

SÖDERVÄRN

från trafikapparat till stadsrum

Oskar Svahn

Examinator: Tomas Tägil

Handledare: Ingegärd Johansson

AAHM01: Examensarbete i Arkitektur

Lunds Tekniska Högskola, 2018

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<u>INTRODUKTION / ABSTRACT</u>	<u>3</u>
<u>STADEN LÄNGS FÖRSTADSGATORNA</u>	<u>4</u>
<u>SÖDERVÄRN - JÄRNVÄGSTATIONEN</u>	<u>8</u>
<u>FRÅN TRAFIKAPPARAT TILL STADSRUM</u>	<u>11</u>
TORGET	18
GATAN	26
BUSSHÅLLPLATSEN	34
BYGGNADERNA	36
<u>DISKUSSION</u>	<u>43</u>
STADENS RAMAR	43
PROCESSEN	45
SLUTSATS	48
<u>REFERENSER</u>	<u>50</u>

INTRODUKTION

Södervärns bussterminal ligger mellan stadsdelen Möllevången och Södervärn i södra Malmö, och utgör tillsammans med Spårväggsgatan en tydlig gräns mellan dessa två stadsdelar. Platsen ligger väl till i staden och har fördelen av att vara en knutpunkt för kollektivtrafik och en viktig plats för människor som transporterar sig både till och från sjukhusområdet samt mellan Möllevången och Södervärn, som kan anses vara innerstadens sista utpost.

Trots detta upplevs Södervärns busstorg som något av en urban öken när man kommer dit. Omringad av komplicerade trafiklösningar står Södervärns busstorg i stark kontrast till den sprudlande innerstad som angränsar runtomkring. Här finns endast en funktion; Att slussa så mycket trafik som möjligt på ett så effektivt sätt som möjligt. Innerstadens rika liv blir lidande.

Utgångspunkten i detta projekt är att utforska hur staden förhåller sig till den här platsen, som hyser en funktion som är viktig för hur staden fungerar i sin helhet men som på grund av sin funktionsorienterade utformning är oförmögen att hysa ett rikt stadsliv. Tänk om Södervärn istället för att vara en urban öken hade varit en plats som knyter samman Malmös innerstad och hyser ett rikt stadsliv samtidigt som den fungerar som en av de viktigaste kollektivtrafiknoderna i Malmö. Målet är undersöka om en omarbetning av Södervärn kan ge tillräckligt mycket tillbaka för att vara befogad.

ABSTRACT

The Södervärn bus terminal is situated between the Möllevången district and Södervärn district in the southern part of Malmö, and together with Spårväggsgatan it makes up a distinct division between these two districts. This site is well situated within the city and has the advantage of being a public transport junction as well as an important spot for for people who frequent or visit the hospital area or move between Möllevången and Södervärn, the farthest part of the city center.

Despite all this the Södervärn bus terminal is perceived as something of an urban wasteland when visited. It is entirely surrounded by traffic and thus it is in stark contrast to the vividly urban city center that borders it. This site is designed with only one function in mind; to transport as many people as effectively as possible. The rich urban life of the inner city suffers from this.

The general idea of this project is to investigate how the urban fabric relates to this kind of space, one that carries an important role for the greater functioning of the city but due to its function oriented layout is unable to host rich urban life. What if Södervärn instead of being an urban wasteland became a place that ties the inner city of Malmö together while acting as one of the most important public transport hubs in the city? The intention is to explore whether an extensive revision of the Södervärn bus terminal contributes enough to the urban landscape to be justifiable.

STADEN LÄNGS FÖRSTADSGATORNA

Det är väldigt tydligt på en större skala att Malmö till stor del under historien har vuxit fram längs förstadsgatorna (Liljenberg, 1990). Innerstaden sträcker sig från centralen söderut längs Södra Förstadsgatan till Södervärn och åt andra hållet, österut mot Värnhem. Den stora skillnaden mellan de två axlarna är att den östras urbanitet naturligt tunnas ut efter Värnhem, innerstaden tar helt enkelt slut och övergår till förort. I den sydliga riktningen, längs Södra Förstadsgatan, blir det dock tydligt att innerstadens riktning och därmed utbredning abrupt bryts av den väst-östliga axel som utgörs av vägar, parkstråk (i form av obonade gräsytor) samt Södervärns busstorg. På andra sidan spiller delar av innerstadens liv över, och sträcker sig ner till Dalaplan men den södra sidan orkar inte att fortsätta den urbana karaktär som återfinns på Möllevångssidan.

Med tankarna kring stadens riktning blir det väldigt tydligt att den plats som idag är Södervärns busstorg kommer in som ett främmande element, både till utformning och riktning, och stör ordningen i staden. Rent rumsligt skapas ett mycket större glapp i den byggda miljön än en gata hade gjort, det blir således inte särskilt naturligt att röra sig vidare genom staden. Samtidigt saknar platsen torgets urbana kvalitéer och inramning, dess utformning är något som inte direkt uppmanar till ett rikt stadsliv.



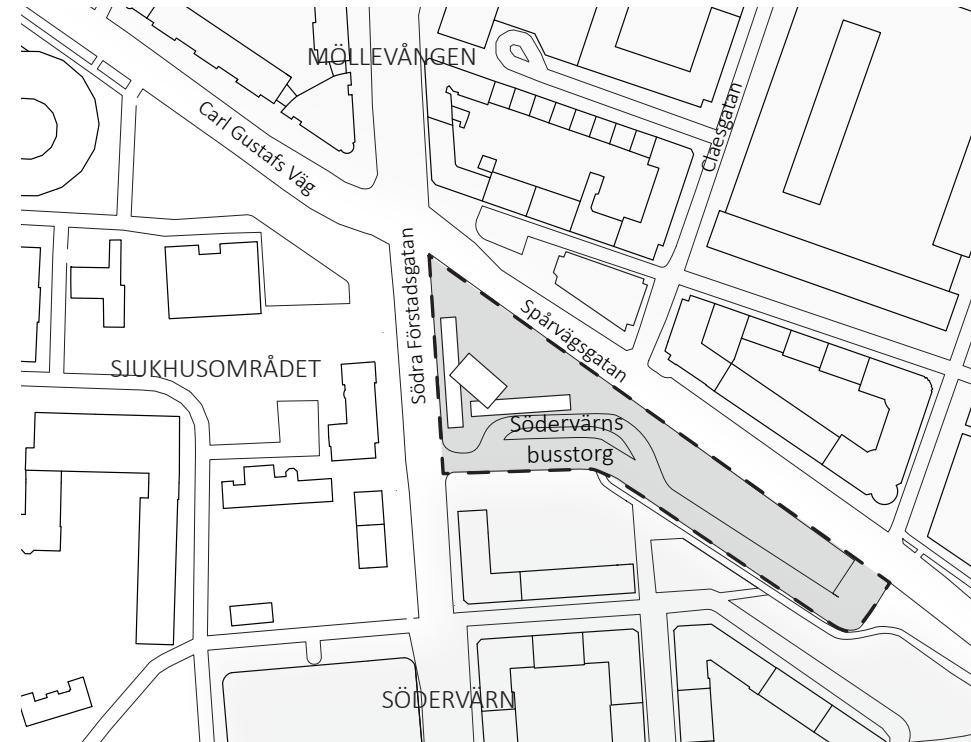
Malmö innerstads utbredning längs förstadsgatorna samt de stora kollektivtrafiknoderna

Den största bidragande faktorn till bristen på urbana kvalitéer är delvis platsens historia, som en järnvägsstation, där den tydliga riktningen från öst till väst kommer från den gamla banan och har blivit kvar efter att rälsen revs upp. Men också att platsen endast har planerats med ett syfte i åtanke: att vara en välfungerande trafiklösningsnod. Detta har skapat en öppen plats med skärmtak och en kiosk, avskärmad av tungt trafikerade gator med stora mått. Busstorget är därför inte särskilt välkomnande och krångligt att ta sig till vilket gör att den blir ett slags urbant ödelandskap, mitt i staden.

Den av de omkringliggande gatorna som utgör den minsta barriären är utan tvivel den buss- och taxigata som ligger söder om platsen, intill den obebyggda delen av det kvarter som avslutar den södra sidans kvarterstad. Detta eftersom den endast, i all väsentlighet, bär kollektivtrafik. Tack vare detta får man som fotgängare en mycket bättre överblick av trafiken och kan här korsa på ett ganska smidigt sätt utan att behöva vänta på trafikljus eller, när tillfälle ges, ens behöva korsa på anvisad plats utan att störa trafikflödet. Vårre är det att korsa Spårvägs-gatan, till och från norrsidan mot Möllevången. Spårvägs-gatan är en fyrfilig gata, utan att den egentligen bär enorma mängder trafik, detta för att försäkra bussarnas framkomlighet samtidigt som gatan även trafikeras av bilar. Södra Förstadsgatan är även den en barriär mellan busstorget

och framför allt sjukhusområdet, men det upplevs som rimligare då det är en tungt trafikerad gata, samtidigt som den upplevs som mindre problematisk då det även är den gata man oftast rör sig längs med.

Hela platsen bygger på att bära trafik samt att inhysa busstorget och delEN öster om har egentligen bara blivit över. Här har man sått gräs, vilket även det skapat ganska stora ytor som inte används till något.



SÖDERVÄRN- JÄRNVÄGSTATIONEN

Södervärn har en rik historia av att agera kollektivtrafik knutpunkt: sedan 1886 fanns på platsen den tågstation som anknöt till banan mot Ystad. Vad som idag är Spårväggsgatan var under denna tiden järnvägsbanans sträckning. Härifrån kommer den tydliga riktning som ännu lever kvar längs Spårväggsgatan och Södervärnsbusstorg.

Även inom Malmö har Södervärn agerat knutpunkt: Under tidigt 1900-tal fram till 1967 knöts Södervärn samman med resten av innerstaden via spårvagnens linje 1.

Spårvägen revs upp 1967 och det sista persontåget lämnade Södervärns Station för Falsterbo fyra år senare, 1971. Sedan dess har platsen omarbetats till den bussterminal som står där idag (Kindblad, 2004).



Södervärns Station, ca 1900





FRÅN TRAFIKAPPARAT TILL STADSRUM

I början av mitt arbete valde jag att definiera och handskas med det för platsen mest förödande elementet: Trafiksituationen kring busstorget. Platsen kan idag nästan liknas mer vid en rondell än ett torg i hur den förhåller sig till den kringliggande bebyggda miljön; med trafik runtomkring på alla sidor som avgränsar framkomligheten.

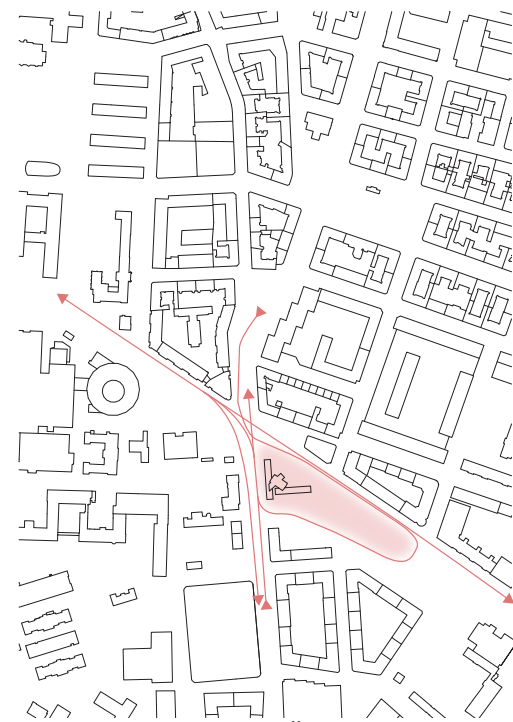
Efter platsbesök där jag under olika tider på dygnet undersökt trafikflöden kring platsen har jag kommit fram till att Spårväggsgatan är den trafikbärande gata som gör mest skada i förhållande till sin nytta; den är fyrfilig, men bär ändå inga stora mängder trafik, och skapar en stor barriär för den som använder stadsrummet till annat än att köra bil. Det är inte mängden trafik i sig som är problemet utan den utformning som trafikapparaten har, där trafik har gått före mänsklighet.

