

# Attraktiva stadsrum för människor

Gestaltningförslag för Östra Hamngatan i Falun



Ida Roos

Titel: Attraktiva stadsrum för människor – Gestaltungsforlag för Östra Hamngatan i Falun  
Engelsk titel: Attractive Urban Spaces for People – A Design Proposal for Östra Hamngatan in Falun  
© Ida Roos  
Handledare: Malin Eriksson, SLU, institutionen för stad och land  
Examinator: Anna Tandré, SLU, institutionen för stad och land  
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur  
Omfattning: 15 hp  
Nivå: Grundnivå G2E  
Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur  
Landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna  
Nyckelord: attraktiva stadsrum, gestaltning, mänsklig aktivitet, sociala möten, upplevelsevärden  
Omslagsbild: Kollage av gestaltningen efter foto april 2015 av författaren. Skalgubbar: Javanud Emdén, Teodor (2014).  
Publiceringsår: 2015  
Publiceringsort: Uppsala  
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

## Abstract

This bachelor's thesis presents a design proposal for a central urban space in Sweden. The proposal is built on three factors for attractive urban spaces that Ulla Berglund and Ulla Jergeby present in their urban planning book *Stadsrum – människorum: att planera för livet mellan husen* from 1998. Applying their theory to a physical place, this bachelor's thesis aims to investigate how the theory can help to transform it for new experiences demanded. A central city area houses a broad diversity of people, making it a challenge for urban planners to design urban spaces where everyone feels at home. The three factors presented by Berglund and Jergeby can substantially contribute to attractive urban spaces if taken into consideration during planning: experience values, utility mixed with pleasure and social activities. Experience values trigger our senses and make us form feelings around places. Especially greenery triggers our senses in a positive way. Utility mixed with pleasure means that places will be more widely used if humans can be active there. Social activities speak to our social needs. Thus, places that enable to fulfil these needs become more attractive. These three factors were studied and applied to a design proposal for the street Östra Hamngatan in Falun. Östra Hamngatan is part of the urban development process in Falun and the purpose was to create an attractive social meeting place in the city center that today functions as a street with heavy traffic. The street is strategically located between the pedestrian shopping street and Falu River. It started out as a link between the water and the city but works nowadays more as a barrier, both for human movement and social connections. An inventory and analysis along with a program built on the three factors for attractive urban spaces formed the basis of the design proposal. The result is a green pedestrian street built on Falun's unique history, with experience values and opportunities for social contacts. Östra Hamngatan is an urban space that Falun's residents have opinions about and in the discussion part it emerged that the result of the design built on the three factors corresponded well with the residents' desires. The factors presented in the literature seem logic, and when taken into consideration during planning, attractive urban spaces can quite easily be created.

## Sammandrag

Syftet med kandidatarbetet är att med hjälp av de tre faktorer som Ulla Berglund och Ulla Jergeby presenterar i sin bok *Stadsrum – människorum: att planera för livet mellan husen* från 1998 skapa ett övergripande gestaltungsförslag för ett centralt stadsrum. Sammansättningen av människor i det centrala stadsrummet är varierad vilket gör det till en utmaning för dagens stadsplanerare att gestalta stadsrum där alla trivs. Berglund och Jergeby lyfter tre faktorer att ta hänsyn till vid stadsplaneringen för att skapa attraktiva platser: upplevelsevärden, nytta i samverkan med nöje och sociala aktiviteter. Upplevelsevärden ska trigga människans sinnen och skapa njutning. Människan väljer platser att vistas på efter vad den upplever där. Grönska berör på ett speciellt och djupt sätt. Nytt i samverkan med nöje innebär att platser blir mer välanvända om människor kan företa sig nyttoaktiviteter där. Sociala aktiviteter kopplar till människans sociala behov, och platser som möjliggör att det uppfylls blir mer attraktiva. Faktorerna studerades och applicerades på ett gestaltungsförslag för Östra Hamngatan i Falun. Östra Hamngatan är en del av Faluns stadsutvecklingsprojekt och målet med att applicera de tre faktorerna på platsen var att skapa en attraktiv plats och ett socialt mötesrum. Östra Hamngatan är strategiskt placerad mellan gågatan och Faluån och uppkom från början som en länk mellan vattnet och staden. Idag fungerar den som en fordonsgata och den nuvarande utformningen gör istället gatan till en barriär, både för mänsklig rörelse och social kontakt. Genom att gestalta ett stadsrum där en stor andel av Faluns befolkning trivs och vill vara kan länken återupptas och stadsborna får återigen kontakt med sitt vatten och varandra. Inventering och analyser av platsen samt ett program byggt på de tre faktorerna ligger till grund för gestaltningen. Resultatet är ett grönt stadsrum vars upplevelsevärden är byggda på Faluns historia. Östra Hamngatan är ett stadsrum som Faluns boende har åsikter om och i diskussionen framkom att Berglund och Jergebys tre faktorer stämmer bra överens med de boendes önsknings rörande omgestaltningen. Faktorerna som lyfts i litteraturen känns logiska och relevanta. Vid god stadsplanering kan de uppfyllas relativt lätt vilket innebär att attraktiva stadsrum inte är ett omöjligt mål.

# Innehåll

Introduktion.....	5
Bakgrund.....	5
Syfte och frågeställning.....	5
Avgränsningar.....	6
Metod.....	6
Förstudie.....	6
Inventering.....	6
Analys.....	6
Gestaltningmetod.....	6
Resultat.....	6
Förstudie.....	6
Inventering.....	7
Analys.....	8
Gestaltningsarbete.....	9
Gestaltningsförslag.....	10
Diskussion.....	12
Metoddiskussion.....	12
Resultatdiskussion och vidare frågeställningar.....	12
Referenser.....	14

## Introduktion

Stadsrum ska gestaltas för stadens invånare. Det är människor som ska nyttja rummen och som med sin aktivitet och närvaro skapar kvaliteter för en levande stad (Gehl 2003, s. 11). Utan möjligheter att uppleva mänsklig aktivitet känns stadsrum tomta (Gehl 2003, s. 19-20) och tappar sin attraktivitet (Gehl 2010, s. 25). Med det här kandidatarbetet undersöks hur en central yta i en stad som idag saknar mänsklig aktivitet kan utvecklas till ett stadsrum för icke bilburna människor. Vad är det som gör att vi människor trivs i ett stadsrum? Hur kan stadsrum locka till sig mänsklig aktivitet? Finns det gemensamma preferenser som gör att en stor andel av stadsinvånarna trivs på en plats eller är vi för olika?

Den här uppsatsen utgår från de tre faktorer som Ulla Berglund och Ulla Jergeby presenterar i sin bok *Stadsrum – människorum: att planera för livet mellan husen* från 1998. Alla människor har olika preferenser men Berglund och Jergeby har funnit tre faktorer som tycks vara genomgående för attraktiva platser i staden; upplevelsevärden, sociala möten och möjligheten att förena nyttiga aktiviteter med nöje (Berglund & Jergeby 1998, s. 41-42). De tre faktorerna är via ett gestaltungsforstag applicerade på en central stadsyta – Östra Hamngatan i Falun.

Östra Hamngatan är en för mänsklig aktivitet strategiskt placerad gata i Falun då den är en naturlig del av det centrala stadsstråket. Det är en före detta bussgata där fokus varit på fordonens framkomst, och som i sin nuvarande utformning inte fungerar utifrån fotgängarens perspektiv. Min vision med appliceringen av Berglunds och Jergebys faktorer är att gatan ska utvecklas till ett attraktivt stadsrum fyllt av liv där en så stor andel av Faluns invånare som möjligt ska trivas.

Som landskapsarkitekter är vårt största ansvar att skapa stadsmiljöer där invånarna trivs. Om inte brukarna gillar och nyttjar det vi skapar för dem tappas syftet med vårt arbete. Med den här gestaltningen testas en av de teorier som finns angående stadsrum för människor. Den undersöker hur landskapsarkitekter utefter teorin ska designa stadsrummen för att de ska bli attraktiva.

## Bakgrund

Det centrala stadsrummet besitter en möjlighet som är värd att ta vara på, då människor i olika åldersgrupper och samhällsklasser möts där dagligen (Berglund & Jergeby 1998, s. 72). Det gör stadens utemiljö till ett verktyg för att bygga broar och sociala kontakter, men det kräver också att utemiljön bjuder in och lockar ett så brett spektrum av människor som möjligt (Berglund & Jergeby 1998, s. 72). Den komplexa uppgiften att anpassa stadsrummet till den breda skaran är stadsplanerarnas arbete. Men trots att människan varit i

fokus vid stadsplanering genom historien så har det inte alltid resulterat i stadsrum för en bredd av människor (Sillén 1981, s. 166). Sillén tror att detta beror på att vi stadsplanerare oftast har liknande bakgrund och har svårt att se utanför vår egen världsbubbla och således planerar enligt de ideal vi själva har.

