



LUNDS UNIVERSITET  
Campus Helsingborg  
Institutionen för Service Management

# H+

## Tunneln till framtiden? *En fallstudie i skapande av levande stadsmiljö*

Av: Boson, Mats, Jansson, Gunilla och Maxelius, Thérèse



*Bilden är tagen från förslaget The Tolerant City*

Handledare:  
Lena Eskilsson och Ola Thufvesson

Kandidatuppsats  
Vt. 2009

## **Tack,**

*alla ni som hjälpt oss i vårt uppsatsarbete.*

*Ett särskilt tack till våra handledare Lena Eskilsson och Ola Thufvesson på Institutionen för Service Management, Campus Helsingborg, Lunds Universitet. Ni har varit till stor hjälp för oss, och bidragit med värdefulla kommentarer kring vårt arbete och hjälpt oss att tänka på saker vi själva inte uppmärksammat.*

*Vi vill även tacka Magdalena Kuchcinska, Informatör på H+ kontoret, som tog sig tid att guida oss på SHIP och delge oss information kring H+ projektet.*

*Även ett stort tack till våra familjer och alla i vår omgivning som hjälpt och stöttat oss under detta arbete.*

*Till sist hoppas vi att ni finner uppsatsen intressant och lärorik att ta del av. Då har vi kanske lyckats förmedla kunskaper inom ämnet och därmed öppnat upp för nya diskussioner.*

*Helsingborg 28 maj 2009*

*Mats Boson*

*Gunilla Jansson*

*Thérèse Maxelius*

## Sammanfattning

- Titel:* H+ Tunneln till framtiden? En fallstudie i skapande av levande stadsmiljö
- Nivå:* Kandidatuppsats
- Författare:* Boson, Mats  
Jansson, Gunilla  
Maxelius, Thérèse
- Handledare:* Eskilsson, Lena  
Thufvesson, Ola
- Problem:* Det är svårt att definiera exakt hur en stad ska byggas för att bli attraktiv. I dagspressen går det att följa debatter om hur människor anser att visionerna för stadsbyggnation många gånger är allt för högtflygande. De boende upplever många gånger att vid planering har uppdragsgivare och arkitekter inte tagit hänsyn till människorna som skall leva och verka i staden.
- Syfte:* Syftet med denna uppsats är att genom en fallstudie undersöka hur en stadsdel kan utformas för att vara en del av en levande stadsmiljö.
- Frågeställning:*
- Vilken påverkan har byggnader och deras aktiviteter på stadsmiljön?
  - Hur kan offentliga rum utformas för att bidra till en mer levande stadsmiljö?
  - Har utbud och attraktion någon påverkan på förutsättningarna i skapandet av en levande stad?
- Metod:* Uppsatsens syfte har uppfyllts genom kvalitativ metod med bland annat textanalys inför det komparativa momentet där H+ området i Helsingborg har jämförts med Malmös Västra Hamnen i en fallstudie.
- Resultat:* Våra resultat visar att det bör finnas en blandning av arbete, boende och företag för att skapa en levande stadsdel. Byggnaderna för boende bör inte vara för höga då detta hämmar stadslivet. Aktiviteter är en naturlig del av

en livfull stad, och en stadsdel bör vara utformad för att främja dessa. Utformningen av torg bör noga övervägas för att inte bli tomma, och aktiviteter måste gynnas så det händer något på platsen. Barriärer i staden kan vara av både positiv och negativ karaktär. De kan hindra rörelsen om utformningen är dålig, men kan även leda människor till platser dit de i andra fall inte hade rört sig. Vi anser att handel är en viktig del för att skapa en levande stadsdel. För att få handel att lokalisera sig i ett område krävs att förutsättningarna för det är goda genom bland annat att människor rör sig inom området över en stor del av dygnet.

*Nyckelord:* Stadsmiljö, flöden, aktiviteter, barriärer, attraktivitet, byggnader, Västra Hamnen, H+.

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	5
1 Inledning.....	8
1.1 Problemdiskussion.....	8
1.2 Syfte .....	10
1.3 Avgränsningar.....	10
1.4 Teoretisk ram .....	10
1.5 Uppsatsens disposition.....	11
2 Metod .....	12
2.1 Kvalitativ metod.....	12
2.2 Undersökningsdesign .....	12
2.3 Empiri .....	14
2.3.1 Primärdata.....	14
2.3.2 Sekundärdata.....	16
2.4 Metoddiskussion .....	16
3 Byggnader och deras påverkan på stadslivet.....	18
3.1 En mix av arbete, boende och företag.....	18
3.2 Behovet av äldre byggnader .....	20
3.3 Höjden har betydelse .....	22
3.4 Livet mellan husen.....	24
3.5 Summering av byggnader och deras påverkan på stadslivet .....	26
4 Offentliga rum, en förutsättning för en levande stad .....	27
4.1 Passager mellan kvarteren.....	27
4.2 Vägen genom staden .....	28

4.3 Öppna platser skapar möten .....	30
4.4 Barriärer hindrar flöden .....	32
4.5 Vatten, en förutsättning för harmoni i staden.....	33
4.6 Grönskan och de omgivande vindarna.....	35
4.7 Summering av offentliga rum, en förutsättning för en levande stad .....	37
5 Vikten av utbud och attraktion för boende och besökare .....	38
5.1 Place marketing för en attraktivare stad.....	38
5.2 Stadens image och dess berättelser .....	39
5.3 Förutsättningar för handel.....	41
5.4 Servicebehovet över dygnet .....	42
5.5 Boende för besökare .....	43
5.6 Summering av vikten av utbud och attraktion för boende och besökare.....	45
6 Slutdiskussion, summering och reflektion .....	46
6.1 Slutdiskussion.....	46
6.2 Summering.....	47
6.3 Reflektioner.....	48
6.4 Förslag till framtida forskning .....	49
7 Källförteckning.....	50
Litteraturlista.....	50
Internet.....	52
Muntliga Källor.....	52
Bilagor.....	53
Bilaga 1: Karta Helsingborg .....	53
Bilaga 2: Karta Malmö.....	54

Bilaga 3: Förslag Mind Zone .....	55
Bilaga 4: Förslag Open Stage .....	56
Bilaga 5: Förslag Our Vision.....	57
Bilaga 6: Förslag The Tolerant City.....	58
Bilaga 7: Förslag Towards Sustainable Urbanity.....	58
Bilaga 8: Holmgången i Malmö.....	60
Bilaga 9: Kanal Västra Hamnen i Malmö.....	60

## 1 Inledning

*H+ handlar om att bryta barriärer, såväl fysiska som mentala. Genom att gräva ner järnvägen i en tunnel söderut från Knutpunkten och förvandla Malmöleden från stadsmotorväg till gata med allé och korsande gator, kan Söders gamla kvarterstad förlängas västerut mot vattnet och gamla och nya stadsdelar förenas. En tät stad med korta avstånd gör det enkelt att förflytta sig till fots och på cykel. Ett sammanhängande system av stråk och mötesplatser binder samman området. Vår vision är att den nya stadsdelen skapar en sammanhållen stadskärna med ett myllrande stadsliv. Området präglas av hållbarhet, värme och tolerans. H+ området är välkomnande för alla.<sup>1</sup>*

Detta citat speglar Helsingborgs stads visioner med nybyggnationen av en ny levande stadsdel i centrala Helsingborg. Att järnvägen grävs ner är en förutsättning för att H+ skall kunna realiseras, och det är anledningen till att vi valt att namnge uppsatsen till: H+ Tunneln till framtiden? En fallstudie i skapande av levande stadsmiljö. Karta över området finns som bilaga 1.

### 1.1 Problemdiskussion

Historiskt sett har städer byggts i stort sett likadant i hela Europa under tusentals år, och integrationen mellan nya och befintliga stadsdelar har fungerat genom att staden har tillåtit växa kvarter för kvarter under olika perioder. Sedan 100 år tillbaka byggs städer efter andra principer. Idag byggs områden, speciellt anpassade för bostäder eller för arbete och handel, vilka ofta avgränsas med barriärer i form av motortrafikleder och svår använda grönområden, vilka saknar användbara passager. Detta skapar problem i form av att områdena ofta saknar en naturlig koppling till varandra, och barriärerna omöjliggör även att några varaktiga kopplingar eller att spontana möten uppstår.<sup>2</sup> Redan 1961 påpekade stadsplane- och arkitekturkritikern Jane Jacobs problematiken med att genom stadsplanering medvetet skilja på bostäder och arbetsplatser. Jacobs menar att de amerikanska städernas stadskärnor höll på att förfalla, och hon går så långt att hon säger: ”att de mördas i rent oförstånd”.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>  
Läst 2009-04-05.

<sup>2</sup> Söderlind, Jerker. (1998). *Stadens Renässans: från särhålle till samhälle: om närhetsprincipen i stadsplaneringen*. Kristianstad: SNS (Studieförbund, Näringsliv och samhälle).

<sup>3</sup> Jacobs, Jane. (1961). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Diadalos AB. s 198.



En stad är i ständig förvandling, det är det som gör att det är en stad<sup>4</sup>. För att öka möjligheterna för nya butiker att öppna eller komplettera med nya verksamheter bör inte detaljplanen vara allt för inriktad på bostäder, handel eller småindustri, utan tillåta friare etablering så att en verksamhet kan skifta med tiden<sup>5</sup>.

*Stadsdelen, och så många som möjligt av dess beståndsdelar, måste fylla mer än en primär funktion, helst mer än två. Dessa funktioner måste medföra närvaron av människor som rör sig utomhus på olika tider och av olika skäl, men som kan använda många faciliteter gemensamt.*<sup>6</sup>

Att definiera hur en attraktiv stad ser ut är svårt och är beroende av vem som blir tillfrågad. Åsikter om vad som karaktäriserar en attraktiv stad skiljer sig på grund av människors olika intressen, utbildning och bakgrund. Om frågan ställs till en arkitekt kan svaret bli att staden inte bör ha stilbrytande och misspyrdande inslag i stadsmiljön. Frågas å andra sidan en miljöpolitiker värderas vattendrag, parker samt minskad bilism som viktigare attribut. En industriman hade däremot koncentrerat sitt svar på skattenivån i staden, tillgång till kompetent arbetskraft samt expansionsutrymme.<sup>7</sup> Enligt arkitekt Jöran Lindvall och frilandsskribenten Ann-Kristin Myrman är en bra stadsmiljö både öppen och sluten. Stadsrummet ska vara uppfattbart men ändå inte slutet, omgivet av byggnader där utformningen har hög kvalitet, oavsett om den är enhetlig eller varierande, som bidrar till en tydlig identitet. De omgivande fasaderna, marken och växtligheten är också viktiga för att skapa ett bra stadsrum.<sup>8</sup> Etnologen Karl Olov Arnstberg menar däremot att en stad ska ha tydliga stadsgränser och det ska byggas som en kvartersstad innanför stadsmurarna. Begränsning bör ske i byggandet av stora vägar för att minska biltrafiken, då transport i en stad huvudsakligen ska kunna ske till fots eller med kollektivtrafik. Allmänna platser ska vara centralt belägna och ha viktiga funktioner som inte bara hamnat där av en slump till ingen nytta för allmänheten. Privata och allmänna platser ska byggas i närhet av varandra, vilket bidrar till att allt finns på nära avstånd och bilberoendet minskas. För att uppnå balans mellan bostäder och arbetsplatser, måste städer byggas så att olika människor blandas.<sup>9</sup>

---

<sup>4</sup> Söderlind. (1998).

<sup>5</sup> <http://www.alternativstad.nu/allmanningar/centrum.html> Läst 2009-04-05.

<sup>6</sup> Jacobs. (1961). s 176.

<sup>7</sup> Andersson, Roland. (1998). *Attraktiva städer. En samhällsekonomisk analys*. Byggeforskningsrådet.

<sup>8</sup> Lindvall, Jöran & Myrman, Ann-Kristin. (2001). *Vardagens arkitektur. Vem bestämmer din livsmiljö?* Stockholm: Bäckströms Förlag.

<sup>9</sup> Arnstberg, Karl Olov. (2005). *Sprawl*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.

Enligt stadsforskaren Jerker Söderlind byggs det idag allt för ofta bostadsområden i staden istället för stadsdelar. Detta medför en annan syn på vad som är störande inslag i närmiljön sett från de boendes sida, då det i staden finns en större acceptans för störningar i form av buller och ljud från uteserveringar och nöjesställen, medan i ett bostadsområde förväntar sig de flesta betydligt mer tystnad och lugn. Sådana verksamheter skapar lätt konflikter mellan boende och de få näringsidkare som etablerar sig i ett område med karaktär av bostadsområde.<sup>10</sup>

Det är uppenbart att det finns stora problem för dagens arkitekter att skapa en levande stadsdel. Är visionerna för stadsbyggnad idag allt för högtflygande? Har uppdragsgivarna och arkitekterna glömt människan som skall leva och verka i staden?

## 1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur en stadsdel kan utformas för att vara en del av en levande stadsmiljö. För att uppfylla vårt syfte, har vi valt att genomföra en fallstudie. Dessa tre frågeställningar är centrala för uppsatsen:

- *Vilken påverkan har byggnader och deras aktiviteter på stadsmiljön?*
- *Hur kan offentliga rum utformas för att bidra till en mer levande stadsmiljö?*
- *Har utbud och attraktion någon påverkan på förutsättningarna i skapandet av en levande stad?*

## 1.3 Avgränsningar

Vi kommer inte att fördjupa oss i byggnaders material, ekonomiska förutsättningar för byggprojektet eller liknande. Vi kommer heller inte att titta på miljöaspekten mer än ur generell synvinkel. Inom området barriärer kommer vi endast behandla de fysiska barriärerna.

## 1.4 Teoretisk ram

Vi använder oss av litteratur inom forskning om stadsplanering, bland annat av Söderlind som är stadsforskare vid Kungliga Tekniska Högskolan (KTH). Han deltar livligt i den lokala debatten främst i Stockholm, men ger även ut böcker i ämnet om hur staden bör se ut och konstrueras för att vara tilltalande både för människor och för företag. Söderlinds tankar och idéer går ut på rörelsemönster och hur olika flöden på människor i staden kan involvera och uppmåna till aktiviteter. Även Jacobs åsikter är av stor betydelse för vårt arbete, då hon fokuserar på hur staden bör utformas för att människor ska röra sig och uppehålla sig i staden

---

<sup>10</sup> Söderlind. (1998).

för att bidra till en mer livlig och levande plats. Även Jan Gehls tankar och åsikter diskuteras. Gehl är arkitekt och hans främsta tankar bygger på hur staden och gaturummen kan bli mer levande genom planering där människan är främsta fokus. Arkitekten Christopher Alexander et al. har tankegångar som också är av stor vikt för oss i vårt arbete, och därmed fått stort utrymme. Deras fokusområde är inom arkitektur, konstruktion och samhällsplanering. Karl Olov Arnstberg är en svensk etnolog vid Stockholms Universitet och folklivsforskare vid Södertörns högskola. Hans bok *Sprawl*, där han tar upp städers ökade utbredning, har varit värdefull för oss. Ola Thufvesson, universitetslektor i kulturgeografi och verksam vid Lunds Universitet, har gett upphov till värdefull information åt vårt arbete genom sina två senast utgivna böcker. Han fokuserar till stor del på placemarketing och att staden ska bli attraktiv för besökare. Även ekonomie doktorn Philip Kotler et al. tar upp placemarketing och image. Vi tar även upp en del andra författares tankar till diskussion för att tydliggöra olika resonemang kring detta ämne men då dessa inte utgör lika centrala delar i vårt arbete har vi valt att enbart använda dessa som komplement.