Mitt förslag tar därför avsteg i att flytta all busstrafik till den södra sidan av platsen, då denna gata är en gata som definitivt kan bära mer trafik, för att balansera ut platsens sidor. På detta sätt hamnar all trafik på den sidan som har störst potential att bära den utan att skapa barriärer istället för att två sidor blir lidande.

Biltrafik som vill ta sig från Södra Förstadsgatan till Nobelvägen får nu istället söka sig via Dalaplan, en trafiknod som redan idag bär stora

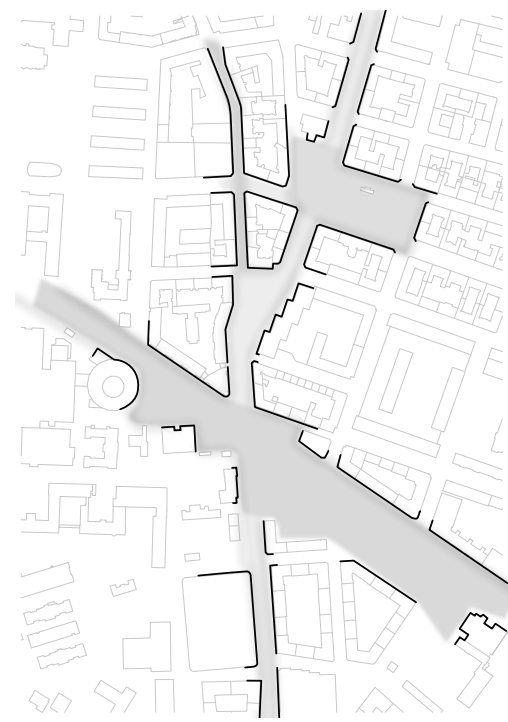
mängder trafik och inte skulle ha några problem med att hantera de extra bilar detta skulle medföra. På så sätt minimeras trafikapparaten kring Södervärn och gör platsen mer tillgänglig i staden.

Efter att ha kapat Spårväggsgatan för att göra Södervärn mer tillgängligt blev det tydligt att den västra delen av platsen, som befinner sig i det jag definierar som innerstadstråket, bör bebyggas. Detta för att täppa till det glapp i den upplevda innerstaden som Södervärns busstorg idag utgör. För att göra detta och ändå behålla samma mängd hållplatser hamnar alla hållplatser bortom (öster om) detta nya tillägg.



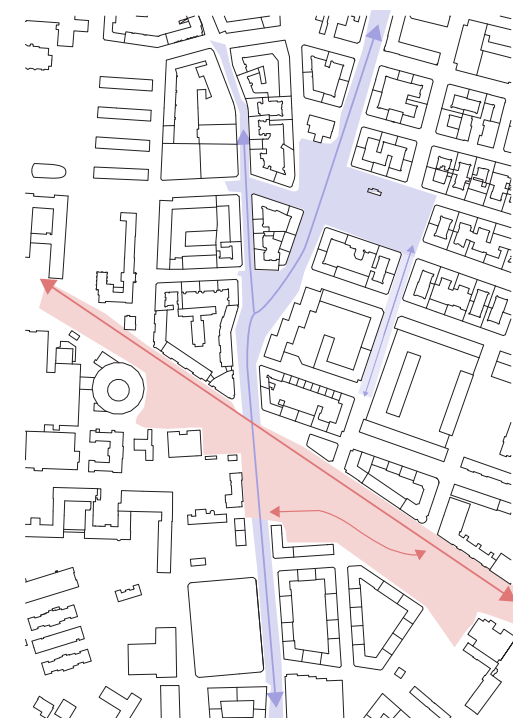
TRAFIKFLÖDEN

Busstrafiken omringar idag busstorget och gör att det upplevs som svårt att ta sig till, framför allt från norrsidan där Spårväggsgatan med sina fyra filer skapar en kraftig barriär.



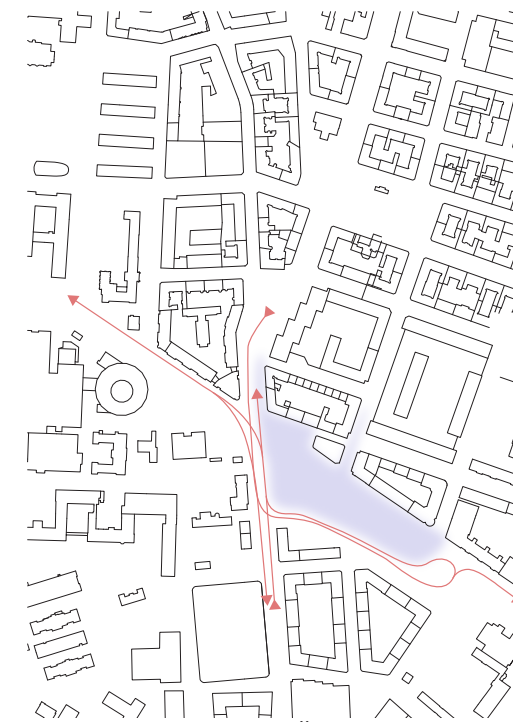
MELLANRUM

Södra Förstadsgatans gaturum splittras upp av den odefinierade platsen som utgörs av busstorget, norra sjukhusområdet, Spårväggsgatan och de omkringliggande grönytorna.



RIKTNINGAR

Södra Förstadsgatan överväldigas av den mycket starkare riktning som sträcker sig från väst till öst, längs Spårväggsgatan.



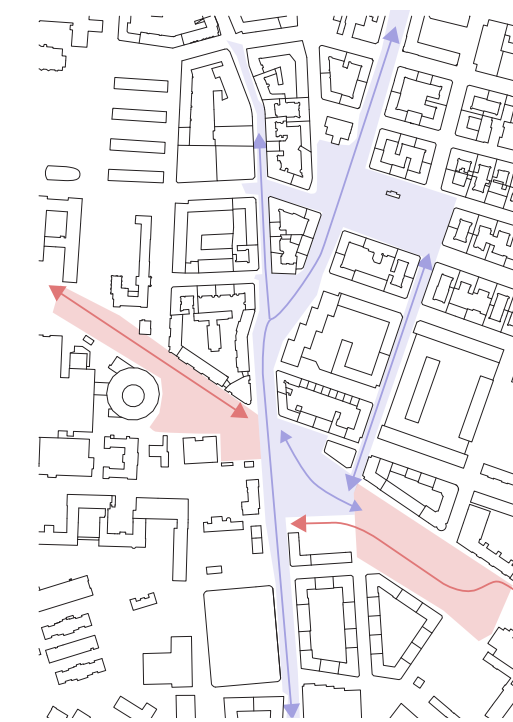
TRAFIKFLÖDEN

Busstrafiken flyttas från Spårväggsgatan till bussgatan i platsens södra del, något som skapar en bättre koppling mellan platsen och omkringliggande bebyggelse norrut, utan att skada kopplingen söderut avsevärt.



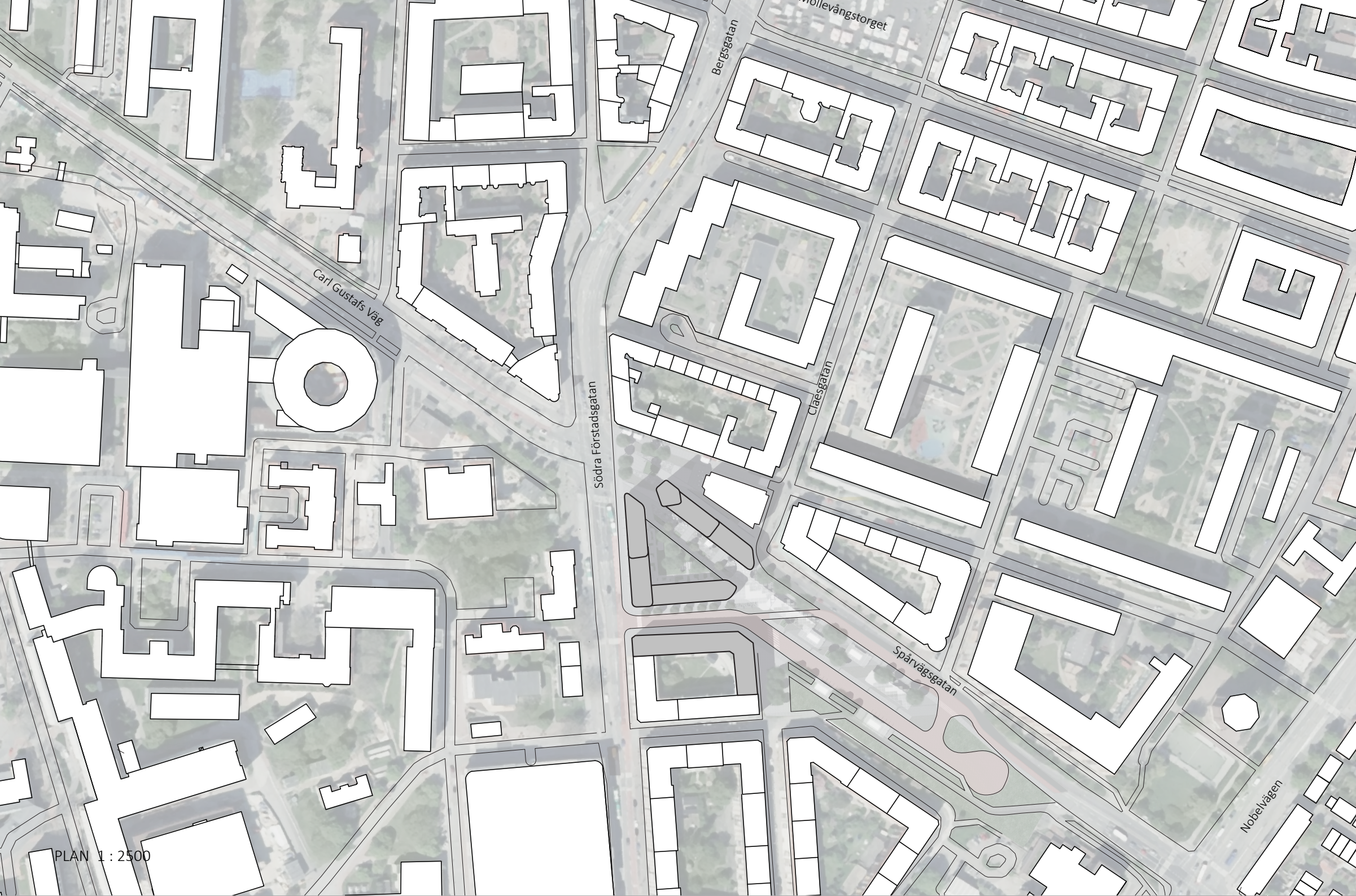
MELLANRUM

Stadens struktur sluts och bryggas över mellan Möllevången till norr och Södervärn till söder. Detta skapar en upplevelse av en mer sammanhängande urban miljö, där busstorget flyttas undan österut för att inte störa stadens ordning.



