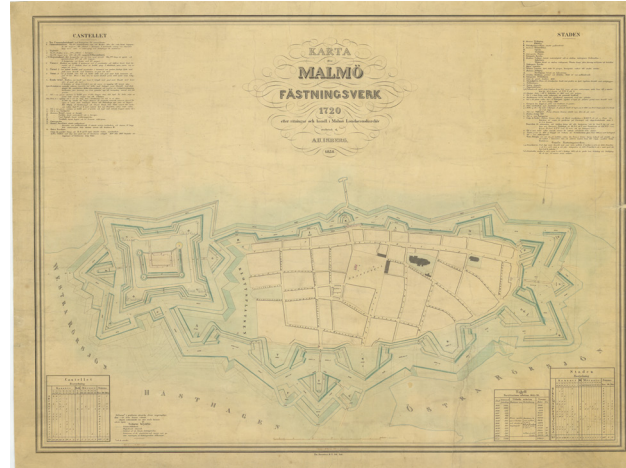
Utifrån dessa teman ställs frågan: Hur ser det ut idag längs med kanalen? Hur upplever man kanalrummet? Analysen har kompletterats med material från andra program och texter när så är relevant.

Därefter följer ett kapitel som innehåller en mer detaljerad beskrivning där kanalrummet delats upp i åtta delområden.

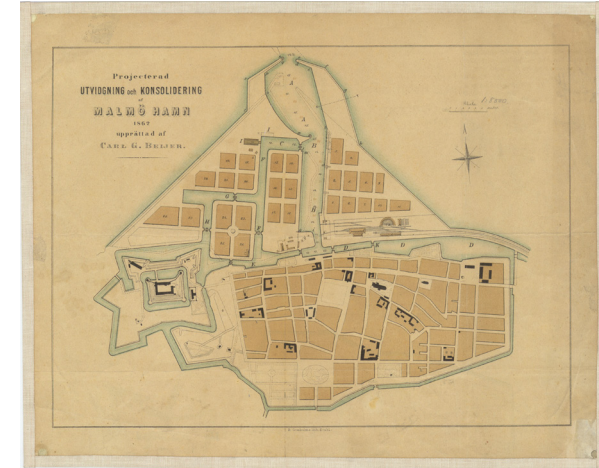
Dessa presenteras var för sig, med en nulägesbeskrivning, genomgång av respektive delområdes styrkor och svagheter, dess utvecklingspotential samt vad som är viktigt att bevara. De åtta olika delområdena har alltså i nuläget sinsemellan något olika karaktärer. Det gör upplevelsen längs med kanalen mer omväxlande och öppnar upp för ett bredare användande av kanalrummet vilket alltså är något positivt som är värt att bevara och utveckla framöver.



Malmö, ritad ca 1650, Christophorus Heer



Karta öfver Malmö fästningsverk 1720, ritad 1858, A U Isberg



Malmö hamn, ritad 1862, Carl G Beijer, utvidgning av hamnen

Kanalernas historia

Kanalen är från första början skapad utifrån malmöbornas behov, och efterhand som behoven ändrats har även kanalen skiftat i utformning och användande. Det är viktigt att låta de gamla tidslagren få fortsätta lysa igenom dagens gestaltning, samtidigt som kanalen även framöver behöver anpassas till nya behov och önskemål.

Medeltiden - från dike till vallgrav

Den ursprungligt anlagda kyrkbyn Malmö omgavs redan under 1300-talet av ett vattenfyllt dike. Detta tros dock mest ha haft en juridisk funktion och bjöd inget egentligt skydd för bebyggelsen innanför diket. I början av 1400-talet och ungefär hundra år framöver byggdes en strandmur som försvar ut mot kusten, bland annat efter tillslag av sjörövare och pirater.

Borgmästare Hans Mikkelsen var den som på 1510-talet kompletterade stadens försvar med att låta gräva de för-

sta vallgravarna in mot land. In mot fastlandet låg dessutom Rørsjöarna, vilket gjorde att Malmö, eller Elbogen som staden kallades i Tyskland på den tiden var ordentligt skyddad mot omvärlden, kringgårdad av vatten både mot Öresund och in mot fastlandet.

1600-talet - Malmö blir svenskt

Detta gjorde den till landskapets bäst befästa stad, men under 1600-talets strider mellan Sverige och Danmark blev det tydligt att stadens försvar behövde förstärkas. Den danske kungen lät ta fram ritningar på en storstilad utbyggnad med bastioner, raveliner och palissader. Endast ett fåtal bastioner hann uppföras innan Malmö slutgiltigt blev svenskt i och med freden i Roskilde 1658.

Erik Dahlbergs planer

Denna nya statstillhörighet var naturligtvis viktig att befästa i staden, och den dåvarande kungen gav Erik Dahlberg i uppdrag att utarbeta en plan för Malmös fasta försvar.

Hans ritningar påminde i stort sett om de tidigare danska planerna, och inte heller denna gång hann man bygga färdigt innan det var dags för krig igen 1675. Dock hade man hunnit uppföra fyra bastioner innan danskarna började sin belägring av staden i ett försök att återta den. Det försöket misslyckades dock och 1684 lade Erik Dahlberg fram ritningar på ett än mer avancerat befästningsverk, som kom att byggas under de närmsta 13 åren.

Upplýsningstiden- från fästning till promenader

Freden i Nystad 1721 innebar att Sverige förlorade sin stormaktsposition och man fick därigenom ett annat försvarsmässigt läge att utgå ifrån. Fästningen i Malmö framstod med nyare krigsföringsteknik inte längre som lika viktig och 1804 beslutade Gustaf IV Adolf att den skulle rivas. Vallmassorna störtades ner i vattnet och frigjorde stora ytor för staden att expandera på. Utanför detta anlades den nuvarande kanalen, delvis formad av rester av den



Förnyad plan öfver Malmö stad, 1811, ritad av Carl von Angell i samband med utökning av staden då vallarna raserades.

tidigare yttre vallgraven. Massorna som grävdes ur för den nya kanalen användes för att fylla igen Rörstömrådet, och längs med kanalen planterades träd.

Upprustning och nya broar

Under den senare hälften av 1800-talet byggdes hamnen ut och kanalens koppling ut i Östersjön försvagades. När stadsingenjör Georg Gustafsson fick i uppdrag att utarbeta en plan för Rörstömrådet fick han även uppgiften att förbättra vattencirkulationen i kanalen, vars stillastående vatten var förorenat, luktade illa och spred sjukdomar. Kana-

len breddades och fler broar tillkom. Innan hade broarna varit färre och rörliga, för att kunna släppa igenom båtar. Kanalkanten var inte stenklädd och inga räcken fanns. Under den här tiden var promenaden en uppskattad och mycket social form av rekreation och den så kallade Uppsalapromenaden längs med kanalen var omätligt populär.

Industrialiseringen - hamnen byggs ut

Från 1800-talets börjar och drygt hundra år framöver fyll-

des Malmös hamn ut med stora mängder landmassa. Detta gjorde att Malmö centrum inte längre låg vid vattenfronten, utan vände sig mer inåt land, då hamnen dessutom till stor del var oåtkomlig för de som inte jobbade inom industrin. Kanalen fick nu en större särprägel som parklikt innerstadsvatten, trots att små båtar fortfarande kunde lägga till i det södra och inre kanalrummet.

Det postindustriella återtagandet till vattnet

I samband med Malmös omvandling från industristad till kunskapsstad runt millennieskiftet öppnades hamnen upp och många stora etableringar av offentliga platser har genomförts, vilket lett till att malmöborna kunnat återknyta kontakten till havet. Satsning på utbildning, ”ny teknologi” och högprofilerad arkitektur har använts för att demonstrera stadens profil som nytänkande och framåtsträvande. Under den här perioden har inte mycket fokus legat på kanalen, som ju redan har sin plats i den etablerade stadsstrukturen, men det har inte hindrat malmöbor och besökare att uppskatta de kvaliteter detta urbana vattenrum besitter.

Slutsats:

- I stort sett hela kanalrummet klassas som fast fornlämning vilket fastställer att det är en kulturhistoriskt mycket viktig miljö som ska behandlas omsorgsfullt.

- Två tidslager bedöms vara särskilt viktiga för kanalrummets karaktär: Det ena är 1600-talet då kanalen var en del av stadens fortifikation vilket idag är tydligast på bastionerna, och dels 1800-talet då kanalen blev en plats för rekreation och promenader, något som fortfarande är tydligt vid Södra promenaden.

Kanalen i andra kommunala dokument

ÖP 2012

”Tillgång till vatten (havet, sjöar, dammar, kanaler, vattendrag) ska tas tillvara och utvecklas exempelvis genom att stimulera till rekreation, fritidsaktivitet och temporära evenemang”

Grönplan för Malmö 2003

”En visuellt tydlig och fysiskt sammanhängande grön kanalpromenad med attraktiva platser för vistelse och lek föreslås skapas längs kanalerna. Exempel på platser som är möjliga att utveckla är bastionerna.

Att utveckla kanalpromenaden är ett sätt att förbättra rekreativiteterna i centrala staden, som har brist på mindre parker. En utvecklad, grön kanalpromenad kan också fungera som koppling mellan Kungs- och Slottsparken och den gröna Kungsgatan/ St Pauli Kyrkogårdar (se Bulltoftastråket).”

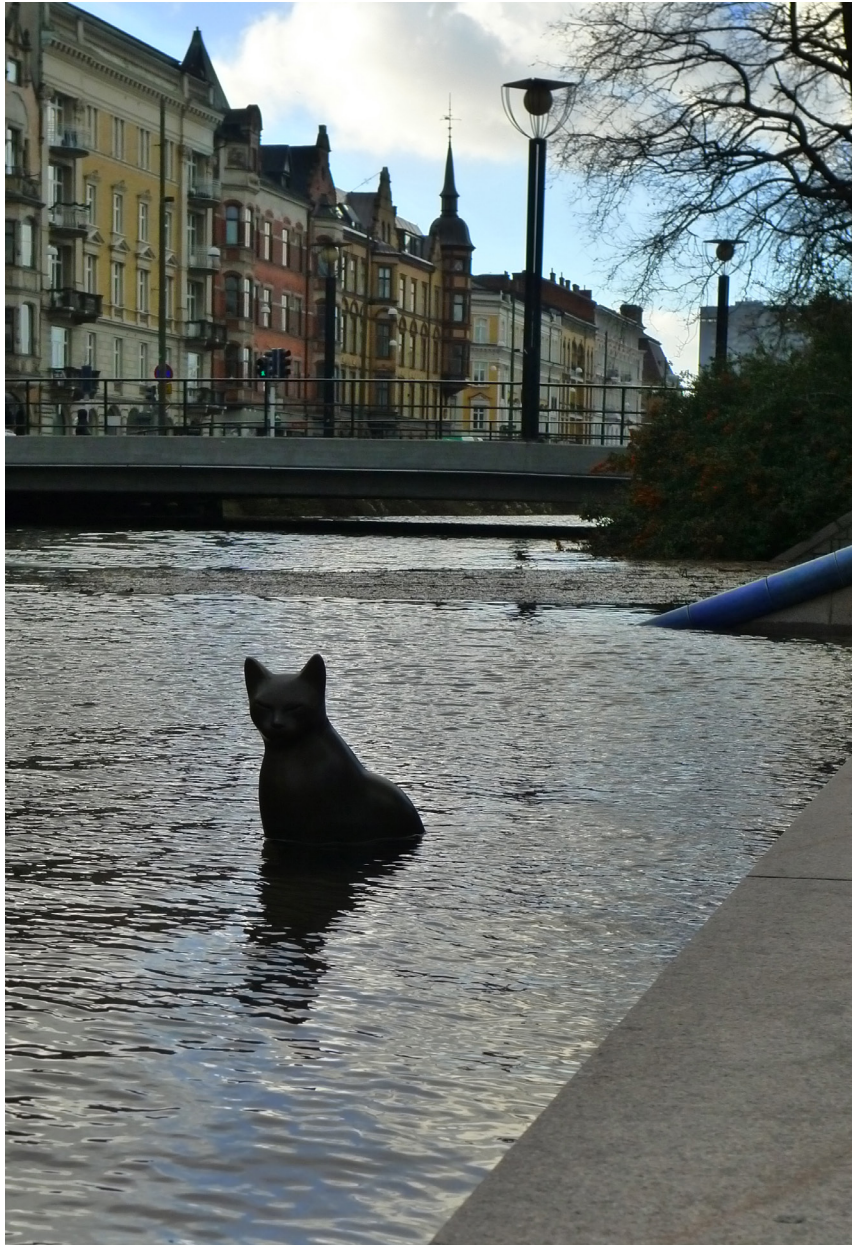
Stadens struktur

”Kanalrummen med bastioner och promenader är kulturhistoriskt intressanta rester. Inslaget med vatten i Malmö city är ovärderligt och att visuellt och bättre utnyttja kanalrummen är en ständig utmaning”

Slutsats:

- *Kanalen ska vara tillgänglig för allmänheten. Där det idag inte är tillgängligt bör detta eftersträvas.*
- *Kanalen är viktig för rekreation*
- *Kanalens karaktär är värdefull, liksom att den är grön, vilket bör tillvaratas då det i den centrala staden råder brist på just detta.*
- *Kanalen har potential att tas tillvara bättre.*





// Översiktlig beskrivning och analys





Stenstad möter bastion Uppsala



Södra promenaden



Gågata



Nya hovrätten



Slottsparken

Stadsstruktur och grönstruktur

Kanalrummets karaktär präglas av de stadsstrukturer vattnet flyter längs med. Hur infrastruktur och arkitektur ter sig ger olika förutsättningar för hur kanalrummet kan upplevas och användas.

Olika uttryck förstärker upplevelsen

En del i det som bidrar till kanalsträckningens olika uttryck är att kanalen löper förbi allt ifrån medeltida stenstad till 1800-talets industrialism och 1970-talets rationella byggande. Detta bör beaktas i relation till vidareutveckling av stråk och platser i kanalrummet, då förändringar i möjligaste mån skall ske i samklang med den stadsstruktur som finns idag. Detta kan ge intressanta variationer som lyfter fram både kanalrummet men även stadens struktur.

Längs med kanalen är vegetationen i långa sträckor präglad av det förra sekelskiftet. Detta gäller dels Slotts- och Kungsparken men också begravningsplatsen, Södra promenaden och bastionerna. Det är grusbelagda promenadstigar under högväxta träd med en del öppna gräsytor. Dock har dessa element i varierande grad fått stå tillbaka för nutidens trafikmängder och många träd har tagits ned på grund av almsjukan. För att säkra den karaktären skulle träd behöva återplanteras längs med Norra Vallgatan och

fotgängarperspektivet främjas längs med hela sträckan. Vattenkanten utgörs här av slanter med fältsten. Detta ger ett livligare intryck än raka stensatta kajer, men slanterna skapar även distans då det inte är riktigt möjligt att komma ända fram till vattnet. Här kunde det därför vara välgörande med ett antal sittplatser som skjuter ut i vattnet eller strandplanteringar för att skapa ett mer diversifierat sätt att möta vattnet.

Vid den nya hovrätten, bangården och Ribersborgsfältet har vegetationen en nyare karaktär med trädplanteringar i hårdgjorda ytor eller gräs.

Brist i öst

Längs med kanalens östra sträckning är vegetationen betydligt mer sparsmakad och enligt Malmös grönplan 2003 råder i Malmös östra centrala delar stor brist på tillgång till både större och mindre grönområden. Här spelar kanalrummet en viktig roll för rekreation och där det inte är möjligt att arbeta med större grönytor bör den befintliga promenaden programmeras för att kunna fylla så många funktioner som möjligt. En mer komplex vegetationsbild med fler träddarter och perennplanteringar skulle kunna öka kanalrummets värde som en grön korridor genom innerstaden.

Kopplingar och framkomlighet

Eftersom industrin i hamnen inte är lika framträdande längre kommer hamnkaraktären försvagas något och istället ersättas av underhållning, turism, utbildning och bostadskvarter i och med byggandet av Malmö Live, WMU och Citadellsfogen. Detta kan även påverka kontakten med kanalrummet och nya och fler sätt att använda sig av kanalrummet kan uppstå. Den maritima kopplingen är värdefull och nya sätt att koppla kanalen till havet kan utvecklas.

Även kanalrummets form skiftar längs med dess sträckning. I sydost är vattenytan bred och rak, medan siktlinjerna och rumsligheterna i norr bryts upp av de utskjutande bastionerna. Inne i parken i väst slingrar sig kanalen en aning mer, vilket öppnar upp för mindre rumsligheter.