Mer begrepp som vi kommer att beröra i uppsatsen är professor Peter McGoldricks checklista för handelslokalisering samt storytelling, vilket Lena Mossberg och Erik Nissen Johansen tar upp i sin bok *Storytelling - marknadsföring i upplevelseindustrin*.

### **1.5 Uppsatsens disposition**

Uppsatsen är uppbyggd kring tre teman, vilka är baserade på våra tre frågeställningar. Dessa teman kommer att behandlas under vars ett kapitel. Under varje tema har sedan texten delats in i olika underrubriker som behandlar temat från olika perspektiv. Vi har valt att integrera teori med empiri och analys i de tre kapitlen för att underlätta förståelsen för läsaren. Efter dessa tre teman förs en diskussion kring våra slutsatser.

## 2 Metod

### 2.1 Kvalitativ metod

Kvalitativ metod utgår från uppfattningar och tolkningar kring informationen om ett visst fenomen<sup>11</sup>. Bearbetningen av materialet i en kvalitativ undersökning består ofta av textanalys<sup>12</sup>, vilket har varit vårt främsta arbetssätt då vi har tolkat både miljöer och textmaterial.

Den kvalitativa forskaren utgår från sin förförståelse om det som ska studeras<sup>13</sup>. Enligt Öhlander existerar alltid en viss grad av förförståelse som forskare vilken är baserad på andras studier och egna erfarenheter, tankar, fördomar och åsikter<sup>14</sup>. Vi är medvetna om att denna förförståelse kan vinkla vårt sätt att skriva och analysera arbetet. Thurén menar dock att allt som vi upplever tolkas som någonting, och utan förförståelsen är vi inte kapabla att förstå något överhuvudtaget<sup>15</sup>. Därför menar vi att vår förförståelse kan vara till nytta för att tolka vårt material genom att vi har god förståelse för problematiken. Detta kan få konsekvenser för resultatet då vi har ett stort intresse för detta ämne och samtidigt är kritiska till hur arkitektur utformas idag. Att vara medveten om de konsekvenserna kallas reflexivitet, och handlar om hur forskaren förhåller sig till sitt undersökningsobjekt<sup>16</sup>.

### 2.2 Undersökningsdesign

Fallstudie som design, innebär att forskaren studerar en miljö eller viss plats och intresserar sig specifikt för detta fall. Kvalitativa metoder, så som observationer, kopplas ofta samman med denna undersökningsdesign.<sup>17</sup> Då vi ämnar studera en särskild plats som speciellt fångat vårt intresse, samt använder oss av kvalitativ metod, ligger vår undersökning i linje med en fallstudie. Eftersom vi även valt att jämföra olika objekt med varandra, menar vi att det finns ett komparativt moment i vår studie.

Vår fallstudie har sin utgångspunkt i Helsingborg som i dagsläget har ett stort och dåligt utnyttjat centralt beläget område. I detta område har Helsingborgs stad sett en chans att skapa ett stort nybyggt område med central placering sydväst om själva stadskärnan. För detta

---

<sup>11</sup> Holme, Idar Magne & Solvang, Bernt Krohn. (1997). Andra upplagan. *Forskningsmetodik. Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Lund: Studentlitteratur.

<sup>12</sup> Patel, Runa & Davidson, Bo. (2003). Tredje upplagan. *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

<sup>13</sup> Holme & Solvang. (1997).

<sup>14</sup> Kaijser, Lars och Öhlander, Magnus. (1999). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.

<sup>15</sup> Thurén, Torsten. (1991). *Vetenskapsteori för nybörjare*. Stockholm: Liber AB.

<sup>16</sup> Bryman, Alan. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.

<sup>17</sup> Ibid.

ändamål har Helsingborgs stad utlyst en projekttävling för att med hjälp av kreativitet skapa ett intressant, spännande och annorlunda område. Projektnamnet för detta område är H+, vilket knyter an till de två bomässorna H55 och H99 vilka tidigare ägt rum i Helsingborg där siffrorna anger årtalet för mässan, och H är taget från Helsingborg. I beteckningen H+ står + för förnyelse och kvalitet<sup>18</sup>.

Tanken med H+ projektet är inte bara att utveckla Helsingborg, utan ambitionerna är att tillföra hela Öresundsregionen något av värde, samt skapa en kreativ region<sup>19</sup>. I dagsläget (2009-05-27) är det fem finalister kvar i projekttävlingen av 63 lämnade förslag. De fem förslagen finns utställda på SHIP som är en utställningslokal i det området som skall bebyggas. Dessa fem förslag i förkortad version finns bifogade som bilagorna 3 – 8. Tävligen skall vara avgjord samtidigt som denna uppsats skall vara färdigställd, vilket medför att vi här inte kan ta med slutresultatet, utan får utvärdera alla förslagen utifrån den information som idag finns tillgänglig. Det är dock uttalat från Helsingborgs stad att det inte är tänkt att det ska bli ett vinnande förslag, utan att det bästa från de fem kvarvarande förslagen ska sättas samman till en helhet<sup>20</sup>.

Eftersom området H+ ännu inte är realiserat och endast finns som förslag, så kommer stora delar av det komparativa momentet baseras på studier av bostadsområdet Västra Hamnen i Malmö, vilket är ett relativt nybyggt område och var föremål för bomässan Bo01 2001. Här satsades det stort på att bygga en ny stadsdel som skulle vara en levande del av staden Malmö. Resultatet blev inte riktigt som det var tänkt från början, då hela området blev ett bostadsområde vilket ligger som en egen ö i Malmö.<sup>21</sup> Därmed blev bostadsområdet Västra Hamnen inte den integrerade stadsdel som det var tänkt. Malmökartan finns som bilaga 2.

Skälet till att vi har valt att fördjupa oss i H+, är att vi anser att det är ett spännande projekt som kan komma att ha mycket stor påverkan på Helsingborgs stad, då förutsättningarna för att göra något riktigt bra är goda. Då visionerna i Malmö var högt satta, precis som de är i

---

<sup>18</sup> Kuchcinska, Magdalena. Informatör H+ kontoret. Guidning 2009 12 maj kl 14.00 på SHIP.

<sup>19</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>  
Läst 2009-04-05.

<sup>20</sup> Kuchcinska, 2009.

<sup>21</sup> [http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers\\_bo01\\_utvardering.pdf](http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers_bo01_utvardering.pdf)  
Läst 2009-04-07.

Helsingborg, så är det ett intressant projekt att studera för att se om det tagits någon lärdom av erfarenheterna från tidigare projekt.

## 2.3 Empiri

### 2.3.1 Primärdata

För att få en uppfattning om hur skisser och förslag kan te sig i verkligheten, där betraktaren kan uppleva rummet och avstånden mellan byggnader har vi valt att utföra observationer i redan färdigbyggda områden. Vi utförde observationer 2009-05-06 mellan klockan 9.00 och 14.00 i bostadsområdet Västra Hamnen i Malmö, vilket är det senaste iordningställda området i regionen med central placering. Observationer har även skett i centrala Malmö för att se hur Malmö stad har valt att hantera en del centrala stadsmiljöer. Dessa platser är Lilla Torg och Holmgången på Södra Förstadsgatan, vilken är en gågata. För att se hur Helsingborgs stad valde att bygga en liknande stadsdel som Västra Hamnen, har vi även gjort en mindre observation i Norra Hamnen i Helsingborg, platsen för bomässan 1999. Vi har även i samband med observationen av Norra Hamnen gjort några observationer av torg i Helsingborg, samt gjort observationer inom området för H+. Dessa observationer skedde 2009-05-05 mellan klockan 9.00 och 15.00.

Vi har utfört ostrukturerade observationer och utformade således inget observationsschema. Patel och Davidson menar att ostrukturerade observationer är användbara när forskaren vill registrera och inhämta så mycket fakta som möjligt om ett visst fenomen<sup>22</sup>. Eftersom vi ville få information om hur områdena är konstruerade och vilken känsla de förmedlade, ansåg vi att ostrukturerad observation som metod var ett bra val. Detta med tanke på att vi inte ville vara begränsade i våra synfält, vilket vi misstänkte skulle kunna ske om vi var bundna till ett på förhand skapat observationsschema.

En nackdel med observationsmetoden, enligt Patel och Davidson, är att oförutsedda händelser kan uppstå vilket kan få konsekvenser på resultatet<sup>23</sup>. Vi kan dock se detta som en fördel, då det kan bidra med kunskap vi på förhand inte räknat med att erhålla. Vi är medvetna om att vår undersökning kan ha påverkats av till exempel de väderförhållanden som rådde under vårt fältarbete. Detta för att människor kanske inte i lika hög grad befinner sig utomhus när det blåser och regnar. Därmed kan detta ha påverkat vårt empiriska material.

---

<sup>22</sup> Patel & Davidson. (2003).

<sup>23</sup> Ibid.

Under observation är det observatören som är redskapet och som deltar, erfar, noterar, väljer bland information och antecknar<sup>24</sup>. Vi använde oss av diktafon för att memorera våra spontana tankar kring det observerade. Att använda sig av diktafon kan skapa problem för forskaren när transkribering ska ske<sup>25</sup>. Denna nackdel har vi sedan tidigare erfarenhet av, och märkte även denna gång när vi skulle skriva ut reflektionerna från bandet, att ljudkvalitén var sämre på vissa ställen på grund av den hårda vind som rådde under observationstillfällena. Vi anser ändå att diktafon var det mest lämpliga sättet för oss att registrera våra tankar då det även regnade och gjorde det således svårt att anteckna med papper och penna.

Då vi observerade olika miljöer blev även kamera ett viktigt redskap för oss. Enligt Gradén och Kaijser kan bilder fungera som fältanteckningar för att avbilda olika platser och händelseförlopp. Bilderna kan även fungera som stöd för minnet och ett etnografiskt beskrivande.<sup>26</sup> När forskaren använder kameran som verktyg kan seendet begränsas beroende på hur fotografierna vinklas och därför påverka analysen av bilderna<sup>27</sup>. Fotografierna är också beroende av väder, vind och ljusförhållanden<sup>28</sup>. Vi är medvetna om dessa begränsningar och har insikt i att de dåliga väderförhållanden som rådde under observationerna kan ha påverkat vårt bildmaterial. Dock upplever vi inte att bilderna på något sätt är missvisande, förutom att vissa husfasader kan upplevas som grå när ljusförhållandena är dåliga.

Enligt Bryman så är det viktigt att skriva ner sina reflektioner så detaljerat och snart som möjligt.<sup>29</sup> Vi har valt att skriva ut observationerna i direkt närhet till observationstillfällena med hjälp av bilderna vi tagit och diktafonen för att inte glömma det vi sett och upplevt.

Vi bestämde oss för att observera H+ projektet via en guidad tur på SHIP, utställningslokalen för projektet. Vi bokade tid den 12 maj 2009 och vår guide var Magdalena Kuchcinska, informatör på H+ kontoret. Under rundturen på SHIP valde vi att använda diktafon för att lättare kunna tillgodogöra oss informationen vi blev tilldelade. Vi valde guidning för att få ett personligt uttalande angående de planer man tenderar att genomföra vid nybyggandet av det gamla industriområdet nere i hamnen på Söder. På SHIP finns även ett bås där fem personer inom Helsingborgs stads näringsliv berättar om sina visioner med områdets utveckling. Vi lyssnade till de olika personernas visioner och förde anteckningar över de mest centrala

---

<sup>24</sup> Kaijser & Öhlander. (1999).

<sup>25</sup> Bryman. (2002).

<sup>26</sup> Kaijser & Öhlander. (1999).

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> Bryman. (2002).

idéerna kring varje enskild persons tankar för att få en bredare insyn i vad Helsingborgs stad vill åstadkomma med H+. Vi har också använt oss av olika internetsidor för att hitta information angående H+ projektet.

### 2.3.2 Sekundärdata

Eftersom att vårt huvudsakliga undersökningsobjekt H+ inte realiserats och inga beslut är fattade på hur det ska se ut, har vi fått studera de rapporter, planer och förslag som finns tillgängliga och Helsingborgs stad har valt att arbeta vidare med. Detta är ett ganska stort material som utvecklats av staden för att redovisa vad och hur H+ är tänkt att bli i framtiden. Detta material är främst publicerat utefter en projekttävling vilken staden anordnat för att arkitekter ska få möjlighet att kommunicera ut sina idéer om områdets framtida utveckling. Vi anser ändå att detta material är av relevans för oss då vi ska undersöka hur det går att förbättra olika delar i ett stadsbyggnadsprojekt för att undvika att skapa ett område som inte integreras med den övriga staden. Vi har inte samlat in detta material själva, utan det är således sekundärdata som enligt Bryman har en rad olika fördelar, som till exempel att den är tidsbesparande och många gånger av god kvalitet<sup>30</sup>. Mängden på denna information är så stor att vi själva inte hade kunnat ta fram all dessa fakta på egen hand. Därför anser vi att sekundärdata har varit väldigt värdefull för vår undersökning. Det finns dock några faktorer som forskaren bör vara medveten om i användningen av sekundärdata. Material som insamlats av andra är tidskrävande för forskaren att sätta sig in i då informationen är obekant. Dessutom, även om sekundärdata oftast är av hög klass, kan det vara svårt att ha kontroll över den faktiska kvalitén.<sup>31</sup> Dessa data fanns utställd på SHIP för att allmänheten skall kunna ta del av bilder, planförslag och ambitioner för området. Mycket information har även funnits tillgängligt på Helsingborgs stads hemsida för nedladdning.

### 2.4 Metoddiskussion

Vi har valt att använda oss av observationer och textanalys som metoder till vårt arbete då vi ansåg att det var lämpligt för vårt undersökningsobjekt. Observationer ser vi som en bra metod för att själva uppleva den miljö som skall undersökas. Vi valde bort att genomföra en enkätundersökning då vi misstänkte att denna inte skulle bidra med någon information för just vårt undersökningsområde då H+ inte existerar i verkligheten än. Intervjuer med arkitekterna hade varit intressant, men då några beslut ännu inte är tagna om vem som skall få

---

<sup>30</sup> Bryman. (2002).

<sup>31</sup> Ibid.



huvudansvaret för att gestalta området, valde vi bort detta moment. Vi misstänker även att det hade varit svårt att få access då det är internationellt verksamma arkitekter.

Vi skulle däremot kunna ha genomfört fältstudier vid fler än ett tillfälle, speciellt i Västra Hamnen då vädret var blåsigt och regnigt på observationsdagen. Detta skulle kunna ha medfört att vi observerat fler människor i rörelse, men då det fortfarande var tidigt i maj månad och väderleken vid denna årstid kan vara ostadig, är vi övertygade om att vårt resultat ändå är av rättvisande karaktär. Vi anser också att vädret var representativt för västra Skåne, då denna väderlek råder under en stor del av året.