RIKTNINGAR

Axeln längs Södra Förstadsgatan stärks upp samtidigt som den väst-östliga axeln kapas vilket stärker Malmös karaktär av innerstad längs förstadsgatorna. I och med detta skapas också en övergång från det urbana rummet till busstorget.



Eftersom Spårvägs-gatan inte längre bär trafik i sista delen kopplas den nu istället på Claesgatan. Claesgatan är en nöjesgata som redan idag är gångfartsbegränsad. Detta ingrepp gör även korsningen mellan Spårvägs-gatan och Södra Förstadsgatan smidigare då en av riktningarna försvinner och på så sätt skapas ett bättre trafikflöde genom korsningen. Å andra sidan kommer en ny situation uppstå där bussarna nu måste svänga vänster över Södra Förstadsgatan för att ta sig in på det nya bussområdet, en fråga som måste lösas trafiktekniskt.

Efter ett sökande över den struktur som bäst skulle knyta samman platsen hittade jag till slut en lösning där det nya förslaget tar upp den typiska kvartersstrukturen och på så sätt fortsätter den byggda miljö som redan finns norr om och söder om. I samband med detta föreslår jag också att kvarteret just söder om byggs ihop till ett slutet kvarter, för att fortsätta den byggda miljöns manér. Detta verkar ha varit tanken en gång i tiden, då det befintliga huset har brandgavlar åt båda håll, uppenbart menade att fortsättas.

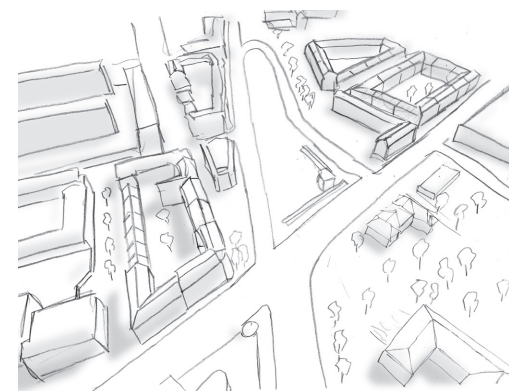
På den plats som idag är Södervärns busstorg föreslår jag ett kvarter med en uppbruten struktur för att kunna forsla människor från Södra Förstadsgatan till busshållplatsen och blir således en slags övergångszon mellan urbant och icke-urbant. Detta kvarter blir det som kopplar samman den byggda miljön norr om platsen med den söder om.

För att aktivera platsen och skapa en trygg miljö har jag delat upp byggnadernas program enligt tre funktioner: Ett bostadshus med lägenheter. Detta aktiverar platsen på natten och att ha boende nära inpå skapar alltid trygghet när man nyttjar offentliga rum. Detta är något som saknas på platsen idag och då den känns avlägsen från omkringliggande byggd miljö kan det upplevas obehagligt att nyttja platsens funktion som busstorg eller till och med korsa den på natten när uppsikten är sämre och platsen inte är lika välbefolkad. Att ha boenden på platsen samt andra funktioner nära inpå skapar en helt annan upplevelse där naturlig övervakning existerar och platsen känns tryggare dygnet runt.

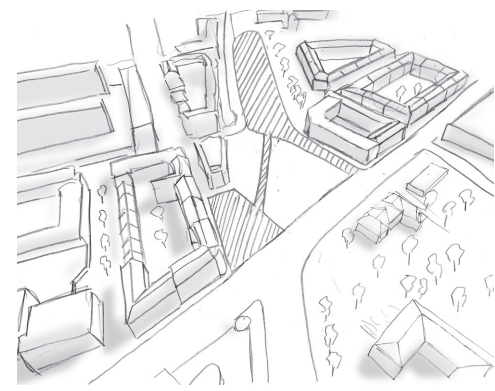
En offentlig byggnad, vilken ska fungera som ett Maker space, en plats där man kan hysa in sig för att arbeta med sitt företag, om man inte har möjlighet att använda ett eget kontor, eller utnyttja faciliteter, maskiner

och kunskap för att reparera möbler, cyklar eller andra saker privat. Maker spaces blir samlingspunkter och ger möjligheter som inte tidigare fanns till den som bor i staden. En sådan plats driver det moderna stadsboendet framåt. Denna byggnad blir således en plats att ta sig till och något som kan nyttjas av och förena lokalbefolkningen. Detta skulle ge något som saknas i denna del av Malmö (Stapl'n i Västra Hamnen har en liknande funktion) och något som ger möjligheter som innerstadens begränsade utrymme och även generellt människors ekonomi inte tillåter dem att göra individuellt.

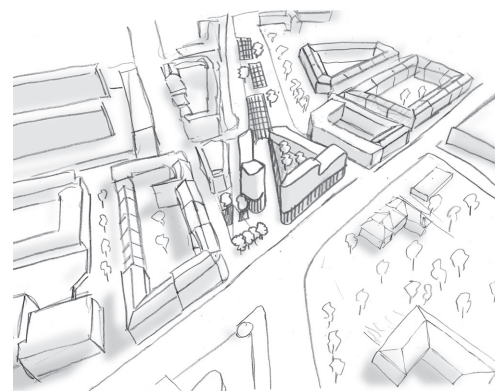
Den högsta byggnaden, som angränsar mot torget, fungerar som ett vanligt kontor. Dessa två aktiverar, tillsammans med de lokaler som fyller markplanet, platsen under dagen. I lokalerna har jag varit noga med att ha variation i lokalernas storlek, men många av dem behåller den skala för lokaler som är typisk för Möllevången.



Dagens situation



Bussorget flyttas och en ny plats skapas där Spårvägs-gatan idag möter Södra Försatads-gatan



Byggnaderna strukturerar upp stadsrummet och binder samman Möllevången och Södervärn

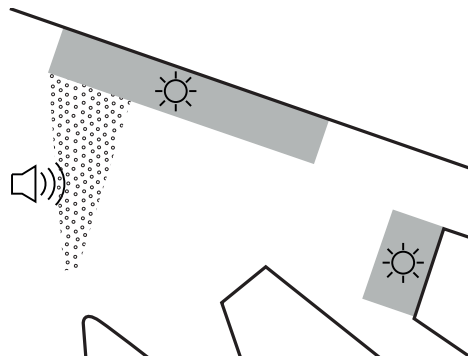




TORGET

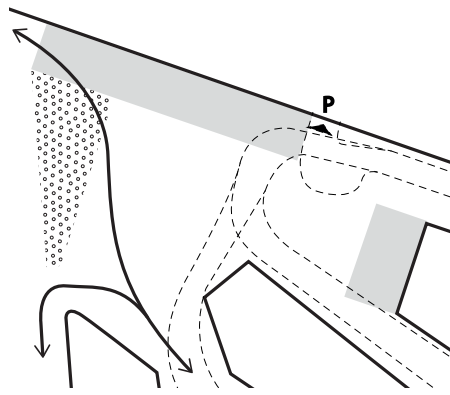
Den yta som idag finns norr om Spårväggsgatan, används trots sina usla förutsättningar, inklämd mellan två fyrfiliga vägar, relativt mycket. Med en god södersida och en inramning av byggnader norr- och österut finns goda kvalitéer redan idag. Tillsammans med den avkapade delen av Spårväggsgatan skapas ett torg. Denna plats blir den första man möts av när man kommer till Södervärn, och är tänkt att fungera som en ficka i staden, en plats som trots att den ligger vid den trafikerade Södra Förstadsgatan, kan bli en inramad plats att uppehålla sig på, bortom den trafikets som pågår utanför. Det blir också den första plats man rör sig genom när man tar sig till busstorget, som nu har förlorat sin västligaste del och har fått ta ett steg tillbaka från det aktiva stadslivet längs Södra Förstadsgatan.

För att inte konkurrera med Möllevångstorget och för att ge en typ av plats som idag saknas i området valde jag att bryta upp torget i mindre platser med växtkar, låga murar och olika markbeläggningar. Detta skapar en familjär, mänsklig skala utan att försaka överblickbarheten på platsen. På så sätt kan man alltid hitta en plats att uppehålla sig på där man har sol, skugga och/eller ryggen fri utan att varken känna sig inträngd eller få torgskräck. Torgets uppdelning kommer från omkringliggande byggnader tillsammans med mått och zoner för angöring och utryckningsfordon till de nya byggnaderna samt tillgång till det befintliga källargarage som finns i kvarteret norr om torget.

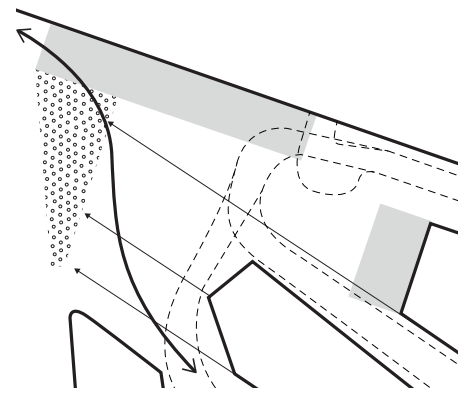


Solsidan och de platser som redan i dag har uteserveringar hålls fria för att kunna fortsätta att ha samma funktion som idag.

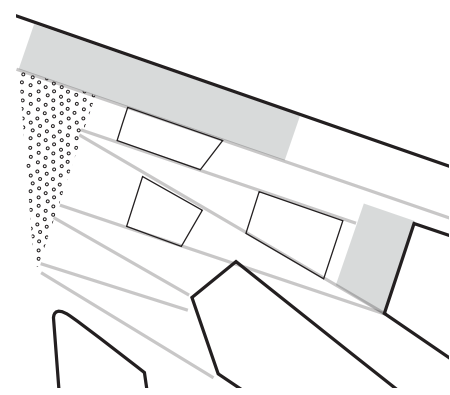
Södra Förstadsgatan skärmas av med hjälp av större träd som ramar in torget åt väst.