Ett av problemen med dagens stadsplanering är att fokus ligger för mycket på bilarna vilket gör att de grupper i samhället som inte kör bil drabbas negativt (Berglund & Jergeby 1998, s. 38). Den stora risken är att om hänsyn tas för mycket till bilismen så åsidosätts fotgängarna och det blir svårare för dem att vara en del av gatans stadsrum (Sillén 1981, s. 175). Då den snabbaste vägen också ses som den bästa glöms andra viktiga värden i vår utemiljö bort till förmån för transporten (Berglund & Jergeby 1998, s. 38). Om man istället fokuserar på människan kan staden och stadsrummen utvecklas till sociala uppehållsrum. I sin bok *Bylivsstudier* berättar Jan Gehl och Birgitte Svarre om en tidigare transportgata i Brighton. Då gatan gjordes om från bilgata till en gågata för människor ökade stadslivet på platsen med 62% mer fotgängare och 600% mer uppehållsaktiviteter (Gehl & Svarre 2013, s. 22).

### Platsen och kommunens visioner

Falun skrevs 2001 in i UNESCOs världsarvslista, främst för det historiska industrilandskapet runt Kopparbergs gruva som stängdes 1992 (Skogsberg 2006, s. 94). Under århundraden hade gruvan sprutat ut frätande roströk över det omkringliggande landskapet vilket skapat en radie på två och en halv kilometer från gruvan där ingen växtlighet kunde växa (Skogsberg 2006, s. 101). Under de senaste århundradet har växtligheten åter börjat vandra in i staden som omges av skogar, men slagghögarna och gruvan påminner om forna tider.

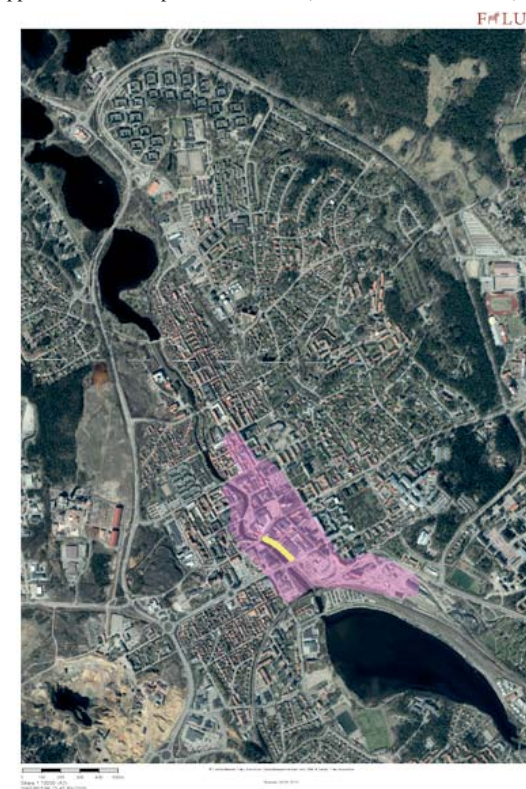
1641 var Falun Sveriges näst största stad tack vare gruvan och det fanns stora planer för stadens utveckling (Skogsberg 2006, s. 101). 1646 lades Faluns gatunät ut i en klassisk rutnätsstruktur som är bevarat än idag (Skogsberg 2006, s. 102).

Östra hamngatan löper mitt i centrum längs med Faluån, mellan vattnet och gågatan. Gatan har senast använts som bussgata med hållplatser för besökande till centrum men har en historia som sträcker sig tillbaka till 1782 (Sahlström 1961, s. 61). Sin slutliga utformning fick gatan 1846 då den fungerade som en smidig länk till de vattenhämtningsställen som låg längs Faluån där invånarna hämtade vatten till vardagsbestyren (Sahlström 1961, s. 61). Idag är gatan fri från busstrafik och saknar huvudsaklig funktion. Längs den östra sidan löper två höga hus med stängda fasader och väster om gatan rinner ån. I norra hörnet ligger en ICA-butik, en pub har sin entré från gatan och i söder finns ingången till en galleria.

Falun är en stad i förändring. Hela resecentrum byggs om och i och med det satsas även på en upprustning av stadsrummet längs med Faluån (Å-rummet), och då framför allt Östra Hamngatan (Falukommun 2014, s. 3).

*Hela eller del av Östra Hamngatan samt delen av Falugatan bör kunna omgestaltas och bli en attraktiv del av centrum för såväl Falubor som turister när busstrafik flyttas. (Falukommun 2014, s. 3)*

Då Å-rummet är ett stadsrum i Falun som invånarna har åsikter om beslöt Falukommun att genomföra en medborgardialog (Falukommun 2014, s. 7). Kommunen öppnade upp för att alla fick komma med egna idéer, istället för att ge olika förslag att välja mellan. *Var med och förändra årnummet – önska vad du vill* var kommunens motto och medborgardialogen genomfördes 22 november 2013–7 januari 2014. Dialogen är inte vetenskapligt statistiskt säkerställd men 1939 idéer lämnades in, varav 1265 av dessa är unika (Falukommun 2014, s. 8-9). Ur den kom följande tankar och förslag från befolkningen: uteservering, sittplatser, park/grönska, ta bort/minimera buss-/biltrafik, mer cykel- och gångstråk, aktiviteter, snygga upp fasader, fontän/pool/vattenkonst (Falukommun 2014, s. 9).



Figur 1. Flygfoto över Falu centrum. Tillägg av författaren där Östra Hamngatan markerats gult och området runt stadskärnans affärer, aktivitetsutbud och resecentrum rosa. Norr är uppåt i figuren. Karta med publiceringstillstånd av Falukommun 2015.



## Syfte och frågeställning

Syftet med det här kandidatarbetet är att undersöka de tre faktorer för attraktiva stadsrum som Ulla Berglund och Ulla Jergeby presenterar i sin bok *Stadsrum – människorom: att planera för livet mellan husen* och att i ett gestaltningsförslag applicera dem på stadsrummet Östra Hamngatan i Falun. Förslaget ska svara för ett attraktivt stadsrum anpassat till en så bred del av Faluns befolkning som möjligt och fungera som ett socialt uppehållsrum mitt i centrum. Frågan som ställdes var därför: *Hur kan Östra Hamngatan bli ett centralt attraktivt stadsrum där en stor variation av människor trivs?*

## Avgränsningar

Resultatet av det här kandidatarbetet är en illustrationsplan. Förslaget är framtaget efter dagens förutsättningar och anpassat till de fasader som finns idag. Ingen hänsyn tas till teknisk utrustning i marken eller till kommunens budget. Ett gestaltningsförslag har redan tagits fram för Östra hamngatan, men till detta tas ingen hänsyn i uppsatsen. Programmet i förslaget bygger på vetenskapliga teorier och inte på kommunens program för området eller den medborgardialog som gjorts. Den uteservering på 200 kvm som är beviljad inom området har dock tagits i beaktande.

## Metod

Arbetet grundar sig i en förstudie där Ulla Berglunds och Ulla Jergebys tre faktorer för attraktiva stadsrum undersöktes. Gestaltningsförslaget togs fram våren 2015 och bygger på förstudien samt de metoder som ofta används inom stadsplanering och som lärs ut under landskapsarkitektutbildningen: inventering, analys, program, koncept och skisser.

## Förstudie

Syftet med förstudien var att hitta relevant vetenskaplig fakta om stadsrum gestaltade för mänsklig aktivitet som idéerna kring Östra Hamngatan kunde byggas på. Grundidén i uppsatsen om det attraktiva stadsrummet är hämtad från Ulla Berglunds och Ulla Jergebys bok *Stadsrum – människorom: att planera för livet mellan husen*. Boken valdes som huvudlitteratur då författarna presenterar tre intressanta konkreta faktorer att ta i beaktande vid gestaltning för attraktiva stadsrum. De grundar sina studier på mellanstora svenska städer precis som Falun och litteraturen är relativt ny. För att förstärka deras åsikter angående planering av stadens människorom studerades även andra teoretiker med liknande åsikter, till exempel Jan Gehl och Gunnar Sillén.

## Inventering

En inventering av Östra Hamngatan utfördes i slutet av april för att notera befintliga förutsättningar. Inventeringen skedde via promenader i området och fokuserade framförallt på omgivande strukturer och växtlighet då gatan i sig själv endast består av en hårdgjord yta med två träd och en häck. Omkringliggande växtlighet inventerades för att skapa en sammanhängande gestaltning längs vattnet. Vilka stadsrum som redan finns i centrum samt hur Falun som stad möter vattnet inventerades och markerades ut på en karta.