### 3 Byggnader och deras påverkan på stadslivet

*Detta kapitel kommer att avhandla hur byggnader påverkar människorna och aktiviteterna i staden. Vi kommer att redogöra för vikten av varierad bebyggelse. Utrymmet mellan byggnaderna kommer också att belysas.*

#### 3.1 En mix av arbete, boende och företag

*”Den artificiella separationen av boende och arbete skapar oacceptabla sprickor i människans inre liv.”<sup>32</sup>*

Det var urbaniseringen på 1800-talet som, till följd av industrialiseringen, fick städerna att växa. Således var det inte beslutet att bygga fler bostäder som skapade tillväxten. Söderlind menar att stadens grundsten inte bör vara bostaden, utan arbetet då det är försörjningen som i stor utsträckning är den styrande faktorn till var folk väljer att bosätta sig. Företagen gynnas av en tät traditionell stad, då den i högre grad möjliggör att kontakter knyts då det dessutom är lättare att transportera produkter och tillhandahålla tjänster i en tät stad.<sup>33</sup>

Jacobs tar redan 1961 upp att det är nödvändigt att boende och företag blandas i ett område för att skapa underlag för service. Ska det dessutom skapas fungerande storstadsgator, måste folk röra sig ute vid olika tidpunkter över dygnet. Det måste även finnas butiker för att de som arbetar i området ska kunna uträtta ärenden på lunchen eller på väg hem från arbetet. De som bor och lever i området ska kunna uträtta sina ärenden över hela dygnet.<sup>34</sup>

Hur en gata eller område i en stadsdel används, beror på invånarnas möjlighet att använda området, vad det är för verksamheter i och utanför området, storleken på kvarteren samt folks rörelser över dygnet. Ligger området intill en ”död” gräns kan det bli så dåligt med folkliv att de som behöver vistas där knappt vågar röra sig i området. En död gräns är ett område mellan en plats allmänheten har tillträde till och ett område där de inte har tillträde.<sup>35</sup>

Vi observerade en tydlig blandning av bostäder, företag och service i Västra Hamnen, men det saknades människor som rörde sig på gatorna. Visserligen kan vädret haft en inverkan på villigheten att röra sig på gatorna den dagen vi var där, men vi upplevde det som att den tänkta integrationen mellan de olika funktionerna inte fungerade. Vi menar att det kan bero på hur en del av verksamheterna är placerade. Exempel på detta är butiker som är placerade inne på gårdar och på så vis är skymda för de människor som passerar på de stora

---

<sup>32</sup> Alexander, Christopher, Ishikawa, Sara & Silverstein, Murray. (1977). *A pattern language, towns-buildings-construction*. New York: Oxford University Press. s 52.

<sup>33</sup> Söderlind. (1998).

<sup>34</sup> Jacobs. (1961).

<sup>35</sup> Ibid.

gångstråken. Detta tolkar vi som att butikerna i fråga inte heller gynnar andra verksamheter i området då dessa inte bidrar till flödet av människor. Efter att ha tolkat Jacobs, så menar vi att bristen på människoflöde också kan bero på avsaknaden av en servicebutik mitt i området som säljer mat, lunchpaket, erbjuder spel och tobak. Detta är en form av verksamhet som kan skapa rörelser av människor vilka bland annat uträttar ärenden på sin lunch. Visserligen finns det en ICA Maxi butik och en Pressbyrå, men dessa ligger utanför bostadsområdet och det finns ingen riktigt bra gångväg dit. Vi har fått uppfattningen av att de flesta med all säkerhet kör bil till de båda butikerna, vilket borde få den effekten att färre går och cyklar i området. Detta är en teori som kan bekräftas av att allt fler svenskar har minskat gåendet och cyklandet när de ska till butiken. De tar istället bilen enligt Statens Offentliga Utredning (SOU) 2005:51. Detta beror på en allt större handelsutveckling utanför stadskärnorna.<sup>36</sup> ICA Maxi butiken har fått en form av externläge där den ligger mellan bostadsområdet och kontorsområdet som håller på att växa upp i Västra Hamnen. Pressbyrån är placerad utmed genomfartsvägen som går genom Västra Hamnen, men vi anser att den borde varit placerad mitt i bostadsområdet. Dock är troligtvis tanken med placeringen av Pressbyrån, att den även skall vara tillgänglig för de kontorsfastigheter som skall etableras i området. Om Pressbyrån istället hade varit placerad mitt i bostadsområdet skulle den kunna hjälpa till att öka flödet av människor i området.

Helsingborgs stads ambitioner med H+ är att bygga en levande stadsdel där människor i alla åldrar, från barn, studenter, yrkesverksamma till pensionärer skall både röra sig och bo i området. Målet är att skapa en attraktiv mötesplats med en bra mix av studier, arbete, boende, nöje och affärliv i området.<sup>37</sup> Detta är de förutsättningar som arkitekterna har fått inför skapandet av området. Vi har kunnat utläsa att det planeras för ovanstående aktiviteter i de olika fem förslagen.

På den guidade H+ turen på SHIP, fick vi information om att tanken är att många arbetsplatser kommer att placeras utmed Sjögatan (*se karta bilaga 1*) längs med containerhamnen där verksamheten skall fortsätta. Detta för att dämpa buller och annat oväsen från hamnen, då detta är något som upplevs störande i boendemiljön. Den störningen

---

<sup>36</sup>SOU 2005:51. *Bilen, biffen, bostaden, hållbara laster – smartare konsumtion*. Statens offentliga utredningar. Stockholm: Nordstedts Tryckeri AB.

<sup>37</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>  
Läst 2009-04-05.

var väldigt påtaglig den dagen vi gjorde våra observationer. Störningen bestod av ett tjutande och vinande ljud som vi med största sannolikhet kunde härleda till lastningen och lossningen av containrar i hamnen. Dock verkar det som, när vi studerar några av arkitektförslagen, att det planeras för bland annat studentbostäder i detta bullriga område. Att bara placera företag mot containerhamnen skulle kunna skapa, vad Jacobs kallar, en död gräns då containerhamnen på andra sidan gatan inte är tillgänglig för allmänheten. Ett sådant område ligger ofta öde en stor del av dygnet och riskerar att underminera möjligheterna till folkliv i så stor utsträckning att det blir ett otryggt område.

Kontor skapar mest rörelse på morgonen och kvällen, medan studenter kanske rör sig till och från sin bostad över en större del av dygnet. För att en död gräns inte skall uppstå, menar vi att det är viktigt att det sker en blandning av verksamheter i området. Exempel på detta skulle kunna vara att pubar och andra kvällsöppna aktiviteter placeras utmed gatan, då de har öppet kvällstid och därmed bidrar till ett folkflöde som i sin tur ökar tryggheten.

### 3.2 Behovet av äldre byggnader

*”Stadsdelen måste bestå av en blandning av hus som varierar i ålder och skick, en försvarlig del av dem ska vara gamla.”<sup>38</sup>*

Jacobs menar med detta citat att det är nödvändigt med äldre hus i staden. Detta är nödvändigt för att skapa gator med folkliv, men ännu viktigare är gamla byggnader för nystartade företag. Dessa äldre byggnader har ofta lägre lokalhyra, vilket många gånger är en förutsättning för att det nya företaget ska kunna överleva. En hög hyra medför en ekonomisk begränsning, och försvårar därmed skapandet av mångfald i staden. Därmed inte sagt att alla hus skall vara gamla, utan det måste finnas en variation och valmöjligheter. Behovet av äldre byggnader är också viktigt då stora nybyggda områden där allt byggs samtidigt, fungerar dåligt för att inrymma kulturellt- och ekonomiskt diversifierade verksamheter.<sup>39</sup>

Sett till de boende är det inte heller positivt med enbart nybyggnation i staden. Olika människor har olika krav och önskemål på sitt boende. Boendeytan är det som till största delen avgör boendekostnaden, men även åldern och standarden på byggnaden är avgörande för hyresnivån.<sup>40</sup> Ett sätt att beakta detta är att spara en del av befintliga hus vid nybyggnation. Ett annat sätt enligt Söderlind är att stadsplanerarna ligger många steg före och

---

<sup>38</sup> Jacobs. (1961). s 215.

<sup>39</sup> Jacobs. (1961).

<sup>40</sup> Jacobs. (1961).

inte bygger så kallade tidsbubblor där all byggnation sker samtidigt, utan bygger med tidsmässig variation genom att bygga ut successivt i olika områden. Detta sätt att bygga gör det även lättare att länka samman olika områden.<sup>41</sup>

Alexander et al. knyter an till behovet av varierande bebyggelse med olika subkulturers behov av lokaler, och menar att varje form av subkultur behöver en arena där de kan träffa likasinnade. Detta är inte möjligt i ett område av homogen natur, då han menar att likartade byggnader har en likriktande effekt på de boende genom varandra. Det är därför inte möjligt för en subkultur att utvecklas om den står under tryck av andra kulturer.<sup>42</sup>

I bostadsområdet Västra Hamnen observerade vi bara nya byggnader. Detta kan bero på att det är ett gammalt industriområde vilket saknade byggnader som var meningsfulla att bevara och bygga om till något annat. Dessutom var området föremål för bomässa Bo01 och det menar vi troligtvis har bidragit till att städa undan allt som skulle kunna tänkas misspyda området. Detta menar vi har skapat vad Söderlind kallar en tidsbubbla, där allt i stort sett är byggt samtidigt. Detta har medfört att alla byggnader är uppförda under samma tidsperiod och därmed inte erbjuder möjligheter för små nystartade verksamheter, vilka oftast letar efter billiga lokaler, att etablera sig där. Vi menar med stöd av både Jacobs och Söderlinds resonemang att det är just avsaknaden av äldre byggnader som gör att Västra Hamnen blir ett område med begränsad ekonomisk och kulturell mångfald.

Inom det tänkta H+ området finns i delområde Gåsebäck (*se karta bilaga 1*) mycket äldre bebyggelse, medan det i nuvarande hamnområdet finns flera tomma tomter, övergivna järnvägsspår och byggnader som på sikt skall rivas. Idag är hamnområdet till viss del övergivet då de tidigare industrierna lämnat platsen eller ändrat sin verksamhet.<sup>43</sup> Inom detta område hittar vi inte så mycket byggnader att bevara utöver det som redan är gjort i form av återanvändning av gamla industribyggnader och ett gammalt regemente. Vi känner dock att det bör bevaras minnen från den tid då området var ett industriområde samt aktiv del av Helsingborgs hamn. Dessa bevarade minnen kan berätta en del av områdets tidigare historia och skulle kunna skapa karaktär åt området. I ett av planförslagen finns kranarna i delområde Oceanhamnen kvar, och att belysa dem nattetid anser vi skulle kunna skapa fina och spännande effekter, minst lika bra som ett påkostat konstverk.

---

<sup>41</sup> Söderlind. (1998).

<sup>42</sup> Alexander et al. (1977).

<sup>43</sup> Kuchcinska 2009.

Inom delområdet Gåsebäck finns det desto mer byggnader att bevara anser vi. Gåsebäck är idag till vissa delar väldigt förfallet och slitet. Här finns gamla industribyggnader, småskaligt hantverk och gamla lokstallar. Området är till stora delar outnyttjat då här finns en hel del rivningsfastigheter och nedlagda industrispår. I många av de ruffiga fastigheterna finns dock verksamheter som är viktiga och utgör ett komplement till stadens övriga verksamheter. Det är också ett område som lockar olika subkulturer, oavsett om det är musiker som håller till på Musikhuset eller mindre firmor som är specialiserade på bilreparationer. På området finns även den gamla jutefabriken, kallad Jutan, som är ett minne från tiden med jutetillverkning. Den inrymmer bland annat skateboardramper främst för ungdomar och boulebanor för en lite mer mogen publik. Denna gamla tidstypiska industribyggnad har redan bevarats samt renoverats och bidrar, menar vi, i hög grad till liv och aktivitet i området. Delområde Gåsebäck menar vi, även är en viktig "plantskola" för små eller nyetablerade företag som inte har ekonomiska resurser att etablera sig i dyrare områden. Det är möjligheterna för subkulturerna att existera som ger området liv. Det kanske inte är önskvärt att subkulturer etablerar sig överallt i samhället, men vi menar att det är viktigt att de får några områden där de kan verka då de bidrar med liv och mångfald åt en stad.

### 3.3 Höjden har betydelse

*"Det finns rikligt med bevis som visar att höga byggnader gör människor galna."*<sup>44</sup>

Alexander et al. menar med detta citat att det inte finns några riktiga fördelar med att bygga höga hus mer än för banker och markägare i rent spekulativt syfte. Han menar att de varken är billigare att bygga eller hjälper till att skapa öppna ytor. Höga hus snarare förstör stadsbilden, de fördärvar det sociala livet och skapar kriminalitet. De höga husen är dyra att underhålla, de förstör de öppna områdena intill dem och de stjälar ljus samt utsikt. Alexander et al. går till och med så långt att de säger att det finns empiriska studier som visar på att höga hus faktiskt kan skada människors sinnen och känslor, och att fristående isolerade byggnader är symptom på ett osammanhängande sjukt samhälle. Höga hus fjärrar dessutom de boende från det dagliga livet som pågår på gator och trottoarer. Det gör dem isolerade i sina lägenheter, då ett beslut att gå ut bland folk lätt blir besvärligt och omständigt då barriärer i form av trappor och hissar skall forceras. De boende går därför bara ut om det är av ett speciellt skäl. Svårigheten att snabbt komma ut på gator och torg gör att folk i större utsträckning tenderar att stanna hemma, vilket i förlängningen leder till sämre mental och social hälsa. Många boende i höghus tittar mycket på TV på grund av sysslöshet. Alexander menar att höga hus inte

---

<sup>44</sup> Alexander et al. (1977). s 115.

bidrar till något folkliv i staden då de boende som bor högre upp än plan fyra inte har kontakt med gatan. Därför förordar han att det inte byggs bostadshus med fler än fyra våningar.<sup>45</sup>

*”En gata utan fönster är blind och skrämmande, och det är lika obekvämt att vara i ett hus som gränsar till en offentlig väg utan några fönster alls mot gatan.”<sup>46</sup>*

Låga hus utmed gatan ger en större kontaktyta med gaturummet än höghusen gör då dessa har en låg potential för offentlig tillgänglighet<sup>47</sup>. Ofta placeras det tvättstugor och andra former av lokaler i bottenvåningen som inte har några fönster, eller i alla fall väldigt få. Detta skapar en otrygg miljö för dem som skall passera till fots, speciellt efter mörkrets inträdande. Det är även förödande om en stor byggnad med dålig eller ingen kontakt med gatan placeras mellan två serviceinrättningar, då de flesta människor väljer att inte passera en sådan miljö, utan viker av innan.<sup>48</sup>

Våra fältstudier visar att både i Norra Hamnen i Helsingborg och Västra Hamnen i Malmö har det byggts bostadshus i fler än fyra våningar, vilket inte är så bra enligt Alexander et al. om det är ett rikt folkliv på gatorna som efterfrågas. Vi kan dock ställa oss frågande till om folk som bor i höga hus blir galna som Alexander et al. påstår. Vid vårt besök i Västra Hamnen uppfattade vi det som att många av de lägre husen hade bra kontakt med gatan. Dock fanns det flera hus, speciellt de mot havet, som var i fler än fyra våningar och därmed borde de boende ha sämre kontakt med aktiviteterna på marken. I mitten av området var husen betydligt lägre, och här menar vi att boende och de som rör sig på gatorna skulle kunna ha mer kontakt med varandra. Här fanns det även många marklägenheter med entrédörren direkt mot gatan via en liten uteplats, vilket skapade fin kontakt med gatan. I området finns en byggnad kallad Turning Torso. Detta är områdets *”utropstecken”* med sina 54 våningar<sup>49</sup>. Platsen runt Turning Torso upplevde vi som en av de mer ödsliga platserna på området. Miljön runt byggnaden var kal och tom, samt att det enda folkliv som egentligen förekom var de få människor som skulle in till Turning Torso, samt några personer som skulle besöka intilliggande restaurang. Vår uppfattning är att denna plats kan upplevas som väldigt otrygg nattetid, trots alla fönster i Turning Torso. Detta menar vi beror på att det är mest kontor i de

---

<sup>45</sup> Alexander et al. (1977).