Sedan mitten av 50-talet har biltrafiken varit prioriterad, vilket fört med sig att kanalen överallt förutom i parken kantas av bitvis ganska tungt trafikerade vägar samt många parkeringsplatser. Detta är något som påverkar användarvänligheten för fotgängare i kanalrummet negativt och lösningar bör hittas för att underlätta framkomligheten till fots och minska visuella och audiella störningar. Fokus framöver bör alltså skifta mot ett mer fotgängarvänligt perspektiv som i högre grad gynnar stadslivet.



GRÖNSTRUKTUR sex huvudkaraktärer

- Trädrad/boulevard
- Gräsklädd bastion med enstaka träd
- Stadspark
- Öppet gräsfält ut mot havet
- Buskage längs trafikled
- Enstaka träd i hårdgjord miljö

STADSSTRUKTUR tre huvudkaraktärer

- *Det gröna rummet i väst som utgörs av Ribersborgsfältet, Slottsparken och Kungsparken*
- *Verksamhetsområdet i norr med hamn, industri och järnväg*
- *Den slutna kvartersstaden i centrum och öst, som utgörs av områdena Gamla väster, den centrala staden och Slussen*

SLUTSATS

- Utveckla planteringar nära vattnet
- Bevara kulturhistoriska värden och tidstypiska stadsstrukturer
- Utveckla tillgången till grönska i kanalens östra delar
- Utveckla kopplingen till havet
- Återplantering av träd
- Minska audiella och visuella störningar från trafiken
- Utveckla bastionerna



1. Fersens bro (1914)



2. Skeppsbron (2012)



3. Huggen fältsten vid Nya Hovrätten



4. Träkaj vid Bo01



5. Parkbron



6. Fältsten vid Gamla begravningsplatsen

Utrustning och material

Vattenkant

Längs med större delen av kanalen kantas vattnet av ett par sluttande rader fältsten. Dessa anlades under mitten av 1900-talet. På de platser där kanalen kantas både av sluttande fältsten och räcke är det inte möjligt att komma nära vattnet trots att man går längs med det. På ett par punkter borde fältstenen kunna bytas ut för att skapa en närmare vattenkontakt men även för att öka biodiversiteten med strandvegetation.

I norr längs med de gamla hamn- och industrivartern kantas kanalen av höga stenklädda kajer. Dessa raka kanter skapar inte så mycket variation i mötet mellan land och vatten men har den fördelen att de kan användas för av- och påstigning för båtar, såvida kanten inte är alltför hög.

I kanalens västra del finns några sträckor där kanten mot kanalen är sand- och vegetationsklädd. Detta är ett värdefullt inslag eftersom det ger liv till kanalrummet. Dessa platser bör utvecklas så att det blir lättare att uppehålla sig nära vattnet.

Att skapa fler platser där man kan närma sig vattnet på olika sätt skapar i möjligheter för ökad vistelse i kanalrummet.

Broar

Under 1900-talets början var broarna färre och smalare och flera var dessutom rörliga för att möjliggöra för större båtar att komma in i kanalen. Inför Baltiska utställningen byttes ett antal träbroar ut mot nya i betong och ytterligare ett flertal byggdes på 1930-talet till följd av ökade trafikmängder. Idag leder totalt 29 stycken broar över den delen av kanalen som behandlas i det här programmet. De har sinsemellan olika gestaltningar i material, form och färg; alltifrån den smäckra Parkbron från 1936 som nästan ger en svindel där den spänner högt över vattnet mittemellan Kungs- och Slottsparken till den oerhört stabila Mälarbron från 1914 där vattnet nästan bara anas på andra sidan de halvmeter tjocka väggarna av stenklädd betong. Detta är något positivt som ger upplevelsen av kanalrummet än mer karaktär.

Broarna är relativt jämnt fördelade över hela kanalen, och även åldern på broarna varierar längs med sträckan. Denna variation är positiv och bör bibehållas även framöver.

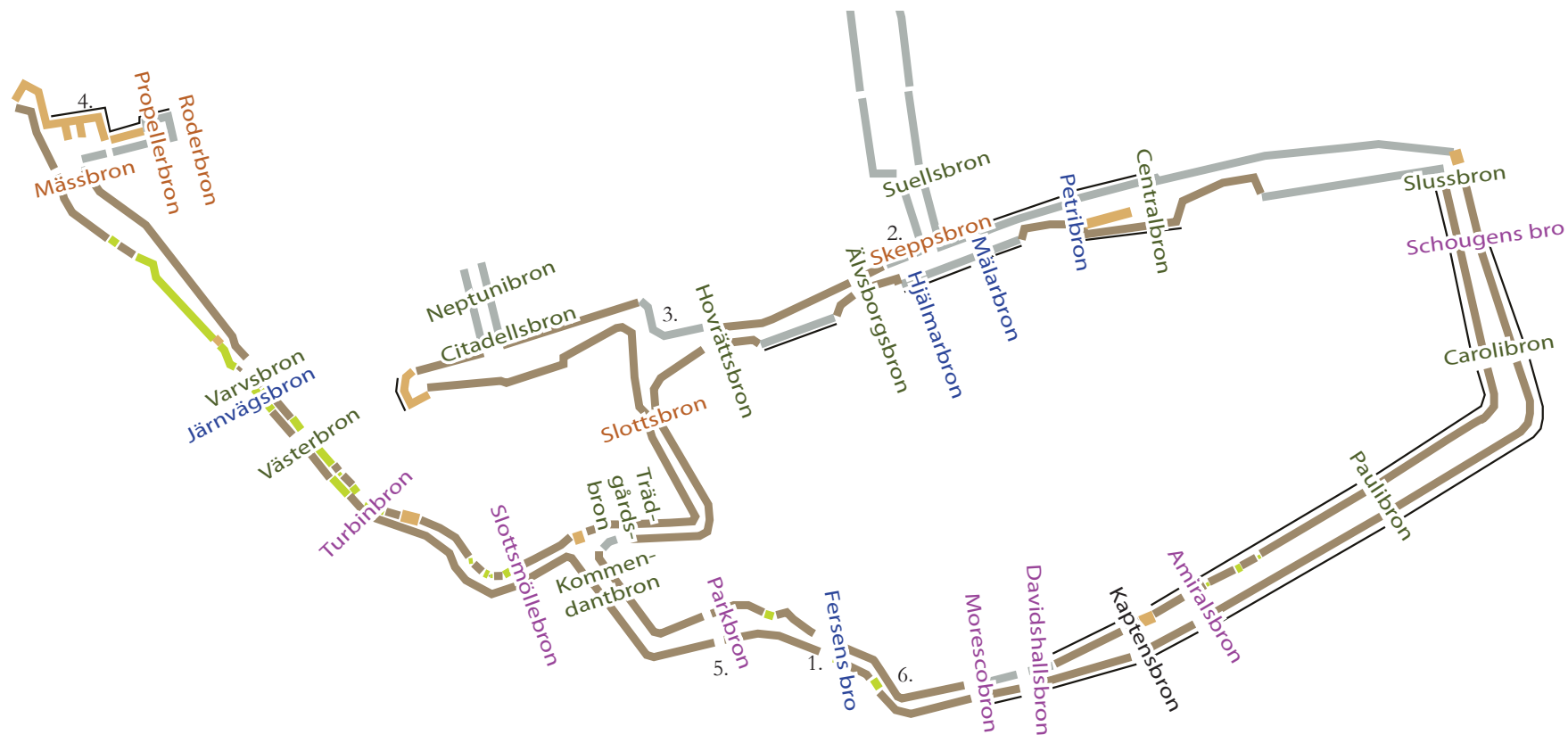
I cykelprogrammet föreslås en ny cykelbro över Rör sjökana-len, och även vid Citadellshamnen finns planer på en ny bro. Det är positivt för ökad rörelse vid kanalen, men den påverkan en ny bro utgör på kanalrummet måste beaktas.

Räcken

Längs med kanalen fanns inga räcken, fram till slutet av 1800-talet. Idag är ungefär en tredjedel av kanalen kantad av räcken, och de återfinns till största delen där omgivningen är hårdgjord och livligt trafikerad. De består ofta av Kockumsstaket målat i malmögrönt, men en del variationer finns.

På samma sätt som med broarna är räckenas olika gestaltning en tillgång som berikar upplevelsen av kanalrummet. Däremot är det inte alltid broar och anslutande räcken har en liknande gestaltning, och när antalet uttryck blir alltför många kan det ge en något splittrad bild, som delvis för-tar intrycket av själva vattnet.

Vid omgestaltning får frågan om ett eventuellt räcke mot vattnet prövas individuellt då ingen generell lösning finns att rekommendera. Det bör alltså även framöver finnas sträckor med räcke och andra utan.



- Fältsten
- Betong/Sten
- Vegetation/Strand
- Trä
- Räcke

- Bro från förra sekelskiftet
- Bro från 1900-talets mitt
- Bro från slutet av 1900-talet
- Bro från 2000-talet
- Bro under ombyggnad

SLUTSATS

- Utveckla olika sätt att möta vattnet
- Utgå från befintliga material och uttryck, i enlighet med Stadsmiljöprogrammet
- Eftersträva variation utifrån de olika delområdenas karaktär
- Vid omgestaltning får frågan om det ska finnas räcke mot vattnet prövas i respektive projekt



Nybyggd cykelväg längs med Bangårdskajen

Korsande cykelväg över Paulibrön

Otydlig angöring vid Södra promenaden

Cykeldäck för parkering vid centralstation-en i väntan på cykelgaraget under mark

Kombinerad gång- och cykelväg i Västra Hamnen vid Ribersborgsfältet

Kanalen på cykel

De senaste årens satsningar på cykeltrafik har gett upphov till nya cykelvägar, och fler är på väg, vilket gör att den totala tillgängligheten för cyklister vid kanalen är relativt god.

Befintliga och planerade cykelvägar

Cykelnätet är väl utbyggt i den centrala staden, dock främst i väster. I innerstadens östra delar är cykelvägarna något färre samt något sämre integrerade i stadsstrukturen.

I de nyutbyggda hamnområdena är möjligheten att färdas med cykel ganska goda. Sämre är situationen för cyklister i den gamla stenstaden där gatorna är trängre och biltrafiken till stor del ännu är prioriterad.

I Malmö stads cykelprogram fastställs ett antal nya sträckningar och punkter för förbättrad framkomlighet i centrala staden, varav några tangerar kanalen. Två nya broar föreslås, en från museiholmen till Citadellsvägen och en över Rör sjökanalen, från Brandmästaregatan över till Rör sjögatan. Dessutom definieras behovet av en cykelväg på Drottninggatan/Regementsgatan mellan Fersens väg och Amiralsgatan.

Barriär vid Slussen

I nuläget är det endast en punkt som är riktigt svår att ta sig fram för cyklister, och det är vid Slussbron där den nybyggda cykelvägen längs med bangårdskajen inte integrerats med Exercisgatan och Norra Vallgatan.

Att angöra en cykel

Eftersom avstånden längs med kanalen är relativt korta, och eftersom det är ont om plats i de mest centrala delarna av staden, är det svårt att anlägga nya cykelvägar längs med hela kanalen. Det kanske heller inte är nödvändigt att som cyklist kunna ta sig runt längs med vattnet under hela sträckan, utan det viktiga är att kunna ta sig fram till kanalen på många ställen. På platser där cykelstråk korsar eller tangerar vattnet ska möjligheten vara god att kunna ställa ifrån sig sin cykel för att kunna fortsätta vidare till fots, eller sitta ned vid vattnet en stund. Dessa angöringspunkter kan även kombinera cykelställ med kartor, pumpar och laddningsstationer för elcyklar i enlighet med vad som föreslås i cykelprogrammet.



Bild: Kaptensbron, Johan Fridh, Malmö stad 2013



Barriär ✕

Befintlig cykelväg

Rekommenderade gator för cykling

Planerad utbyggnad av cykelbanor

Förslag på angringspunkt till kanalen ○

Strategiska länkar för vidare utredning enligt cykelprogrammet ○

SLUTSATS

- Fotgängare är den högst prioriterade gruppen för rörelse längs med kanalen men cyklisterna är också viktiga
- Det ska vara lätt att ta sig med cykel till kanalen
- Skapa angringsplatser för cyklar på strategiska punkter. (Se kartan)
- Utveckla cykelvägar som tangerar kanalen i enlighet med cykelprogrammet



Nedsänkt trottoar som nås med trappor begränsad tillgänglighet

Utsatt läge för fotgängare. Kanalen syns knappt bakom buskaget och bilarna kör nära.

Här är kanalen nära men skymtas då vegetationen skapar ett eget rum.

Ett tjockt lager löst grus gör det svårt att passera med vagn eller rullstol och platsen upplevs som otrygg pga av trafiken.

Här är en plats som tydligt är avsedd för promenader längs med vattnet.

Kanalen till fots

Enligt en fotgängarenkät som genomfördes 2009 var "längs med kanalen" en av de mest populära promenadsträckorna i Malmö. Viktiga kriterier som angavs för att välja en sträcka för promenader var: att det var vackert, trevligt, öppet och lugnt. Andra viktiga faktorer var grönska och närhet till vatten, samt att det finns mycket att titta på.

Promenader i vått och torrt

En stor del av sträckan längs med kanalen fungerar redan idag bra för promenader (Parken, Ribersborgsfältet och Södra promenaden) och när de projekt som är under färdigställande (Citadellsfogen, Malmö live och Slussen) står klara kommer tillgängligheten ha förbättrats ytterligare. Det finns dock fortsatt förbättringar som bör göras för fotgängare.

På två platser (Turbinkanalen och museiholmen) är det i princip omöjligt att ta sig fram längs med vattnet. Vid turbinkanalen går tomtgränserna ända fram till vattnet och det är inhängnat. På museiholmen är det visserligen fysiskt

möjligt att ta sig fram, men gestaltningen signalerar att det är privat mark och uppvuxen sly gör det svårt att passera.

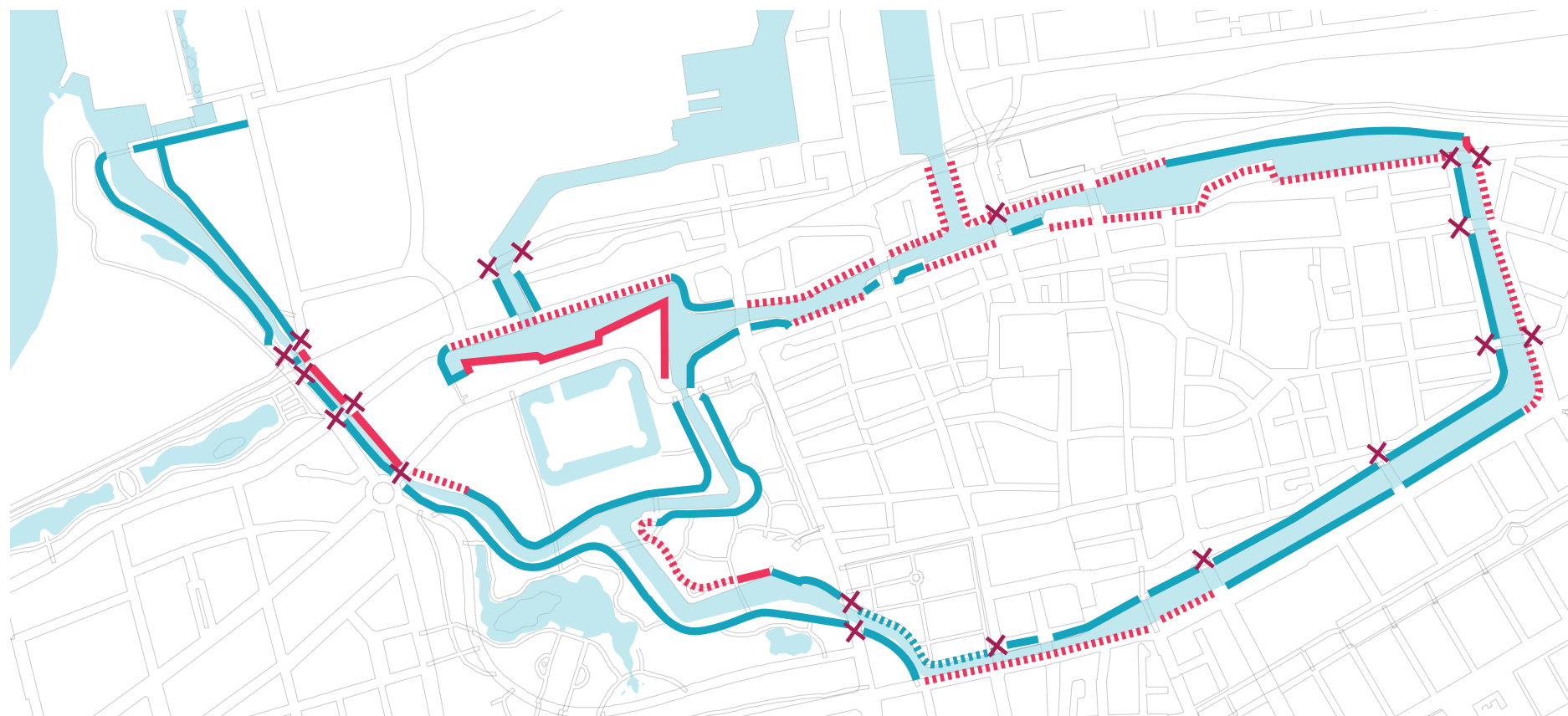
Tillgängligheten är ett annat problem på vissa platser där trottoaren är för smal för barnvagnar eller rullstol, och på andra platser hänvisas fotgängare till en trappa för att kunna ta sig vidare. För tillgängligheten är det viktigt med en jämn beläggning, såsom betongplattor, asfalt och stenhällar, respektive hårt packat stenmjöl i parkmiljö. På vissa sträckor är gångbanan mindre attraktiv för fotgängare då den är alltför exponerad för trafik (Regementsgatan, Exercisgatan och Norra Vallgatan) och på vissa sträckor minskar attraktiviteten för att vattnet inte kan ses från gångbanan, pga skymmande buskage (Citadellsvägen och Södertull). Kontinuerlig skötsel och underhåll av beläggning är viktigt för att gångytorna ska upplevas som trygga och funktionella.