## Analys

För att få en tydligare blick över hur Berglund och Jergebys faktorer skulle kunna tillämpas på platsen gjordes två analyser, en SWOT-analys och en analys baserad på Kevin Lynchs teorier.

### SWOT

SWOT valdes som analysmetod då den var enkel att anpassa till de tre faktorer gestaltningen bygger på och belyser hur väl platsen svarar på dem idag. En SWOT-analys lyfter ett områdes och en plats förutsättningar och hjälper till att snabbt se de möjligheter och svagheter som finns på platsen (Boverket 2015). Bokstäverna i SWOT är engelska och står för Strengths (styrkor), Weaknesses (svagheter), Opportunities (möjligheter) och Threats (hot) (Boverket, 2015). Analysen tolkades som så att styrkor och svagheter fokuserade på faktorer inom området medan möjligheterna och hoten utgjordes av externa faktorer utanför området.

### Kevin Lynch's teorier

Med hjälp av en analys grundad i Kevin Lynchs teorier breddades perspektivet och Östra Hamngatan blev insatt i ett större sammanhang. Analysen gjordes främst för att undersöka det mänskliga rörelsemönstret i staden, som sedan ligger till grund för hur väl använd platsen är och kan bli. Analysen som grundar sig i Lynchs teorier redovisar vad som ansågs vara viktiga delar i Faluns innerkärna och innefattar fyra av de fem olika stadselement Lynch nämner i sin bok *The image of the city*: stråk, kanter, noder och landmärken (Lynch 1960, s. 46).

Stråken är enligt Lynch där vi människor rör oss, till exempel trottoarer, gator och järnvägsspår. Det är via stråken vi tar oss fram i staden och de följande tre stadselementen står i relation till dem (Lynch 1960, s. 47).

Kanter avgränsar ett område i staden från ett annat (Lynch 1960, s. 47). I uppsatsen fokuserades på kanter som blir barriärer. De utgörs av något som vi människor har problem med att passera och som vi ibland även måste anpassa vår rörelse efter, till exempel ett vattendrag (Lynch 1960, s. 47).

Noder skapas där stråk möter varandra men kan även syfta till

punkter i staden där människomöten är koncentrerade (Lynch 1960, s. 47-48). I den här uppsatsen har noder där människor möts döpts till huvudnoder då dessa är mer intressanta för gestaltningen eftersom de tyder på mänsklig aktivitet och noder där olika fordonstråk möts kallats för binoder.

Landmärken är något som hjälper oss att orientera oss i en stad och består oftast av fysiska element som till exempel en kyrka eller annan identitetsstark byggnad (Lynch 1960, s. 48).

Dessa stadselement markerades på en karta över Faluns innerstad, se figur 5.

## Gestaltningsmetod

Följande tre steg användes för att komma fram till gestaltningsförslaget.

### Problemformulering och program

Ett program togs fram för omgestaltningen av Östra Hamngatan. Programmet grundar sig i de tre faktorer som Ulla Berglund och Ulla Jergeby presenterar, samt i analysen och inventeringen.

### Koncept

För att skapa ett sammanhållet gestaltningsförslag för Östra Hamngatan framtogs ett koncept. Konceptet var även till hjälp för att bygga upp platsens upplevelsevärden.

### Skisser

Snabba skisser gjordes på plats under inventeringen för att starta den kreativa processen och för att förankra förslaget i verkligheten. Vidare användes skisserna som ett kreativt experiment för att hitta lösningar på problem i gestaltningen.

## Resultat

Nedan presenteras resultatet av förstudien och hur den tillsammans med analys och inventering utmynnade i ett program och gestaltningsförslag.

## Förstudie

I förstudien undersöktes de tre faktorer som enligt Berglund och Jergeby ligger till grund för attraktiva stadsrum. Faktorerna som följer nedan påverkar hur populär en plats i stadsrummet blir, utan att den är för styrd och planerad (Berglund & Jergeby 1998, s. 41-42).

- » Upplevelsevärden – estetiskt och grönska
- » Nyttja i samverkan med nöje
- » Sociala aktiviteter

*Upplevelsevärden:* Alla människor ser olika på utemiljön men Berglund och Jergeby hävdar att det som är gemensamt för människors favoritplatser i staden är att de hör fritiden till. Platser som med sin stillsamhet och grönska bryter av vardagens puls, rutiner och måsten och som istället tillåter oss att öppna våra sinnen för att njuta (Berglund & Jergeby 1998, s. 31). Vackra upplevelsevärden är den viktigaste faktorn när vi väljer dessa rekreationsplatser (Berglund & Jergeby 1998, s. 20-21). Således blir dessa upplevelsevärden även den viktigaste faktorn att ta hänsyn till när stadsplanerare planerar stadsrum där stadens invånare ska trivas.

Skönhet är ett brett begrepp. Berglund och Jergeby tar bland annat upp Roger Ulrichs teori om människans vurm för naturen. På grund av vår biologi och nedärva faktorer upplever vi naturliga miljöer starkare och grönska uppfattas som vackrare än byggda element (Berglund & Jergeby 1998, s. 15). Att det, enligt Berglund och Jergeby (1998, s. 27), vanligaste svaret på frågan om vilken del av staden som invånarna trivdes bäst i var gröna stadsrum, är kanske därför inte så förvånande. Vidare hävdar Ulrich att särskilt vatten uppskattas av alla människor oberoende av ursprung (Berglund & Jergeby 1998, s. 15).

Parken är vårt grönaste stadsrum. Den lockar till sig stadsborna då den kontrasterar mot stadslivets puls och erbjuder naturnära avkoppling (Berglund & Jergeby 1998, s. 40). Parken fungerar även som stadens lunga, är ett blickfång och har stor betydelse för mänskliga gruppaktiviteter (Berglund & Jergeby 1998, s. 40).

Även Gunnar Sillén skriver om att den estetiska gestaltningen i en stad berör människor och våra sinnen. Människor reagerar psykiskt på vår utemiljö och kopplar känslor till den (Sillén 1981, s. 177). Sillén hävdar att stadsgestaltning för människan inte behöver innebära vad majoriteten tycker om, utan snarare kan det vara så att även det fula besitter ett estetiskt värde och behövs för att belysa skönhet. Vidare skriver han att utformning av ett stadsrum bör byggas på omsorg i platsens utformning med hänsyn till människors sinnen och traditioner, istället för på en analys av vad som är fint och fult. Estetiska åsikter i staden går isär och ändras över tid (Sillén 1981, s. 177).

*Nytta i samverkan med nöje:* Nyttan i samverkan med nöje är komplext då nytta kan innebära flera olika saker (Berglund & Jergeby 1998, s. 42). Men gemensamt för all nytta är att människan inte vill betraktas som lat, vilket gör att framförallt vuxna gärna kombinerar sin utevistelse med ett nyttomotiv (Berglund & Jergeby 1998, s. 42). Utan ett nyttomotiv är man orolig för vad omgivningen tänker om en, men att själv vara aktiv eller betrakta andra aktiva människor gör att man inte skäms eller känner sig lat (Berglund & Jergeby 1998, s. 42).

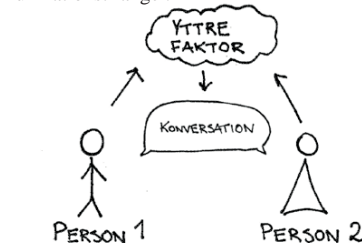
Människor tar sig för en mängd aktiviteter i stadens uterum, men främst att gå, stå, sitta och leka (Gehl & Svarre 2013, s. 27). Aktiviteterna som sker i staden kan också delas in i nödvändiga och

frivilliga aktiviteter, då de första är något vi människor måste göra för att vår vardag ska fungera medan de senare innefattar det vi gör för nöjets skull (Gehl & Svarre 2013, s. 27). Kombinationen av nytta och nöje skapas när båda dessa aktiviteter sker samtidigt. Nyttan av en plats kan vara att fungera som en del av ett stråk. Människor som inte förvärvsarbetar går i högre grad på promenader då de ska utträtta ärenden än de som arbetar och dessa människor drar sig inte för att gå en längre sträcka bara för att väva in nöje i nyttopromenaden (Berglund & Jergeby 1998, s. 38). Vuxna som känner att parken inte fyller någon funktion som uppehållsplats går gärna promenader genom den istället och kombinerar således sitt nöje med nytta (Berglund & Jergeby 1998, s. 40).