<sup>46</sup> Ibid. s 770.

<sup>47</sup> Söderlind. (1998).

<sup>48</sup> Thufvesson, Ola. (2009). *Platsutveckling*. Plattformen: Helsingborgs stad.

<sup>49</sup> <http://www.turningtorso.se/> Läst 2009-06-08.

nedre våningarna, samt att skulle någon boende högre upp lägga märke till vad som sker på gatan, kan de ändå inte ingripa på grund av att de befinner sig för högt upp.

Vad som kommer att ske på H+ är ännu inte klart, men planförslagen visar på flertalet byggnader med fler våningar än fyra. Det verkar som att förslagen *Mindzone* och *The Tolerant City* (se bilagorna 3 och 6) satsar på något lägre byggnader. Det finns dock två förslag där det är inritat höga och långa hus, förslag *Open Stage* och *Towards Sustainable Urbanity* (se bilagorna 4 och 7). Dessa borde skapa en negativ effekt på det önskade levande folklivet enligt Alexander et al. Det har även ritats förslag på ett par riktigt höga hus i området, men vi menar efter att ha tolkat Alexander et al., att de på samma sätt som Turning Torso gör, borde bidra till mer ödslighet än folkliv.

### 3.4 Livet mellan husen

*”Utomhusmiljöer som mellan byggnader i huvudsak blivit över, kommer som regel inte att bli använda.”*<sup>50</sup>

Enligt arkitekt Jan Gehl finns det tre sorters uteaktiviteter som människor företar sig. *Nödvändiga aktiviteter* är sådana som måste göras, så som att gå till arbetet eller vänta på bussen. Dessa aktiviteter påverkas minimalt av fysiska förhållanden. *Valfria aktiviteter* kan individer delta i om de känner för det och sker endast om de yttre villkoren tillåter det. De flesta av dessa aktiviteter är speciellt beroende av de fysiska förhållandena och därför blir den fysiska utformningen väldigt viktig. *Sociala aktiviteter* är beroende av att människor befinner sig på de gemensamma utrymmena. Aktiviteterna i sig kan vara att se och höra andra människor eller barn som leker med andra barn. Dessa aktiviteter påverkas också av den fysiska utformningen och Gehl menar även att dessa sociala aktiviteter, när de sker, är en viktig kvalitet för det offentliga rummet.<sup>51</sup>

När den fysiska utformningen är dålig sker endast de nödvändiga aktiviteterna. När utformningen är bättre ökar inte de nödvändiga aktiviteterna men däremot ökar de valfria eftersom miljön inbjuder till dem. Minimalt med aktivitet sker i dåliga stadsrum vilket innebär att till exempel människor skyndar sig hem till sin bostad. Däremot förekommer en mångfald av mänsklig aktivitet när de fysiska förhållandena är bättre.<sup>52</sup>

Gehl menar att aktiviteter som sker mellan husen är långt mer intressant att betrakta än färgad betong. Mänsklig aktivitet drar till sig andra människor. Detta innebär att om mycket händer

---

<sup>50</sup> Alexander et al. (1977). s 518.

<sup>51</sup> Gehl, Jan. (2003). *Livet mellem husene. Udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn: Arkitektens forlag.

<sup>52</sup> Ibid.



attraheras fler människor till området, vilket leder till att aktiviteterna växer i både storlek och varaktighet. Gehl menar att det är viktigt att tänka på hur bänkar placeras ut på offentliga platser, då bänkar med utsikt över mänsklig aktivitet används i högre utsträckning än de bänkar som är placerade mot platser där inget sker.<sup>53</sup>

*”Gatucaféet erhåller en unik ställning, speciellt i städer. En plats där människor kan sitta slött, legitimt, synas och se på när världen passerar.”*<sup>54</sup>

Ett café utmed gatan ger staden kontinental prägel<sup>55</sup>. Folkliv ger ännu mer folkliv, och ett café är en perfekt plats att studera andra människor på. Det får gärna sticka ut, det är just det som många gånger gör verksamheten uppskattad. Är caféet dessutom kreativt och udda, så upplevs kopplingen till storstaden som stark och folk kan gå långa omvägar för att få ta del av upplevelsen.<sup>56</sup>

I bostadsområdet Västra Hamnen anser vi att den fysiska utformningen var av den karaktären att ett rikt folkliv skulle kunna förekomma. Området lämpade sig väl för att promenera runt i, och de många smala gränderna och små torgen gör att det lätt går att variera promenadväg efter väder och humör. De många små gårdarna mellan husen erbjuder mötesplatser med sina olika sittmöjligheter. Det fanns en del caféer, och vi menar att uteserveringarna kommer att öka i antal när sommaren närmar sig. Vädret vid observationstillfället gjorde att det inte var möjligt att sitta på en uteservering just den dagen.

I förslagen till H+ visas det mycket människor i rörelse mellan husen. De går, cyklar eller färdas på de planerade kanalerna i området. Människorna är antingen på väg någonstans eller umgås i grupper. Med detta rika folkliv som presenteras, finns det fantastiska möjligheter att driva gatucaféer som skulle tillföra staden än mer folkliv och mötesplatser. Det är inte mycket biltrafik som visas, men vi kan anta att det kommer genereras biltrafik när området tas i bruk. Dock är det nog inget som arkitekterna vill skylta med i dagsläget, men vi hoppas att de planerar för den eftersom vi har svårt att se ett samhälle idag som klarar sig utan bilen. Vi anser däremot att det måste planeras så att bilarna får plats utan att inkräkta allt för mycket på områdets estetiska värden.

---

<sup>53</sup> Gehl. (2003).

<sup>54</sup> Alexander et al.(1977). s 437.

<sup>55</sup> Thufvesson, Ola. (2006). *Fjärde Staden. Placemarketing Helsingborg*. Andra upplagan. Näringslivs och marknadsavdelningen: Helsingborgs stad.

<sup>56</sup> Thufvesson. (2009).

I planförslagen till H+ kan vi på de flesta ställen se mycket utrymme för sociala aktiviteter. Dock är dessa platser beroende av att de planeras så att de kan användas, och inte bara asfalteras, besås med gräs och planteras några buskar på måfå. Detta är tolkningar vi kan göra utifrån Gehl. Vi menar även att det är lämpligt att strategiskt placera ut bänkar så att mötesplatser skapas. Det är dock viktigt att tänka på åt vilket håll bänkarna vänds, beroende på var aktiviteter sker, hur solljuset faller och var ifrån det brukar blåsa.

Det är av största vikt att aktiviteterna utomhus i H+ får en central betydelse. Detta gör stadsdelen mer livfull och bidrar till en ökad gemenskap. Om människor väljer att stanna inomhus för att ingenting sker mer än nödvändiga aktiviteter, så kan vi ställa oss kritiska till om detta verkligen blir en bra stadsdel som kommer utnyttjas till fullo. Målet med H+ är att det ska bli en attraktiv stadsdel att vistas i och då krävs det att aktiviteter finns för att få ut människor från sina hem och öka gaturummens rörelser. Enligt Gehl så finns det tre typer av aktiviteter att företa sig, men för att åstadkomma de valfria och sociala aktiviteterna anser vi att det även krävs engagemang från invånarna. Vi anser vidare att det behövs en genomtänkt strategi för utformandet av H+ för att aktiviteter ska kunna ske i området, eftersom Gehl påpekar att gaturummens utformning spelar ganska stor roll för att människor ska vistas utomhus.

### **3.5 Summering av byggnader och deras påverkan på stadslivet**

Vi har i detta kapitel fokuserat på vikten av att blanda bostäder, företag och andra verksamheter för att skapa en levande stadsmiljö. Det har även framkommit hur viktigt det är att det finns en variation av byggnader för att skapa förutsättningar för ett rikt och varierat stadsliv som främjar aktiviteter. Aktiviteterna är till stor del beroende av att det inte byggs allt för höga bostadshus, då dessa gör det svårt för de boende att ta del av aktiviteterna som sker på gatan. För att få liv och rörelse på gatan krävs det att det faktiskt sker aktiviteter. Aktiviteter drar till sig andra aktiviteter.

## 4 Offentliga rum, en förutsättning för en levande stad

*Detta kapitel kommer att avhandla vikten av det offentliga rummet och dess utformning. Vi kommer in på faktorer som hur miljön i stadsdelarna kan utformas för att göra det så trivsamt som möjligt i staden.*

### 4.1 Passager mellan kvarteren

*”Rörelsen mellan rummen är lika viktig som rummen själva, och deras placering har lika mycket effekt på social interaktion i rummen, som innehållet i rummen har.”<sup>57</sup>*

Gaturummet skapas av gatan, bebyggelsen och vegetationen som omger denna. Gatan formar golv medan husfasaderna bildar väggar och himlen agerar tak inom detta öppna gaturum. Inom dessa gaturum krävs ofta plats för olika funktioner som till exempel gående, cyklister, biltrafik och övrig fordonstrafik. När biltrafiken får störst utrymme försvinner känslan av gaturum och breda gator bildar en stor barriär mellan olika stadsdelar.<sup>58</sup>

*”De flesta kvarteren måste vara korta, vilket innebär att tvärgatorna och gathörnen måste komma tätt.”<sup>59</sup>*

Med detta citat menade Jacobs att stora kvarter är ett hinder för att nödvändiga funktioner skall blandas på ett effektivt sätt. Stora kvarter medför att verksamheter som egentligen ligger väldigt nära varandra rent geografiskt, kan vara avstängda för varandra då det inte finns något som knyter samman dem. När kvarteren är stora saknas det alternativa vägar vilka är förutsättningen för att strömmar av människor skall kunna korsas. Där dessa strömmar korsas, skapas bra villkor för service och andra verksamheter.<sup>60</sup>

För att belysa hur det går att öppna upp passager genom kvarteren, har vi valt att redogöra för hur det har gjorts på gågatan Södra Förstadsgatan i centrala Malmö. Där har kvarteren och gaturummen lösts på, vad vi anser enligt Jacobs, på ett bra sätt. Ett exempel på detta är en passage som kallas för Holmgången. (se bild bilaga 8) Holmgångens passage går mellan gågatan och bakomliggande gata via två innergårdar. Vid vårt observationstillfälle fanns här flera olika verksamheter i form av butiker, kontor och café. Vi anser att denna passage genom kvarteret är en effektiv genväg att snabbt komma till en bakgata från gågatan. Denna förbindelse med gågatan, menar vi, gör att butikerna på bakgatan har goda förutsättningar för att existera.

---

<sup>57</sup> Alexander et al. (1977). s 628.

<sup>58</sup> Björk, Cecilia & Reppen, Laila. (2000). *Så byggdes staden*. Stockholm: AB svensk byggtjänst.

<sup>59</sup> Jacobs. (1961). s 176

<sup>60</sup> Ibid.

Vid våra observationer i Västra Hamnen fann vi många små passager mellan husen. Dessa var väldigt varierande, några var breda och körbara med bil, medan andra var endast smala gränder som skapade nyfikenhet och ledde oss in på små innergårdar där det i vissa fall fanns butiker och andra verksamheter. Vid vårt besök var blåsten kraftig, och det var välkommet att kunna slinka in i en passage och promenera genom området via gaturummen och på så sätt komma undan den kraftiga vinden.

När vi studerar de olika förslagen på H+, så verkar det som att i vissa av förslagen, finns det goda möjligheter för små gaturum och kvarter. I en del av förslagen tycks kvarteren inte bestå av stora byggnader som upptar hela kvarter. Vad vi kan se i många av förslagen verkar det dock saknas alternativa passager mellan husen som gör att det snabbt går att röra sig i önskad riktning inom området. Vi anser att detta är en nackdel då vissa av kvarteren i fråga ska hushålla handel och service. Finns det inte alternativa gångstråk mellan gaturummen är risken att dessa verksamheter inte blir exponerade för människoflöden, vilket vi menar, leder till färre kunder.

## 4.2 Vägen genom staden

*"Bilen ger människan en fantastisk frihet och ökar dess möjligheter, men bilen förstör även omgivningen så drastiskt att den dödar allt socialt liv."*<sup>61</sup>

Efter andra världskriget ökade bilismen och många städer fick problem att kunna anpassa sig till denna förändring<sup>62</sup>. Gehl menar att denna motorisering har bidragit till att levande städer har blivit livlösa men även gjort dem mer enformiga och tråkiga<sup>63</sup>. Arnstberg menar att då bilen gjort sitt intåg i vardagslivet hos den större delen av befolkningen finns numera inte samma behov av stadskärnan som handelsplats, då många gärna tar bilen till externa köpcentrum och gör sina inköp smidigt. Då behovet av vägar har ökat med utbredningen som sker i samhället har detta medfört att nästan all transport och kommunikation måste ske med bil. Han påpekar även att utan vägar så fungerar nästan ingen aktivitet i vårt samhälle.<sup>64</sup> Thufvesson menar att om städerna planerats väl utan bilens inflytande, skulle istället invånarna kunna hanteras på 30-70 procent av den nuvarande utnyttjade ytan, vilket därmed

---

<sup>61</sup> Alexander et al. (1977). s 64.

<sup>62</sup> Björk & Reppen. (2000).

<sup>63</sup> Gehl. (2003).

<sup>64</sup> Arnstberg. (2005).

även minskar bilbehovet<sup>65</sup>. Normalt så är städer ofta konstruerade av ett organiserat mönster av vägar och stigar<sup>66</sup>.