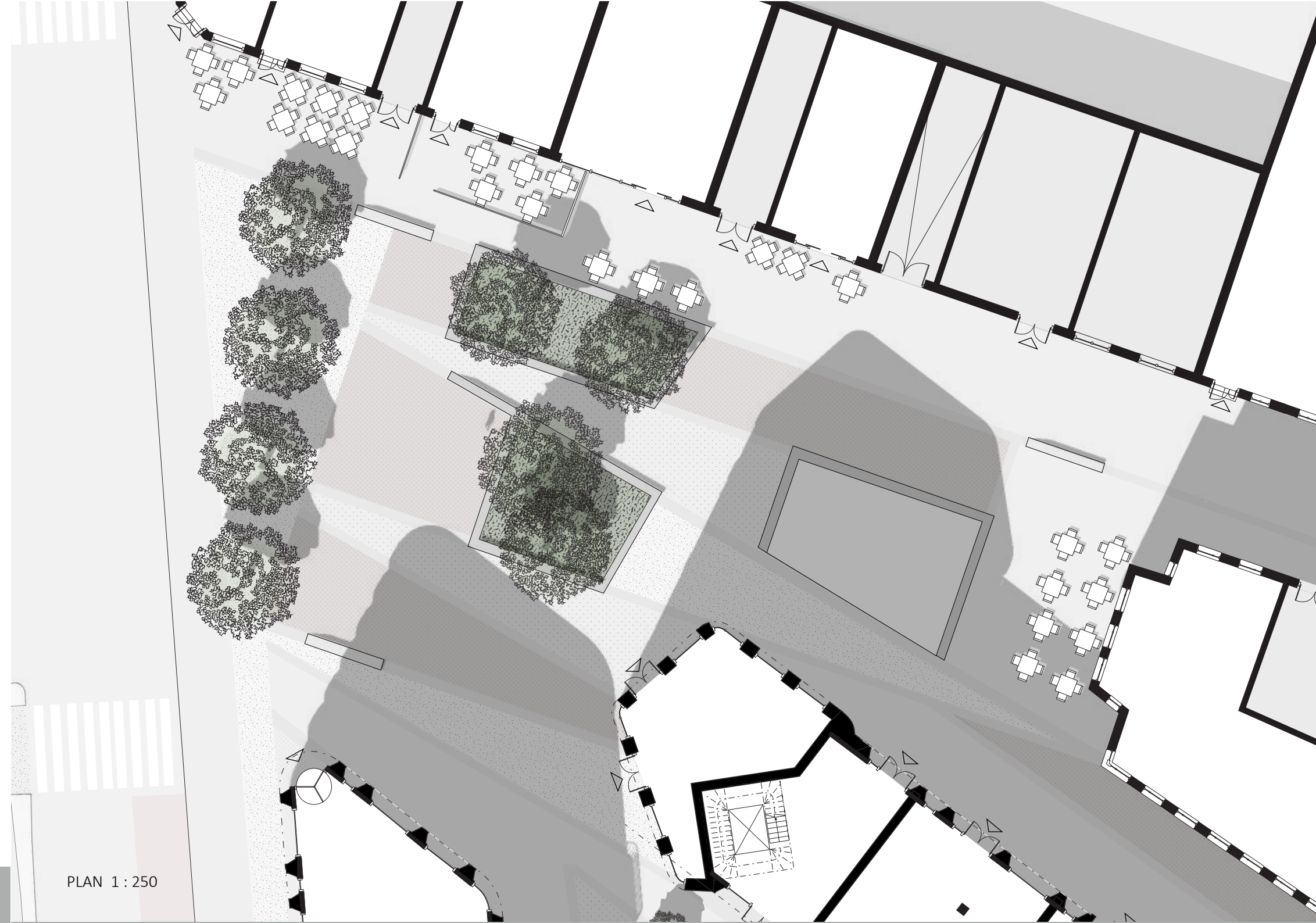
Rörelseriktningen på platsen hålls fri för att ge ett bra flöde över torget. Även svängradier för en mindre lastbil och uttryckningsfordon samt tillgång till nedfarten till det befintliga garaget på torgets norra sida hålls fritt.



Riktningarna från omkringliggande byggnader tas upp i form av markbeläggning.



Torget delas upp fysiskt med hjälp av växtkar med sittbara kanter som följer de förutsättningar som redan har definierats.



PLAN 1 : 250

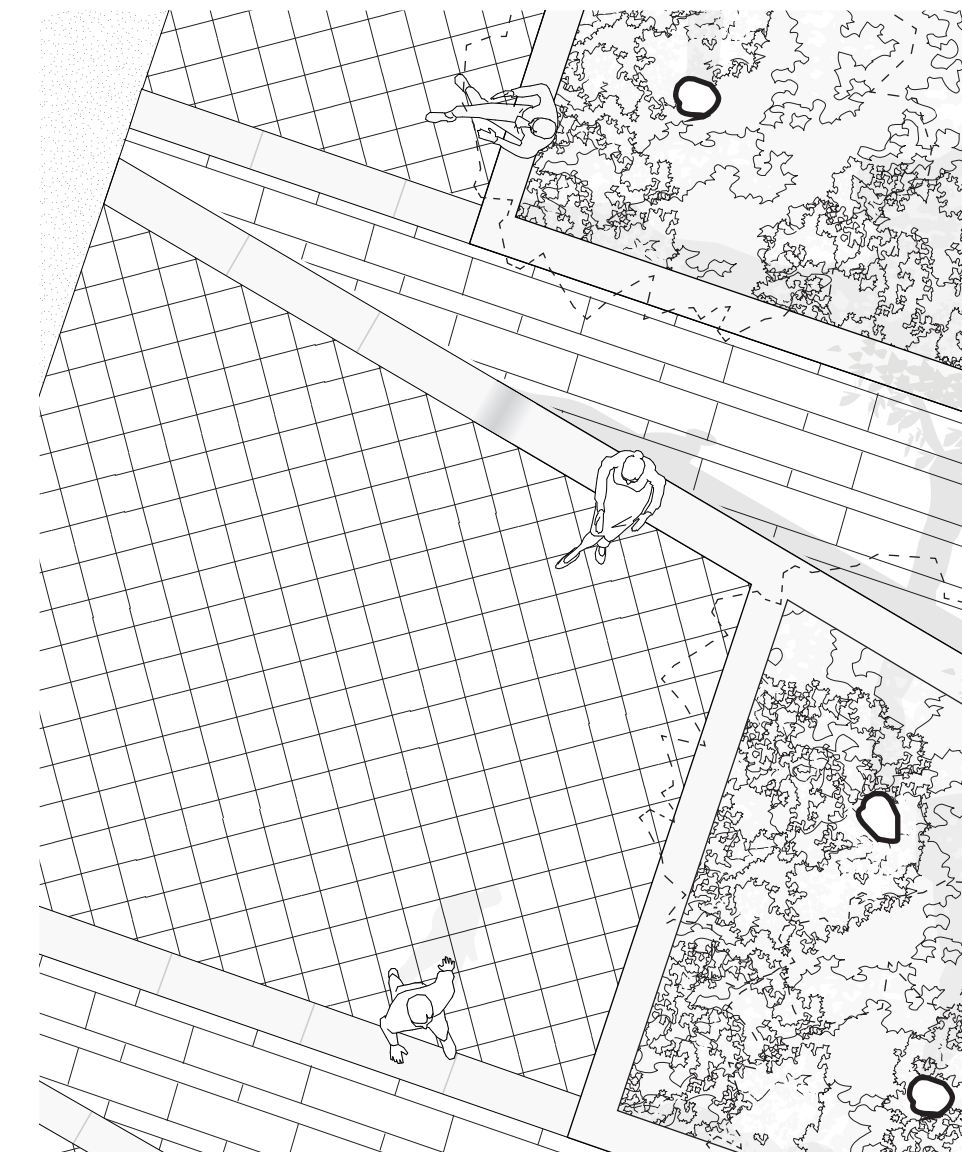


SEKTION A:A 1 : 250

Torget har en relativt liten skala vilket uppmanar till en annan typ av användning än till exempel Möllevångstorget som ligger ett stenkast norrut. Detta stärks ytterligare av den uppdelning som det har. Denna typ av karaktär gör att människor här kommer närmre varandra i det offentliga rummet.

Det blir också lättare att hitta vägar att ta sig runt på, här blir det väldigt tydligt var man kan och inte kan gå till skillnad mot ett torg med stora öppna ytor, som sällan blir använda till annat än programmerade funktioner (torghandel och liknande) eller för att röra sig över.

Torget uppdelning gör det också enklare att hitta platser att uppehålla sig på då det finns många fler hörn och mindre platser att uppehålla sig på.



PLAN 1 : 100



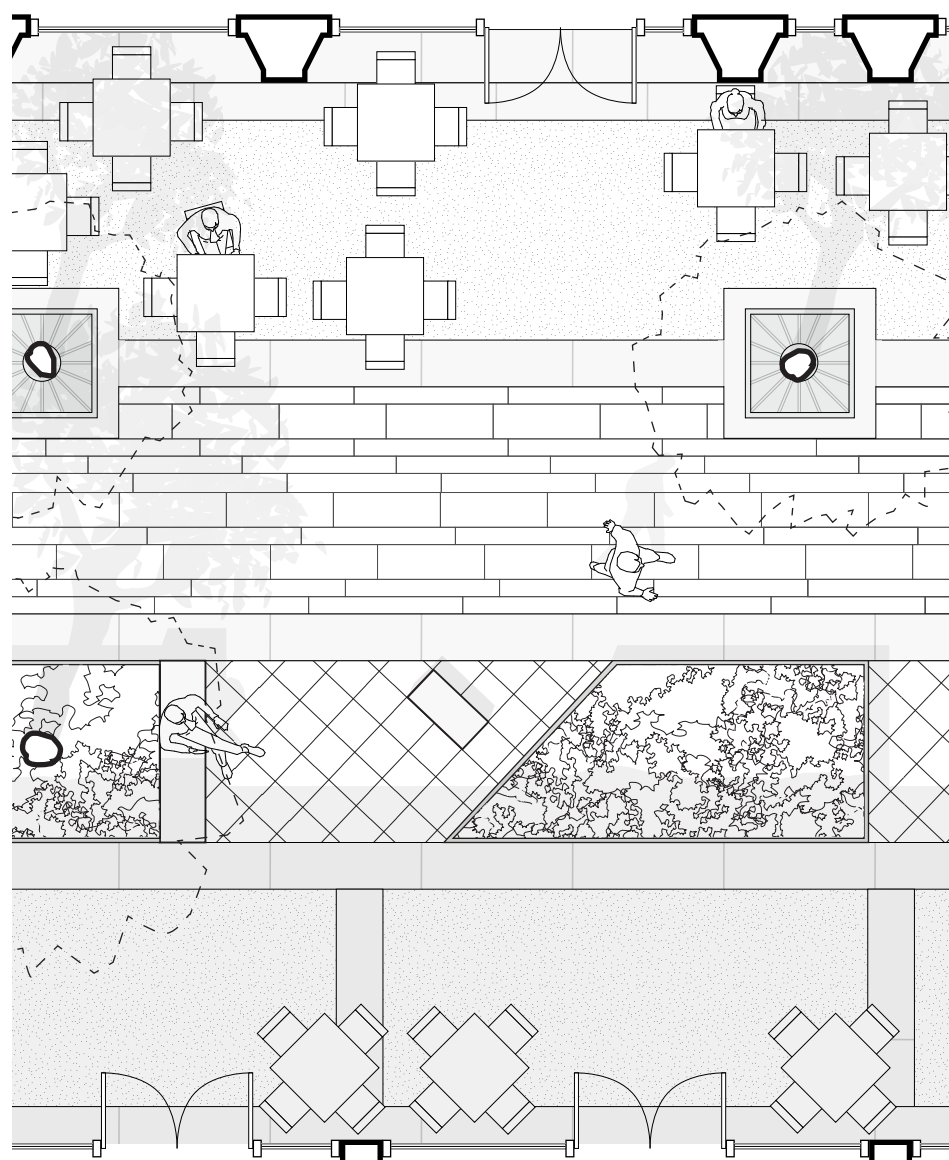
FASAD LÄNGS SÖDRA FÖRSTADSGATAN 1 : 300



GATAN

Jag ville skapa en plats som inte bara är en plats att ta sig till och från eller genom som i dagsläget, utan en plats att vara på. En plats som tar avsteg i de kvalitéer jag anser gör en god stadsmiljö och kan vara något för alla att använda och uppehålla sig på. Samtidigt måste förslaget på ett effektivt sätt kunna transportera människor, både lokalt men även i en större skala i form av den kollektivtrafikknutpunkt den utgör. Det viktigaste elementet är dock att behandla utformningen som en plats i staden, där människor kan mötas, uppehålla sig och använda den offentliga miljön. Detta kommer i första hand, och tekniska trafiklösningar måste skapas utifrån stadens ramar.