*Sociala aktiviteter:* Människor är sociala varelser som under utevistelsen gärna vill möta, se och socialisera med andra (Berglund & Jergeby 1998, s. 42). På platser med nära kontakt till olika centrala punkter i staden ökar möjligheten för sociala möten (Berglund & Jergeby 1998, s. 43-44). Dessa platser besitter dock sällan de kvaliteter som är önskvärda för kommunikation, utan är mer anpassade för en snabb transport (Berglund & Jergeby 1998, s. 43).

Ett exempel på en kvalitet som skapar möjligheter för möten är sittplatser som inbjuder till vilostunder längs stråk (Berglund & Jergeby 1998, s. 43). Detta stärks av Jan Gehl som i sin bok *Livet mellan husene* hävdar att sittmöjligheter är helt avgörande för ett stadsrums sociala kvalitet. Utan sittmöjligheter stannar inte människor upp i stadsrummen utan vandrar vidare, medan sittplatser får dem att stanna och företa sig uppehålls- och sociala aktiviteter (Gehl 2003, s. 147). Områden som är fulla med mänsklig aktivitet lockar till sig mer liv i en positiv spiral då stadsrum med människor är mer attraktiva än folktomma platser (Gehl 2010, s. 25). Möten skapas också längs stråk genom parker och på gator med låg bilintensitet (Berglund & Jergeby 1998, s. 43).

För att skapa sociala bryggor i staden gäller det inte bara att skapa förutsättningar för mötet utan även för konversationen. Gehl och Svarre nämner i sin bok *Bylivsstudier* Whytes koncept 'triangulation'. Konceptet går ut på att två okända människor genom ett event eller en händelse inleder en konversation (Gehl & Svarre 2013, s. 27). De tar upp gatukonst, skulpturer men även vädret och oförutsedda händelser som exempel på element som kan skapa denna kommunikationstriangel.



Figur 2. Skiss triangulation, fritt tolkat av författaren.

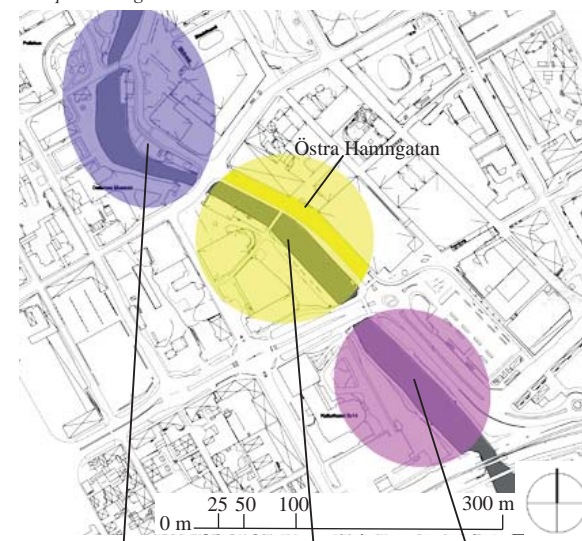
## Inventering

Nedan presenteras resultatet av inventeringen på platsen.

### Lignoser

I resultatet framgick ett varierat utbud av lignoser i närområdet (se figur 3). Kartan är indelad i tre översiktliga delområden. Det gula området innefattar Östra Hamngatan och lignoserna på den västra sidan av Faluån. Det rosa syftar till det södra Å-rummet och det lila det norra. Kartan redovisar endast vilka lignoser som förekommer inom varje område och inte kvantiteten. Generellt dominerar trädslagen *Salix fragilis*, *Betula sp.* och *Acer platanoides*. I det gula området finns en rad av *Salix fragilis* som gestaltningen av Östra Hamngatan kommer att ha utsikt över.

Figur 3. Karta över området runt Östra Hamngatan med tillägg av författaren som visar vilka lignoser som förekommer i närområdet. Med publiceringstillstånd av Falu kommun 2015.



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Acer platanoides</i> - skogslönn</li> <li><i>Lonicera sp.</i> - try</li> <li><i>Prunus (sargentii?)</i> - bergkörbär</li> <li><i>Ribes alpinum</i> - måbär</li> <li><i>Salix fragilis</i> - knäckepeil</li> <li><i>Spiraea cinerea</i> 'Grefsheim'</li> <li>- norskspirea</li> <li><i>Syringa sp.</i> - syren</li> <li><i>Tilia sp.</i> - lind</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Acer platanoides</i> - skogslönn</li> <li><i>Betula sp.</i> - björk</li> <li><i>Salix fragilis</i> - knäckepeil</li> <li><i>Crataegus sp.</i> - hagtorn</li> <li><i>Lonicera sp.</i> - try</li> <li><i>Rhododendron sp.</i> - rododendron</li> <li><i>Ribes alpinum</i> - måbär</li> <li><i>Rosa sp.</i> - ros</li> <li><i>Salix fragilis</i> - knäckepeil</li> <li><i>Ulmus glabra</i> - skogsalm</li> <li><i>Tilia sp.</i> - lind</li> </ul> |
|---|--|

### Stadsrum och vattenkontakt

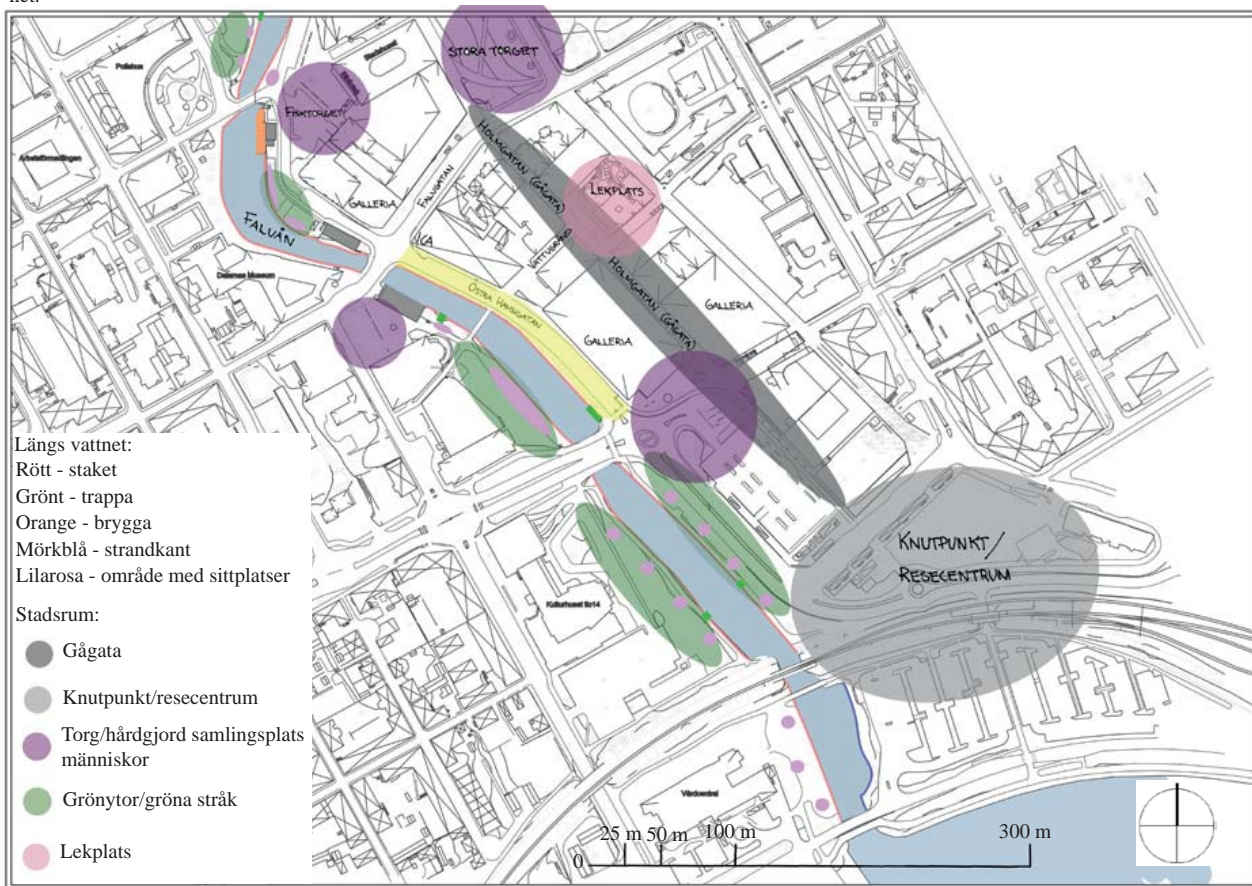
Kartan nedan visar inventeringen av kontakten mellan Faluån och Falun samt de närliggande stadsrummen. Runt Östra Hamngatan finns många torg och större asfalterade ytor. Gågatan, resecentrum och en lekplats återfinns i närområdet. Mindre gröna rum längs ån upptäcktes också.