Gångvägar är det som länkar samman staden med hjälp av trappor, broar och annan utformning för att underlätta för gående. Det är gångstråken som ökar tillgängligheten i staden för de gående och skapar en mänsklig stad.<sup>67</sup> För att attrahera gående bör byggnader arrangeras så att de bildar gator för gående, med många dörrar och exempelvis trappor mot gatan. Detta medför att rörelsen mellan olika lokaler sker ute och inte bara blir en förflyttning mellan byggnader.<sup>68</sup> Dessutom fordras det rimliga utrymmen att gå på så att gående kan röra sig obehindrat. Underlaget spelar också en viktig roll då det till exempel kan vara svårt för människor med rörelsesvårigheter att ta sig förbi underlag som är ojämna.<sup>69</sup>

I bostadsområdet Västra Hamnen var det tillåtet att köra bil i princip överallt, men vi uppfattade inte området som planerat efter bilens förutsättningar. Vi såg väldigt få bilar men observerade att vissa hus hade garage i bottenvåningen av sitt hus. Här fanns även garageportar som vi tolkade som infart till någon form av underjordiskt garage. Mellan husen fanns på en del ställen, vad vi tolkade som, gångvägar då dessa inte var breda nog för en bil. Dessutom fanns det på många platser mycket dörrar och fönster mot gångstråken vilket kan bidra till att folk gärna rör sig här men även ökar tryggheten i området. Vi observerade även hur arkitekterna arbetat med markytan. Underlaget var varierat och bestod av allt från asfalt till marktegel och vi uppfattade inga underlag som speciellt svåra att gå på. Vi lade märke till att de använt sig av olika färger på markbeläggningen. På ett ställe var underlaget gult vilket fick oss att associera till en promenad längs med en sandstrand. Denna färg ingav en varm känsla och lyste upp hela kvarteret.

I förslagen till H+ kan vi se några mindre, men även lite större gator planerade. Vi har dock inte observerat några specifika större parkeringsplatser. Detta tolkar vi som om tanken här är liknande den som råder i Västra Hamnen i Malmö. Det vill säga underjordiska garage och några få parkeringar vid bostadshusen. Detta anser vi vara bra då vi menar att detta visar på att området är mer planerat för människoflöden och alltså inte biltrafik. Vi kan tydligt se detta när vi tittar på de olika bilderna, av olika delar av området, som presenteras i förslagen.

---

<sup>65</sup> Thufvesson. (2009).

<sup>66</sup> Lynch, Kevin. (1960). *The Image of the City*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.

<sup>67</sup> Cullen, Gordon. (1966). *The Concise Townscape*. Cambridge: University Press.

<sup>68</sup> Alexander et al. (1977).

<sup>69</sup> Gehl. (2003).

Många bilder gestaltar människor som rör sig på gångstråk eller längs med små gator där bilarna inte syns till.

### 4.3 Öppna platser skapar möten

*”Många av våra moderna offentliga torg, tänkta som livliga platser, är istället övergivna och döda.”<sup>70</sup>*

Torget är en av stadens äldsta och viktigaste funktioner. I ett historiskt perspektiv representerar torget städens ursprung. Torget fungerade som handelsplats dit handelsmän och besökare sökte sig.<sup>71</sup> Torget blev en mötespunkt och även i dag fungerar många torg som handelsplats med torghandel trots skillnader mot den ursprungliga funktionen. Idag fungerar det även som stadens vardagsrum och mötesplats, där olika evenemang utspelas. Torgen är ofta påkostade med fina gatumöbler såsom statyer och fontäner och under somrarna finns ofta uteserveringar i nära anslutning till torget, vilket ger liv åt platsen.<sup>72</sup> *”Torget är en plats för händelser”* skriver Arnstberg men menar även att vilken plats som helst kan inte bli ett torg, oavsett hur central mötespunkt det än må vara<sup>73</sup>. Det finns ofta typiska representationstorg i en stad vilket är mycket betydelsefullt. Där ligger ofta myndigheternas viktigaste byggnader och andra större, väsentliga byggnader och institutioner för staden.<sup>74</sup> Arnstberg hävdar att många torg ibland fungerar som uppehållsrum för ungdomar på glid, A-lagare och arbetslösa som inte vill eller orkar befinna sig ensamma i sina hem. Numera är många av städernas torg enbart en vacker plats utan funktion, en plats som endast representerar stadens historia.<sup>75</sup>

*”Funktioner i samhället som är utspridda var för sig i staden gör inget för livet i staden.”<sup>76</sup>*

Detta citat speglar en typisk anledning till att torgen blir öde då där råder brist på aktivitet, och att de ofta är för stora. För att råda bot på detta menar Alexander et al. att det måste skapas så kallade *aktivitetsnoder*. Noder är platser där flera vägar möts och korsar varandra. Dessa noder bör inte ha ett avstånd på mer än 300 meter mellan sig för att passa gående. Alexander et al. menar att det finns studier som visar på att gångtrafikanter söker sig till andra gående där sådana finns. Detta blir riktigt effektivt vid ett mindre torg, där verksamheter av liknande art och med samma målgrupp samlas. Dessa torg bör inte vara större än 15 x 20 meter för att kunna hålla en hög koncentration av människor enligt Alexander et al. De menar

<sup>70</sup> Alexander et al. (1977). s 597.

<sup>71</sup> Arnstberg. (2005).

<sup>72</sup> Björk & Reppen. (2000).

<sup>73</sup> Arnstberg. (2005). s 84.

<sup>74</sup> Björk & Reppen. (2000).

<sup>75</sup> Arnstberg. (2005).

<sup>76</sup> Alexander et al. (1977). s 164.

att det helt saknar mening att placera ett bibliotek, en polisstation och en kyrka vid sådana platser, då de attraherar olika typer av människor vid olika tillfällen på dygnet. Då är det bättre att samla till exempel olika aktiviteter för folk som vill vara ute och roa sig på kvällen vid en sådan plats.<sup>77</sup>

Vi observerade ett torg i centrala Malmö som heter Lilla torg. Torget är ganska livligt då människor passerar och rör sig här trots vädret som rådde under observationsdagen. Detta kan bero på att här finns många passager från olika håll vilket gör det logiskt att passera här. Torget omges av olika restauranger samt uteserveringar vilket vi anser bidrar till att torget inte är öde. Av egen erfarenhet är sommaren Lilla torgs höjdpunkt då alla uteserveringar myllrar av människor från tidig förmiddag till sen kväll.

I bostadsområdet Västra Hamnen kunde vi observera torgliknande formationer som var tomma på folk och kändes öde. Vi anser att detta beror på att Västra Hamnen inte är integrerad med resten av Malmö och således rör sig endast folk här som arbetar eller bor i närheten och andra invånare har helt enkelt inte någon anledning att röra sig i området. Det hade gjorts försök att samla några restauranger och caféer kring ett torg, och några butiker på en annan plats, men vi upplevde det ändå som att där saknades något. Det var dessutom mer än Alexander et als. rekommenderade 300 meter mellan dessa noder. Mellan dem fanns det väldigt få aktiviteter och de flesta boende eller arbetande hade mer än 300 meter att förflytta sig till en aktivitetsnod.

I Helsingborg har torgen varit ämne för livliga debatter och många insändare under "Fri talan" i Helsingborgs Dagblad. Debatten har mycket handlat om att torgen efter renovering, har blivit stora påkostade öde stenöknar som ingen vill vistas på. Vi valde därför att observera några olika torg i Helsingborg för att själv uppleva stadens uppfattning om hur torg bör utformas. Vår observation både bekräftade och dementerade insändarskribenternas åsikter. Vi kan hålla med om att de flesta torgen med sina stenbeläggningar var väldigt öde och saknade funktioner, eftersom vi anser att de saknade något som lockade folk till dem, så var de följaktligen ganska tomma på människor. Även om dessa torg är centralt belägna i staden menar vi att det inte blir någon naturlig mötespunkt då inga aktiviteter pågår och därför blir relativt folktomma. Dock fanns det ett torg som är beläget på delområde Söder där det var en del rörelse. Detta kan bero mycket på den torghandel som bedrivs där, samt att bussarna på Söder trafikerar båda sidorna av torget. Vi anser att det finns en risk att torgen på H+ kan

---

<sup>77</sup> Alexander et al. (1977).

komma att utformas till "öde stenöknar" om inte Helsingborgs stad lyssnar till medborgardebatten och har lärt sig av tidigare byggnationer. Torgen måste fylla en funktion för att människor skall vilja vistas där, och vi kan citera Jan Gehl: "Där sker inget eftersom där sker inget"<sup>78</sup>.

När vi studerar de olika förslagen till H+ så anser vi att de flesta arkitekterna tycks ha tänkt på vikten av aktivitetsnoder, men det är inte uppenbart då förslagen inte alltid är så detaljerade. Dock verkar det finnas bra möjligheter i bland annat förslaget *Towards Sustainable Urbanity* (se bilaga 7). Här föreslås det något som kan tolkas som en aktivitetsnod då det på bilden är samlat lite olika verksamheter kring en något större yta för gående. Om tillräckligt många vägar och gångstråk korsar varandra här, skulle det kunna fungera bra enligt teorierna.

#### 4.4 Barriärer hindrar flöden

*"Markera varje barriär i staden som har betydelse för människan – barriärer av en samling byggnader, ett kvarter, en stadsdel – med stora öppningar där största stråken passerar barriärerna."*<sup>79</sup>

Att skapa funktionsuppdelade platser och öde gator som människor inte vill vistas på måste undvikas. Höga murar, buskage, staket, järnvägar, kraftigt trafikerade vägar är alla konstruktioner som förhindrar människor att röra sig fritt och obehindrat. Detta skapar negativa barriärer och ökar även känslan av otrygghet. Dessa barriärer hindrar flödena mellan olika delar av staden.<sup>80</sup> Det finns även positiva barriärer som är av naturligt slag såsom vatten. Alexander menar att man ska bevara dessa och tillåta vattnet att flyta genom staden och uppmuntra människor att vandra längs med kanalerna genom att bygga stigar längs dem. Genom att bygga broar över kanalerna, skapas passager som öppnar upp och ökar tillgängligheten för både gående och övrig trafik.<sup>81</sup>

Det går att råda bot på redan existerande barriärer så som till exempel motorleder, vilka binder samman stadskärnor med förorter. Söderlind menar att dessa går att bygga om till breda stadsgator eller trädkantade avenyer med trottoarer. Längs dessa gator ges det utrymme för byggnader att växa upp. Dessa byggnader kan innehålla lokaler för handel och kontor. Det kan även byggas bostäder där, då bullret från trafiken borde minska när hastigheten på vägen sänks. Dessa vägar kan även efter ombyggnaden hjälpa till att knyta ihop områden som idag

---

<sup>78</sup> Gehl. (2003). s 71

<sup>79</sup> Alexander et al. (1977). s 278.

<sup>80</sup> Thufvesson. (2009).

<sup>81</sup> Alexander et al. (1977).



är avskurna ifrån varandra, då det blir möjligt och trevligare att cykla eller promenera längs dessa vägar då trafiken inte passerar i 90 kilometer per timme eller mer.<sup>82</sup>

Under vår observation i Västra Hamnen i Malmö uppmärksammade vi hur de använt sig av vatten vid åtskilliga platser. Vissa gårdar hade vatten i form av små fontäner, andra hade små dammar och på något ställe hade det anlagts en liten kanal med en bro som länkade ihop de båda sidorna (se bild bilaga 9). Denna kanal menar vi utgör en liten barriär mellan de båda sidorna, men med hjälp av bron har hindret drastiskt minskat. Dessutom anser vi att denna kanal är ett trevligt inslag i området och utgör således en positiv barriär. I övrigt uppfattade vi inte några speciella barriärer i själva området. Dock menar vi att avståndet från centrala Malmö utgör en stor barriär för att röra sig mot Västra Hamnen.

Mellan det tänkta H+ området och delområde Söder är idag en stor väg och järnväg lokaliserad. Det är tänkt att järnvägen ska grävas ner i en tunnel och på så sätt frigöra markyta samt radera en barriär. Det planeras även för att minska ner vägen från två till en fil per riktning och sänka hastigheten.<sup>83</sup> Att minska dessa barriärer anser vi vara en förutsättning för att få människor att röra sig från delområde Söder till H+. Då även en av visionerna med H+ är att skapa en sammanhållen stadskärna och således binda ihop stadsdelarna<sup>84</sup>, menar vi att det är av stor vikt att dessa planer genomförs.

#### 4.5 Vatten, en förutsättning för harmoni i staden

*”När det är möjligt, samla regnvatten i öppna rännor och låt det rinna ovan marken, längs med gångvägar och framför husen. På platser utan naturligt rinnande vatten, skapa fontäner på gatorna.”<sup>85</sup>*

Många anser att vatten ger en attraktiv miljö. Av den anledningen byggs det bostäder nära vatten av estetiska skäl. Ett i vår tids vanligaste sätt att skapa vattenkontakt är att bebygga områden till attraktiva bostads- och kontorsbyggnader i en stad i till exempel nerlagda hamnområden. Att placera fontäner i staden ökar även vattenkontakten på ett lite annorlunda sätt, men hjälper till att skapa en harmonisk stämning med sitt porlande ljud.<sup>86</sup> Många städer i Sverige är belägna vid vatten eftersom detta länge fungerat som en viktig transportväg och kraftkälla för industrier. Vatten öppnar upp och skapar en speciell och luftig karaktär i städer

---

<sup>82</sup> Söderlind. (1998).

<sup>83</sup> Kuchcinska 2009.

<sup>84</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>

Läst 2009-04-05.

<sup>85</sup> Alexander et al. (1977). s 327.

<sup>86</sup> Thufvesson. (2009).

och har blivit en viktig del i stadsbyggandet. Finns där inga naturliga vattentillgångar anläggs det ofta kanaler och dammar i staden.<sup>87</sup> Genom att låta regnvatten rinna i öppna kanaler, skapas bäckar och åar som kan ringla sig fram i stadsmiljön och på så sätt skapa naturlig vattenkontakt. Dessa vattendrag kan med fördel kombineras med grönområden och gångvägar, vilka hjälper till att skapa de så välbehövlige sammanhängande grönområdena med gångstråk där människor kan koppla av och komma undan från trafik och stress.<sup>88</sup> Städer med naturlig tillgång på vatten borde leva på vattnet, i den meningen att staden måste omhänderta så mycket som möjligt och göra något av läget vid havet. Arkitekten Gordon Cullen menar att vattnet för en kuststad är själva anledningen till varför staden ens existerar.<sup>89</sup>

Västra Hamnen är beläget precis vid havet och har således en naturlig kontakt med vattnet. I området har även regnvattnet tillåtits rinna i öppna stensatta kanaler mellan husen. Vi anser att detta var ett positivt inslag i gatumiljön som bröt de monotona stenläggningarna. På vissa ställen bildade vattenrännorna små dammar med växtlighet i. Det hade även skapats en å som rann igenom området. Längs med ån gick det smala gångstigar på vardera sidan, och husen här hade trädgårdar som gränsade ner till vattnet. Vi anser att dessa vatteninslag skapar en harmonisk och mysig atmosfär som ökar områdets attraktivitet.

Helsingborgs stad menar att vatten ska vara ett dominerande tema för H+ området<sup>90</sup>. Magdalena Kuchcinska berättar också att en viktig fråga i projekttävlingen är hur vattnet skall dras in i området.<sup>91</sup> I arkitektförslagen har det ritats in mycket vatten i form av kanaler från havet och in i området. Genom delområdet Gåsebäck rinner en bäck som idag går i kulvert. Förslaget här är att det skall rinna öppet genom området för att skapa de positiva fördelarna som vattnet ger. Det är även inplanerat ett stråk med grönska längs med bäcken. Planer finns även för större vattensamlingar med grönska runt om. Planförslagen visar bilder på båtar och kajaker i kanalerna, vilket ger oss intryck av att området ska planeras för att vara attraktivt för boende och besökare, samt uppmuntra till spontana aktiviteter. Planförslagen visar att ambitionerna är att människor skall röra sig ute och på så sätt skapa ett rikt och varierande folkliv.