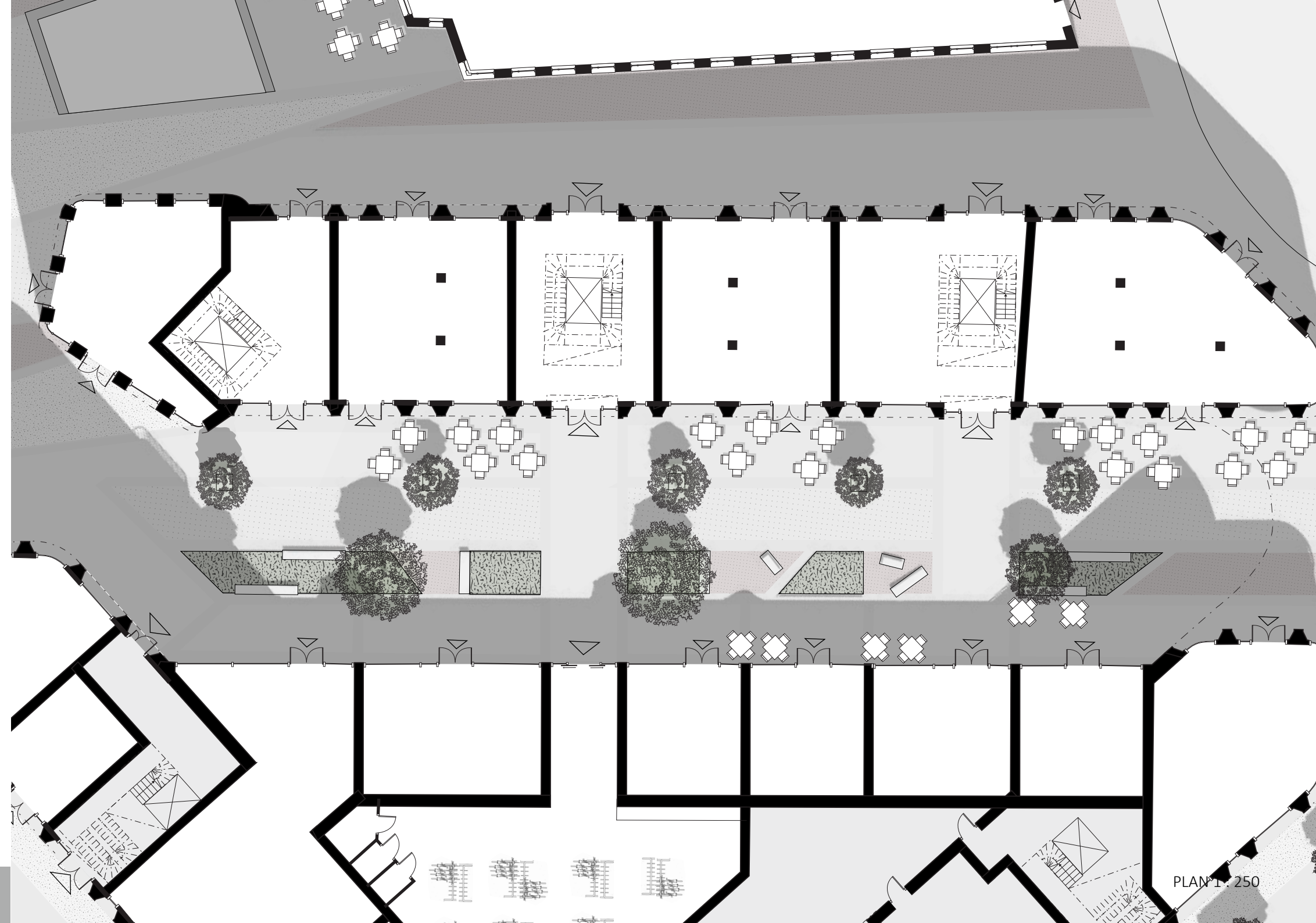
Busstorget flyttas alltså längre österut mot Nobelvägen och Södervärnskolans, en del av den omkringliggande miljön som redan idag i lång utsträckning saknar urbana kvalitéer. Detta kommer sig naturligt då de ligger utanför den zon längs Södra Förstadsgatan som jag har valt att definiera som innerstaden. Här gör busstrafiken mångt mycket mindre skada på den upplevda miljön, då den ändå inte hade brukats på samma sätt som den offentliga miljön gör i den livliga strimman som utgör innerstaden. Vad som nu blir tydligt är att den delen av siten längst västerut som ligger längs Södra Förstadsgatan blir en slags övergång mellan det urbana rummet i innerstadsstråket och busstorget.



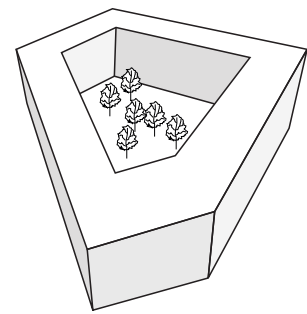
PLAN 1 : 100

Den måste alltså utöver att ha de kvalitéer som tidigare nämnts ha en tydlig riktning och kunna leda folk från en typ av miljö till en annan på ett greppbart sätt. Det blev också tydligt att det här förslaget var tvunget att behandla ett offentligt stråk som korsar en byggd miljö som upplevs som privat. Platser som blandar dessa två sällan fungerar eller upplevs som goda miljöer från någon part. Jane Jacobs beskriver i *Death and life of great American cities* (1961) både vikten av privat avskildhet och naturlig övervakning av det offentliga rummet och detta blev ytterligare en fråga att lösa: Hur samspelar dessa två aspekter på ett sätt som känns inkluderande och urbant men samtidigt upplevs som en trygg och tydlig miljö av både de som använder det offentliga rummet, men också de som nyttjar den privata miljön?

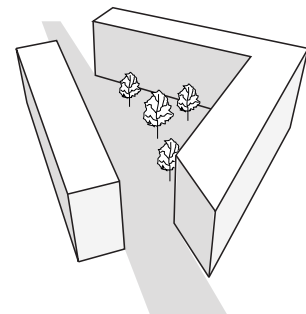
Efter skissande på detta där jag tittade på flera varianter av en gemensam plats, kom jag till slut fram till en strategi där den visuella kopplingen fortfarande existerar men den interaktiva separationen och ägandeförhållandena blir tydliga: ett offentligt rum och en privat boendegård på olika nivåer. Således framk om idén om en upphöjd gård vars sockel blir kanten på det offentliga rummet. På detta sätt skapas ett tydligt offentligt rum, som utan att kännas inkräktande fortfarande får trygghet genom kontakt med de boende runt omkring. Samtidigt förbättras platsens ljusförhållanden drastiskt utan att måtten behöver bli överdimensionerade.



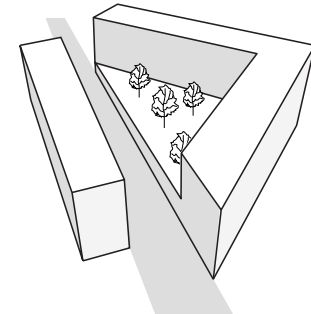
PLAN 1 : 250



Ett klassiskt kvarter som fyller hela platsen, med gator som man rör sig runt och en privat innergård på insidan. Denna typ av kvarter omger platsen idag och hade varit ett naturligt sätt att knyta samman den byggda miljön.



För att kunna leda folk i väst-östlig riktning delas byggnaderna och skapar en plats där stråket drar sig igenom kvarteret och allmänheten får tillgång till innergården.



För att undvika oklara ägandeförhållande och för att förtydliga riktningen höjs gården upp. Detta ger den publika platsen struktur och riktning och gården avskiljdhet.





BUSSHÅLLPLATSEN

I mitt arbete har jag valt att inte fokusera allt för mycket på specifika trafiklösningar utan snarare hitta ett sätt att förhålla sig till platsen, som trafikingenjörer sedan får lösa rent tekniskt. Detta eftersom jag anser att stadens funktion och tillgänglighet är den viktiga biten i hur staden byggs och utvecklas, sedan löses den tekniska biten utefter dessa givna förutsättningar. Så har det fungerat historiskt; de flesta av de stadsrum som generellt upplevs som goda har tillkommit under en tid när trafik inte ens existerade på det sätt som det gör idag, och deras trafiklösningar är helt en efterhandskonstruktion.

Trots detta är det, på grund av just Södervärns specifika situation som kollektivtrafiknod, viktigt att ha med trafiklösningar i tanke redan tidigt för att det sedan ska gå att lösa på ett rimligt sätt. Med detta sagt är det viktigt att inte trafiklösningen blir första prioritet när staden utvecklas, då skapas generellt dåliga och monofunktionella platser, vilket bussterminalen vid Södervärn är ett tydligt exempel på.

När det kommer till själva busshållplatsen har jag därför valt att hålla den vag; den måste fortsatt lösas av trafikingenjörer. Däremot har jag gjort en grundläggande utformning av platsen, samt räknat ut så att det finns tillräcklig plats för antalet stationslägen samt tillräcklig uppställningsyta för bussar under chaufförernas väntetider, och för att lösa detta har jag tittat på de mått som idag finns på platsen.



BYGGNADERNA

Mellanrummet (den offentliga miljön) ämnar att koppla samman platsen rent fysiskt; att kunna slussa människor på språng, att kunna utnyttjas av människor som vill sätta sig ner med sin kaffe i solen och vila en stund eller bara flanera en vårdag. För att skapa detta krävs en ram; byggnader som skapar mellanrum.

Byggnaderna följer innerstadens mönster och ämnar att förena den byggda miljön norr och söder om platsen. De har en riktning som följer Södra Förstadsgatan för att skapa en sammanhängande och enhetlig miljö som gör staden till en sammanhängande kontext.

I deras utformning har jag tagit till vara på två uttryck som är karakteristiska för Malmö: De omkringliggande bostadshusen (den karakteristiska Möllevångsstilen i tegel med tydlig sockel och våningband) och den typiska industristil som på sina ställen finns längs Bergsgatan. Dessa grundidéer har format de byggnader jag presenterar i mitt förslag. Även om jag tagit stor frihet i hur dessa har hanterats har det varit viktigt att ta hänsyn till det större sambandet och göra något, som trots allt känns familjärt, tillhörande och sammanhängande i skala, materialitet och utformning.