Vid promenader i området framkom hur begränsat stadens möte med ån är. Som kartan visar består mötet mellan vattnet och stadskärnan till största delen av staket. Endast ett fåtal trappor, utan sittmöjligheter återfinns. Ett sommarcafé placerat på en brygga skapar den bästa kontakten med ån. Ett stort antal sittplatser finns utspridda längs med Å-rummet, men dessa skapar ingen närkontakt med vattnet.

### Sammanfattande analys av inventeringen

Trots ett stort antal sittplatser inom Å-rummet skapas varken vattenkontakt eller sociala mötesplatser. Detta på grund av att sittplatserna består av fristående bänkar utplacerade på långt avstånd från varandra med ett avgränsande staket mot ån. Det leder till att trots ganska god tillgång av sittplatser längs vattnet känns det som att ån inte är en del av stadslivet.

I närområdet finns många torg där evenemang kan hållas, framförallt Stora Torget kan hysa konserter med flera tusen besökare. En nyanlagd lekplats i andra änden av Vattugränd möjliggör för lek i stadskärnan. Således finns inget behov för Östra Hamngatan att fylla någon av dessa funktioner.



Figur 4. Karta över centrala Falun som visar inventeringen av stadsrum samt kontakten mellan centrum och Faluån. Östra Hamngatan är markerad med gult. Karta med publiceringstillstånd av Falu kommun 2015. Tillägg av författaren.

### Analys

Nedan redovisas resultatet av analysen som gjordes av platsen.

#### SWOT

SWOT-analysen visar hur väl platsen förhåller sig till Berglund och Jergebys tre faktorer i dagens läge.

#### Styrkor:

- » God nyttoörelse genom platsen
- » Faluån bidrar med ett visuellt upplevelsevärde

#### Svagheter:

- » Biltrafik hindrar mänsklig aktivitet
- » Inga upplevelsevärden knutet till växtlighet
- » Inga upplevelsevärden i form av konst
- » Stängda fasader minskar mänsklig aktivitet
- » Ingen närkontakt med Faluån

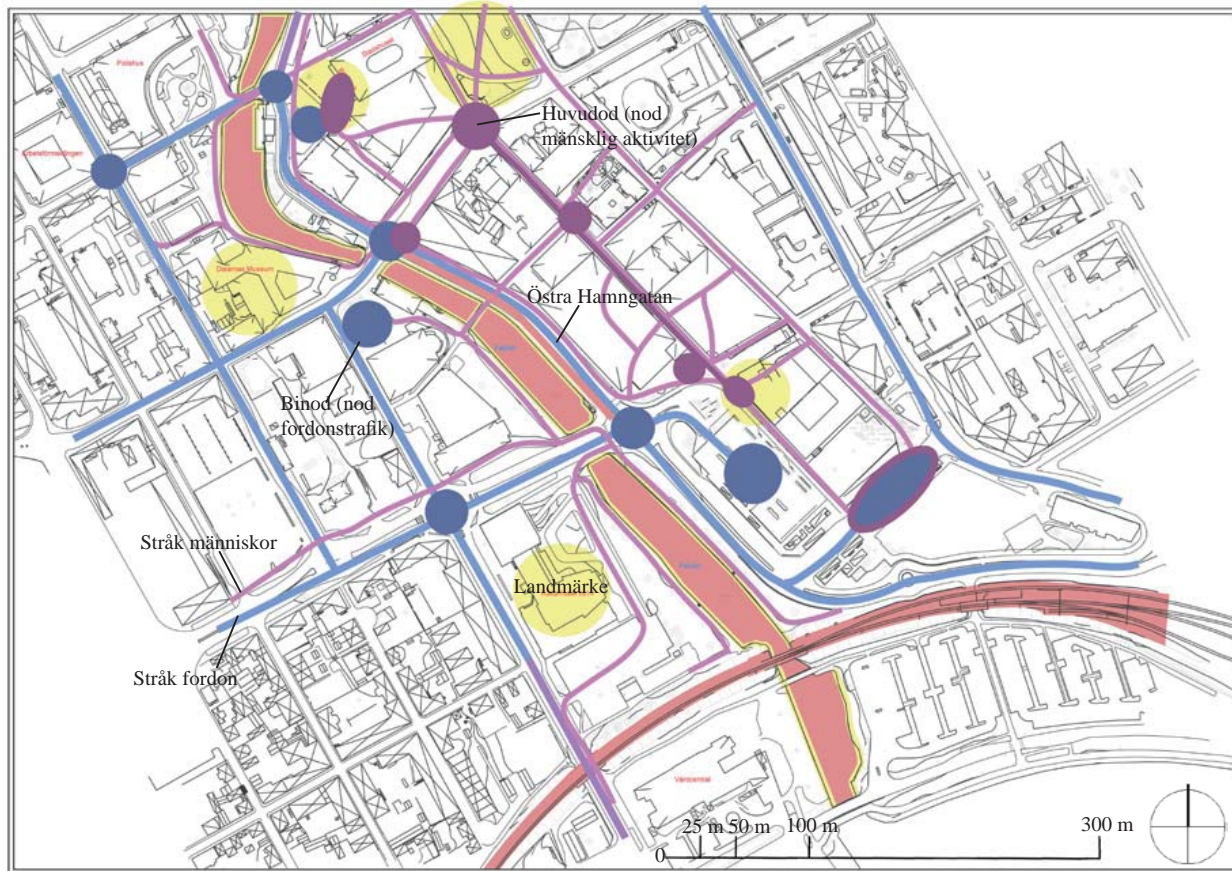
#### Möjligheter:

- » Intressant växtmaterial i omgivningen
- » Historisk stad
- » Närhet till gågatan och knutpunkten ger underlag för mänsklig aktivitet
- » Faluborna vill se en förändring av gatan vilket är ett tecken på att de vid en förbättring kan komma att bruka stadsrummet

#### Hot:

- » Faluån har översvämningsrisk
- » Eventuella bestämmelser om fortsatt biltrafik på gatan kan hindra mänsklig aktivitet
- » Falun har lång vinter och då minskar den mänskliga aktiviteten i stadskärnan





Figur 5. Karta över centrala Falun med tillägg av författaren som visar några viktiga stadselement i enlighet med Kevin Lynchs teorier. Karta med publiceringstillstånd av Falu kommun 2015.

### Lynch

Resultatet av analysen som är grundad i Lynchs teorier redovisas på kartan ovan. Framförallt dominerar Faluns innerstad av stråk för människor, men även många stråk för fordonstrafik. Östra Hamngatan redovisas på kartan som både en barriär och ett stråk. Detta för att gatan i och med fordonstrafiken blir en barriär för den mänskliga aktiviteten och rörelsen mellan centrum och ån. Nära Östra Hamngatan finns många noder och mycket aktivitet sker i staden. Det innebär att gatan har goda underlag för möjliga sociala möten.

### Gestaltningensarbete

Nedan presenteras resultatet av gestaltningensarbete.

#### Problemformulering och program

Målet med gestaltningen av gatan var följande: Med hjälp av upplevelsevärden och mänsklig aktivitet ska Östra Hamngatan utvecklas till en plats i stadens kärna där människor vill vara, trivs och möts. Ett grönt stadsrum precis intill Faluns gågata och knutpunkt får stadens invånare att mötas och stanna upp mitt i vardagen då nytta förenas med nöje.

Efter studier av Berglund och Jergebys faktorer togs följande programpunkter fram för gatan:

#### Huvudprogrampunkt

- » Östra Hamngatan ska vara ett stadsrum för Faluns invånare. Den centrala yta som gatan utgör besöks dagligen av en stor variation av människor och dessa ska i så stor mån som möjligt trivas och vilja vara i stadsrummet.

#### Upplevelsevärden

- » Östra Hamngatan är en central pusselbit i ett världsarv. Hänsyn ska därför tas till Faluns historia.
- » Gatan är idag ett grått asfalterat stråk som behöver fler gröna inslag.

#### Nytta förenat med nöje

- » Östra Hamngatan ska bli en naturlig första del av en Å-promenad och ska utformas så att människor lätt kan röra sig längs vattnet.

#### Sociala aktiviteter

- » Östra Hamngatan ska välkomna aktivitet längs Faluån i kontrast till dagens läge då staden avskärmar sig från vattnet.
- » Fler sittplatser och en uteservering.
- » Faktorer på platsen som via triangulation kan skapa möten.