För fotgängare är broarna utsatta punkter, eftersom korsande trafik ofta utgör ett hinder. Tre punkter där det är särskilt besvärligt att ta sig fram längs med vattnet är; vid Slussbron, vid Fersens bro, samt vid Amiralbrons norra sida. Här passerar stora mängder trafik, det finns inget övergångsställe, gatorna är breda och trottoarkanterna

höga. För att förbättra för fotgängare behöver dels hinder för framkomligheten tas bort, så att det är möjligt att utan problem kunna ta sig runt hela kanalens sträckning. Dessutom bör kanalpromenaden integreras tydligare i stadsstrukturen samt med övriga slingor, såsom t ex Kuststråket, Bulltoftastråket, Pildammsstråket, Hälsans stig och kommande ytterligare stråk. Detta kan ske genom förbättrad framkomlighet och gestaltning, men även tydligare information, som exempelvis kartor och skyltning



Norrköping



- Bra att gå
- - - - - Inte tillgängligt nattetid (Gamla begravningsplatsen)
- · · · · Mindre attraktiv pga trafikutsatt läge, visuellt avskärmat eller bristande tillgänglighet
- Inte framkomligt
- × Barriär - osäker gångpassage

SLUTSATS

- Knyt ihop sträckan
- Utveckla stråk
- Förbättring av de platser där det finns brister för fotgängare, som t ex smala trottoarer, bristande tillgänglighet och visuell avskärmning från vattnet
- Förbättrad gångpassage vid broarna
- Se till att nuvarande gångfaciliteter underhålls och förvaltas



Stentrapporna med katter



Träkaj med utsikt mot havet



Bänk med ryggen mot vatt-net



Bänkar på bastion Uppsala



Ännu en bortvänd bänk

Sittplatser

Med sittplats avses en plats byggd och konstruerad för att kunna komma närmare vattnet, en platsbildning där man kan stanna upp vid vattnets närhet. Vissa har en praktisk karaktär, för att kliva i båtar, medan andra är byggda för rekreation. De två vanligaste typerna av vattennära sittplatser i kanalrummet är stentrappor och träbryggor.

Olikhet berikar

Enligt Fotgängarprogrammet är det viktigt med sittmöjligheter för fotgängare. Det gör att människor kan uppehålla sig på en plats under en längre tid, vilket ger liv åt stadsrummet, och öppnar upp för olika typer av aktiviteter.

I Tillgänglighetsprogrammet konstateras att rätt utformade bänkar ska finnas utplacerade med jämna mellanrum för den som har svårt att gå eller fort blir trött. Dessutom bör även andra typer av sittplatser så långt som möjligt vara tillgängliga för alla. Det är önskvärt att det ska finnas olika typer av sittplatser, som relaterar till vattnet på olika sätt. Vid en del ska man kunna komma nära vattnet, sitta och dingla med benen, medan man vid andra på avstånd

ska kunna skåda ut över vattnet.

Sittplatser vid vattnet finns på ganska jämnt avstånd längs med hela kanalen, men det finns ett glapp i sydost. Detta trots att det är i söderläge och ligger i anslutning till ett populärt promenadstråk.

Vända bänkar och fler sittplatser

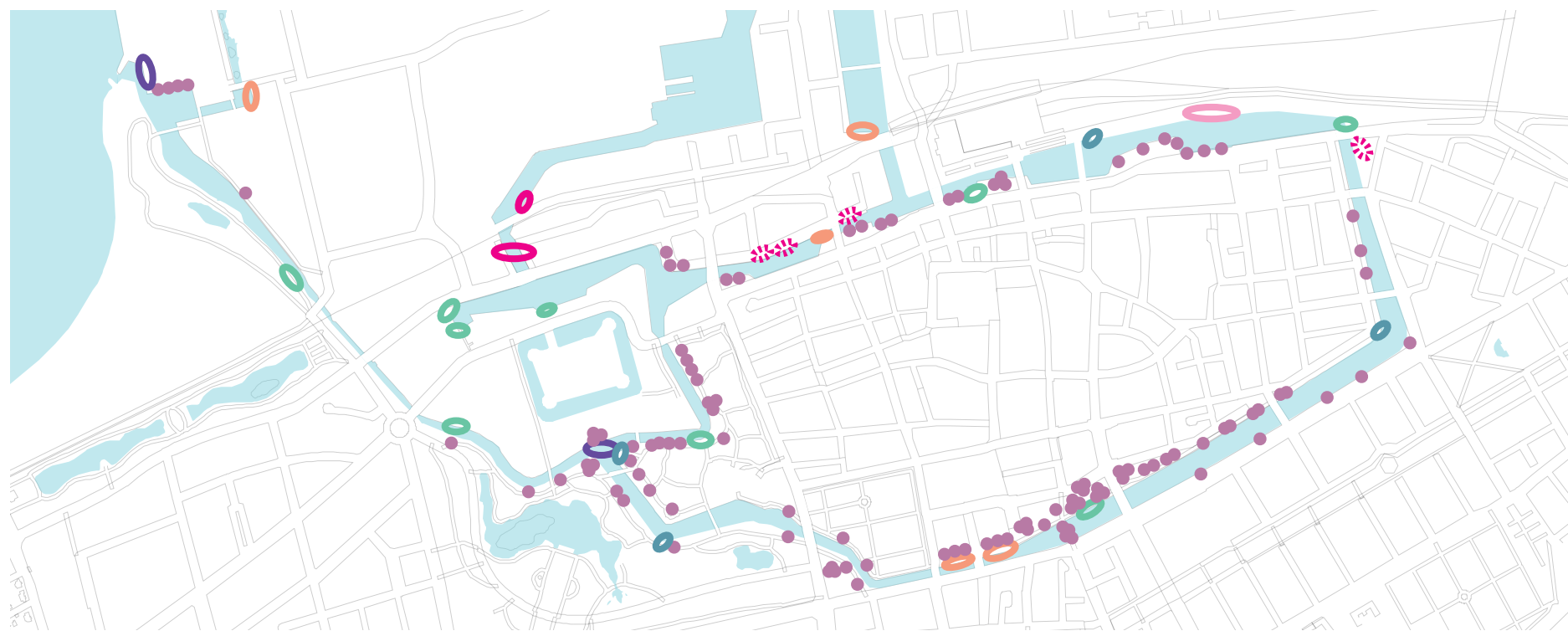
Bänkar finns framförallt längs med södra promenaden och i närheten av Slottsträdgården och centralstationen. Glesare är det på vägen mot Västra hamnen. Många av bänkarna är vända från vattnet, mot gångvägen. En del av dessa skulle bli mer attraktiva om de istället vändes 90° så att både gångväg och kanalen kan överblickas.

Kanalen är populär att vistas vid och det finns ett behov av fler sittplatser vid vattnet. Framför allt vid Rörskökanalen och i parken. Vid anläggning av sittplats vid Rörskökanalen bör man undvika att störa de långa siktlinjer och den stora obrutna vattenytan som skapar platsens monumentalitet, men det skulle fortfarande vara möjligt med sittplatser längs med kanalkanten. I parken är det istället fördelaktigt med bryggor av trä för att ansluta till de som redan finns där, samt till parkens tidstypiskhet.



Uppsala

Bild: Peter Smekal 2012



- Bänk
- Stentrappa
- Trädäck
- Båtbrygga
- Sittplats vid kajkant
- ☼ Kommande sittplats

SLUTSATS

- Skapa nya sittplatser enligt analys och beskrivning i delområdena
- Gestaltning som harmonierar med områdets karaktär
- Fler bänkar bör vändas mot vattnet
- Nya sittplatser bör även gestaltas för att främja olika typer av aktivitet, som exempelvis fiske, och av- och påstigning av båtar



Kanotpaddling



Trampbåtsuthyrning



Picknick



Fiske



Folkhäng på båt och brygga



Vattenlek på Malmöfestivalen

Aktiviteter

Att befinna sig nära kanalen kan dels handla om att stanna upp och sätta sig ner nära vattnet, och dels om olika typer av aktiviteter på och vid vattnet. För att möjliggöra detta behövs god tillgänglighet men också en variation i gestaltningen.

Sommar och vinter, ute och inne

Det finns många olika aktiviteter som man kan ägna sig åt i anslutning till kanalrummet. Förutom de aktiviteter som redan tagits upp, som cykling, promenader, att stanna upp och sätta sig, är det många som använder kanalens vatten på ett mer direkt sätt. Det finns idrottsföreningar som ägnar sig åt alltifrån professionella båt- och vattensporter till vattenutflykter för nöjes skull. Det finns företag som sysslar med båtturer och båtuthyrning och för de med egen båt finns båtplatser att tillgå.

De vintrar då kanalens vatten fryser till is tar många tillfället att använda kanalen för skridskoåkning eller promenader. Fiske är en annan aktivitet som lockar många till kanalen. I nästan alla fall rör det sig om så kallat Catch and release-fiske, då fisken kastas tillbaka ner i vattnet på en gång. Det handlar alltså om upplevelsen av att fiska snarare än att skaffa sig något att äta.

Grönorterna i vattnets närhet ger ofta upphov till aktiviteter. Där finns plats för både planerade och spontana aktiviteter. Detta innebär att det finns fler möjligheter till aktivitet i parken i väst än vad det gör i stenstaden i öst. Så som det ser ut idag, bör möjligheterna att uppehålla sig vid vattnet bli fler och mer varierade i det sydöstra kanalområdet, delområde Rör sjökanalen och Östra förstadskanalen.

Flera av stadens allra största kulturella evenemangsplatser ligger i kanalens direkta närhet: Malmö museum, tekniska museet, moderna museet och stadsbiblioteket.

Större utbud och bättre framkomlighet

Det finns en hel del som kan göras för att öka aktiviteten längs med kanalen och locka fler till dess närhet. Det kan handla om fysisk aktivitet som exempelvis fler promenadslingor och lekplatser, men också fler kulturella aktiviteter och olika typer av arrangemang. I innerstaden är det ont om plats för större ytor som t ex bollplaner, så för att få in aktivitet är det lämpligare att arbeta med stråk och mindre punktinsatser, som exempelvis utegym eller pingisbord.

För att underlätta för vattenaktiviteter behövs kontinuerlig framkomlighet längs med vattnet, tillräckligt vattendjup samt tjänlig vattenkvalitet. Även här spelar sittplatserna en

roll. Bryggor, trappor och sittdäck möjliggör och stimulerar till en mängd olika aktiviteter vid vattnet och kan även fungera som anöringsplatser för de som färdas på vattnet. Här är en varierad gestaltning viktig för att kunna tillgodose olika typer av aktiviteter.

Dessutom kan en god belysning göra kanalrummet tillgängligt för aktiviteter även vid mörker.

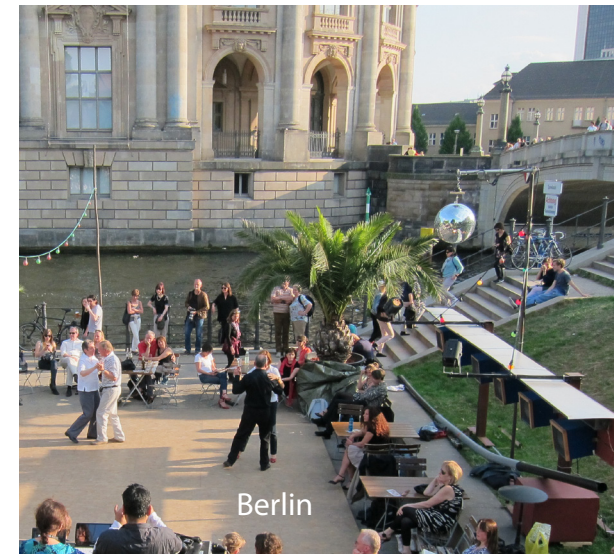


Bild: Camilla Anderson 2012



- Lekplats
- Bryggor och angöring för fritidsbåtar
- Plats för kulturaktivitet
- Övrig aktivitet (isbanan i Raoul Wallenbergs park, boule på Drottningtorget, Slottsträdgårdens café och odlingar)
- Befintlig rekreationsslinga: Hälsans stig
- Populär plats för fiske
- Rekreativsområde/ Park
- Rekommenderad plats för fler aktiviteter

SLUTSATS

- Ge möjligheter för fler typer av aktivitet vid, längs med och på kanalen, framförallt vid Rorsjökanalen och Östra förstadskanalen
- Varierad gestaltning för olika typer av aktivitet
- Stråk och punktinsatser
- Kontinuerlig framkomlighet längs med vattnet, tillräckligt vattendjup och vattenkvalitet
- Ge bättre förutsättningar för redan populära aktiviteter, såsom fiske, paddling, löpning och promenader



SLUTSATS

- Ljussätta alla broar i enlighet med programmet Kanalens Ljus 2005
- Skapa enhetlig belysning för bastionerna
- Bygg vidare på belysning österut på Södra Promenaden och Östra Förstadskanalen
- Skapa belysning vid sittplatserna i parken och ut mot havet.
- Beakta belysning som en viktig aspekt vid nyanläggningar

Belysning

Belysningen påverkar hur vi förhåller oss till kanalrummet nattetid, samt inte minst under vinterhalvårets många mörka timmar. När solen går ner förvandlas kanalrummets karaktär och spelet mellan ljus och mörker träder fram som en avgörande aspekt för upplevelsen längs med vattnet.

Balans mellan ljus och mörker

Under natten då endast få människor är ute är den upplevda tryggheten en viktig faktor som avgör hur vi rör oss genom staden. Då söker sig de flesta till stråk med bra belysning och där många andra människor rör sig.

Framför allt består kanalens belysning av gatlyktor och hela sträckan längs med kanalen är mer eller mindre belyst; ingenstans råder totalt mörker. Det ljus som finns bidrar på olika sätt till hur kanalrummet upplevs. På vissa plat-

ser kan belysningen göra att vattnet knappt anas, medan det på andra platser kan framstå som något vackert och storslaget. Det är inte eftersträvansvärt att lysa upp allt, eftersom det just är spelet mellan ljus och mörker som skapar upplevelsen. Belysningen behöver istället användas strategiskt så att kanalrummets fördelar blir synliggjorda även när det är mörkt.

Tre teman: bastion, promenad och park

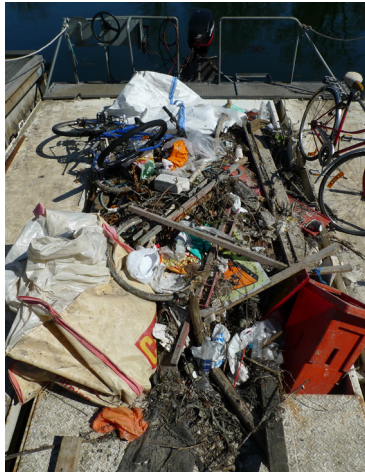
Bastionerna behöver en enhetlig belysning, för att inte helt drunkna mellan ljusen från bangården och Norra Vallgatan. Detta är en viktig del i att lyfta fram dem som de kulturhistoriskt viktiga platser de är, och att tydliggöra att de hänger samman längs med kanalrummet. Belysningen kan utgöras av mer skulpturala objekt och vara en del av en större upprustning av bastionerna.