---

<sup>87</sup> Björk & Reppen. (2000).

<sup>88</sup> Alexander et al. (1977).

<sup>89</sup> Cullen. (1966).

<sup>90</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>

Läst 2009-04-05.

<sup>91</sup> Kuchcinska. 2009.

## 4.6 Grönskan och de omgivande vindarna

*”Om en trädgård är för nära gatan, kommer folk inte att använda den, därför att den inte upplevs som tillräckligt privat. Är den för långt ifrån gatan, kommer den inte att bli använd, därför att den upplevs som allt för isolerad.”<sup>92</sup>*

Att bygga grönområden i städer är en ganska sen företeelse i Sverige. Det var inte förrän i mitten på 1800-talet som grönska skulle ingå i den offentliga planeringen av städer. Det var först efter detta man började anlägga parker och annan vegetation inne i städerna. Numera är detta ett naturligt och självklart inslag i en stad där man försöker förena naturen med stadskärnan. Parker och andra naturområden är viktiga mötesplatser och fungerar som stadens lungor. Växtligheten hjälper också till att skärma av mot trafikleder.<sup>93</sup> Thufvesson menar att vi dras till den vackra och grönskande omgivningen som ett arv från vårt ursprungliga levnadssätt då vi fortfarande var förenade med naturen. Städer måste därmed försöka kompensera den naturliga växtligheten som ofta finns på landet med strategiskt placerad vegetation inne i staden. Bebyggelse och natur bör försöka bindas samman så mycket som möjligt för att platsen ska öka sin attraktivitet.<sup>94</sup> Detta är viktigt då vi människor behöver grönområden, men använder dem inte gärna om de ligger mer än tre minuters gångväg från bostaden då avståndet blir överordnat behovet. Därför bör det placeras ut många små parker och grönområden i staden, så att alla kan nå dem inom tre minuter.<sup>95</sup> Vegetation bidrar även till att temperaturerna jämnas ut, buller dämpas, luftfuktigheten höjs och vinden minskas.<sup>96</sup>

Något viktigt att ta hänsyn till vid byggnationer är klimatet då effekterna av vädret både kan förstärkas eller försvagas av byggnader. En effektivt placerad byggnad skapar lä och skydd. Däremot kan en olyckligt placerad byggnad snarare förstärka vinden samt skapa draghål som inte är önskvärda.<sup>97</sup> Om höga hus lokaliseras vid små kvarter kan detta innebära att de blir mörka och solfattiga, då solen skymms av byggnaderna. Ett sätt att komma ifrån detta problem är att bygga husen i terrasser.<sup>98</sup>

I Bostadsområdet Västra Hamnen fanns det många små plättar med grönska insprängda i miljön. Dessutom fanns det hus med trädgårdar, och på så sätt fick vi som gående i området

---

<sup>92</sup> Alexander et al. (1977). s 545.

<sup>93</sup> Björk & Reppen. (2000).

<sup>94</sup> Thufvesson. (2009).

<sup>95</sup> Alexander et al. (1977).

<sup>96</sup> Björk & Reppen. (2000).

<sup>97</sup> Lindvall & Myrman. (2001).

<sup>98</sup> Gehl. (2003).

kontakt med grönskan. Även några boende hade placerat ut krukor med växter längs med husväggarna. Det fanns ett stort grönområde mellan Västra Hamnen och ICA Maxi. Detta grönområde var av, vad vi anser vara av den typ som bildar en barriär, då det fanns väldigt få passager att passera över området. Det fanns även tätbevuxet buskage som skulle kunna upplevas som skrämmande när det är mörkt. Vi menar därför att detta grönområde snarare är av negativ än positiv karaktär och således inte ökade områdets attraktivitet.

Då vädret vid våra observationer var av sämre slag förstod vi hur viktigt det är att ta med väderfaktorn vid planering av nya områden. Då vi var i Malmö för att observera i Västra Hamnen blåste det cirka 14 meter per sekund. En del av området ligger utmed Öresund där vinden har fritt spelrum vilket, en dag som denna, får vistelsen att bli väldigt otrevlig. Husen ut mot havet består i huvudsak av vit puts, glas och några gråa detaljer. Detta gör, vid sämre väderlek, att byggnaderna och den gråa himlen smälter ihop och därmed suddas kontrasterna ut. Dessa hus menar vi inte riktigt är anpassade för ett nordiskt, skånskt klimat och då Sverige endast har sommar några få månader om året borde en mörkare färg på husen få bättre effekt. Vi menar att en fasad med färg hade dragit till sig värme under de kalla vintermånaderna och livat upp miljön, vilket hade kunnat påverka känslan positivt av att befinna sig i området när inte vädret är som mest gynnsamt.

Vid studerandet av planförslagen för H+ är det ett förslag som sticker ut tydligt vad det gäller grönområden. Förslaget *Open Stage (se bild bilaga 4)* innehåller mycket stora grönområden mellan husen och ut med vattnet. Dessa grönområden ger ett ödsligt intryck då det upplevs som att de kommer att ha dålig kontakt med stadslivet. Dessa områden menar vi är typiska oanvända ytor, liksom Gehl menar, då de kan upplevas som ödliga och skrämmande. Vi anser att sådana grönområden är slöseri med utrymme som borde användas till något som istället gynnar invånarna och aktiviteterna.

När vi analyserar arkitektförslagen för H+ ser vi att vissa av husen verkar vara tänkta att bestå av ljusa fasader med mycket glas vilket vi tidigare nämnt, anser vara ett dåligt val i Sveriges klimat om de blir för många till antalet. I förslagen ser vi även att några av husen är tänkta att vara i en U-liknande form med en stor öppning mot havet. Att bygga sådana hus så nära havet som här, menar vi är dömda att misslyckas då vinden fångas i dessa utrymmen. På så vis blir gårdarna mindre angenäma att vistas på. Andra hus är byggda på rad, i längor med kortsidan mot havet. Här borde risken för förstärkt vind samt draghål vara stor. Det finns även förslag på att både höga och låga hus ska ligga om varandra. Då både högre och lägre hus blandas

finns det en risk att husen bakom de högre får mindre sol samt ljus och vi menar att denna risk är extra stor här i norden då solen ofta står lägre på himlen. Denna risk ökar ännu mer eftersom en del av förslagets kvarter ser ut att ligga väldigt tätt. Men förslaget *The Tolerant City* (bilaga 6) har motverkat detta genom att föreslå hus byggda i terrasser.

#### **4.7 Summering av offentliga rum, en förutsättning för en levande stad**

Detta kapitel har visat på vikten av att kvarteren inte ska vara allt för stora ur de gåendes perspektiv. Vikten av torg har också behandlats, och den problematik som biltrafiken i en stad medför. Av betydelse har även varit hur barriärer skall hanteras, samt vikten av vatten och dess fördelar i boendemiljön.

## 5 Vikten av utbud och attraktion för boende och besökare

*I detta kapitel kommer begrepp som place marketing, image, storytelling och lokalisering av handel att tas upp. Servicebehovet över dygnet samt boende för besökare kommer det även att redogöras för.*

### 5.1 Place marketing för en attraktivare stad

Begreppet *place marketing* syftar enligt ekonomie doktor Philip Kotler et al., till att designa en plats så att den lämpar sig och uppfyller de behov som finns på dess huvudmarknad<sup>99</sup>. Place marketing kan enligt Thufvesson översättas till platsutveckling då han menar att den direkta översättningen platsmarknadsföring ofta blir felsyftande. Place marketing handlar om att utveckla platsen och olika aktörer i samhället hjälper många gånger till att profilera och stärka platsen genom sitt arbete.<sup>100</sup> Näringslivet är en väsentlig del i platsers utveckling och aktörerna måste vara medvetna om vad det är som gör platsen unik i jämförelse med andra platser och vad de bör satsa resurserna och kreativiteten på<sup>101</sup>. Platsutveckling kräver ett aktivt stöd från olika typer av företag och medborgare<sup>102</sup>. För att platsen ska utvecklas mer och positivt är det bra om människorna som befinner sig på platsen tänker och agerar lite som platsutvecklare. Om platsen dessutom ska bli mer kreativ och utvecklas är det bra om synergieffekter kan skapas genom att delar stärker varandra mer än att bara placeras i närhet till varandra. För att uppnå synergieffekter kan byggnader, konstverk, gator samt verksamheter planeras, placeras och utformas strategiskt så att fler fördelar kan uppnås med dess positionering.<sup>103</sup> Syftet med place marketing är att göra platsen attraktivare än vad den redan är<sup>104</sup>.

Ambitionen med Västra Hamnen var från början att skapa en attraktiv stadsdel som skulle stärka Malmö City som stad<sup>105</sup>, samt bli en sevärdhet i världsklass<sup>106</sup>. Då vi vistades på området kunde vi inte direkt se vad som var unikt för att locka dit människor förutom Turning Torso som blivit ett typiskt landmärke för Malmö. Västra Hamnens bostadsområde är dock ett

<sup>99</sup> Kotler, Philip; Haider, H Donald & Rein, Irving. (1993). *Marketing Places. Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States and Nations*. New York: The free press.

<sup>100</sup> Thufvesson. (2006).

<sup>101</sup> Thufvesson. (2009).

<sup>102</sup> Kotler et al. (1993).

<sup>103</sup> Thufvesson. (2009).

<sup>104</sup> Thufvesson. (2006).

<sup>105</sup> <http://www.malmo.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyhetergamla/vastrahamnenstarkermalmocity.5.33aee30d103b8f159168000112305.html> Läst 2009-05-20.

<sup>106</sup> [http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers\\_bo01\\_utvardering.pdf](http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers_bo01_utvardering.pdf) Läst 2009-04-07.

pittoreskt område till viss del, med mycket färger, former och material som väcker vår uppmärksamhet då vi upplever det som att det sticker ut från traditionellt byggande. Men kringliggande bebyggelse i Västra Hamnen är mer storskaligt och kanske inte i lika hög grad något attraktivt och unikt som ögat fästs vid. Målet som fanns då Västra Hamnen byggdes, menar vi inte uppfylldes, då vi anser att området i nuläget inte utgör något exceptionellt som gör att människor lockas dit. Att området då skulle stärka Malmö som stad och turistort kan vi ställa oss kritiska till.

H+ området idag består enbart av industritomter och har ingen egentlig attraktionskraft. Helsingborgs näringslivs- och marknadsdirektör Renée Mohlkerts vision kring H+ är att det ska bli ett unikt och attraktivt område som ska sälja Helsingborg. Hon belyser även vikten av att Helsingborg blir omtalat, och menar således att H+ kommer att bidra till att detta sker.<sup>107</sup> En av Helsingborgs stads visioner med området är att locka dit verksamheter och företag och stärka Helsingborgs ställning som Sundets pärla<sup>108</sup>. För att detta skall lyckas är det av stor vikt att folk pratar om Helsingborg och H+ området, och på så sätt agerar som marknadsförare för Helsingborg.

## 5.2 Stadens image och dess berättelser

Platsers image är de tankar, idéer och intryck som finns om platsen och hur andra människor upplever denna. Image är mer än bara en specifik åsikt kring en plats, det är ofta massa olika åsikter kring platsen som skapar en image hos människor. En image varierar från olika personer och är av personlig karaktär. En plats image är identifierbar och förändras oftast över tiden, men trots att en image förändras och tappar sin giltighet så kan den finnas kvar länge i människors tankar. En image kan förändras men för att detta ska ske effektivt behöver några kriterier av imagen uppfyllas. Den måste vara giltig, trovärdig, enkel, ha en viss lockelse och vara utmärkande. Det finns flera verktyg som platsimageskapare kan använda sig av för att skapa en effektiv image av platser. Tre av dessa är *teman, slogans och positioner, visuella symboler* samt *evenemang och händelser*.<sup>109</sup> *Storytelling* är en form av berättelse som kan vidareförmedlas muntligt, skriftligt eller genom bilder. Dessa berättelser anses vara ett effektivt verktyg för marknadsföring.<sup>110</sup> När platser skapas är bara de konkreta objekten, så som

---

<sup>107</sup> Mohlkert, Renée. Näringsliv och marknad. Förinspelning i bås et "5 människor, 5 visioner" på SHIP.

<sup>108</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>

Läst 2009-04-05.

<sup>109</sup> Kotler et al. (1993).

<sup>110</sup> Mossberg, Lena & Nissen Johansen, Erik. (2006). *Storytelling. Marknadsföring i upplevelseindustrin*. Lund: Studentlitteratur.

byggnader, en av aspekterna och föreställningar om platsen uppstår, som i sig skapar berättelser om platsen. Varje stad har sin egen berättelse som spelar stor roll för deras rykte och påverkar på så vis individers uppfattning om den. Dessa berättelser förstärker även platsens image vilket hjälper till att attrahera och behålla serviceverksamheter, infrastruktur och investeringar.<sup>111</sup>

Västra Hamnen har länge varit ett industriområde<sup>112</sup>, och det anordnades olika evenemang under tiden byggnation av området pågick. Det var teaterföreställningar och konserter som förlades dit för att försöka locka folk till platsen innan något konkret fanns i området.<sup>113</sup> Vi menar då att detta blev ett sätt för Västra Hamnen att skapa en viss image av platsen och nå ut till människor och marknadsföras redan innan det blev ett nytt och utvecklat område. I och med detta så kan det ha stärkt och byggt upp Västra Hammens attraktivitet och gjort att folk pratar om platsen och anser den vara ett positivt bidrag till staden. Vi anser dock att försöken till en populär stadsdel till fullo inte uppnåtts eftersom området ligger för sig själv och inte i nära anknytning till stadskärnan där saker händer.

Kuchcinska menar att om något liknande som i Västra Hamnen kan göras på H+ inför byggstarten kanske det kan gynna platsen och på så vis bidra till en ökad folkmängd eftersom här idag inte finns särskilt mycket aktivitet för allmänheten<sup>114</sup>. Delområde Söder har länge haft dåligt rykte<sup>115</sup>, och då H+ ska placeras inom denna del av staden så behöver ansvariga tänka på att det fortfarande kan komma att ha negativ påverkan på platsen. H+ visioner är stora och Helsingborg försöker skapa något attraktivt och unikt som gör att stadskärnan kan stärkas och förenas, eftersom det nu är väldigt uppdelat mellan just norra och södra stadskärnan<sup>116</sup>. Bilden av delområde Söder kanske kan förändras när H+ utvecklas och staden ses som en helhet och inte uppdelat som idag. Vi menar att H+ antingen kan stärka Söders position till att bli en attraktiv del av Helsingborg eller drabbas av det rykte som florerar kring Söder i nuläget. Om människor inte väljer att lämna det gamla så kan det inverka negativt även på det nybyggda H+, trots visioner om att det ska vara nytt och fräscht, något för alla.

---

<sup>111</sup> Bryson, John R; Daniels, Peter W & Warf, Barney. (2004). *Service worlds. People, organizations, Technologies*. Oxon: Routledge.