#### Koncept

Konceptet döptes till "Falun 1641/2015". Det syftar till året Falun fick sitt stadsprivilegium och till det staden är idag. Fokuset i konceptet var att ge platsen upplevelsevärden där Faluns historia fick tala. Kopparn, gruvhistorien, industrielementen och stadens rutnätsstruktur speglar världsarvet och har fått en del i förslaget. Samtidigt har Faluns roströkskadade växthistoria lämnats kvar i dåtiden och de historiska elementen blandas istället med nutidens grönska. Genom omgestaltningen av Östra Hamngatan förstärks känslan av att Falun är en historisk stad som lever i nuet.

Östra Hamngatan anlägs för att vara en länk mellan staden och vattnet. Det dagligen nödvändiga vattnet hämtades av de boende i ån. Med stängsel och hård fordonstrafik har denna länk glömts bort. Den nya gestaltningen av gatan binder återigen ihop Falun med sin å och ger stadens befolkning ännu en gång tillgång till sitt stadsvatten.

## Gestaltningförslag

Det färdiga gestaltningförslaget bygger på de i förstudien presenterade faktorerna om stadsrum för mänsklig aktivitet och eftersträvar att skapa ett socialt och upplevelserikt stadsrum i Faluns hjärta. Genom att utnyttja Faluån vidgas det smala stadsrummet som gatan i sig själv utgör. Sittplatser, grönska, vattenspel och mänsklig aktivitet har fått ta över efter bilar och bussar. En helt ny kontakt mellan Faluns stadskärna och ån har skapats där människor kan röra sig fritt utan hinder och mötas i staden. På nästa sida följer ett gestaltningförslag med tillhörande förklarande text, se figur 7. Nedan redovisas i text och sektion, figur 6, hur arbetet utgår från de tre faktorerna.

### Förslaget kopplat till de tre faktorerna

**Upplevelsevärden:** Litteraturen som studerats nämner att människor trivs med grönska mer än något annat i staden. Den hävdar även att vattnet uppskattas av det breda spektrumet människor och att estetisk utformning av en plats ska bygga på en omsorg med respekt för sinnen och traditioner. Östra Hamngatan har i förslaget frigjorts från sin fordonstrafik och blivit en gånggata med gröna inslag. 37 nya träd har planterats in, buskar och perennplanteringar har fått ta plats i den nya gestaltningen. Endast en smal bilväg har lämnats kvar för varutransporter och parkeringsgaraget. Vattnet har gjorts tillgängligt med hjälp av bryggor.

Gestaltningen som hämtat sina estetiska värden från Faluns historia skapar ett igenkänningsvärde hos stadsrummets brukare. Faluns historia är inte bara känd bland de boende i staden utan har även många intressanta vinklar och tillåter en design som är varierande med hänsyn till en mångfald av brukare. Stora stöten (hållet vid Falu gruva som skapades vid ett ras) användes som inspiration till en vatten- och ljusinstallation. Rödfärgen, kopparn och lyktorna som användes i gruvan gav inspiration till belysningen på platsen. Ett vattenhjul förstärker industribetoningen och lockar blicken ut mot vattnet.

Gestaltningen är inspirerad av lignoserna som inventerades i närområdet. Ornäsbjörken, med sitt naturliga ursprung endast någon mil söderut längs Runns strand blir i den norra delen av gatan en del av gestaltningen kring Stora stöten samt ett skydd mot fasaden bakom. I den södra delen används träden som avgränsare mellan bilgatan och gång- och cykelvägen. Bergkörbären är hämtade med inspiration från den norra delen av Å-rummet. Gatans egna unika träd blev hästkastanjer. Tillsammans med björkarna skapar de ett arkitektoniskt intryck på vintern och om våren blommar de tillsammans med bergkörbären.

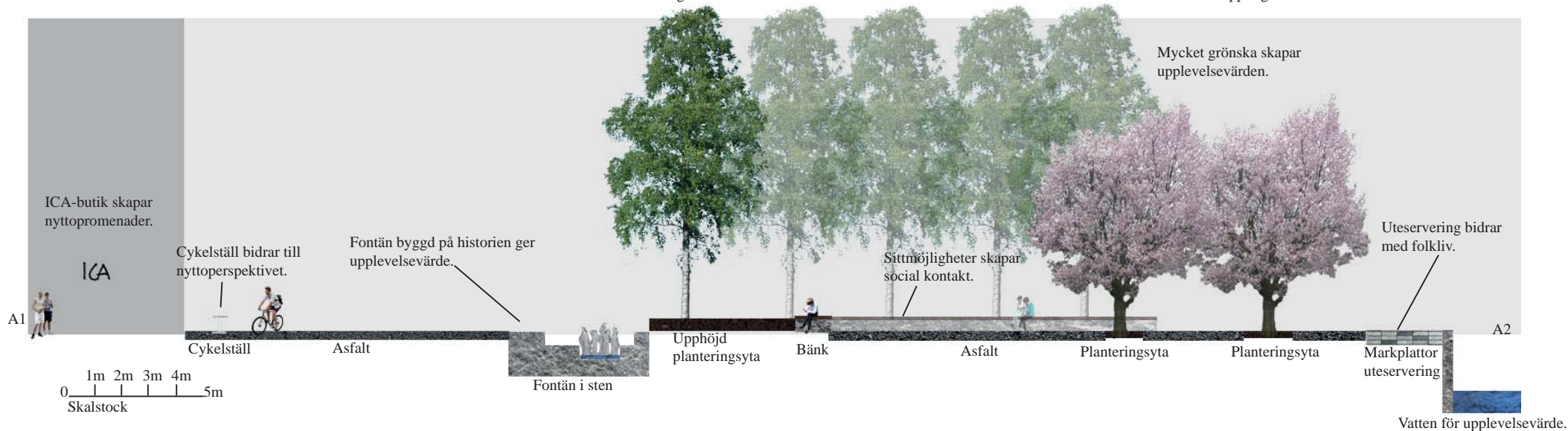
**Nytta i samverkan med nöjen:** Litteraturen säger att människan inte vill framstå som lat och vi vill därför företa oss något när vi vistas på en plats. Det kan vara något så simpelt som att bara beskåda andra människor. Nyttan kan även innebära att platsen är en del av ett stråk som leder någonstans.

Östra Hamngatan är strategiskt placerad omgiven av många målpunkter. Resecentrum, gågatan, caféer, matbutiker och arbetsplatser gör att gatan blir en naturlig del av vägen till ett mål. Platsen fyller således redan en nyttofunktion. Förhoppningen är att den nya gestaltningen ska få människor att stanna till i stadsrummet och inte bara nyttja det som transportstråk.

Genom att placera ett cykelställ på gatan blir stadsrummet i sig en naturlig målpunkt då man ska ner till centrum. En uteservering kombinerar nyttan av att äta med möjligheten att titta på förbi-passande människor.