Vid Östra förstadskanalen och Rör sjökanalens östra delar råder brist på bra belysning. Detta kan åtgärdas genom att

låta den belysning av glacisen som redan idag finns mellan Amiralbron och Kaptensbron fortsätta fram till Slussen.

I kanalrummets västra delar bidrar vegetationen och frånvaron av bilvägar till en annan situation nattetid. Alla cykel- och gångbanor är belysta, men vattnet försvinner ofta helt i mörkret. Att göra större insatser längs med vattnet skulle innebära stora kostnader och egentligen inte göra någon skillnad för tillgängligheten nattetid. Att i stället göra mindre punktinsatser där de befintliga sittplatserna omsorgsfullt behandlas med ljus, skulle i högre grad främja möjligheten till vistelse när mörkret sänkt sig. Det kan handla om belysning av objekt såsom bänkar och vegetation, samt mindre belysningsarmatur såsom pollare.

Även vid nyanläggningar längs med kanalen bör nattspekten beaktas, och gestaltningen bör ha en belysning som harmonierar med omgivningen och lyfter fram kanalrummet och vattnet.



- SLUTSATS**
- Ta bort befintliga föroreningar som lagrats på botten
 - Förbättra dagvattenhantering
 - Minska användning av vägsalt
 - Minska breddning
 - Utveckla vattenreningsystem

Vattenkvalitet

En tillräckligt bra vattenkvalitet är en grundförutsättning för att människor ska vilja vistas längs med och på vattnet. Oavsett vilka satsningar som görs för att underlätta för människor att uppleva kanalrummet måste vattenkvaliteten helt avgörande för att få människor att vilja vistas i och nära vattnet.

Nuvarande situation

Det rinner ca 800 miljoner liter vatten i kanalen, och vid en utredning från år 2000 konstaterades förekomsten av nio fågelarter, nio fiskarter (framför allt abborre), strandkrabba, samt 17 olika arter borstmask, sniglar, musslor, kräftdjur och insekter (VBB-COWI 2000). I utredningen konstaterades även att: ”Malmö kanalsystem utgör en ganska speciell vattenmiljö med ständigt växlande tillskott av både saltvatten från Öresund och sötvatten från stadens dagvattensystem samt med en växling mellan obefintlig och mycket kraftig genomströmning. Systemet uppvisar därför periodvis såväl marina, limniska som fluviala karaktärer.” Kanalsens vatten är inte av sådan kvalitet att den lämpar

sig för bad och det finns områden där det periodvis inte är särskilt angenämt att komma nära vattnet. Det kan handla om dålig lukt, slamlignande algbeläggning och skräp på ytan i form av sjögräs och sopor.

Vattenkvaliteten är sämst i sydost (Rörsjö-/Östra förstadskanalen) som ligger längst bort från inflödet.

Tre fokusområden

Arbetet med en förbättrad vattenkvalitet består av tre delar; dels att få bort den smuts och förorening som redan finns där, dels att förhindra tillkomsten av mer smuts, föroreningar och övergödning, och den tredje delen handlar om att arbeta aktivt för att behålla en god vattenkvalitet.

För att få bort den förorening och smuts som ligger lagrad på botten behöver kanalen muddras, vilket inte gjorts sedan 70-talet. Detta handlar om stora mängder förorenad massa som måste hanteras som farligt avfall.

Idag rinner dagvatten ner i kanalen vid regn och för med sig smuts och föroreningar från trafiken, samt salt från halkbekämpning. Dessutom breddas orenat avloppsvatten ut i kanalen ca 50 ggr/år. Detta leder till övergödning, dålig lukt och bakterier. Även fågelspillning bidrar till övergödning av vattnet. För att komma till bukt med detta behöver användandet av salt vintertid minska, och avloppet behöver ledas någon annanstans än ner i kanalen. Dessutom behöver stadens dagvattenhantering förbättras. På ett antal punkter där mycket dagvatten förs ner i kanalen skulle rening kunna ske med vegetation i anslutning till kanalen. Detta skulle inte enbart ha effekt på vattenkvaliteten utan även kunna tillgodose ekologiska, estetiska och pedagogiska värden.

Den tredje åtgärden för en förbättrad vattenkvalitet består av att se till att vattnet har en tillräckligt hög genomströmning samt någon typ av reningsanläggning i kanalen. Även sådana typer av reningsverk skulle kunna förenas med estetiska och upplevelsemässiga värden.

// Delområdesbeskrivningar

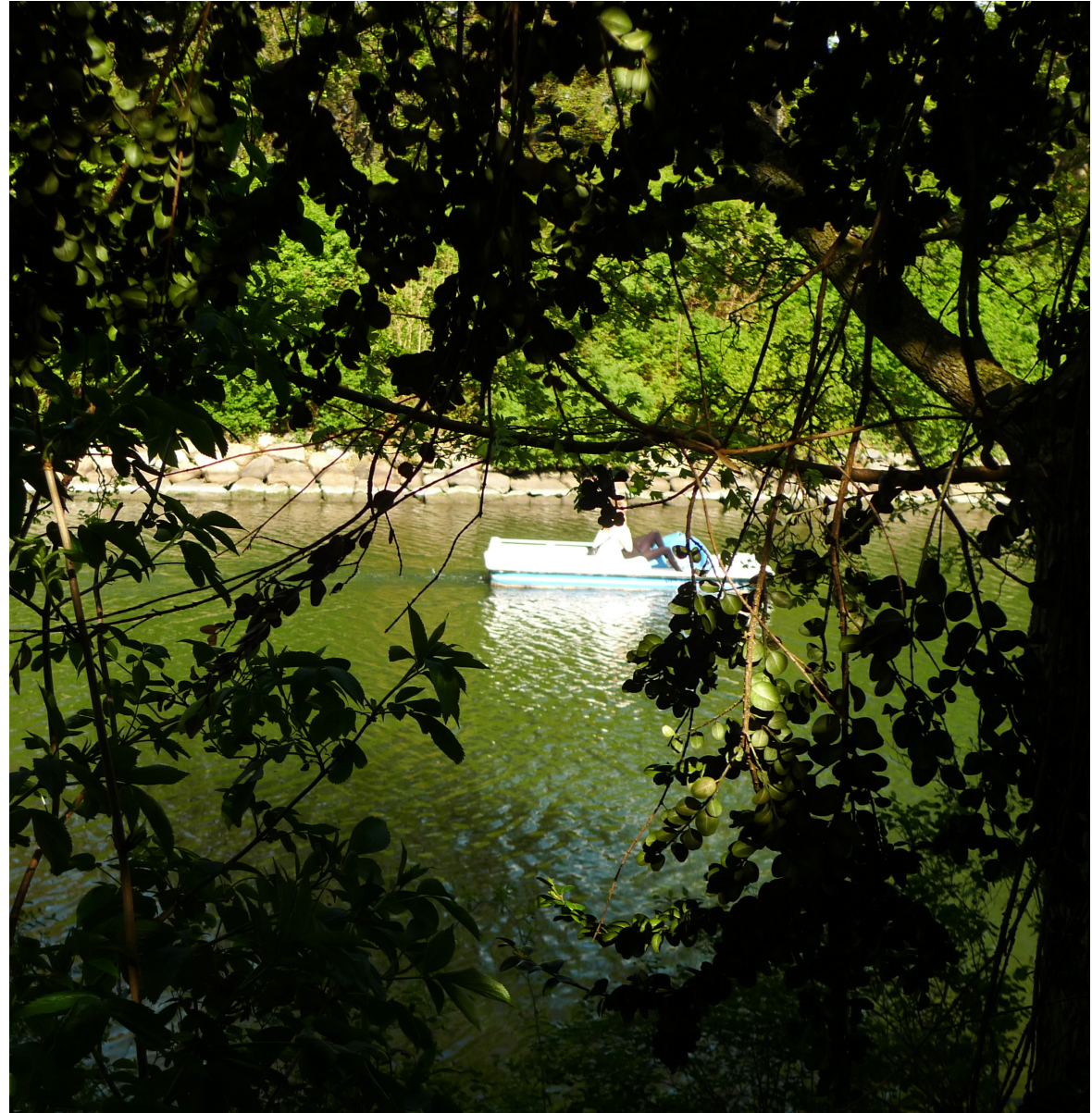
8 delområden, 8 karaktärer

Olika sträckningar av kanalen har namn som ofta är kopplade till kanalens närmaste omgivning. Namnen kan referera till det geografiska läget, som Östra förstadskanalen och Södra förstadskanalen, eller till objekt eller stadsdelar som kanalen angränsar till, som exempelvis Rörsockerkanalen och Parkkanalen. Variationen i omgivande stadsrum, olika rumsligheter och aktiviteter, gör att kanalen upplevs olika och har olika karaktär.

Upplevelsen av kanalrummet blir inte densamma när man står på Paulibron och ser en ensam kajak glida förbi i den glittrande vattenspegeln vid Polishuset på Drottninggatan, som när man står på Morescobron och kikar ner på människorna som sitter och äter glass på stentrapporna vid Södra Förstadsgatan. Trots att man endast befinner sig 800 meter bort så är det samma vatten som flyter under broarna.

Vid en närmare analys av kanalrummet kan man urskilja 8 delområden med specifik karaktär. I detta kapitel görs en fördjupad beskrivning och analys av vad som karakteriserar dessa åtta delområden och vad som kan göras för att utveckla och bevara de olika delområdenas särart.

Det är viktigt att vara lyhörd för de olika karaktärerna som återfinns längs med vattnet, för att inte betydande kulturhistoriska och identitetsskapande värden skall gå förlorade. Istället för att formpressa och likrikta gestaltningen närmast kanalen bör de karaktärer och särdrag som finns tas tillvara i delområdena. Utgångspunkten för utvecklingen av kanalrummet bör vara att stärka de positiva uttryck som finns, och samtidigt arbeta för att minska det som framstår som mindre bra.



Västra hamnkanalen

Präglat av industri och transport. Hårdgjorda höga kajer. Nybyggen. Bitvis otillgängligt och svårt att ta sig fram.

Citadellshamnen

Norra sidan kommer byggas om. Den södra präglas av Slottet, museet och hoddorna. Kanalrummet är otillgängligt men grönt.

Turbinkanalen

Öppna ytor, möte med havet. Bortglömd mittemellan olika populära utflyktsmål. Lättillgänglig.

Parkkanalen

Grönt och lummigt. Rekreation längs med och på vattnet. Bitvis underutnyttjad vattenkontakt. Enda platsen utan närliggande bilvägar.

Östra hamnkanalen

Den norra sidan består av tågstationen och banvallen, med en ny cykelväg längs med vattnet. Den södra delen är bastionsmark.

Östra förstadskanalen

Många slutna fasader, lite trafik. Nybygge vid Slussen. Norra Vallgatan en barriär. Förbisedd och dåligt utnyttjad.

Rörsjökanalen

Populär rekreativsträcka. Viktig rest av promenaden från 1800-talet. Grusgångar, lindar och smidesräcken. Bostadshus och institutioner.

Södra förstadskanalen

En urban och social plats med gott om möjligheter att sitta vid kanalen. Parkmark norr om kanalen. Trafikerad södra sida.



Citadellshamnen



Hoddor och fritidsbåtar



Längs med fortifikationskrönet



Vy mot kanalen från museet



Med utsikt mot Västra hamnkanalen

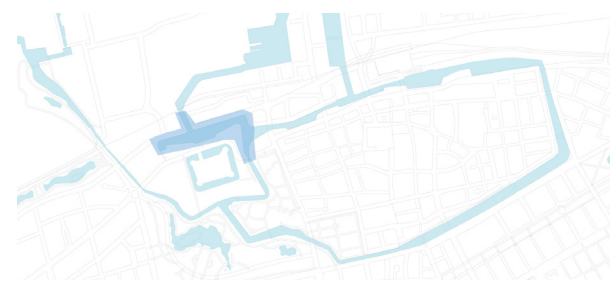
Citadellshamnen

Området idag

Kanalrummets norra sida kantas idag av en rak gata med industriområdeskaraktär. Sikten mot vattnet är till stor del skydd genom ett tätt buskage. Här finns en cykelbana, vilket är positivt, men fotgängare är hänvisade till en smal trottoar.

På Banérs kajen står fiskehoddorna från artonhundratalets senare hälft och utgör ett pittoreskt och samtidigt genuint inslag. Många kommer hit för att handla färsk fisk. Det finns en träbrygga för anöring av fritidsbåtar. På andra sidan Citadellsbron ligger Citadellshamnen med flertalet båtplatser längs den stenkädda kajen.

Längs med museiholmen är kanalkanten täckt av sly. Sikten ner till vattnet är avskärmat genom en stor parkeringsplats och Kommendanthusets baksida som är inramat av ett högt stängsel. Om man inte vet att kanalen finns där anas den knappt. Den som ändå väljer att gå längs med det gamla fortifikationskrönet får en fin promenad på den gräsklädda slänten under stora träd, men bakom kommandanhuset står höga stängsel och det är lätt att få känslan att man inte har rätt att vistas där.



+ *Stora kulturbistoriska värden, stark marin koppling med hoddor och småbåtshamn, närhet till stora grönområden, cykelbana på Citadellsvägen, grönt och lummigt*

- *Bristande vattenkontakt i större delen av området, inga sittplatser utan endast båt-bryggor vid vattnet, Slottsholmen upplevs som privat mark, Citadellsvägen otrygg för fotgängare*

Utvecklingsmöjligheter

En framtida utveckling av Citadellshamnen har goda chanser att lyfta området ordentligt och göra det till ett välbesökt och uppskattat rekreationsområde. Marken på museiholmen ägs av Malmö museum. Det borde finnas goda förutsättningar att göra området mer lättillgängligt.

Malmö stad driver redan idag projektet Citadellsfogen som kommer att innebära stora förändringar för kanalens norra sida. Citadellsvägen kommer förvandlas från en tungt trafikerad industrigata till en betydligt lugnare anöringsgata i det nya bostadsområde som kommer ligga här. Detta innebär även en omgestaltning av kanalrummets 450 meter långa södervända sida.

Det bör i första hand vara möjligt att kunna passera, samt känna sig välkommen att göra det, till fots längs med hela fortifikationskrönet. Nästa steg vore att skapa sittplatser på några lämpliga punkter, såsom ovanför hoddorna, mitt emot Citadellsbron samt en plats med utsikt mot Västra hamnkanalen.

Dessutom vore det bra att för fotgängare och delvis även cyklister skapa förutsättningar för större sammanhängande rörelser i området, såsom att knyta ihop stråk vid Kungsparken och Ribersborg, samt ut mot Kockumsområdet, Malmö högskola och järnvägsstationen.

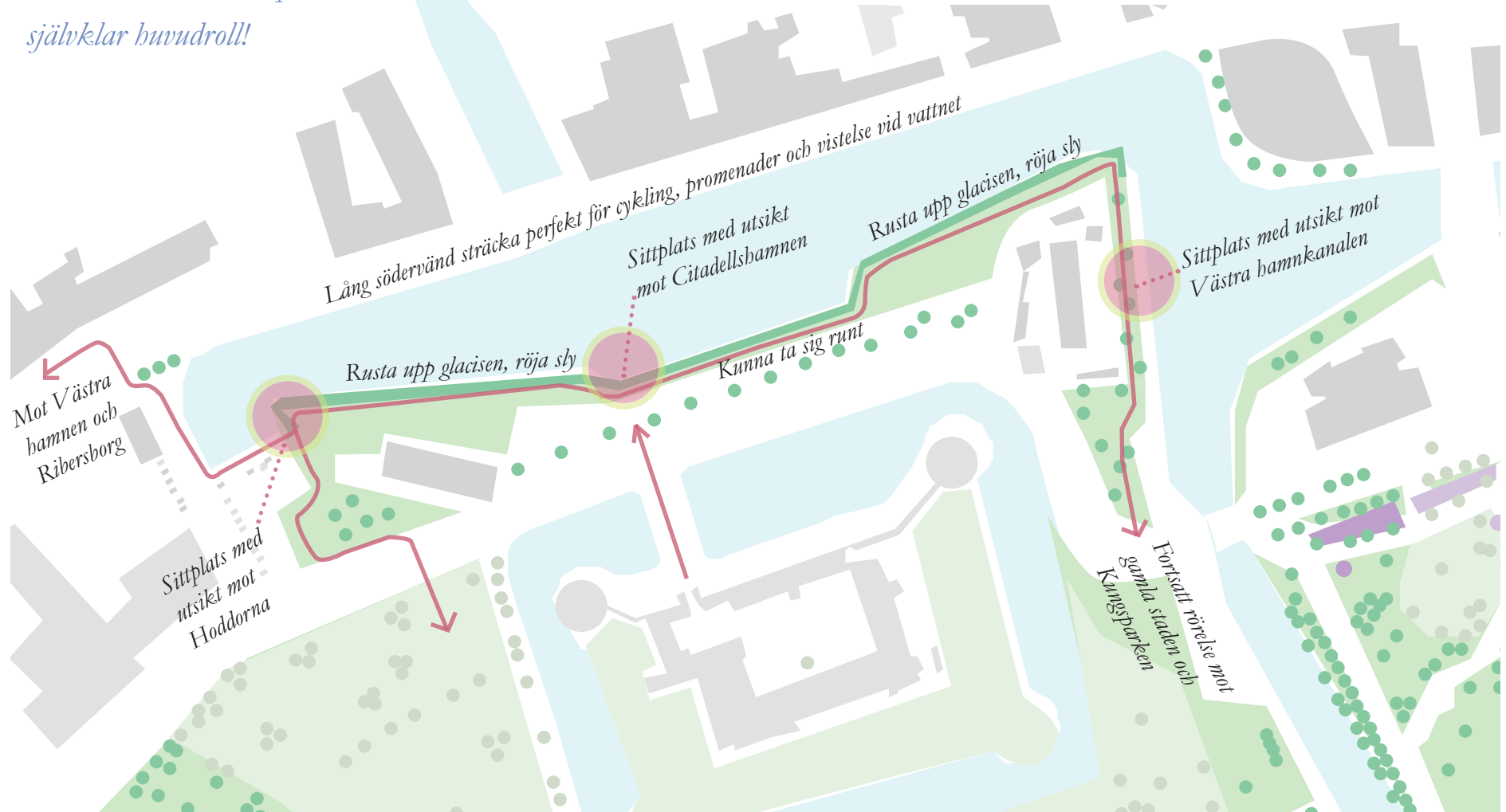
Citadellshamnen har potential att bli en del av ett större rekreationsområde där det kulturhistoriska och rekreativa värdet spelar en självklar huvudroll!