<sup>112</sup> [http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers\\_bo01\\_utvardering.pdf](http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers_bo01_utvardering.pdf)  
Läst 2009-04-07.

<sup>113</sup> Kuchcinska 2009.

<sup>114</sup> Ibid.

<sup>115</sup> <http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>

Läst 2009-04-05.

<sup>116</sup> Kuchcinska 2009.



### 5.3 Förutsättningar för handel

*”Ge varje område i alla fall minst en kvartersbutik nära centrum /.../ Placera dem på hörnor där mycket människor passerar. Kombinera dem med hus så att den som driver butiken kan bo ovanpå eller intill den.”<sup>117</sup>*

Peter McGoldrick, professor inom retail, tar upp en checklista vilken kan hjälpa butiker att utvärdera en möjlig lokalisering. Checklistan består av fyra faktorer: *population, tillgänglighet, konkurrens* och *kostnader*. Sammansättningen av populationen i området i fråga bör utvärderas och viktiga faktorer att ta hänsyn till här är ålder, yrke samt hushållskompositionen. Tillgänglighet handlar om hur lätt kunderna kan ta sig till butiken och här bör parkeringsplatser, vägar samt gångtrafikflöde analyseras. Även konkurrensen och kostnaderna i området bör undersökas. Vilka konkurrenter som finns i området och hyresnivån på butikslokaler blir viktiga att granska här.<sup>118</sup>

Thufvesson, liksom Alexander et al. och Jacobs, menar att hörnlägena i byggnaderna är viktiga för lokalisering av handel. Hörnorna är extra attraktiva då dessa lokaler som regel har mer skyltfönster och större möjligheter att fånga upp kunder. Detta beror på att de är mer exponerade i och med att gatorna korsas och därmed även kundflödena. I en gammal stadsbebyggelse finns det ofta gott om gathörn då kvarteren som regel var små. I dagens nya stadskvarter är kvarteren oftast större och kan ibland upptas helt av en och samma byggnad.<sup>119</sup>

Då vi befann oss i bostadsområdet Västra Hamnen lade vi, som vi tidigare nämnt, märke till att det inte fanns någon närbutik där vi passerade. Det fanns andra verksamheter och företag i området men lokaliseringen av vissa kändes något oplanerat då de var dolda och ett naturligt flöde av människor inte uppstår under sådana former. Förvisso finns ICA Maxi etablerat inte så långt ifrån bostadsområdet Västra Hamnen, men när vi utgår från McGoldricks checklista så är tillgängligheten till ICA Maxi nästintill obefintlig. Boende måste nästan transportera sig med bil dit då det ligger i utkanten och denna typ av butik lämpar sig mer för storhandel. Gångvägen dit är relativt otillfredsställande och om behovet är av mindre karaktär så kan detta kännas oändligt långt att transportera sig. Vi menar att det skulle funnits någon mindre närbutik inne i bostadsområdet Västra Hamnen, och detta hade då indirekt skapat ett livligare rörelsemönster på platsen.

---

<sup>117</sup> Alexander et al. (1977). s 442 – 443.

<sup>118</sup> McGoldrick, Peter. (2002). *Retail Marketing*. Andra upplagan. Berkshire: McGraw-Hill Education.

<sup>119</sup> Thufvesson. (2009).

För att skapa en levande plats, anser vi att handel och service bör finnas tillgängligt i området i fråga. För att få dit handel krävs det förutsättningar för det, vilket måste finnas i åtanke när ett område planeras. Särskilt för H+ som ska bli ett nytänkande inom stadsdelsutveckling, så bör arkitekterna uppfylla dessa delar då det är väsentligt för stadsdelens attraktivitet. När vi studerar planerna över de förslag som Helsingborg valt att gå vidare med för H+ kan vi se att en del handelsverksamheter kommer finnas utspridd inom området. Vi anser att det är bra att det lokaliseras olika typer av butiker inom området för att skapa ett naturligt flöde så att människor väljer att gynna handeln i området och inte behöver söka sig utanför H+ för att uträtta sina dagliga inköpsbehov. Vi anser att det inom H+ bör planeras många byggnader där hörnor görs tillgängliga för handel och andra verksamheter. Utbudet bör även anpassas utefter vilken typ av population som kommer befinna sig i området. Vi kan ana en viss risk att hyresnivåerna kan bli höga då det är ett nybyggt område, och detta bör undvikas så att fler har möjlighet att etablera sin verksamhet och på så sätt skapa en konkurrens som gynnar slutkonsumenten.

#### 5.4 Servicebehovet över dygnet

*”De flesta av stadens aktiviteter stänger ner på kvällen, de som förblir öppna har inte så stor inverkan på stadslivet på natten såvida de inte är samlade tillsammans.”<sup>120</sup>*

Thufvesson nämner butikens öppettider i stadskärnan, vilka hindrar staden från att utvecklas och leva upp även kvällstid, då de oftast stänger redan klockan 18.00. Många jobbar i dag ganska länge och hinner oftast inte med att besöka butiker efter arbetets slut inne i centrum då dessa stänger innan man lyckats komma dit. Större köpcentrum i utkanter av städer blir ofta det naturliga valet för att uträtta sina ärenden på vardagar, då dessa i regel inte stänger förrän 20.00 och har parkering i nära anslutning till entréerna så kunderna smidigt kan gå in och shoppa. Om städer hade förlängt sina öppettider hade kanske människor i större utsträckning valt att befinna sig i staden till kvällarna då pubar, restauranger och andra aktiviteter tar över, vilket inte bara hade gynnat handeln utan även stärkt stadslivet och folklivet.<sup>121</sup> Även Alexander et al. menar att det är svårt att få medborgarna att röra sig ute i staden på kvällstid. För att få ut människor, behövs det någon eller några aktiviteter att gå till. Detta kan vara biografier, caféer, barer eller liknande. Var för sig har de svårt att skapa ett flöde av människor på kvällstid, men tillsammans i ett kluster blir de lockande. Ensamma och nattöppna serviceinrättningar där det är dåligt upplyst och få människor som rör sig, är dock starkt

---

<sup>120</sup> Alexander et al. (1977), s 180.

<sup>121</sup> Thufvesson. (2006).

exponerade för kriminalitet. Fler människor som är ute och rör på sig samt väl upplysta platser skapar trygghet och gör att folk vågar röra sig ute under de mörka timmarna. Alexander et al. rekommenderar att lokalisera dessa kluster tillsammans med hotell och andra aktiviteter som bowlinghall och liknande för att skapa flöden. För att detta ska bli väl fungerande krävs det att det finns små spridda torg och center i staden.<sup>122</sup>

När vi observerade i bostadsområdet Västra Hamnen fanns det ett visst utbud av kvällsverksamhet som restauranger och caféer, men den handel som fanns anser vi inte lockar en större mängd besökare till området dagtid. Den enda större verksamheten är de företag som finns lokaliserade runtomkring i Västra Hamnen men inne på bostadsområdet fanns ingen större attraktion som kan locka människor att röra sig där, mer än kanske på somrarna då närheten till vattnet kan fungera som en attraktionskälla. Daglig verksamhet bör kombineras med kvällsaktiviteter för att öka rörelsen på platsen. Detta är något vi saknar i Västra Hamnen och anser kunde ha förbättrats genom att öka handeln inom området.

Tre av arkitektförslagen har ritat ut kulturinstitutioner utspridd i H+ området. Vi kan här tolka detta som till exempel teaterverksamheter som kan antas pågå på kvällen. Detta anser vi är ett bra sätt för att bidra till folkmängden inom området men det krävs att annan verksamhet och handel har öppet tills denna typ av aktiviteter tar över för att skapa ett naturligt flöde av människor jämnt fördelat över dygnet. Annars kan det lätt bli ett livlöst område där inget händer mer än de människor som rör sig till och från sin arbetsplats eller bostad. Birgitta Freudenthal, verksam på Kulturförvaltningen i Helsingborg, anger sin vision om H+ som ”*en plats för ett myllrande kulturliv*”<sup>123</sup>. För att detta ska kunna bli verklighet menar vi att verksamheter av olika karaktär kan bidra till detta genom bra planering och rätt öppettider.

## 5.5 Boende för besökare

*En människa som tillbringar en natt på ett okänt ställe är fortfarande en del av det mänskliga samhället, och behöver fortfarande sällskap. Det finns därför ingen anledning varför han ska krypa in i ett hål och titta på TV ensam, på det sätt som sker på ett motell längs med vägen.*<sup>124</sup>

Det är en vanlig företeelse att det kommer besökare till en stad, och de behöver någonstans att bo. Genom alla tider har värdshusen varit samlingsplatser för resande, där de träffats i baren, spelat kort eller på annat sätt umgåtts för kvällen. Värdshuset tillförde staden något genom

---

<sup>122</sup> Alexander et al. (1977). s 449.

<sup>123</sup> Freudenthal, Birgitta. Kulturförvaltningen. Förinspelning i båsset ”5 människor, 5 visioner” på SHIP.

<sup>124</sup> Alexander et al. (1977).

kontakten med främlingar och utbyte av nyheter. Idag ser det annorlunda ut då många besökare i allt större utsträckning tycks stänga in sig på sina rum på hotell och motell.<sup>125</sup> Thufvesson menar att ett bra utbud av boende för besökare är av stor vikt i en stad. Det bör vara varierat i både standard, pris och servicenivå för att alla målgrupper ska bli tillgodosedda. Hotell kan arbeta med ett visst koncept och göra något unikt av det, vilket kan bidra till att hotellet i sig blir en attraktionskälla och därmed leder till en ökad attraktion till platsen.<sup>126</sup>

I Västra Hamnen i Malmö kunde vi inte observera någon typ av övernattningsmöjligheter för besökare då vi var där. Men en senare sökning via eniro.se visar att det finns lägenhetshotell av högre klass inom området<sup>127</sup>, vilket vi kan tolka är avsett för företag som behöver övernattningsboende till sina medarbetare. Vi gör denna bedömning då vi vid vårt besök inte kunde observera någon form av hotell eller se någon skylt eller liknande som talade om att det skulle vara till för allmänheten. Vi sökte även på google.se för att ta reda på om det fanns någon typ av hotell eller liknande i området, och fann att det planeras byggas hotell i området, men inget är ännu verkställt<sup>128</sup>. Enligt teorierna ovan bör det finnas olika pris och standard och vi anser därför att det är en god idé att verkställa planerna om att bygga ett hotell i området så länge det inriktar sig på en bred målgrupp. Dock kan vi ställa oss frågande till om området är så pass attraktivt att besökare hellre väljer att bo i Västra Hamnen istället för i de mer centrala delarna av Malmö, då vi inte kan se några speciella besöksmål i området som kräver att övernattninng sker där.

Inom vissa av förslagen för H+ området har det planerats in för just hotell och annat boende som riktar sig till besökare av olika slag. Det har uppmanats till att locka besökare till området och då behövs denna typ av verksamheter för att kunna hantera boendefrågorna i staden. Det gynnar både H+ och Helsingborg om det finns olika boendeformer och enligt Thufvesson är det en väsentlig del för en stad. Särskilt attraktivt kan H+ bli om det dessutom satsas på nytänkande och Helsingborgs stad väljer att bygga hotell och övernattningsmöjligheter i olika utförande.

---

<sup>125</sup> Alexander et al. (1977).

<sup>126</sup> Thufvesson. (2009).

<sup>127</sup> Sökord: hotell + Västra Hamnen, 2009-05-26.

<sup>128</sup> Sökord: hotell + Västra Hamnen, 2009-05-26.

## **5.6 Summering av vikten av utbud och attraktion för boende och besökare**

I detta kapitel har vi belyst vikten av att stärka en plats och dess image. Kapitlet har även handlat om viktiga faktorer för etablering av handel i staden. Det har även diskuterats vikten av andra serviceinrättningar och invånarnas servicebehov över dygnet.

## 6 Slutdiskussion, summering och reflektion

### 6.1 Slutdiskussion

Under detta arbete har vi tagit upp en del faktorer som spelar stor roll vid stadsbyggnation. Vi har funnit att många attribut har inverkan på stadsmiljön vid skapandet av en levande stad.

Vi har med hjälp av teorierna och våra observationer funnit att byggnader har en stor inverkan på stadslivet. Vi håller med Alexander et al., Jacobs och Söderlind att det bör finnas en blandning av arbete, boende och företag för att det ska bli en levande stadsdel. Dessutom menar vi att det är viktigt att värna om äldre byggnader för att bevara en del av stadens karaktär och historia. Våra egna erfarenheter är att en stad med varierad bebyggelse från olika tidsepoker är mycket mer intressant att besöka, istället för en stad där det mesta är byggt under samma period. Vi kan dessutom dra slutsatsen, för att skapa en levande stadsdel, bör byggnaderna för boende inte vara för höga.

För att skapa en levande plats menar vi med stöd i teorierna, att gångstråk ska premieras och även att stora, livlösa områden så som parkeringsplatser ska minimeras. Vi anser att biltrafik bör vara tillåten i stadsdelar men att vägar kan vara utformade på ett sådant sätt att hög hastighet omöjliggörs. Vi anser även att passager mellan hus och kvarter är av största vikt för att skapa en trivsamt stadsdel. Passagerna bör vara logiskt placerade så att invånarna använder dem på ett sätt som för dem känns bekvämt.

Aktiviteter är en naturlig del av en livfull stad. Vi har med hjälp av teorierna och våra observationer kommit fram till att torghandel, uteserveringar och annan aktivitet bidrar till att gator och torg blir livfullt och på så sätt skapar en mötesplats i staden. Vi vill gärna se torg med träd som ger grönska och skugga sommartid, vindskydd på vinterhalvåret samt dämpar ljud från stadstrafiken och ger torget en mjukare känsla. Det bör finnas sittplatser där folk kan träffas och titta på folklivet som passerar eller uppehåller sig på och invid torget. Torgen behöver inte vara stora och pampiga, utan snarare lite mindre och mer intima.

En kanal med vatten är en barriär, men om en bro placeras över den hindras inte de gående. Fler offentliga rum borde utformas med närhet till vatten och grönska då detta är viktiga element i en stadsmiljö. Vi anser att de är viktiga då de är inslag som skapar harmoni i stadsdelen, och på så sätt bidrar till att människor vill röra sig i området, vilket ger platsen en levande atmosfär.

Vi anser att handel är en viktig del för att skapa en levande stadsdel. Därför menar vi att vid utformning av stadsdelar bör staden ha McGoldricks checklista i åtanke. Om någon av faktorerna inte är tillfredställande kan detta innebära att ingen vill lokalisera sin butik här, vilket i sig kan leda till ett livlöst område. Detta kan få ännu större konsekvenser i form av att området blir urholkat då färre kanske väljer att bosätta sig i området på grund av brist på till exempel en närbutik. Även attraktionen för utomboende människor att besöka området kan minska då där inte finns någon handel. Vi anser alltså att ett bra utbud av handel lockar människor och kan på det sättet bidra till en levande plats. Vi menar även att någonting bör hända i stadsdelen oavsett tid på dygnet, då aktiviteter bidrar till livfullhet. Detta skapar även attraktion till platsen och skapar ett naturligt flöde som gynnar trivseln i området.