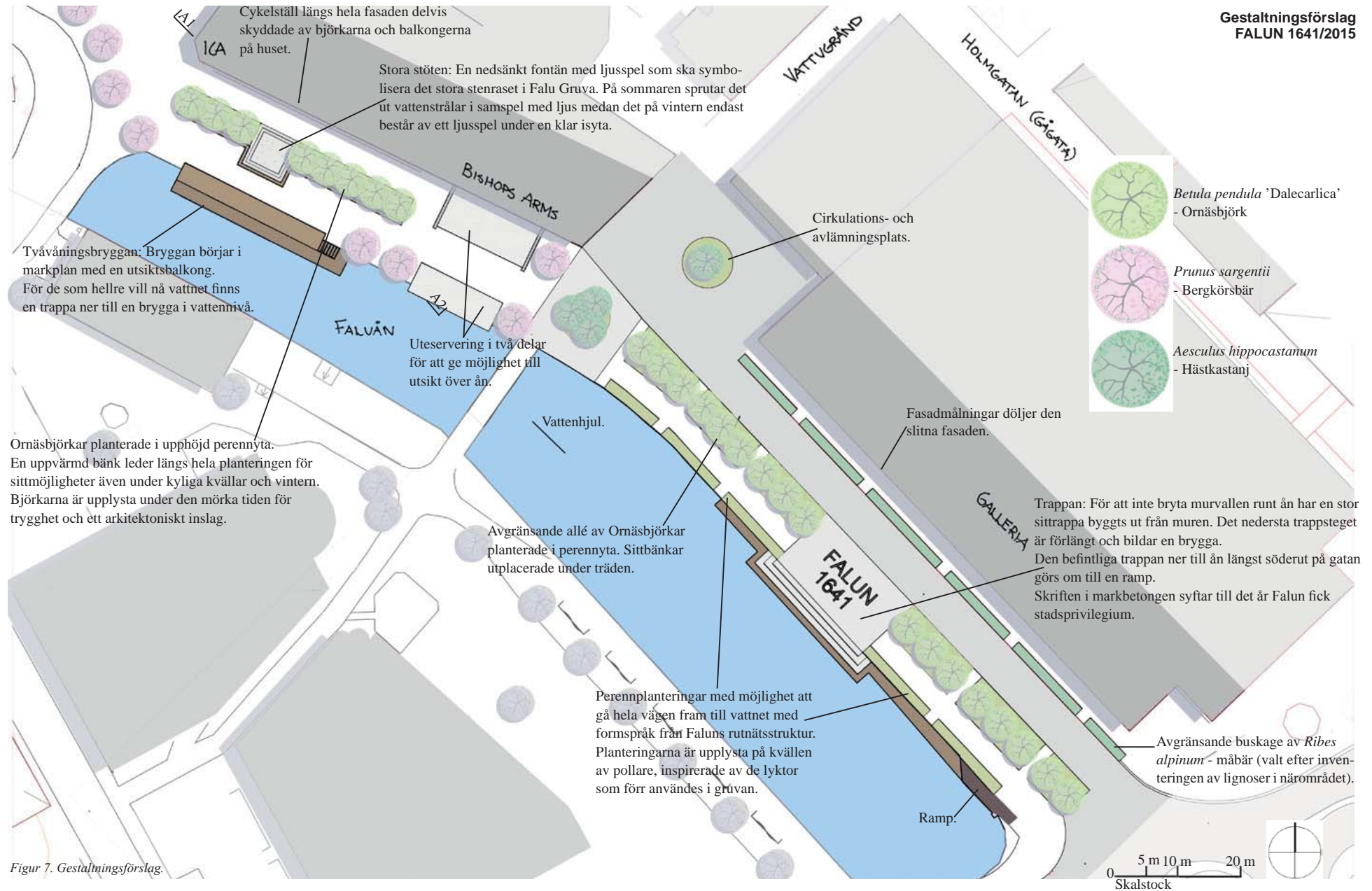
**Sociala aktiviteter:** Litteraturen lyfter problemet med centrala platser i staden som saknar kvaliteter för sociala möten. Det var tidigare Östra Hamngatans stora problem. Gatan var anpassad till snabb transport vilket gjorde sociala möten svåra trots det centrala läget. Kvaliteter som enligt Berglund och Jergeby skapar sociala möten är framförallt sittplatser, gröna stråk och gator med låg bilintensitet. Vidare framkom via litteraturstudien att förutsättningar för konversationen kan skapas via triangulation. För att skapa möjlighet för sociala kvaliteter har biltrafiken tagits bort från större delen av gatan och sittbänkar har placerats ut. Även längs Faluån finns sittmöjligheter i form av två stora bryggor.

Tanken är att det historiska konceptet ska intressera brukarna och bidra till triangulation. Historien är subtilt inpassad i förslaget och önskemålet är att en nyfikenhet ska väckas hos brukarna när de letar efter de historiska kopplingarna.



Figur 6. Sektion över den norra delen av Östra Hamngatan som redovisar hur faktorerna använts i arbetet. Markerad på planen med beteckningen A1-A2.





Figur 7. Gestaltungsforlag.

## Diskussion

Syftet med det här kandidatarbetet var att undersöka de tre faktorer för attraktiva stadsrum som Berglund och Jergeby presenterar i sin bok *Stadsrum – människorum: att planera för livet mellan husen* (1998) och att via ett gestaltningsförslag applicera dem på ett stadsrum. Valet föll på Östra Hamngatan i Falun. Förslaget skulle svara för ett attraktivt stadsrum anpassat till en så bred del av Faluns befolkning som möjligt och fungera som ett socialt uppehållsrum mitt i centrum.

Frågan som ställdes var hur Östra Hamngatan kunde bli ett centralt attraktivt stadsrum där en stor variation av människor trivdes. Nedan diskuteras metoden och resultatet av arbetet, samt ges förslag på vidare sträckningar av arbetet med stadsrummet längs Faluån.

## Metoddiskussion

Huvudlitteraturen med Berglund och Jergebys teorier om stadsrum som människorum bedömdes som relevanta då de är grundade i svenska städer. Forskningen är också relativt ny, men man kan ifrågasätta relevansen då idealen förändras över tid inom stadsbyggandet. Dock anser jag Berglund och Jergebys faktorer vara tidlösa. Att njuta av upplevelsevärden och det sociala behovet ligger i människans natur. Vardagsbestyrens karaktär kommer kanske att ändras, men platser som utvecklas och fortsätter uppfylla ett nyttobehov kombinerat med nöje kommer fortsatt vara attraktiva. Faktorerna som de presenterar i sin bok är logiska och relativt lätta att uppnå vid genomtänkt stadsplanering.

Faktorn om det estetiska värdet och dess betydelse för utemiljön borde anses viktigast. Om man med hjälp av estetiska värden lyckas skapa ett stadsrum där människor vill vara följer den mänskliga aktiviteten automatiskt. Faktorn om nytta i kombination med nöje var svårast att gestalta ett stadsrum kring. Det är en logisk faktor, men den är även svår att påverka. I de centrala stadsrummen är människoströmmarna större och där är det lättare att bygga argument kring nyttoperspektivet. Men i utkanten av städer där det inte finns så många anledningar till nyttopromenader blir det mer en parantes. Faktorerna är sammanfattningsvis mest relevanta att arbeta med i centrala stadsrum där en stor blandning av människor möts.

Inventeringen gjordes för att få en bild av platsens förutsättningar idag. En felkälla i inventeringen kan vara lignoserna. De inventerades i slutet av april då vissa knoppar börjat brista vilket gjorde det väldigt svårt att specifikt artbestämma vissa av växterna på platsen. Dessa har därför endast släktnamn. Med tanke på att Falun har växtzon 5 kan dock vissa arter uteslutas då de inte klarar zonen.

Det var svårt att veta vilken analysmetod som skulle hjälpa till att analysera hur Östra Hamngatan levde upp till de tre faktorerna

idag. Valet föll på två analyser: en som visade den mänskliga aktiviteten i närområdet och en där platsens förutsättningar lyftes med fokus på de tre faktorerna. Analysen är påverkad av mina intryck som observatör på platsen och av de personliga preferenser som växte fram under arbetets gång. Detta gör att den inte är helt objektiv. Kartan med analysen enligt Kevin Lynchs teorier är helt baserad på mina egna erfarenheter av stadens rörelsemönster och målpunkter. En bredare tillfrågad målgrupp av stadsinvånare hade varit önskvärt för ett mer objektivt resultat. Lynch-metoden gav en bra bild över hur människor och fordon rörde sig i staden vilket ligger till grund för två av faktorerna: mänsklig aktivitet och nytta i samverka med nöje. Men den lyfter inte så mycket saker som går att utveckla utan konstaterar mer faktum. SWOT-analysen hjälpte arbetet framåt genom att peka ut vilka problemområden som krävde förbättring för att platsen skulle uppfylla faktorerna.

Det svåraste i metoden var att få en klar bild över gestaltningsarbetet. Det utvecklades till en mer cirkulär process än tydliga steg. Att utgå från Berglund och Jergebys bok gav gestaltningen tre konkreta faktorer att grunda sig i. Processen blev aldrig låst eller hämmad av faktorerna utan istället blev de ett stöd att luta sig tillbaka på i skissandet.

## Resultatdiskussion och vidare frågeställningar

Resultatet av detta kandidatarbete kan ses som ett exempel på hur Berglunds och Jergebys tre faktorer som skapar attraktiva stadsrum kan appliceras på ett centralt stadsrum. Faktorerna är intressanta att testa i centrala stadsrum där en blandad befolkning rör sig och där det ställs höga krav på att dessa miljöer ska vara gestaltade för alla.

Att skapa människorum för den breda massan är inte lätt då alla har olika preferenser. Gunnar Sillén skriver att stadsgestaltning för människan inte behöver innebära vad majoriteten tycker om, utan snarare så lyfter det fula det sköna (Sillén 1981, s. 177). Detta samtidigt som Berglund och Jergeby skriver att skönhetsupplevelser är det allra viktigaste när vi väljer en plats för rekreation (Berglund & Jergeby 1998, s. 20-21). Faktum kvarstår att människor är olika och att det finns många olika uppfattningar om skönhet och estetik. Därför fokuserades konceptet till Östra Hamngatan kring Silléns åsikt om skönhet – att det handlar om en omsorg i utformningen och en hänsyn till våra sinnen och traditioner (Sillén 1981, s. 177). Konceptet bygger på historien som utspelat sig i staden i flera hundra år, en historia som Falun är stolt över och som gjort staden till ett världsarv. Tanken var att konceptet skulle skapa en igenkänningsfaktor och en stolthet, snarare än att fokus skulle riktas på vad olika människor kan tyckas vara vackert. Risken med gestaltningar är den att den som gestaltar platsen utgår från sitt eget tycke och smak och inte tar in allmänhetens åsikt. Även för turister till världsarvet blir en historisk gestaltning något att uppskatta och som förstärker

stadens identitet.