Utveckla

- Kopplingen till Malmö museer
- Vyn mot Citadellshamnen och Suellshamnen
- Angöringen för fritidsbåtarna
- Rekreativsslingor kopplade till havet och Kungsparken
- Angöringsplatser för cyklister

Bevara

- Möjligheten att ta sig runt till fots längs med vattnet
- Sittplatser längs med Citadellsvägen
- Känslan av det historiska och marina Malmö.
- Det gröna rummet på museiholmen.
- Angöringsplatserna för fritidsbåtar





Grönt som behövs



Omöjligt smal trottoar



Nybyggen på gång - KKH och WMU



Sliten och bortglömd bastion



Vy mot högskolan och hamnsutloppet

Västra hamnkanalen

Området idag

Delområdet präglas av mötet mellan gamla Väster, bastionerna och den under 1700-talet utbyggda Suells hamn. I öster tar järnvägsområdet vid och i väster ligger Malmöhus med museiområdet.

När bygget av Malmö Live och World Maritime University står färdigt kommer kanalens norra sida kantas helt av nya anläggningar, då även den nya hovrätten och Bagars plats ligger här.

Här passerar dagligen ett stort antal pendlare och besökare med buss och tåg på väg till och från centralstationen. Norra Vallgatan är starkt trafikerad av bilar och bussar. Trottoarerna är bitvis mycket smala. Innan almsjukan slog till kantades de av träd, men idag återfinns träden endast på bastionerna.

Vattenkanten består här dels av höga stensatta kajer och dels av bastionernas gräsklädda slänter med huggen fältsten närmast vattnet.

Intill bastion Älvsborg ligger idag Neptuniparken där förut Fisketorget låg. Trots en del blomsterplanteringar är det inte en välbesökt eller trivsam plats.



+ *Kulturbistoriskt värdefulla bastioner, mötet mellan gammalt och nytt, mångas första möte med Malmö*

- *Biltrafiken är prioriterad vilket gör trivsel och framkomlighet för fotgängare och cyklister begränsad. Bastionerna är nedgångna och slitna.*

Utvecklingsmöjligheter

När Malmö Live öppnat kommer den här delen ha fått ett nytt fokus på kultur och underhållning med stora mängder turister och besökare. Detta ger en stark motivation att även rusta upp kanalens motsatta sida och därigenom lyfta fram bastionernas kulturhistoria och värde som gröna oaser i den annars hårdgjorda miljön. Detta skulle företrädesvis kunna ske med hjälp av träd- och perennplanteringar, av fin karaktär, men även med en gestaltning som bjuder in till aktivitet och interaktivitet.

Neptuniparken skulle kunna rustas upp och med omsorgsfull gestaltning bli en fin plats.

En återplantering av träd längs med Norra Vallgatan bör ske. Dessutom bör trottoaren tillgänglighetsanpassas och möjligheten för cyklister att färdas säkert ses över.

Stigen vid vattnet nedanför den gamla hovrätten har en fin närhet till vattnet och ligger lite avsides. Detta skulle kunna vara en fin placering av en ny sittplats.

Västra hamnkanalen har potential att bli ett riktigt bra första möte med Malmö för de många hitresta med tåg samt kommande konferrens- och konsertbesökare. En tydlig bild av hur det gamla Malmö möter det nya.



Utveckla

- Kopplingen mellan bastionerna
- Möjligheten för fotgängare att ta sig fram säkert

- Angöringsplatser för cyklister
- Kvaliteten på bastionernas grönska
- Återplantering av träd
- Sittplats vid gamla hovrätten

Bevara

- Bastionernas grönska och kulturhistoriska värde
- Stigen vid vattnet nedanför gamla hovrätten



Ny anläggning längs med järnvägen



Bastionen framför den gamla staden



Grönt rum med utvecklingspotential



Tungt trafikerad gata



Stenklädda höga kajer

Östra hamnkanalen

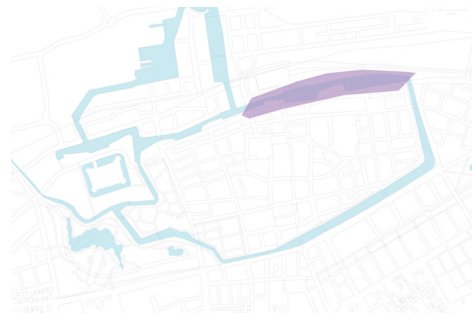
Området idag

Östra hamnkanalen präglas starkt av mötet mellan den gamla stenstaden och järnvägen med bangården. Där emellan ryms två bastioner samt den vältrafikerade Norra Vallgatan.

I delområdets nordöstra hörn kantas kanalen av en nybyggd cykelväg som knyter ihop stadens östra delar med centralstationen. Närmare stationen blir kajerna höga och stensatta med staket, murar och kedjor mot vattnet.

På den södra sidan om vattnet har kanalen fått en ny kajkant, som i väster övergår i bastion Uppsala. Idag finns här några träd, gräs, bänkar och en grusgång, men allt förefaller lite bortglömt och nedgången. Trots att det är en viktig grönyta i en annars hårdgjord miljö, har den en svag koppling till fotgängares och cyklisters rörelsemöjligheter i staden.

Mitt emot stationen ligger bastion Älvsborg som idag inrymmer en falafelkiosk, en stor busshållplats och anöringsbryggan för Rundans kanalfaror. Det är en väldigt central punkt som får utstå mycket slitage, inte minst från de många fåglar som håller till här.



+ *Ny cykelväg längs med vattnet med sittmöjligheter, bastionerna gröna oaser i hårdgjord omgivning*

- *Stora störningar från biltrafiken, vilket också försvårar för fotgängare och cyklister att röra sig längs med vattnet. Bastionerna är nedgångna och bortglömda*

Utvecklingsmöjligheter

Ombyggnaden vid bangården har tillgängliggjort en lång sträcka längs med vattnet på bästa söderläge. När ombyggnaden vid centralstationen är färdig och cykelvägen kan börja användas kan det bli en välbesökt plats där bastion Uppsala kan ses som en grön ö mot en fond bestående av Adelgatans äldsta hus.

När utbyggnaden norr om centralstationen som står färdig kommer den här delen av kanalen utgöra en viktig länk mellan hamnen och den centrala staden.

I takt med att tågresaerna ökar kan området närmast centralen behöva anpassas efter en större mängd resenärer. Den är lika viktig som knutpunkt som symbolbärande plats för många första möte med staden. Bastion Älvsborgs historiska prägel skulle behöva tydliggöras och anpassas efter det stora slitaget platsen får utstå.

Roddklubbens klubbhus från 1942 har ett högt arkitektoniskt värde och ligger på ett utmärkt läge.

Östra hamnkanalen har potential att bli en spännande plats med möjlighet till rekreation mitt emellan spårområdet och den gamla staden, samt en viktig knutpunkt för resenärer och boende i stadens norra och östra delar.





Vassen skapar liv vid vattenkanten



Värnet innan solen gått ner



Stora grusytor



Höga murar gör gaturummet ödsligt



Slussbron är svår att korsa till fots

Östra förstadskanalen

Området idag

Trots att det här delområdet används av samma joggare och för samma hundpromenader som längs med den intilliggande Rör sjökanalen är denna delen av kanalen mer öde och tom.

Här finns endast ett fåtal bänkar att sitta på och vattnet är på grund av motstående strömmar ofta skräpigt. Kanalrummet är slarvigt möblerat med reklampelare och elskåp lite varstans och bitvis ligger gruset tjockt på gångvägen vilket gör det svårt för vagnar och rullstolar att komma fram. Längs med Exercisgatan är trottoaren smal och bilarna passerar nära, samtidigt som husen på andra sidan vägen är upphöjda bakom murar vilket ökar känslan av utsatthet. Vegetationen är sparsmakad, men vid vattenkanten finns ett fint bestånd av vass.

En kvalitet är att sträckan rymmer byggnader från olika epoker och att här är relativt sparsamt med trafik. Kanalen löper här i nord-sydlig riktning, vilket gör att den västra delen är solbelyst på förmiddagen, medan den östra sidan har mer sol på eftermiddagen.

Vid Slussbron är det svårt att ta sig vidare för den som färdas till fots eller på cykel.



+ *Nybygge med liten park och trädäck vid vattnet på gång, relativt sparsamt med trafik inom delområdet, arkitektur från olika epoker, vass vid vattenbrynet*

- *Skräpigt, folktomt, stora trafikleder norr och söder om området, avsaknad av bänkar och vegetation, upphöjda inhängnade hus, svag koppling till Rör sjöparken*

Utvecklingsmöjligheter

Vid Slussplan byggs just nu ett nytt höghus, med plats för verksamheter i bottenplan samt en tillhörande liten park med trädäck som sträcker sig ner mot vattnet. När detta står färdigt kommer det att påverka detta delområde starkt. Fler människor kommer uppehålla sig här, vilket kommer att öka trivseln i hela delområdet.

Malmös äldsta stråk löper tvärs genom området och de förbättringar i gatumiljön som genomförs kommer även att påverka Östra förstadskanalen.

Vid en framtida utbyggnad av Nyhamnen kan detta område komma att påverkas ytterligare. Området runt Slussbron kan komma att bli en attraktiv och vistelsevänlig knutpunkt om det anpassas bättre för fotgängare och cyklister.

Vid hörnet Exercisgatan-Drottninggatan finns en öppen yta som skulle kunna användas för att knyta an till Rör sjöparken som ligger på andra sidan vägen.

Dessutom behövs fler bänkar, angoringsplatser för cyklister, mer vegetation, minskade störningar från trafiken, ökad skötselgrad vid och i vattnet samt en utrustad glaci behövs för att göra området trivsammare att vistas i.



Östra förstadskanalen har potential att bli en dynamisk men ändå lugn plats, centralt belägen mellan Värnhem, Rörsjön, Norra hamnen och den centrala staden.

Inom området är trafiken begränsad vilket kan ge utrymme för rekreation vid vattnet i ett område som annars saknar grönytor.

Utveckla

- Kopplingen till Östra hamnkanalen, Rörsjö-parken och äldsta stråket
- Vegetationen
- Skötsel av vatten och glacis
- Angöringsplatser för cyklar

Bevara

- Den begränsade trafikmängden inom området



Populär motionslinga i innerstaden

Stora byggnader, stort vatten

Prioriterad biltrafik

Torftig lekplats, fina hus

Promenad vid trafikerad gata

Rörsjökanalen

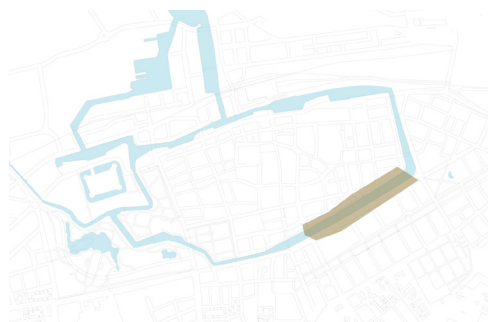
Området idag

Den här sträckan är betydligt lugnare än Södertull men mer välbesökt än Östra förstadskanalen då den norra sidan används flitigt av motionärer och hundägare. Här finns parkbänkar att vila sig på en stund, men för den som vill stanna längre finns få möjligheter. Här finns knappt några affärer eller restauranger och längs med hela sträckan är vattnet avskärmat från gångbanan med ett järnstaket.

Störningarna från trafiken på Drottninggatan är betydande, dels visuellt och dels ljudmässigt. På kanalens södra sida är det trevligt att gå under trädraden, men trafiken gör promenaden stressig, och många av träden mår dåligt.

Vattenytan är stor, bred och rak. Den ger ett monumentalt intryck vilket förstärks på gott och ont av polishuset i öst. På motsatt sida från polishuset på bästa söderläge, finns ett värn som inte längre används.

Längst i väster finns Altonaparken med ett gammalt värn av betong och en sliten lekplats, men även en perennplantering och skulpturen Det svenska tungsinnet av Marie-Louise Ekman mot en fond av stenhus från 1800-talet.



+ *Promenad, rekreation, stillhet, siktlinjer.
Lugnt, monumentalt, stor vattenyta*

- *Trafikbrus, händelsefattigt, stora slutna
fasader, barriärer vid broarna. Sliten
lekplats. Ingen plats att sitta nära vattnet.
Sliten ogräsbevuxen glacis.*

Utvecklingsmöjligheter

Här är 1800-talets ursprungliga tanke om kanalrummet som promenadstråk närvarande. Utvecklingsmöjligheterna är många, och utan att göra avkall på platsens historia skulle det vara möjligt att förvandla detta till en modern och aktivitetsfylld plats med en stark koppling till vattnet.

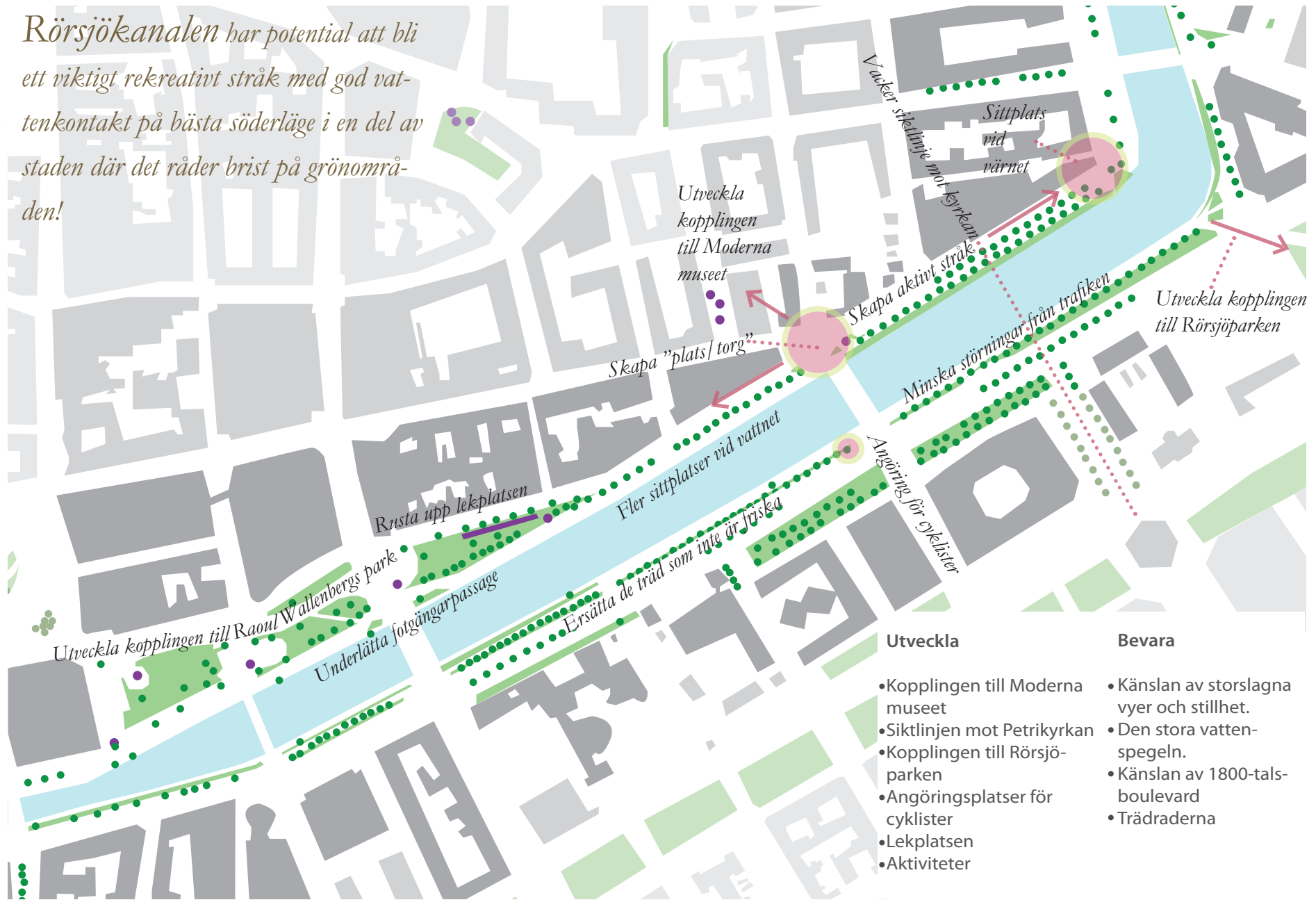
Om Altonaparken kunde användas mer effektivt och knyts närmare till Raoul Wallenbergs park skulle ett större parkrum kunna uppstå. Lekplatsen behöver rustas upp och nya typer av aktiviteter tillföras.