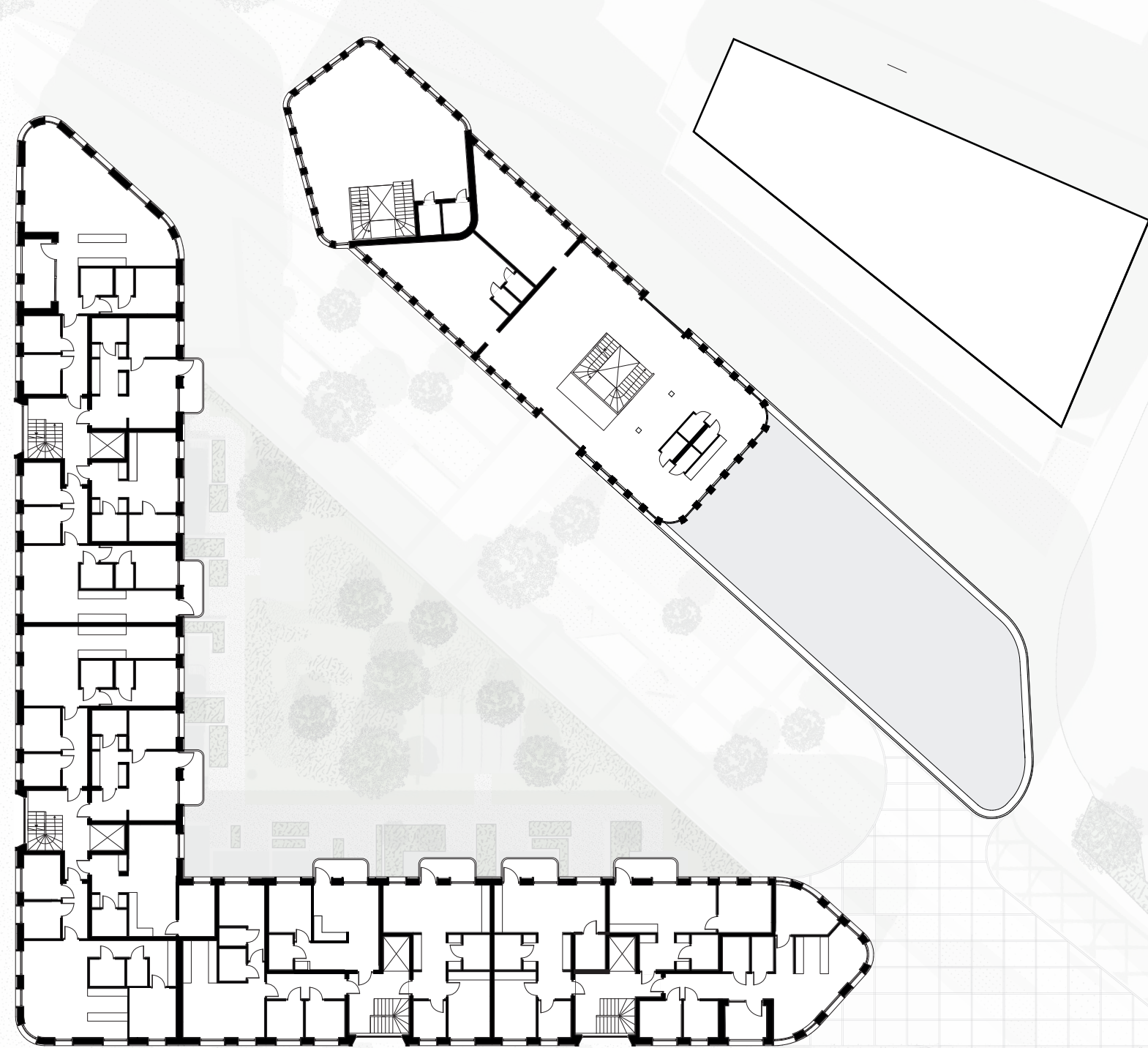
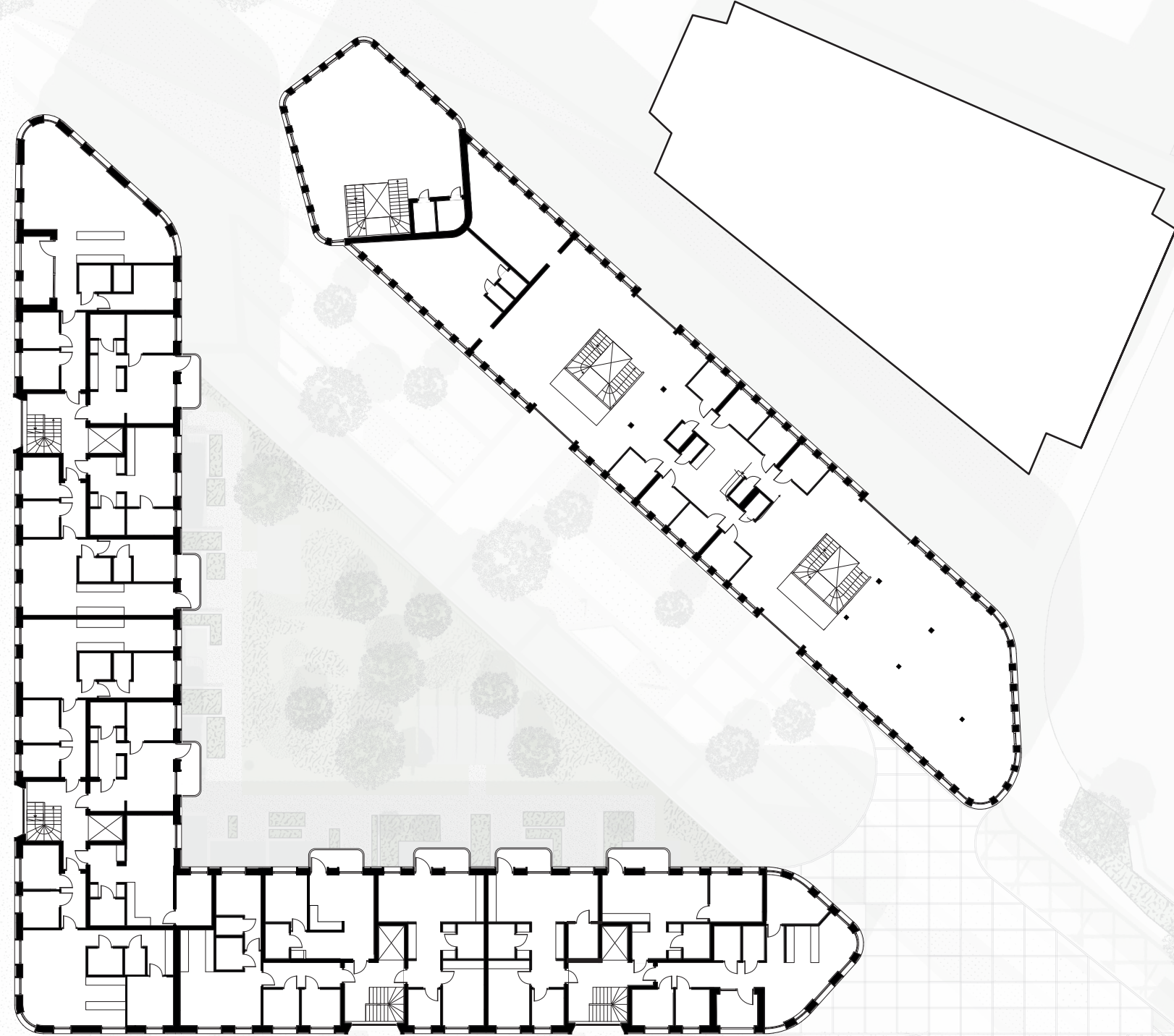


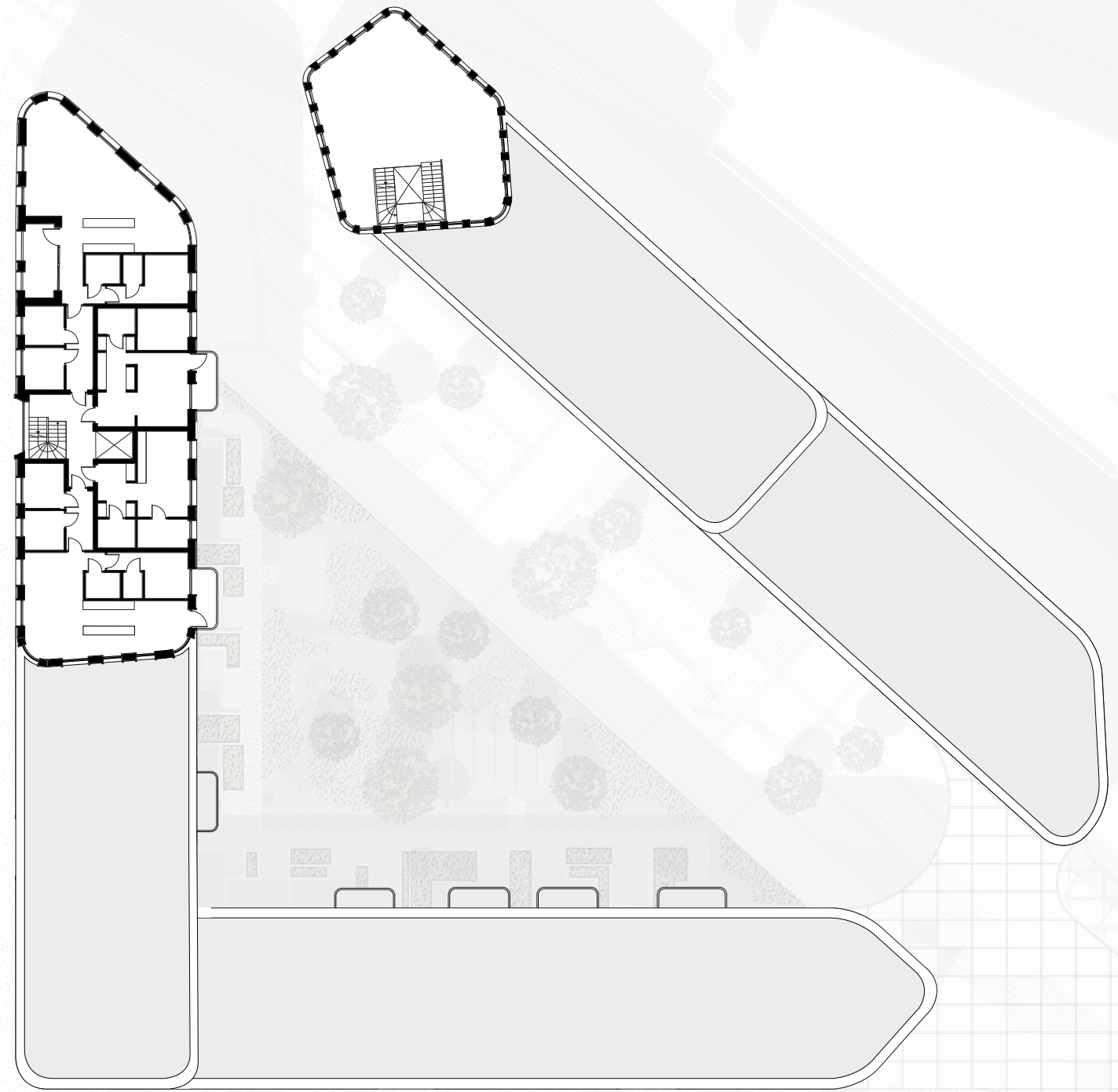
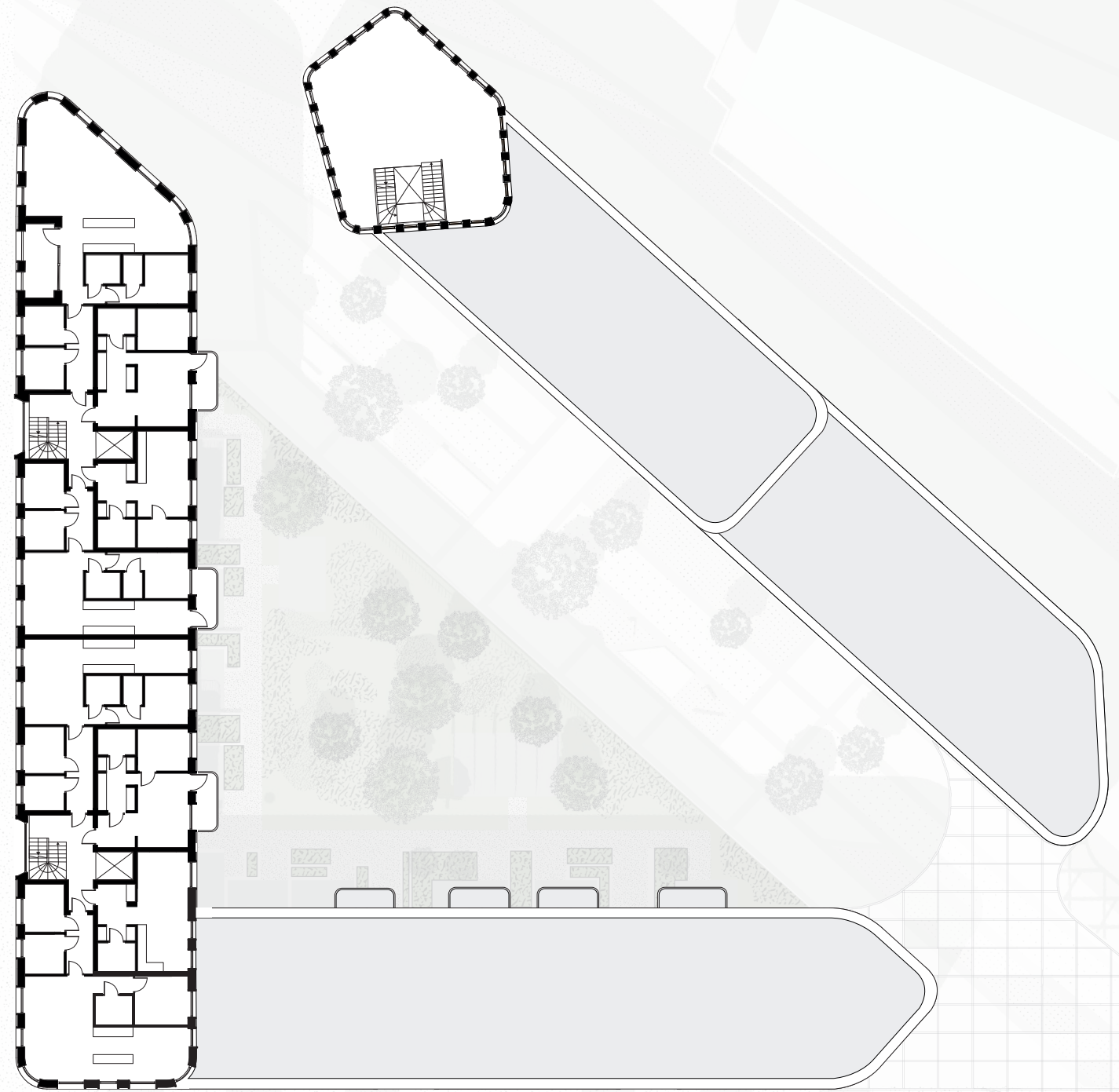
Det typiska "Möllevångshuset", tillika byggnaden som avslutar platsen norrut.