Det slutgiltiga gestaltningsförslaget för Östra Hamngatan innehåller lösningar grundade i de tre faktorerna. Trots att det bygger på de faktorer som presenterats i förstudien är detta bara en av många möjliga lösningar på problemet. Gestaltningsarbetet rörde sig redan tidigt i processen mot att bli ett stråk med mycket grönska. Arbetet påverkades delvis av Berglund och Jergebys bok där grönskan i staden lyfts som något positivt för människors uppfattning av stadsrum. Men även från de tre år av studier till landskapsarkitektur då jag läst om hur viktig grönskan är för staden. Detta ledde således till att andra möjliga lösningar uteslöts trots att de också svarat bra på platsens behov och Berglund och Jergebys faktorer.

I avsnittet om bakgrunden till denna studie lyftes problemen med att bilen tar för stor plats i samhället. Trots att vissa av referenserna sträcker sig så långt tillbaka som tidigt 1980-tal är det här än idag en aktuell fråga för stadsplanerare. Gunnar Sillén hävdar att den stora risken om hänsyn tas för mycket till bilismen är att fotgängarna åsidosätts och det blir svårt för dem att vara en del av stadsrummet (Sillén 1981, s. 175). Då socialt stadsliv utgörs av människor som möter varandra, främst till fots, innebär detta att det sociala livet i staden drabbas av att planeringen fokuserar på fordonstrafiken. Drabbas det sociala livet så drabbas även stadsrummet i sig då det är de människor som nyttjar rummet som med sin aktivitet och närvaro gör det levande (Gehl 2003, s. 11). Utan möjligheter att uppleva mänsklig aktivitet upplevs ett stadsrum som tomt (Gehl 2003, s. 19-20). Falun är redan en komplicerad stad att köra bil i, och i och med avstängningen av Östra Hamngatan blir centrum ännu lite svårare att ta sig igenom. Men att stänga av centrum för biltrafik gör Östra Hamngatan mer attraktivt för människor. Avstängningen blir en del i ett naturligt steg att låta stadsrummen i centrum vara till för mänskliga aktiviteter.

## De tre faktorerna och hur väl platsens utformning svarar på dem

Uppsatsen blev väldigt styrd av att Faluån uppfattades som en barriär med potentialen att utvecklas och lyftas till en möjlighet. Det gjorde att fokus på sittplatser och sociala mötesrum främst hamnade långs med ån och gestaltningen låstes vid det. Sittplatser vid vattnet behöver dock inte vara något negativt då vattnet är ett uppskattat upplevelsevärde.

En annan avvägning som gjordes var att anknyta platsen till Faluns historia – samtidigt som den skulle vara ett grönt andningshål mitt i staden. Dessa två talar emot varandra då Falun i historien varit så förgiftat att inget kunde växa där. För att bygga på historien fokuserades på andra historiska element, speciellt gruvan då den är huvudrollsinnehavaren i världsarvet Falun.

När det kommer till punkten nytta i samverkan med nöje så var önskan att Östra Hamngatan skulle bli en så väl utformad del av ett stråk att människor tog omvägar för att passera gatan.



Som tidigare nämnts så går människor som inte förvärsarbetar i högre grad på promenader då de ska utträtta ärenden än de som arbetar och de undviker inte att gå en längre promenad för att väva in nöje i nyttopromenaden (Berglund & Jergeby 1998, s. 38). Då Östra Hamngatan ska svara för en variation av människor är det önskvärt att även de förvärsarbetande ser en nytta med att befolka stadsrummet. Att önska att dessa människor mitt i vardagen ska slösa sin dyrbara tid för en omväg förbi gatan är mest troligt bara just ett önskemål. Men den strategiska placeringen av gatan så nära stadens mittpunkt borde fortfarande bidra till att människor på väg till ett annat mål kan njuta lite extra när de passerar gatan.

#### **Utfallet av gestaltningen i jämförelse med vad befolkningen önskade**

Ett aktivt val var att inte ta hänsyn till den medborgardialog som framtagits utan att undersökningen helt skulle syfta till att undersöka hur väl Ulla Berglunds och Ulla Jergebys faktorer gick att applicera på platsen. Därför är det intressant att jämföra hur väl en gestaltning utifrån faktorerna svarar på vad befolkningen önskar. Utav de 1939 idéer som lämnades in kom följande önskemål: ta bort/minimera buss-/biltrafik, uteservering, sittplatser, park/grönska, mer cykel- och gångstråk, aktiviteter, snygga upp fasader, fontän/pool/vattenkonst (Falukommun 2014, s. 9).

För att underlätta för den sociala faktorn i gestaltningen så togs så mycket fordonstrafik som möjligt bort från gatan och stråket blev istället till för fotgängare och cyklister. Sett ur det sociala perspektivet svarar uteserveringen utanför Bishops Arms och sittplatserna längs ån och gatan väl på invånarnas önskemål. Upplevelsevärdena har gett platsen mer grönska och vattenkonst i form av en fontän och ett vattenhjul.

Det som saknas av invånarnas önskemål är en aktivitetsyta och en uppsnygning av fasaderna. Vid inventeringen framkom att många platser i närområdet väl uppfyllde kraven på lekplats och ytor för evenemang och därför sågs inget behov av att Östra Hamngatan skulle hysa aktiviteter. Istället ligger aktivitetsfokus på gatan på samtal och sittplatser. Sett ur faktorn nytta förenat med nöje hade det dock kanske varit önskvärt med någon form av nyttoaktivitet på Östra Hamngatan. En omgestaltning av fasaderna lämnades utanför arbetet men de nuvarande döljs i förslaget av björkar och dekorativa fasadmålningar.

Sammanfattningsvis visar arbetet kring Östra Hamngatan att de faktorer som Ulla Berglund och Ulla Jergeby presenterar i sin bok väl stämmer överens med vad Faluns invånare önskar.

#### **Vidare sträckningar av arbetet längs med Faluån**

Å-rummet kan i framtiden utvecklas med ytterligare bryggor och gröna inslag. Att möjliggöra en strandpromenad där invånarna kan nå vattnet bidrar till rekreation i stadskärnan. Vidare bör kilar som bygger ihop stadens delar med ån utvecklas. Dessa kan till exempel bestå av ledande grönytor som kopplas ihop med Å-rummets grönska. På så vis skapas vägar för stadens befolkning att nå vattnet.

## Referenser

- Berglund, Ulla & Jergeby, Ulla (1998). *Stadsrum – människorum: att planera för livet mellan husen*. Stockholm: Byggforskningsrådet.
- Boverket (2015). *SWOT-analys 2015-02-12*. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunal-planering/medborgardialog1/metoder-och-kanaler/swot-analys/> [2015-06-01]
- Envall, Petrus (1914). Om gatunamnen i Falun. *Svenska Turistföreningens årskrift 1914*, s. 184-201.
- Falu kommun (2014). *Slutrapport Projekt Årummet*. Version 1.1. Falun: Falu kommun, Stadsbyggnads- och näringslivskontoret.
- Gehl, Jan & Svarre, Birgitte (2013). *Bylivsstudier: studier af samspelet mellem byens form og byens liv*. 1. udg., 1. opl. [Nykøbing Sj.]: Bogværket.
- Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Gehl, Jan (2003). *Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. 5. udg. København: Arkitektens forlag.
- Lynch, Kevin (1960). [Elektronisk] *The image of the city*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press. Tillgänglig: [http://www.academia.edu/5246993/Kevin\\_Lynch\\_The\\_Image\\_of\\_the\\_City](http://www.academia.edu/5246993/Kevin_Lynch_The_Image_of_the_City) [2015-05-12]
- Sahlström, Nils (1961). *Stadsplaner och stadsbild i Falun 1628-1850*. Falun: [Drätselkammaren]
- Sillén, Gunnar (1981). *Staden som hembygd*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Skogsberg, Jonas (2006). *Svenska världsarv: från istid till nutid*. 1. [uppl.] Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

### Omslagsbild

- Javanud Emdén, Teodor (2014). *Skalgubbar*. [Fotografi]. Tillgänglig: <http://skalgunbar.se> [2015-06-20]