Vid Paulibrons norra sida finns redan idag en öppen plats som med tydligare gestaltning skulle kunna bli en mötesplats som knyter an till Moderna museet och Österportskolan. Detta skulle kunna vara en passande plats för en liten kiosk med information om kanalen, promenadslingor, uthyrning av fiskeutrustning mm.

En annan form av sittplats kunde vara en längre brygga längs med vattnet som skulle ge rum åt mycket folk utan att bryta ner den stora vattenytans monumentalitet. För att uppgradera platsen skulle en långsgående perennplantering också passa.

Det gamla värnet i svängen skulle även det vara ett bra ställe för en ny sittplats. Antingen runt om byggnaden eller kanske uppe på dess tak.

Rörsjökanalen har potential att bli ett viktigt rekreativt stråk med god vattenkontakt på bästa söderläge i en del av staden där det råder brist på grönområden!



Utveckla

- Kopplingen till Moderna museet
- Siktlinjen mot Petrikyrkan
- Kopplingen till Rörslöparken
- Angöringsplatser för cyklister
- Lekplatsen
- Aktiviteter

Bevara

- Känslan av storslagna vyer och stillhet.
- Den stora vattenspegl.
- Känslan av 1800-talsboulevard
- Trädraderna



Stentrappa i söderläge med kanalbåt
(Gatukontorets arkiv)



Folkliv i Raoul Wallenbergs park
(Gatukontorets arkiv)



Väl använt vatten



Torftig trottoar



Sliten glacis och räcke

Södra förstadskanalen

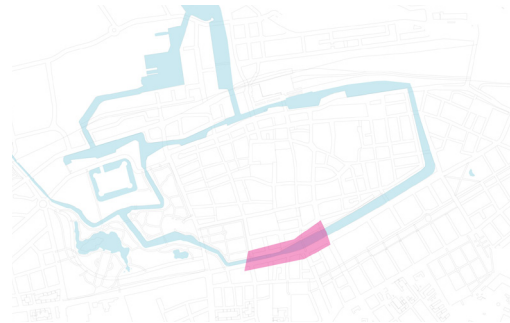
Området idag

Det här är en social plats som ligger i direkt anslutning till Malmös gågata. Den är grön men samtidigt stadsmässig och här finns ett stort utbud av aktiviteter. Här kan man sitta och äta sin lunch på trädäcket eller vid stentrapporna, åka skridskor på dammen på vintern, sitta under träden i Raoul Wallenbergs park, strosa längs med affärerna, styra fontänen i kanalen genom några knapptryck, hoppa på rundanbåten eller hyra en trampbåt. Här finns även den enda uteserveringen som ligger direkt vid kanalen.

Vid Södertull hålls dessutom ofta arrangemang, såsom julmarknad och en mängd aktiviteter vid Malmöfestivalen. Det en välbesökt plats med högt slitage och kanalrummet behöver rustas upp.

Väster om Södertull ligger den gamla begravningsplatsen och en grönyta som egentligen hör till parken där en i lunchtid välbesökt falafelkiosk står. På båda sidor leder grässlånter ned mot vattnet och glacisen av fältsten.

Ett stort antal cyklister passerar här varje dag, och de skulle med fördel kunna få förbättrade möjligheter att ställa ifrån sig cykeln i närheten av kanalen. Den nybyggda Kaptensbron fungerar förutom som bro även som mötesplats då den är bred och har flera sittplatser.



+ *Socialt, urbant, shopping, mat, många aktiviteter, god vattenkontakt, mycket grönt*

- *Trafikbuller, torftig södersida, sliten glacis och räcke*

Utvecklingsmöjligheter

Detta är den plats längs med kanalen där kopplingen till vattnet är som mest utvecklat. Detta är positivt och man skulle kunna utveckla det ännu mer, med sittplatser längs med vattnet även vid Roul Wallenbergs plats, men viktigare är att rusta upp de slitna kanalsidorna och åtgärda det buskage på den norra sidan som dels skymmer sikten mot kanalen för fotgängare, men även är en tråkig utsikt för de som sitter i stentrapporna.

Kopplingen vidare över Amiralbron bör förbättras för fotgängare, och överlag skulle en omgestaltning som knyter Raoul Wallenbergs parken till Altonaparken kunna skapa förutsättningar för ett större parkrum.

Om förhållningssättet till den gamla begravningsplatsen i framtiden skulle komma att ändras, och platsen öppnas upp för ett mer rekreativt användande skulle här kunna utvecklas ett närmare förhållande till kanalen, med sittplatser i söderläge nära vattnet. Men redan idag skulle den södra grönytan kunna knytas an bättre till vattnet genom sittplatser. Idag löper gångstigen en bit bort från vattnet som dessutom skymms bakom buskage.

*Södra förstadskanalen har potential att bli en social och aktiv samlingspunkt i grön men samtidigt urban miljö med kanalen som en självklar mittpunkt!
Kanalens "extra-allt-plats"!*



- | Utveckla | | Bevara |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Kopplingen till Kungsparken och Altonaparken • Kanalens södra sida | <ul style="list-style-type: none"> • Rusta upp räcke och glacis • Angöringsplatser för cyklister | <ul style="list-style-type: none"> • Känslan av aktivitet och storstadspuls • De gröna parkrummen |



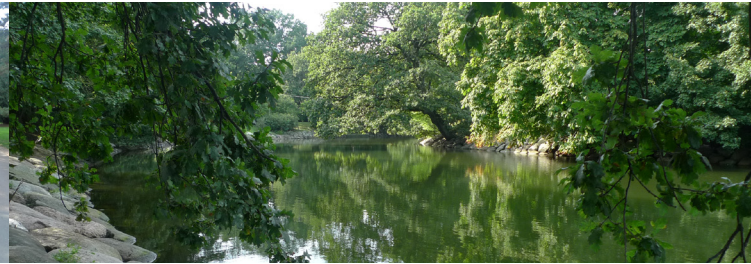
Trädäck vid kanotklubben



Slottsträdgården med trädäck



Vattnet skymtas knappt från vägen



Plats för ny sittplats?

Grönt och lummigt

Parkkanalen

Området idag

Kanalen utgör gränsen mellan Kungsparken och Slottsparken, som anlades runt det förra sekelskiftet, men de båda parkerna uppfattas av de flesta som en sammanhängande stadspark. Här kan man möta kanalen utan trafikbuller och stadens stress, helt omgiven av lummig grönska. När man färdas i båt på vattnet tycks staden långt borta och pilarnas släpande grenar är fina rumsskapare.

Parken är ett populärt och väl använt rekreationsområde, och på vägen längs med kanalen är det många som promenerar, joggar och cyklar. Däremot är kanalrummet inte alltid en självklar del av parkupplevelsen, utan de flesta håller sig på gångvägarna. Ibland skymtas vattnet knappt från vägen och det är ont om sittplatser direkt vid kanalen.

Slottsträdgården med dess planteringar och utservering är välbesökt och uppskattad och nedanför Möllan finns en liten trädgårdsplantering där man i skydd av de stora träden går på en liten stig alldeles bredvid vattnet. Det är en vacker och lummig plats.

Öster om casinot ligger Berghults trädgård, som är en grässlänt i söderläge och är sedan länge avskuren från den gamla begravningsplatsen.

Kungsparken ligger på en högre nivå, och trots två utsiktspunkter är den för Malmö så ovanliga nivåskillnaden något underutnyttjad.



+ *Grönt, lummigt, lugnt, ingen biltrafik i närheten av kanalen, välbesökt plats för rekreation och utevistelse*

- *Visuellt begränsad vattenkontakt, få bra sittplatser nära vattnet. Monotont möte vatten-land.*

Utvecklingsmöjligheter

Parken har redan ett eget program så utvecklingen av kanalrummet bör ske i samklang med detta. Exempelvis bör parkens tidstypiska gestaltning bevaras.

Utan att förstöra parkens karaktär skulle ett antal sittplatser vid vattnet kunna tillföras. Dessa bör främst vara av trä för att knyta an till de två som redan finns i parken idag, men kan vara av varierande storlek och gestaltning.

Vid Slottsträdgården kan man skåda ut mot vattnet från flera håll och detta skulle kunna utvecklas till en ännu mer social plats. Grässlänten vid Berghults trädgård ligger på bästa söderläge och skulle kunna knyta parken närmare till centrum. Där skulle även en säkrare gångpassage över Fersens bro behövas. För cyklisterna skulle ett par anslutningspunkter med cykelställ kunna tillföras. Även vid Mölleplatsen skulle kanalen kunna accentueras mer. Och på ett par punkter skulle fältstenen med fördel kunna få stå tillbaka för en utvecklad strandflora.

Gångstråket är fint belyst på natten, men skulle kunna förstärkas med belysning vid sittplatserna.



Parkkanalen har potential att bli en självklar del av parkupplevelsen med flera olika sätt att vara nära vattnet, mitt i det gröna! Socialt och rekreativt, med plats för både stilla återhämtning och aktivt umgänge på och vid vattnet

Utveckla

- Möjligheten att komma nära vattnet
- Rytmen för hur man ser och möter vattnet
- Kopplingen till Södertull
- Angöringsplatser för cyklister
- Fler sittplatser

Bevara

- Parkens tidstypiska karaktär



Vida vyer men avstängd vattenväg



Grunt vatten av tveksam kvalitet



Kanalen möter Bo01



Kanalen möter Öresund



Vild och oåtkomlig

Turbinkanalen

Området idag

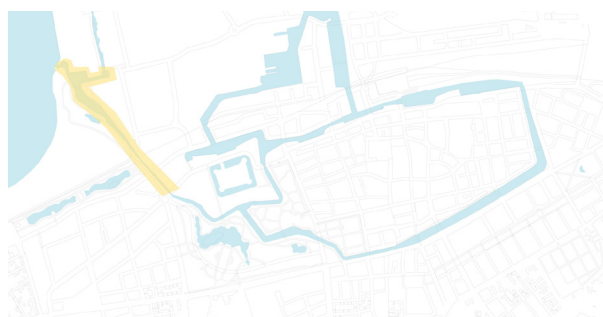
Området har sin början norr om Kungsparken och löper ända fram till den plats där kanalen möter Öresund.

Mellan Järnvägsbron och Turbinbron återfinns kanalsträckningens vildaste karaktär. Här möter sandstranden vegetation i ett smalt och otillgängligt vattenrum med branta slänter. Stridsvagnshindren av betong är ett spår från andra världskriget. På den västra sidan går tomtgränsen ända fram till kanalen och där är det inte möjligt att gå.

Norr om detta bildar kanalen gräns mellan Ribersborgsstranden och Västra hamnen och här kan man färdas i ett öppet gräsbevuxet område på gång-/cykelbanor längs med båda sidor.

Vid roddklubben finns två bryggor där man kommer ner till vattnet men turbinen förhindrar möjligheten att färdas på vattnet längre än så. Vattennivån är bitvis mycket låg och den starka algbeväxningen ger ett något olustigt intryck och här samlas även mycket skräp. Detta är inget vatten som är trevligt att komma särskilt nära.

I norr, närmast Bo01 är vattenrummet gestaltat i stor skala med en stor stentrappa och kajer av sten och trä.



+ *Rekreation, grönt, havskontakt, god tillgänglighet, öppna vyer, strandnära, vilda smårum i söder, ingen biltrafik nära kanalen*

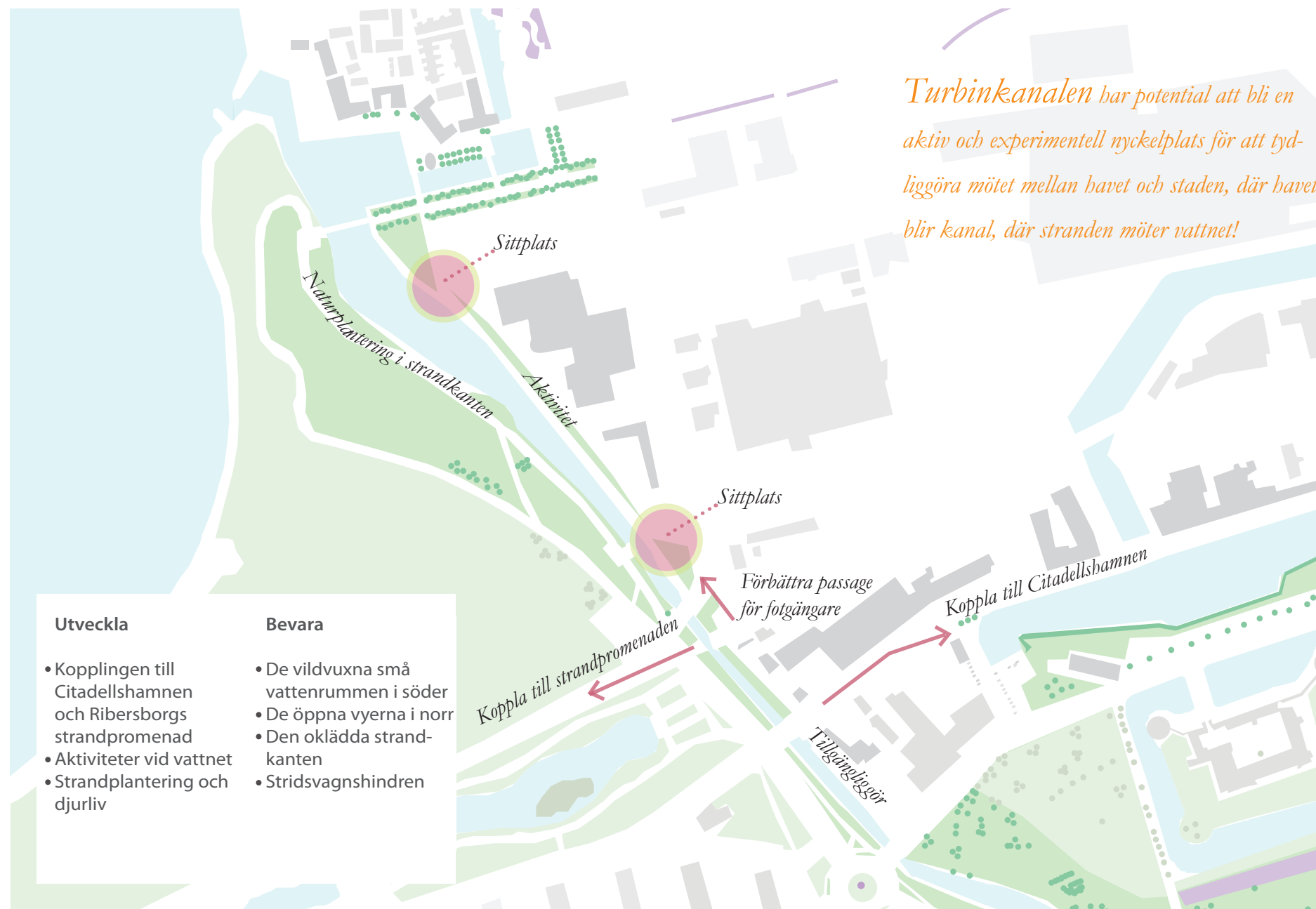
- *Vattnet är grunt, skräpigt, och ser igen-grott ut, svag egen karaktär, få sittplatser, vattenvägen avskuren i norr och söder*

Utvecklingsmöjligheter

Delområdet kommer att påverkas av en framtida utveckling vid Citadellsfogen och fler människor kommer ha detta som sin närmiljö.