Mazettihuset, den gamla chokladfabriken på Bergsgatan.







DISKUSSION

STADENS RAMAR

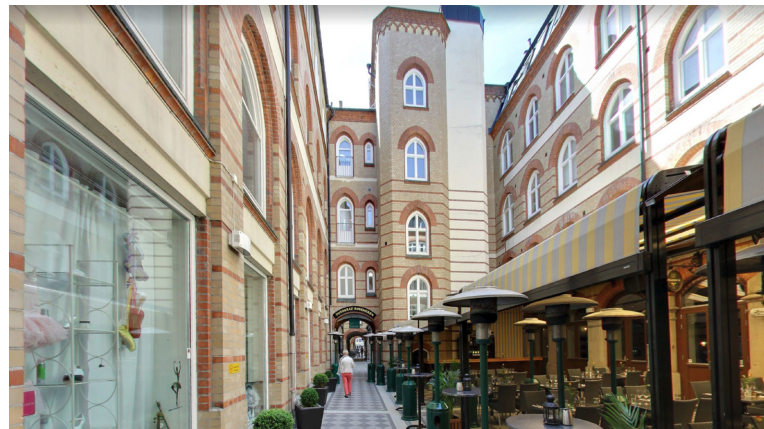
I utformningen av platsen har det varit viktigt för mig att skapa någonting som känns familjärt och välkomnande, och utifrån egna observationer anser jag att det absolut största skälet att folk gillar platser är att platsen har en tydlig läsbarhet och igenkännbarhet.

Den typiska staden som vi känner den har utvecklats under ett millenium. Skalor, flöden och typologier har ändrats men grundprinciperna har ändå varit de samma. Stadens rum har alltid tydligt definierats av de starka kanter som den byggda miljön skapar när det står direkt inpå den intilliggande gatan, och där mellanrummet mellan dem blir den offentliga miljön.

Denna typ av stadsbyggnad har alltid mer eller mindre avskilt privat och offentligt där innergårdar är avskilda från den offentliga miljön, även om det i vissa fall funnits gårdar där kommersiella aktiviteter funnits och bjudit in den som har ärenden hit. Trots att dessa typologier ofta hållit ganska hårt på det privata livet har de alltid varit inbjudande och skapat ett rikt stadsliv; De har haft sina entréer direkt ut i anslutning till gaturummet, och ofta lokaler i bottenvåningen, som inbjuder till användande av stadsrummet på ett annat sätt än som enbart ett transportnätverk.

Den urbana miljön har efter hundratals år blivit något som människor automatiskt förstår sig på, hur den är utformad och hur den fungerar. Det är på många sätt vår naturliga miljö. Det är först under de senaste 50 åren som man har gått ifrån dessa principer i försök att bryta av, modernisera, effektivisera och ofta av ideologiska skäl skapa någonting annat, något som står ut från det tidigare, oftast med högst mediokra eller rentav urusla resultat. När modernismen försökte skapa ett mer familjärt och naturnära sätt att leva genom att ta in planeringsidéer från hur byar är uppbyggda till stadsrummet blev resultat ofta det motsatta; Trots att man talade om idéer kring öppenhet och tillgänglighet där invånarna delade på rummen mellan byggnaderna blev effekten att byggnaderna istället vände sig från det offentliga. De publika mellanrummen upplevs ofta av de boende som otrygga då allmänheten har tillgång till dem och allmänheten upplever ofta att de är lite för privata för att appropriera. Med dessa idéer dog det traditionella stadsbyggandet ut, och har ännu inte riktigt återhämtat sig trots tappra försök att skapa samtida faktiska innerstadsmiljöer. Fortfarande lever idéer om öppna innergårdar och projekt där byggnader vänder sig från det offentliga till stor del kvar.

Även om stora delar av våra städer, och till en väldigt stor del Malmös innerstad, är ritade som rutnätsstäder blir upplevelsen ofta att byggnaderna och hur de angör till gatan är det som definierar det offentliga rummet. I den samtida stadsbyggnaden är de ofta två element, fristående från varandra. Där blir transportsträckorna oftast det viktiga och gatan används alltid för att ta sig någon annanstans istället för att själv vara målet. Mellanrummen blir endast riktningar som knyter samman olika byggnader eller planerade platser istället för vad de bör vara; målet. En god stadsmiljö måste upplevas som en plats för alla att mötas, använda och äga.



Lejonpassagen sträcker sig genom ett i övrigt stängt kvarter och skapar här en slags "inverterad gata". Trots detta är det tydligt vad som är offentligt och vad som är privat, och verksamheter kan vända sig åt båda håll, både mot det öppna offentliga rummet och mot den mer tillslutna passagen.

Platser som ställer sig under det paraply av utformning som vi känner som den traditionella innerstaden upplevs som familjära, trygga och trevliga, ofta utan att de är spektakulära. De är helt enkelt platser som människor vill befinna sig på. Mitt mål var att inte bara skapa en nod, utan även en plats i staden. Det blev därför viktigt att definiera de förhållanden och ramar som mitt tillskott var tvunget att underställa sig för att utöver bli en nod, också bli del i den större helhet som utgör Malmö stad. För att reda på detta gjorde jag några undersökningar kring existerande bebyggelse inom Malmös innerstad och hur dessa förhåller sig till det offentliga rummet.



Den absoluta merparten av Malmös innerstad består av rutnätsbebyggelse. Den byggda miljön definierar tydligt de offentliga rummen med rigida kanter och skapar på det sättet en tydlig och överblickbar miljö som gör det lätt att uppfatta och förstå sin omgivning, var man går och hur man förhåller sig till det publika rummet. Samtidigt har denna typ av kvarter sina entréer mot gatan samt lokaler i bottenvåning vilket skapar en trygg miljö med ett aktivt offentligt rum.

PROCESSEN

Att hitta den typ av miljö som jag eftersträvar har hela tiden varit en utmaning, där jag sökt en utformning som dels skapar goda platser lokalt samt bygger ihop staden i en större skala. Till detta har jag velat skapa en plats som kan stå ut och signalera att detta är en nod. Exakt vad detta innebär är vad jag har sökt i mitt skissarbete. Att lösa en sådan här plats kan göras på flera olika sätt och jag har försökt utgå från de idéer kring stadsbyggnad som jag tror på.

Jag har i min utformning varit drastisk i vissa frågor, som att på platser helt ta bort trafik. Själva uttrycket och karaktären på den nya plats som skapats har dock varit viktigt att hålla sammanhängande med omkringliggande bebyggelse. Jag har i mitt projekt försökt ta upp den struktur och de drag som tillhandahålls av staden, för att kunna knyta samman den byggda miljön.

Denna tanke om att begränsa trafikflödet till platsen för att bättre integrera den med resten av staden fanns tidigt och kändes relativt självklar. Det jag har skissat mest på är de platser som nu skapades och de byggnader som de ansluter till. Det har hela tiden funnits en slags motsägelse i att lokalt skapa en trevlig, uppbruten offentlig miljö att uppehålla sig på och röra sig igenom, samtidigt som jag vill knyta

samman den byggda miljön på en större skala. Jag ansåg att kraftigare tag med mer konventionella byggnadskroppar krävdes för att läka staden samtidigt som de var tvugna att vara genomsläppliga för att platsen skulle kunna nyttjas.

Idén har funnits att göra något som ska stå ut mer, för att signalera en plats av vikt. Jag tror dock att detta går att lösa utan att släppa på de ramar som ges av den stadsbyggnad som vuxit fram under århundraden. Att göra något som bryter tvärt mot den omkringliggande staden riskerar att även det komma som ett främmande element på samma sätt som den befintliga situationen. Svårigheten har varit att hitta en god balans mellan en design som står ut och signalerar att platsen är en nod och att den skapar en övergång mellan och binder samman de stadsbildningar som är på vardera sida om platsen.

Den första undersökning jag gjorde var att dela upp aspekterna lokal plats och stadsstruktur på ett ganska krasst sätt, där det offentliga rummet fanns i bottenplan och sträckte sig under en byggnad på pelare som uppåt knöt samman den byggda miljön mellan de båda sidorna om platsen. Detta blev startskottet där jag definierade de olika aspekterna jag ville undersöka: Den lokala rumsliga aspekten samt stadens struktur på en större skala.