Vi menar även att ryktet som en stad innehar är viktigt och påverkar således både människor och verksamheters vilja att lokalisera sig i staden. Med andra ord kan en bra image öka attraktionen och därför skapa en levande plats.

Slutligen menar vi att om alla dessa delar är utformade på ett effektivt och attraktivt sätt, skapar de synergieffekter som gör att staden har goda förutsättningar för att bli en levande plats.

## 6.2 Summering

Syftet med denna uppsats har varit att undersöka hur en stadsdel kan utformas för att vara en del av en levande stadsmiljö. Våra tre centrala frågeställningar har varit:

- *Vilken påverkan har byggnader och deras aktiviteter på stadsmiljön?*
- *Hur kan offentliga rum utformas för att bidra till en mer levande stadsmiljö?*
- *Har utbud och attraktion någon påverkan på förutsättningarna i skapandet av en levande stad?*

För att uppfylla uppsatsens syfte har vi genom kvalitativ metod jämfört blivande H+ i Helsingborg med befintliga Västra Hamnen i Malmö i en fallstudie.

Våra resultat visar att för att gynna mångfalden av företag bör inte alla byggnader i ett område vara byggda under samma tidsperiod då det sätter att bygga stad bildar, vad Söderlind kallar, tidsbubblor. Byggnader från olika tidsepoker är en fördel då det skapar möjligheter för olika verksamheter att etablera sig beroende på hyresnivå. Vår undersökning har också visat på vilken inverkan höjden på byggnader kan ha på aktiviteterna i en stadsdel, då boende i höga

hus inte har tillräcklig kontakt med aktiviteterna på gatorna och kan därmed leda till att de inte medverkar i dem.

En stadsdel bör vara utformad för att främja aktiviteter, då husen och kvarteren har stor påverkan på dessa. En betydande faktor är att folk ska vilja tillbringa tid utomhus genom olika aktiviteter, och inte bara röra sig ute när det är nödvändigt. Passager gynnar flöden vilket i sig bidrar till liv då människor rör sig i området. Stadsdelar bör inte vara utformade efter bilens förutsättningar utan det är viktigt att ha människan i största fokus. Utformningen av torg bör nog övervägas för att inte bli tomma, och detta kan göras genom att gynna aktiviteter så det händer något på platsen, vilket ökar viljan hos människor att befinna sig på platsen. Barriärer kan vara av både positiv och negativ karaktär. De kan både hindra rörelsen om utformningen är dålig, men kan även leda människor till platser dit de i andra fall inte rört sig.

Utformningen av byggnader och område bör utföras på ett så effektivt sätt som möjligt för att minska obehaglig väderpåverkan. Utformningen bör således anpassas efter det land och klimat som stadsdelen är belägen i. För att skapa en levande stad behöver staden utvecklas för att göra platsen mer attraktiv och uppmuntra till vistelse. Ett sätt att få staden att utvecklas är att locka till sig nya verksamheter och företag. Detta kan göras genom att arbeta med stadens image.

För att få handel att lokalisera sig i ett område krävs förutsättningar för det. Det är viktigt för planeringen av nya områden att locka dit butiker, men även andra serviceverksamheter, och att placera dessa strategiskt inom området. En stad består inte bara av dess invånare, utan det kommer även tillfälliga gäster. Att erbjuda dem bra och attraktiva uppehåll i olika prisklasser samt erbjuda dem attraktioner och bjuda på spännande aktiviteter är viktigt då de bidrar till stadens liv och rörelse.

### 6.3 Reflektioner

En svårighet vi har haft under vårt uppsatsarbete är att hitta teorier som motsäger de vi använder oss av i vårt arbete. Vi är medvetna om att detta kan ha påverkat vinklingen och djupet i uppsatsen. Att våra åsikter stämmer väldigt väl överens med teoretikernas kan också ha inverkat på uppsatsen. Vi har sökt efter teorier med ett brett synsätt, vilket har resulterat i det material vi har använt oss av.

Att använda observation för att samla in empiri, anser vi i vårt fall vara en bra metod. Att besöka Västra Hamnen i Malmö var väldigt givande eftersom observationen gav oss en



uppfattning om miljön och atmosfären, samt hur området ser ut idag. Observationen i Helsingborg var mindre givande då platsen för framtida H+ i dagens läge är ett industriområde och inte tillförde vår uppsats så mycket konkret information. Däremot hjälpte observationen vår förståelse inför byggnationen av och storleken på området, vilket vi menar kan ha fört uppsatsen framåt.

#### **6.4 Förslag till framtida forskning**

Då H+ är ett pågående projekt och tävlingen avgörs samtidigt som denna uppsats färdigställs, kan vi se stora möjligheter att forska vidare inom detta område. Då miljön är i fokus idag, kan vidare forskning ske utifrån ett hållbarhetsperspektiv och resurssnålt byggande. Intressanta områden att forska kring kan vara varför just de delarna av förslagen som utsågs till vinnare valdes ut. Vidare forskningsområden kan också vara att studera hur svenska städer arbetar för att skapa levande stadsdelar samtidigt som de vill begränsa bilismen i stadskärnorna.

## 7 Källförteckning

### Litteraturlista

Alexander, Christopher; Ishikawa, Sara & Silverstein, Murray. (1977). *A pattern language, towns-buildings-construction*. New York: Oxford University Press.

Andersson, Roland. (1998). *Attraktiva städer. En samhällsekonomisk analys*. Bygghälsningsrådet.

Arnstberg, Karl Olov. (2005). *Sprawl*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.

Björk, Cecilia & Reppen, Laila. (2000). *Så byggdes staden*. Stockholm: AB Svensk Byggtjänst.

Bryman, Alan. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.

Bryson, John R; Daniels, Peter W & Warf, Barney. (2004). *Service worlds. People, Organizations, Technologies*. Oxon: Routledge.

Cullen, Gordon. (1966). *The Concise Townscape*. Cambridge: University Press.

Gehl, Jan. (2003). *Livet mellem husene. Udeaktiviteter og udemiljøer*. København: Arkitektens Forlag.

Holme, Idar Magne & Solvang, Bernt Krohn. (1997). Andra upplagan. *Forskningsmetodik. Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Lund: Studentlitteratur.

Jacobs, Jane. (1961). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos AB.

Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus. (1999). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.

Kotler, Philip; Haider, H Donald & Rein, Irving. (1993). *Marketing Places. Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States and Nations*. New York: The free press.

Lindvall, Jöran & Myrman, Ann-Kristin. (2001). *Vardagens arkitektur. Vem bestämmer din livsmiljö?* Stockholm: Bäckströms Förlag.

Lynch, Kevin. (1960). *The Image of the City*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.

McGoldrick, Peter. (2002). *Retail Marketing*. Andra upplagan. Berkshire: McGraw-Hill Education.

Mossberg, Lena & Nissen Johansen, Erik. (2006). *Storytelling. Marknadsföring i upplevelseindustrin*. Lund: Studentlitteratur.

Patel, Runa & Davidson, Bo. (2003). Tredje upplagan. *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

SOU 2005:51. *Bilen, biffen, bostaden, hållbara laster – smartare konsumtion*. Statens offentliga utredningar. Stockholm: Nordstedts Tryckeri AB.

Söderlind, Jerker. (1998). *Stadens Renässans: från särhülle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen*. Kristianstad: SNS (studieförbund, näringsliv och samhälle).

Thufvesson, Ola. (2006). *Fjärde Staden. Placemarketing Helsingborg*. Andra upplagan. Näringslivs och marknadsavdelningen: Helsingborgs stad.

Thufvesson, Ola. (2009). *Platsutveckling*. Plattformen: Helsingborgs stad.

Thurén, Torsten. (1991). *Vetenskapsteori för nybörjare*. Stockholm: Liber AB.

## Internet

<http://www.alternativstad.nu/allmanningar/centrum.html>

Läst 2009-04-05

<http://www.helsingborg.se/upload/Om%20Helsingborg/Södertunneln/Program%20swedish.pdf>

Läst 2009-04-05

<http://www.malmo.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyhetergamlavastrahamnenstarkeralmocity.5.33ae30d103b8f159168000112305.html>

Läst 2009-05-20

[http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers\\_bo01\\_utvarde ring.pdf](http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480005424/chalmers_bo01_utvarde ring.pdf)

Läst 2009-04-07

<http://www.residencemagazine.se/arkitektur/2009/03/02/livet-i-en-container>

Läst 2009-05-18

<http://www.turningtorso.se/>

Läst 2009-06-08

## Muntliga Källor

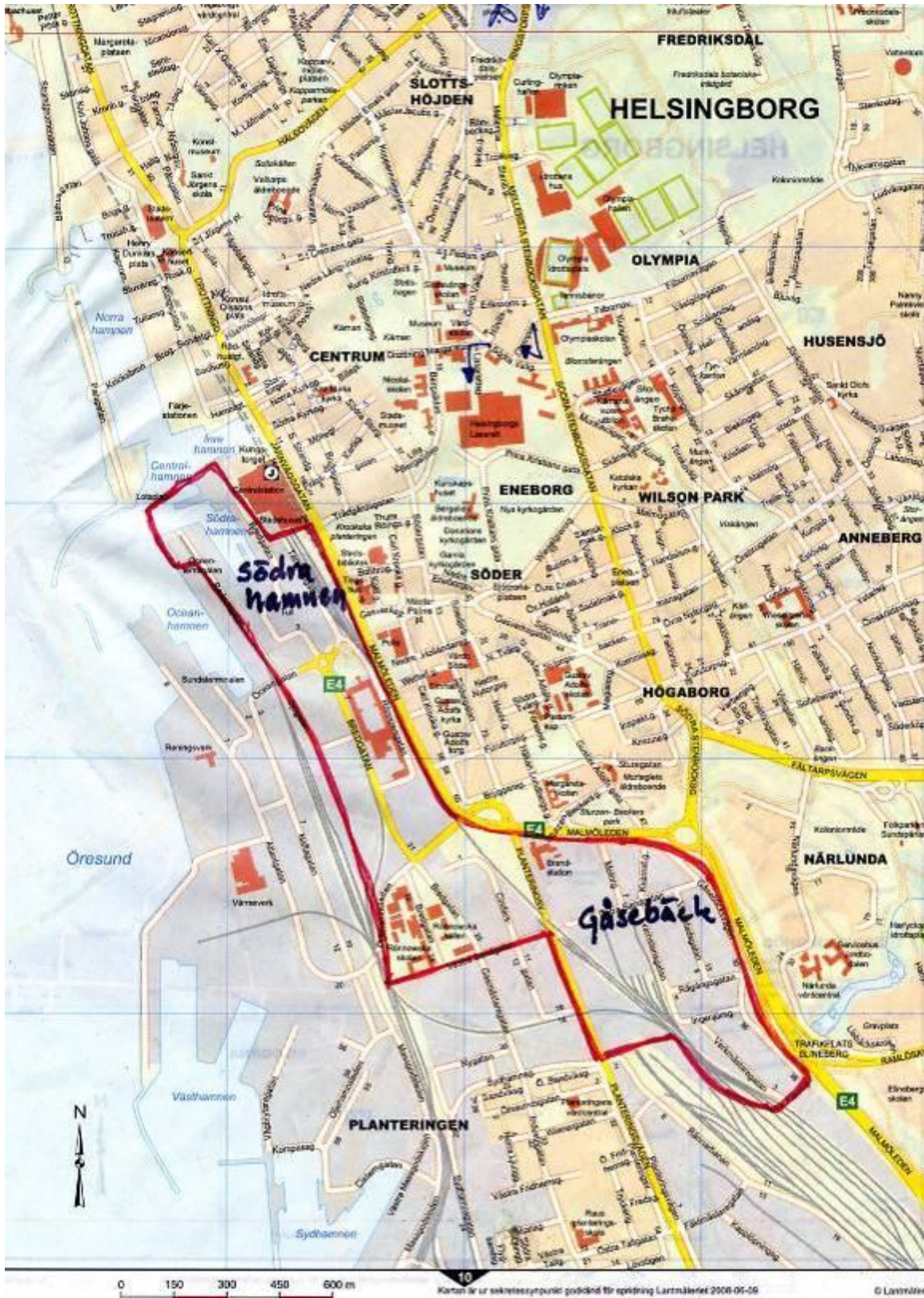
Freudenthal, Birgitta. Kulturförvaltningen. Förinspelning i båset ”5 människor, 5 visioner” på SHIP.

Kuchcinska, Magdalena. Informatör H+ kontoret. Guidning 12 maj 2009 kl 14.00 på SHIP.

Mohlkert, Renée. Näringsliv och marknad. Förinspelning i båset ”5 människor, 5 visioner” på SHIP.

## Bilagor

### Bilaga 1: Karta Helsingborg



## Bilaga 2: Karta Malmö



### Bilaga 3: Förslag Mind Zone

Detta förslag visar modern design på husen, vilka har en höjd på fyra till fem våningar och knyter an till höjden på befintliga byggnader i området. Förslaget innehåller mycket insprängd grönska mellan hus och gator. Förslaget visar även mycket folk som rör sig i området och där det finns utrymmen för spontana möten i tät levande stadsmiljö.

*Bilderna är tagna från utställningsförslagen.*



#### Bilaga 4: Förslag Open Stage

Open Stage visar mycket ljusa fasader i funkisstil. Här finns det stora grönområden och en väl tilltagen promenad längs med vattnet. Det har ritats in många olika former av utrymmen för att människor i grupper ska kunna uppehålla sig ute, bland annat under tak. Det ges även förslag på scener för uppträdanden. Husen i detta förslag är i de flesta fallen på fyra till fem våningar och upptar i flera fall hela kvarter.

*Bilderna är tagna från utställningsförslagen.*





## Bilaga 5: Förslag Our Vision

Detta förslag visar på tät stad med små kvarter. I planförslaget är alla husen vita klossar, vilket gör det svårt att få en uppfattning om höjd och fasader. Förslaget visar grönområden där människor möts och uppehåller sig, både vid utplacerade bänkar, men även spontanbesök på gräset under träden.

*Bilderna är tagna från utställningsförslagen.*



## Bilaga 6: Förslag The Tolerant City

I detta förslag visas bilder på allt från fastigheter i glas till färglada fasader och hus med grönska på väggar och tak. Här har vattnet fått mycket utrymme, både i form av kanaler och som vattenkonst. Många platser utformas i nivåer för att möjliggöra för människorna att uppehålla sig mellan husen. Grönskan har här fått relativt mycket utrymme i form av små grönområden samt träd mellan husen.

*Bilderna är tagna från utställningsförslagen.*



## Bilaga 7: Förslag Towards Sustainable Urbanity

Detta är ett förslag som satsar på en byggnadshöjd på fyra till fem våningar, men även några riktigt höga hus vilka skapar utropstecken i området. Extrem design har här fått mycket utrymme, men även det mindre torget med butiker och caféer. På torget planeras det för människor som uppehåller sig och passerar över det. Även i detta förslag har insprängd grönska mellan husen fått mycket utrymme.

*Bilderna är tagna från utställningsförslagen.*



## Bilaga 8: Holmgången i Malmö



## Bilaga 9: Kanal Västra Hamnen i Malmö