Turbinkanalen ligger nära tre stora attraktiva rekreatjonsområden: Ribersborgsstranden, Slotts/Kungsparken samt Västra Hamnen med Scania-/Daniaparkerna. Hälsans stig går förbi här och i Grönplan Malmö 2003 konstateras att: "Vid Ribersborgsstrandens slut i norr finns en naturlig koppling mellan Kuststråket och det system av kanaler som omsluter Slottsparken-Kungsparken och gamla staden i Malmö."

Kopplat till detta skulle kanalrummet kunna påverkas än mer. Här finns plats för fler sittplatser och andra element som skulle öka aktivitet och vistelse vid vattnet. Att kanalens kant inte är stensatt här öppnar upp för en rikare flora och större biodiversitet som skulle kunna fungera inte enbart som ögonfägnad utan även för utomhuspedagogik. I ett längre klimatperspektiv skulle detta området även kunna förberedas för fluktuerande vattennivåer.



Turbinkanalens har potential att bli en aktiv och experimentell nyckelplats för att tydliggöra mötet mellan havet och staden, där havet blir kanal, där stranden möter vattnet!

Utveckla

- Kopplingen till Citadellshamnen och Ribersborgs strandpromenad
- Aktiviteter vid vattnet
- Strandplantering och djurliv

Bevara

- De vildvuxna små vattenrummen i söder
- De öppna vyerna i norr
- Den oklädda strandkanten
- Stridsvagnshindren

reflektioner kring urbant vatten

Efter programmets färdigställande har jag valt att söka mer information i form av litteratur som behandlar vatten, i relation till landskapsarkitektur och den urbana kontexten. Det har varit viktigt för mig att bredda mitt synfält och ta del av åtminstone en del av den oerhört breda diskurs kring detta ämnesområde. I min önskan att få ett större perspektiv och bredare kunskap än bara Malmös kanal drog jag i de mest skilda trådar, och läste om vattnets symbolik i språket, dess kemiska sammansättning, dess skiftande betydelse för mänskligheten under historiens lopp, vattnet i konsten samt en mer inriktad läsning kring den postindustriella utvecklingen av många av världens hamnområden. Detta gav mig oerhört mycket men jag har ändå valt att i uppsatsen koncentrera mig på de pusselbitar jag tycker mig hittat som har någon form av anknytning till kanalprogrammet, och som påverkat min syn på det arbete som jag redan gjort med det, men även gett mig nya perspektiv på hur en möjlig fortsatt utveckling skulle kunna se ut, både för min egen del om jag skulle fortsätta fördjupa mig i ämnet, men också en aning om möjlig fortsatt diskurs.

Det texter som jag fastnat för kan sägas höra till två stycken olika teman. Det ena temat kallar jag för Land/vatten : hot/förändring och rör sig inom den naturvetenskapliga sfären. Det andra temat kallar jag Staden/vattnet : socialt/politiskt, och rör sig i ett mer humanistiskt sammanhang.

Land/vatten : hot/förändring

På Arkitektur- och designcentrums hemsida Hållbar Stad skriver man i en introduktion att "vatten är inblandat i de flesta miljöproblem. Hur vi förbrukar, hanterar, slösar eller förorenar vatten är avgörande för en hållbar utveckling." (hallbarstad.se, 2014-05-06) Även i boken *Soak* skriver Anuradha Mathur och Dilip da Cunha (landskapsarkitekt resp. planerare, Pennsylvania university) apropå sitt projekt i Bombay att vi i framtiden bör fokusera mer på ett hållbart sätt att hantera vatten (Mathur & da Cunha 2009). Under en lång period har vattnet kontrollerats genom utdikningar och kanaliseringar (i Skåne har exempelvis 90% av alla tidigare våtmarker dikats ur, med början under 1800-talets jordbrukseffektiviseringar [naturvårdsverket].) vilket ofta istället lett till andra typer av problem såsom övergödning och översvämningar.

Nu menar Mathur & da Cunha att hanteringen av vattnet är en nyckelfråga inför framtiden och det är de inte ensamma om. Exempelvis Kelly Shannon (Associate Professor of Landscape Urbanism at University of Leuven) talade vid ett symposium om urbant vatten i Toronto (Topos, 2009) om att världen väntar med spänning på, och har ett desperat behov av, innovativa rumsliga lösningar med nya sätt att tänka, och nya sätt att bygga

urbana relationer till de komplexa vattensystem ovanpå vilka städerna är byggda och beroende av (Topos, 2009).

Även Herbert Dreiseitl (2005), landskapsarkitekt och grundare av Atelier Dreiseitl, skriver i boken *New Waterscapes: Planning, Building and Designing with Water* om hur viktigt det är att vattnet i staden inte enbart behandlas som ett estetiskt element, utan att professionsöverskridande projekt med även ingenjörsmässiga och ekologiska kunskaper ger hållbarare och samtidigt mer tilltalande miljöer (Dreiseitl 2005). Som ett exempel på ett sådant projekt kan nämnas arbetet med Malmös vattenplan som är ett gränsöverskridande arbete där de inblandade i arbetet kommer både från VA Syd, miljöförvaltningen, gatukontoret och stadsbyggnadskontoret där man försöker hitta en samsyn kring att hitta sätt att hantera de havsnivåhöjningar som väntas drabba Malmö i takt med ett varmare klimat (2014-03-25).

En stor och viktig fråga är hur man ska möta havet. Mathur & da Cunha för ett intressant resonemang i sin bok om den västerländska traditionen som börjar med Bibeln och fortsätter med upplysningstidens karttradition där gränsen mellan land och vatten ritats i definitiva linjer. De menar att det är dags att tänka bortom dessa fixerade linjer och börja tänka på gränsen mellan

land och vatten som ett mer komplext möte (Mathur & da Cunha 2009).

På föreläsningen "Inför hotet om stigande havsnivåer – Planering och design av ett föränderligt landskap" av Urban Arena berättade Mathur och da Cunha om sitt pågående arbete i Norfolk, Virginia, ett av USAs mest utsatta områden för havsnivåhöjningen. De är mitt uppe i arbetet med detta projekt men berättade att de just nu jobbar med tanken på strategiska punkter där landet höjs, och andra där vattnet tillåts komma in (2014-04-15).

Även Stephanie C. Kane (2011, s. 229) skriver i boken *Transforming Urban Waterfronts* att "till och med" holländarna har börjat ifrågasätta fasta, fixerade element som försvar mot översvämningar och har istället börjat vända sig till restaureringen av naturliga flöden och känslig våtmark. Hon menar att finansiella investorer, planerare, arkitekter, ingenjörer och ekologer skulle behöva sätta sina respektive utvecklingsmodeller i dialog med varandra, och viktigast av allt kämpa tillsammans för social och miljömässig rättvisa.

Gene Desfor (2011, s. 208) skriver i samma bok att de mänskliga ambitionerna för vad naturen skulle kunna eller borde vara är viktiga determinanter för vad en förändring vid vattenfronten skulle kunna vara. Även inom Malmö stad är man medveten om problematiken och att risken för att även Malmö kommer drabbas av översvämningar är en realitet att beakta. Under workshopen *Plan för Malmös vatten* (2014-03-25) på Malmö stad in

för arbetet med en kommande vattenplan talades det också om vattenhöjning och olika möjliga sätt att hantera det, samt på vilket sätt Malmö bäst kan skyddas. Handlar det om att bygga stora öar eller kanske även här om strategiska punkter? Jag menar att ett angreppssätt kan vara, att i enlighet med Mathur/da Cunhas resonemang stifta fred med havet, låta det komma in, åtminstone på vissa platser?

Detta för mig till mitt eget resonemang under rubriken *Ekologi/Hydrologi/Klimatförändringar* (sid. 16) om att programmet kanske skulle ha innehållit mer av den varan. Efter att jag genom min läsning har fördjupat mig mer i frågan är jag än övertygad om att det vore positivt för kanalrummet med en mer dynamisk syn på de två linjer som kanalen på kartan tillåts löpa mellan, de två linjerna som utgör skillnaden mellan land och vatten.

Däremot är jag inte helt övertygad om att detta borde fått mer plats i just det här kanalprogrammet, utan tror mer att detta inför framtida projekt vid kanalen är en ytterst viktig fråga att beakta.

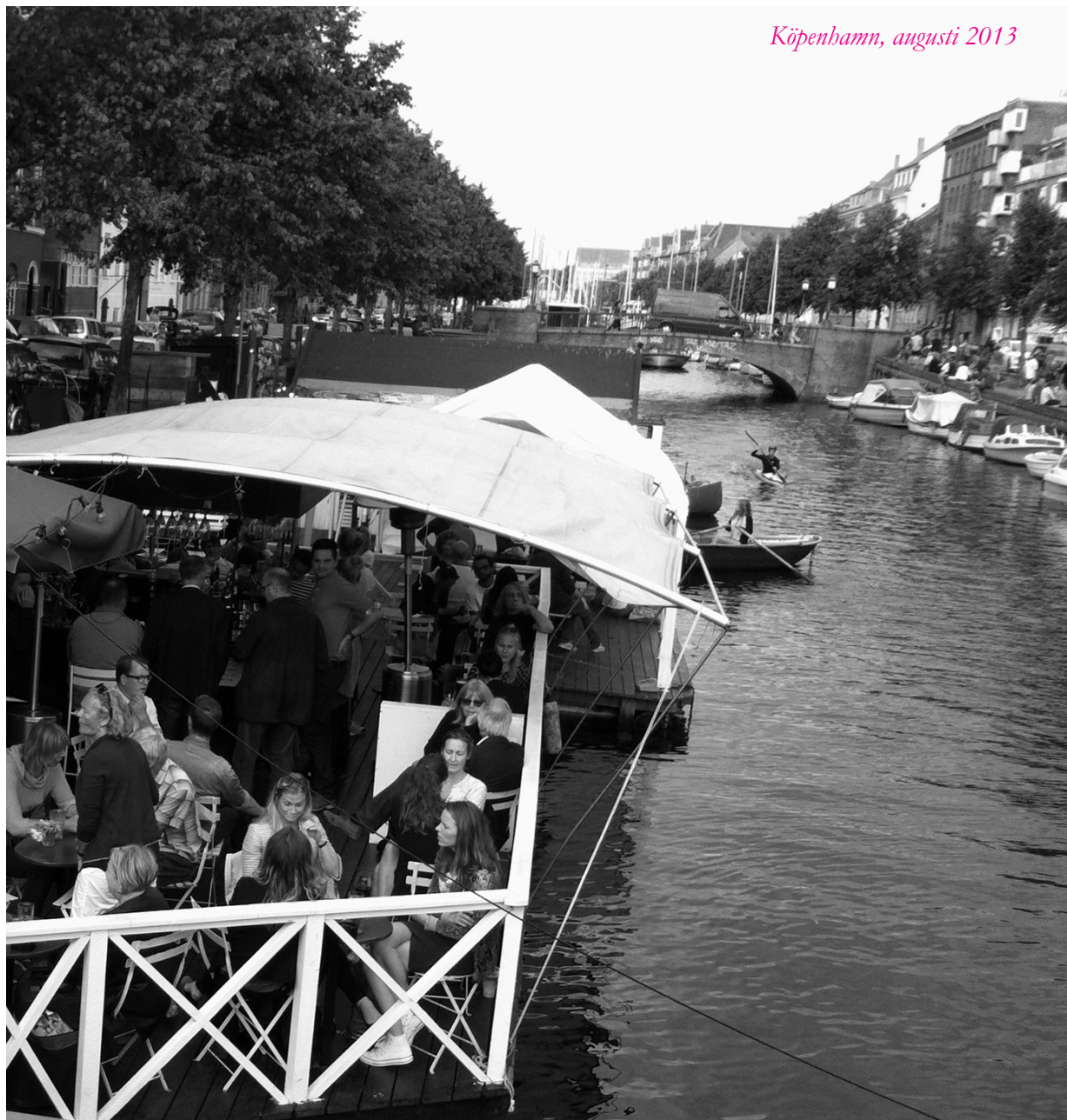
Eftersom kanalen är ett så stadsnära vatten tror jag att en design som på ett tydligt sätt tar tag i dessa frågor kan väcka nyfikenhet och skapa en större förståelse för vilken komplex fråga det urbana vattnet är. Jag tror dessutom att det skulle kunna ge mycket för kanalrummets sociala kvaliteter, vilket är tema nummer två jag valt att fördjupa mig inom.

Staden/vattnet : socialt/ politiskt

I takt med att produktion och industrier flyttat från de västerländska städerna har stora områden som tidigare stått reserverade åt industri och hamnverksamhet tömts på innehåll och mening. Dessa områden har ofta legat centralt i städerna och ofta legat som en barriär mellan övrig stadsbebyggelse och vattnet. Industrialismens era har tagit ett långsamt avsked och gett plats för den tidsålder som många kallar för postmodernismen och som sedan 1900-talets senare del mer och mer tagit över.

Parallellt med detta skeende växte en diskussion kring hur vi vill ha våra städer; det fanns ett missnöje med hur livet i staden trängts undan till förmån för privat ägande och massbilism och det var här någonstans de nedlagda hamnområdena seglade ner som en *deus ex machina* i knäet på planerare och arkitekter, politiker och investerare som ville något annat, något nytt med våra städer. Här öppnades plötsligt ett utrymme, för projekterade drömmar och handlingskraft i projektform att sätta tänderna i (Marshall, 2001).

Det första stora projektet tog plats i Baltimore och började formuleras så tidigt som på 1960-talet (Marshall, 2001), och sedan dess har de flesta större städer med självaktning tagit tag i sin koppling till vattnet (Desfor, G & Laidley J, 2011, sid. 4). Men det har också protesterats och kritiserats. Det blev snart tydligt att standardlösningar inte



Köpenhamn, augusti 2013

levererade de bästa lokala lösningarna (Desfor et al. 2011, s. 93). I Hamburg bildades till exempel *Not In Our Name - Marke Hamburg*, en sammanslutning av lokala aktörer med ett manifest mot gentrifiering i stort och hela Hafens City projektet i synnerhet. Besk kritik riktas mot hur staden bygger sin image på den så kallade kreativa klassen, men egentligen bara förstör förutställningen för dem som de profiterar på (nionhh.wordpress.com).

Constanze A. Petrow (Dr. ing. Technische Universität Darmstadt) skriver i *Journal of Landscape Architectures* vårutgåva från 2011 om hur gestaltandet av stadens offentliga miljöer inte enbart påverkar det vardagliga användandet av dessa specifika platser utan även talar till oss på ett symboliskt plan. Landskapsarkitekturen bidrar till produktionen av det hon kallar symboliskt kapital, inte enbart just den plats som omgestaltats, utan hela stadens. Hon menar vidare att vattnets attraktivitet gör projekt vid vattnet särskilt betydelsefulla för manifesterandet av stadens självbild, och går igenom tre vattennära projekt som genomförts i Tyskland de senaste åren, och hur deras gestaltning även kan kopplas, på ett symboliskt plan till den image politiker i respektive stad är måna om att förmedla (Petrow, 2011).

Petrow (ibid.) skriver vidare om att gestaltningen av det offentliga rummet i de post-industriella städerna handlar om produktion av lämpliga bilder, och image för att bygga ett symboliskt kapital. När dessa vattennära platser byggts talar de

följaktligen till oss i två nivåer, dels när designen möjliggör en viss typ av användande, och dels när vi betraktar detta användande genereras i sin tur en bild som är en del av vår syn på staden. På platsen och dess användande projicerar vi med vårt seende alltså en bild som tycks avspeglar stadens självaste kärna, dess själ. Det är detta som understryker dess särdrag och skiljer den från andra städer – en image byggs när dessa bilder skapas i samklang med människors interagerande med platsen, och detta behövs för att kunna konkurrera med andra städer i den globaliserade värld vi lever i (ibid.).

Detta spelar i samklang med den postmoderna önskan att åter fylla olika aspekter av våra liv och våra städer med mening. Globalisering och postmodernism går hand i hand. För arkitekter och planerare sammanfaller den postmoderna urbanismens fascination för gränser (såsom mellan olika biotoper, exempelvis mellan hav och land), kanter och upplösningen av dessa i globaliseringens kölvatten. För politiker och investerare handlade det om *branding* och *storytelling*. Att skapa historier och symbolbärande bilder för att stärka det egna varumärket, må det vara en kommun, en stad, eller ett varumärke (Ellin, 1998).