Jag fann att denna typ av uppdelning skapade möjligheter för rumsligheter som var intressanta ur en diskussionssynpunkt men skapade problem med att ge platsen den riktning som är viktig för att

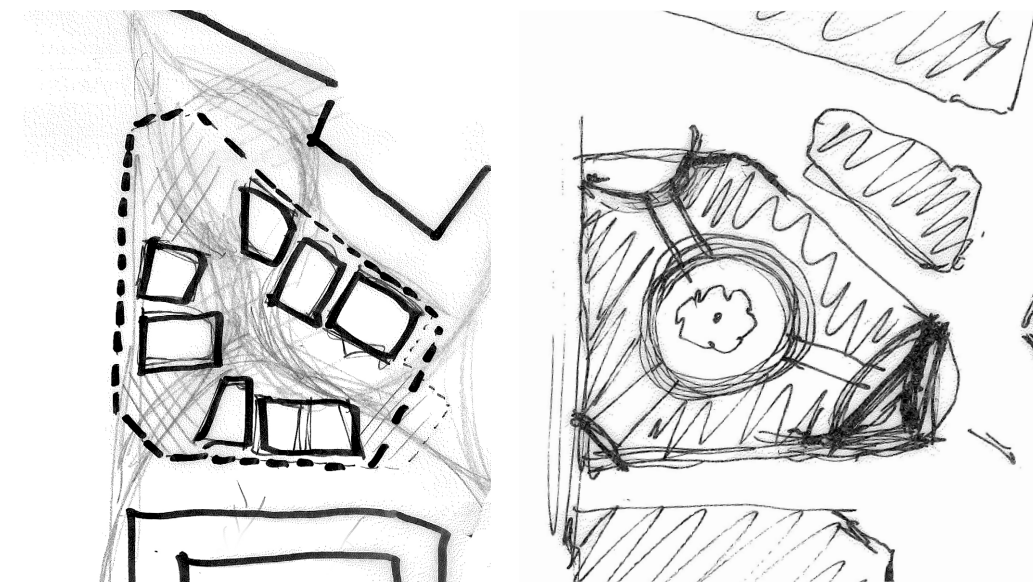
det effektivt ska fungera som en övergång mellan två olika karaktärer av stadsrum. Istället riskerar det att bli en otydlig flytande rumslighet utan riktning. Detta sätt att hantera platsen skapar också problem med otydlighet kring ägandeförhållanden kring den som nyttjar byggnaden och den som nyttjar stadsrummet. Det är även något av ett främmande element som kan skapa otrygghet, ett torg under en byggnad riskerar att bli en typisk otrygg plats där man inte gärna rör sig om natten. Dels för att den naturliga övervakningen från boende saknas samtidigt som det är ett element man inte känner igen, vilket gör att majoriteten av människor hellre går på en gata eller ett torg, typologier som känns igen. Denna typ av plats riskerar därför att hamna i samma kategori som

Södervärns busstorg redan är; ett utstickande element som på samma sätt snarare skapar en splittrad stadsmiljö än en sammanhängande sådan.

Näst sökte jag istället en utformning som gav mer uppbrutna rumsligheter med mindre konventionell struktur på byggnader, för att ge en plats som skapar möjligheter till att uppehålla sig på flera olika sätt. De lösningar jag hittade tyckte jag generellt gav relativt dåliga platser som istället skapade mycket lustiga hörn och platser utan några direkta kvalitéer. Denna typ av utformning saknade även den tydlighet jag sökte, istället blev det snarare en labyrint av mindre platser utan

tydlig riktning. I större skala skapade denna uppbrutna struktur en skala i den byggda miljön som jag inte var riktigt bekväm med, då jag tycker att den istället för att bygga ihop staden stod ut väl mycket utan att ge tillräckligt tillbaka till platsen, samtidigt som de byggnader detta skapade fick dåliga hörn med konstiga vinklar och storlekar som skulle ge svårlösta planer.

Dock tog jag från dessa skisser med mig idén kring de uppbrutna platserna som utformade torget. Här fungerade den uppdelad struktur bättre: I och med att den skapas via planteringar och markbeläggningar



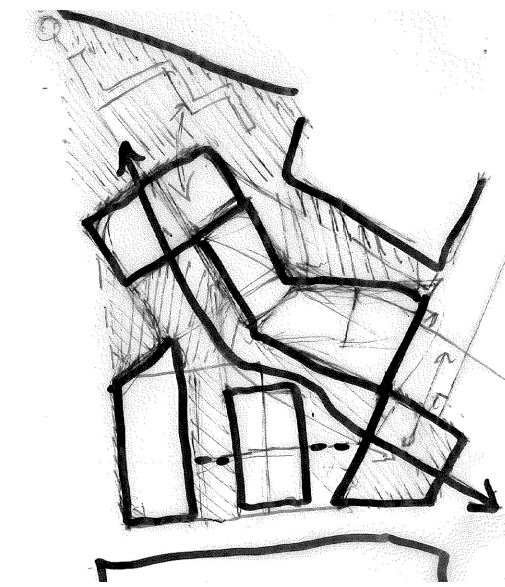
Tidig skiss, fristående huskroppar under byggnad Tidig skiss, omslutet offentligt torg i markplan



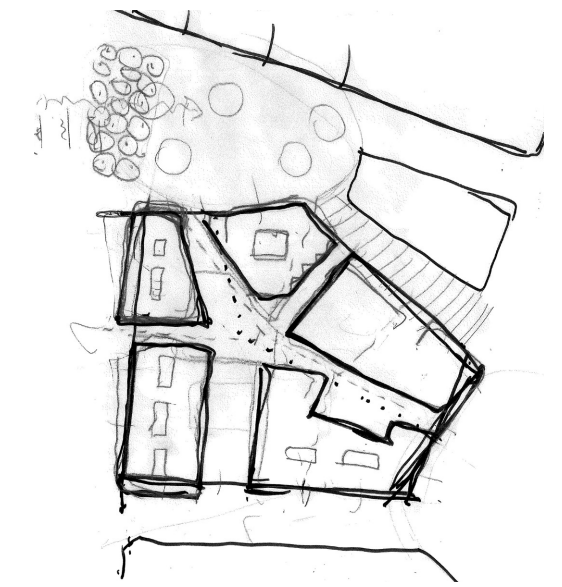
Tidig skiss, byggnadskropp med offentligt rum under



Tidig skiss, fristående huskroppar i rutnät



Tidig skiss, fristående huskroppar i omarbetat rutnät med upphöjda delar



Tidig skiss, helt kvarter med offentliga platser utskurna.

delas torgets yta upp i mindre platser och skapar flera platser i en, utan att överblickbarhet förloras. Detta ger även torget en unik karaktär och gör att det inte konkurrerar med det närliggande Möllevångstorget, utan blir något helt annat än en stor öppen plats.

Efter att ha värderat de skisser och tankar jag haft hittills kom jag fram till att jag behövde arbeta med kända element inom stadsbyggnaden för att skapa någonting som fungerade i sin kontext. Det blev också tydligt att det som saknats i de tidigare skisserna var en tydlig riktning som tar människor från stadssidan vid Södra Förstadsgatan till bussgatan. Denna vektor bör ha en tydlig riktning och vara läsbar. Därför kom den nya skissen att handla om att arbeta med kända stadsbyggnadselement: Torget, gatan och gården. Trots detta tog jag med mig saker från de tidigare skisserna: Exempelvis hur platserna delas upp i mindre delar för att skapa miljöer att både uppehålla sig på och röra sig genom. Dock ville jag hela tiden driva idén om att skapa olika platser utan att skapa oläsbara stadsrum som skapar tydlighet för brukaren.

SLUTSATS

Att göra på detta sätt är ett av många sätt att lösa en svår fråga och

jag har i mitt svar utgått från de värderingar jag finner viktiga i stadsbyggnad och som jag (baserat på ren anekdotisk bevisföring) ofta saknar i den samtida stadsbyggnaden, där det befintliga ofta förkastas för att skapa något nytt, vilket ger miljöer folk inte är helt bekväma med, eller som inte brukas på det sättet som önskats.

Dock är det viktigt i ett projekt som detta att inse att man inte kan svara på alla frågor och att det finns oändligt antal sätt att utföra det på. Det finns helt klart nackdelar med min utformning: Till exempel kan man argumentera att min utformning inte står ut tillräckligt mycket från sin omgivning för att skapa ett uppsamlande landmärke som människor söker sig till. Dock skulle jag vilja påstå att det som behövs på platsen för att aktivera denna del av staden snarare är något för lokalbefolkningen och invånarna i staden. Dessa människor söker sig oftast till de platser de känner sig trygga och uppskattar i sin omgivning, ofta rent all dagliga platser, snarare än landmärken och stora noder. Hur många parisare är det som ofta besöker Eiffeltornet för att dricka kaffe eller umgås med sina vänner? Eller Malmöbor som besöker Turning Torso hellre än stället runt hörnet, för den delen. Ray Oldenburg beskriver i sin bok *The great good place* (1989) hur den tredje platsen (det publika rummet som besöks frekvent) tillsammans med hemmet och arbetet är den viktigaste platsen i människors liv. För att fungera ska den tredje platsen enligt honom vara informell, anspråkslös, välkomnande och inkluderande. När han talar om dessa platser menar han

i huvudsak exempelvis barer, caféer, frisörsalonger och liknande etablissemang, men jag menar att detta även gäller stadsrummet. Detta är även vad Malmö stads dokument *Möten i staden (2007)* bygger på, där de argumenterar för hur användandet av staden är av vikt för förståelse mellan människor av olika bakgrund och med olika idéer, det som kan kallas stadens mjuka värden. Jag tror dock att många stadsrum som skapats den senaste tiden, oavsett om de är monofunktionella och funktionsorienterade som Södervärn, överdimensionerade och introverta eller extravaganta och storslagna blir svårbegripliga för de flesta människor. Därför blir de inte uppsamlande platser, eller "riktiga stadsrum" utan platser som man rör sig genom, till eller från men aldrig stannar vid eller använder om man inte måste. Jag tror att för att ett projekt som detta ska ge tillräckligt mycket tillbaka ska det skapa något för alla, som känns igen, är tydligt, känns inbjudande och skapar en mjuk övergång mellan nytt och gammalt. Ett projekt som blir ett extravagant turistmål finns det många utrymmen för, denna typ av plats kräver dock en viss vardaglighet som alla stadens brukare kan relatera till.

REFERENSER

TRYCKTA KÄLLOR

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

Jacobs, Jane. 2011 (1961). *The death and life of great Amercian cities*. 50th Anniversary edition. New York: Modern Library.

Kindblad, Christian. 2004. *Tåget har gått! : Hvellinge-Skanör-Falsterbo järnväg 1904-1971*. Höllviken: Calluna.

Liljenberg, Bengt. 1990. *Södra Förstadsgatan : tillbakablickar kring ett huvudstråk i Malmö*. Malmö: Kolibri.

Oldenburg, Ray. 1989. *The great good place*. New York: Paragon house

ELEKTRONISKA KÄLLOR

Cavaluzzi, Peter D. 2012. *Open Transit Design: Why Stations Designed for Non-Transit Users Are Most Successful*. Planetizen. <https://www.planetizen.com/node/58529> (hämtad 2018-05-12)

Friedman, Noah och Hall, Kristen. 2016. *Creating High-Performance Communities*. Archdaily. <https://www.archdaily.com/783748/5-steps-to-creating-high-performance-communities> (hämtad 2018-05-12)

Malmö stadsbyggnadskontor. 2007. *Möten i staden*. Malmö stad. http://malmo.se/download/18.5d8108001222c393c00800026487/1491303928252/Möten_i_staden.pdf (hämtad 2018-04-12)

Martínez Gaete, Constanza. 2017. *Designing Accessible and Safe Bus Stops*. Archdaily. <https://www.archdaily.com/867962/6-tips-for-designing-accessible-and-safe-bus-stops> (hämtad 2018-05-12)

Sundell-Isling, Maria. 2006. *Utvecklingsplan för Möllevångens stadsmiljö*. Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.7de6400c149d2490efbf17/1491298329978/M%C3%B6llan.pdf>

BILDKÄLLOR

Bing maps. *Birds eye view* [Flygotografi]. Microsoft Corporation. <https://www.bing.com/maps> (hämtad 2018-04-24)

Lantmäteriet. *Historiska flygfoton* [Flygfotografi]. Eniro. <https://kartor.eniro.se/?c=55.587786,13.009197&z=17&l=historic&som=q> (hämtad 2018-02-27)

Södervärn Malmö [Fotografi]. Ca 1900. Malmö museers arkiv. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sodervarn_Malmo.jpg (hämtad 2018-05-06)