All retorik om förändring vid vattenfronten handlar nästan alltid om att öppna upp, en positiv retorik där fysisk expansion nödvändigtvis går hand i hand med att vara utåtriktad och framåtblickande, men man kan ställa sig frågan vad är det som öppnas upp, och för vem (Stevens, Q, 2011, s.

304)? Även Petrow (2011) understryker att det handlar om maktbalans, dels mellan politiker och tjänstemän men även mellan planerare och platsens besökare och stadens invånare (Petrow, 2011). Vattenfronterna har alltså genom sin symbolstyrka blivit centrala platser där hegemoniska strider om stadens framtid utspelar sig (Schaller S. & Novy J., 2011, s. 182).

Frågan om stadens framtid har genom den ekonomiska krisen 2008 fått en ny svängning och en del har börjat frågat sig om vi kanske sett början till slutet av en era. En del säger att det efter krisen är dags att sluta med den typen av urbanism som varit ledande sedan 80-talet och återgå till 70-talets planledda och public-sector-ledda urbanism. Många menar också att detta kan vara en möjlighet att balansera maktbalansen mellan multinationella företag och det lokala, och inklusion istället för tävling. Medan åter andra menar att detta kanske bara är en paus innan sakernas tillstånd återgår till det "normala" (ibid.).

Schaller och Novy (ibid.) skriver vidare om ett möjligt skifte i attityd gentemot vattenfronten hos New Yorks myndigheter och politiker. Kanske har det att göra med den ekonomiska recessionen, men hursomhelst skriver de om en mer nyanserad synsätt, särskilt exemplifierat genom projektet vid Gowanuskanalen som ett experimenterande med nya landskapslösningar, användargrupper och finansiering under perioder av ekonomisk stillhet (2011, ss. 166-190).



Petrow (2011) menar att för att jämna ut maktbalansen behöver man skapa vardagsnära, tillåtande platser, som inte är helt igenom gestaltade, utan att det i designen även behövs luckor som möjliggör det oväntade, eller representerar det andra, det som den i medelklassen tillhörande planeraren inte ens kan föreställa sig. Detta, menar hon, lämnar rum för heterogenitet (2011, ss. 6-19).

Även Quentin Stevens (2011) är inne på samma spår när han refererar till två generella strategier för stadsutveckling som han menar skulle kunna frambringa en fortlöpande och informell evolution av det urbana rummets sociala arena. Den ena är att rekonceptualisera och reducera skalan på stadsutvecklingen och det andra är att skapa frizoner. Han menar att något kommer gå förlorat om hela stadens vattenfront utvecklas på ett konventionellt sätt och betonar vikten av att låta vissa ställen vara och refererar till de över 250 mer eller mindre tillfälliga strandanläggningar som anlagts runt om i tyska storstäder som goda exempel på just detta. Stevens menar att det är positivt att stadsstränderna är temporära, lätta att flytta, och inte minst att de är lite okonventionella. Han beskriver dem som besynnerliga och lite knasiga, men dynamiska och med en inneboende acceptans för flöde och förändring (2011, s. 252).

Boken *Transforming Urban Waterfronts* (2011) har undertiteln *Fixity and Flow*. Med *Fixity* menas de materiella entiteter som utgör vattenfronten, medan *Flow* handlar om flöden och processer. Jag

uppfattar att alla bokens medförfattare förordar process framför synen på landskap som ett fixerat objekt.

Två andra personer som tar upp dualiteten materia - process i relation till vattenkanten och även har ett kritiskt förhållningssätt till stora likartade hamnprojekt är Ellen Braae och Lisa Diedrich (2012) som i en artikel i *Journal of Landscape Architecture* beskriver en önskan att post-industriella hamnprojekt inte ska behandlas slentrianmässigt och opersonligt, utan platsspecifikt. De skriver även om hur landskapsarkitekter i praktiken förhåller sig till det platsspecifika i sin designprocess och introducerar tre kategorier för hur en landskapsarkitekt kan tänka på och konstruera sin berättelse om en plats, dvs gör sin platsspecifika analys: det fysiska (strukturer och material), det de kallar *flux* (processer och utövande) och det immateriella (minnen och atmosfär) samt två parametrar landskapsarkitekten kan utgå från gällande transformationen av en plats, i det här fallet det postindustriella hamnlandskapet. Den ena av dessa två är *Connectivity* (hur det tidigare avskurna hamnområdet åter länkas fysiskt till resten av staden) och den andra kallas *Appropriation* (hur invånare och besökare kommer ta till sig, och använda platsen). Därpå presenteras två cases, Ile de Nantes och Marseille som analyseras utifrån de åtta ovan nämnda kategorierna och parametrarna i ett schema som de kallar för the YES/IF structure. De skriver sedan i diskussionen om att dessa tillhör två arbetsmetoder: design och transformation, och jag uppfattar det som att

de förordar den senare som mer dynamisk och öppen för det oförutsedda, utan illusionen om en slutgiltig perfekt lösning (2011, ss. 21-33).

Nu är ju Malmö kanal inget chanserat postindustriellt område utan en del av en före detta försvarsanläggning som redan på 1800-talet gjordes om till en plats för urban rekreation, men jag tycker ändå att mycket av diskussionen om dessa områden, som ryms inom begreppet *waterfront projects* är relevant att förhålla sig till i förhållande till Malmös kanal. Som Petrow (2011) skriver så är vattnet ett starkt symboliskt kapital, viktigt i konkurrensen, marknadsföringen och identitetsskapandet för staden Malmö. Vid framtida omgestaltningar vid kanalen är det alltså viktigt att de upplevs som tillåtande och vardagsnära samtidigt som de kan föra vidare bilden av Malmö som en stad i framkant.

En politisk agenda kan alltså spåras i en konkret design. Detta kan man se kopplingen till i hur arbetet med programmet gått till, att den måste antas i tekniska nämnden för att bli politiskt godkänd. Kopplar man detta till kanalen i Malmö blir frågan vilken bild Malmö stad representerar.

I introduktionen till utställningsförslaget till Malmös nya översiktsplan (2013) står det att det är dags för en ny berättelse om staden och att den "*... måste utgå från malmöborna med fokus på den gemensamma potentialen, den kollektiva kunskapen, det sociala kapitalet.*" fortsättningsvis står det att staden ska byggas tätare och grönare och

att stadens måste "*hånga samman i alla delar*".

Så i enlighet med Ellin (1998) är min tanke om att i alla fall bitvis luckra upp kanalens kanter något, möjligtvis ett exempel på postmodernt tänkande. Må hända sammanfaller det med en önskan om en sammankopplad stad, att sudda ut gränser och väva samman såväl människor som biotoper. Men hur som helst så står jag fast vid att kanalrummet skulle kunna bli en plats för fler möten, både mellan människor och mellan land och vatten.

Jag tänker även att mitt resonemang under rubriken varsamhet (s. 10) kan sättas i relation till den läsning jag redogör för här. Tankegångarna kring att det behövs luckor i designen för att den ska upplevas som tillåtande. Jag tycker själv att några av de finaste platserna längs med kanalen är de som upplevs som lite bortglömda, lite hemliga. Det vore synd om dessa luckor skulle försvinna, trots att jag även menar att kanalrummet behöver satsas på i form av ny gestaltning. Jag håller dessutom med om att ett processinriktat seende på kanalrummet och dess gestaltning är intressant och mer dynamiskt än att tänka sig en design som en slutgiltig lösning.

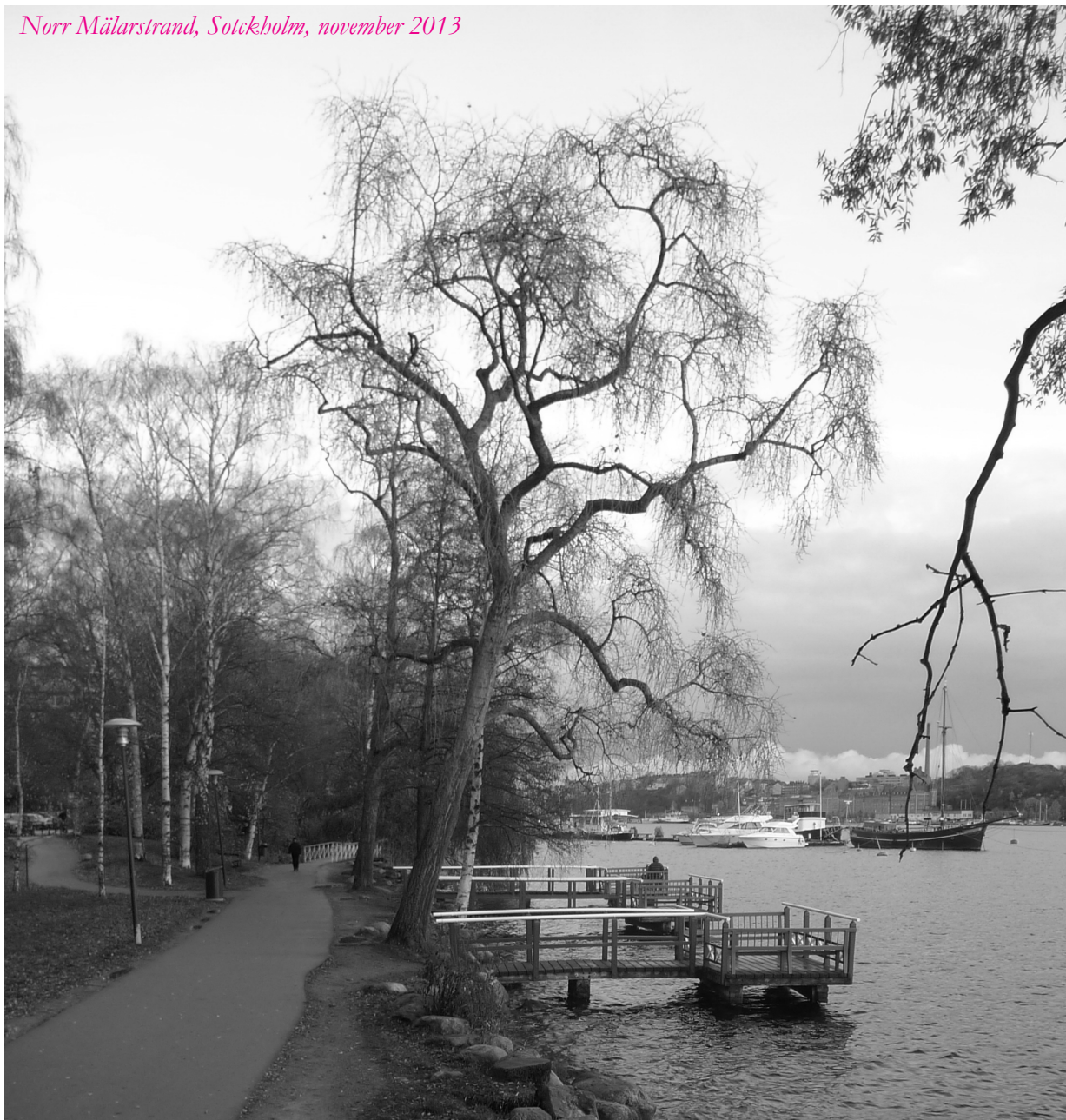
Den typen av struktur på analys som beskrivs av Diedrich & Braae hade varit intressant att testa i förhållande till kanalen, men jag tror att vi ändå i programmet kommer ganska nära i och med upplägget med övergripande analyser och delområdesindelningar.

AVSLUTNING

Anledningen till att jag valt att rikta in mig på dessa båda ämnen är att jag tycker landskapsarkitekturens skärningspunkt mellan naturen, ingenjörskonsten, det naturvetenskapliga å ena sidan, och det humanistiska, mellanmännsliga sociala å den andra sidan är väldigt intressant. Det väcker frågor och tankar kring VARFÖR platser ser ut eller upplevs som de gör, och VARFÖR en plats bör gestaltas på ett eller annat sätt. För mig är det kärnan i samtalet kring landskapsarkitektur. Och frågan VARFÖR anser jag naturligtvis viktig att ta med sig i det fortsatta arbetet md Malmös kanalrum.

Den läsning jag genomfört efter programmets framställande har i mångt och mycket styrkt många av de tankar jag haft under arbetets gång, och säkerligen hade det påverkat programmets utfall om jag gjort läsningen innan eller parallellt, men för mig fungerar denna djupare kunskap jag förvärvat genom litteraturstudierna bra som en motor framåt, i sökandet efter mer kunskap och förhållningssätt gentemot urbant vatten, precis som jag tar med mig den kunskap och erfarenhet jag förvärvat genom framtagandet av programmet in i nya projekt.

Norr Mälarstrand, Sotckholm, november 2013



referenser

Tryckta källor

- Dreiseitl, H. Grau, D. (2005) *New Waterscapes: Planning, Building and Designing with Water*. Birkhäuser, Schweiz.
- Ellin, Nan (1998): *Postmodern Urbanism*. New York: Princeton Architectural Press.
- Malmö stad (2005): *Stadens struktur - handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad 2005*.
- Malmö stad (1998): *Malmö stadsmiljöprogram*.
- Malmö stad (2000): *Översiktsplan för Malmö 2000*.
- Malmö stad (2003): *Grönplan för Malmö 2003*.
- Malmö stad (2005): *Malmö stadsmiljöprogram: Kanals ljus 2005*.
- Malmö stad (2008): *Tillgänglighetsprogram för Malmö: Krav och riktlinjer för funktionshindrade vid ny- och ombyggnad av allmän plats*.
- Malmö stad (2011): *Program för utveckling av Malmös äldsta stråk*.
- Malmö stad (2012): *Fotgängarprogram 2012-2018. Malmö - den gångvänliga staden*.
- Malmö stad (2012): *Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019*.
- Marshall R. (2001): *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press.
- Mathur A. & da Cunha D. (2009): *Soak : Mumbai an estuary*, Rupa & Co, New Delhi.
- Svenska landskap & Gatukontoret Malmö stad (2002): *Bastionerna utmed Norra Vallgatan - historisk översikt*.
- Svensson, Lars (2004): *Malmös kanalbroar*, Scribendum, Malmö.
- VBB-COWI Joint Venture (2000): *Miljöutredning, Malmö kanaler*.
- Kane, Stephanie C. (2011): *Visibility and Contamination on the Buenos Aires Waterfront: Under the bridges of Puerto Madero and La Boca I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 211-234.
- Petrow, C. A (2011): *Hidden meanings, obvious messages: landscape architecture as a reflection of a city's self-conception and image strategy*, *Journal of Landscape Architecture*, vol. 11, ss. 6-19.
- Schaller, S. & Novy, J. (2011): *New York City's Waterfronts as Strategic Sites for Analyzing Neoliberalism and its Contestations I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 166-190.
- Schubert, D. (2011): *Waterfront Revitalizations: From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 74-100.
- Stevens, Quentin (2011): *The German 'City Beach' as a New Approach to Waterfront Development I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 235-256.
- Stevens, Quentin (2011): *Conclusion: Patterns of persistence, Trajectories of Change. I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 295-316.
- Desfor, Gene (2011): *Deep Water and Good Land: Socio-nature and Toronto's Changing Industrial Waterfront I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 191-210.
- Desfor, G. & Laidley, J. (2011): *Introduction: Fixity and Flow of Urban Waterfront Change, I*: Desfor, Gene m fl. (red.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, ss. 1-16.

Topos Magazine (2009): On Torontos Waterfront Conference, vol. 69, s. 48.

Elektroniska källor

Malmö stad (2013): *Förslag till ny översiktsplan ÖP2012*. http://www.malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bc547/1383643976032/OP2012_planstrategi_utställningsforslag_web_jan2013.pdf. [2014-05-05]

Not In Our Name, Marke Hamburg (2009): <http://ni-onhh.wordpress.com/about/> [2014-04-23]

Naturvårdsverket (2013-12-20): *Våtmark*. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Vatten/Vatmark/#> [2014-03-13]

Köpenhamns kommun (2011): *Kaj- Kant-katalog*. <https://subsite.kk.dk/~~/media/E1C0155FC2654A-2D9215544A0B9EE478.ashx> [2014-05-12]

Psykologiguiden (2014): *Introspektiv metod*. <http://www.psykologiguiden.se/www/pages/?Lookup=introspektiv%20metod> [2014-05-21]

Department of City Planning City of New York (2011): *Vision 2020*. <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/cwp/index.shtml> [2014-04-21]

Workshop

Workshop Malmös Vatten 2014-03-25, Malmö

Föreläsning

Mathur A. & da Cunha D. Inför hotet om stigande havsnivåer – Planering och design av ett föränderligt landskap. Urban Arena, 2014-04-15, Malmö.