



LUNDS UNIVERSITET

Bastionen

Från teori till design

Abstract

In my degree project, I wanted to explore the relationship between architecture and human behavior and how it can be used as a base in a design project. My way of exploring this relationship was to approach the project with a starting point in an academic field outside of architectural theory, a field where the spotlight is on humans.

I landed in using sociology as a starting point because sociologists try to understand and explain the social processes that affect human actions and behavior. I wanted to explore how sociologists that study urban environments look at the places in a city where people tend to stay and actually start using. This would eventually evolve into a design project based on my reading, focusing on activating a site in Malmö.

The chosen site is located on the south canal bank across Malmö Central Station, between the two bridges Mälarbron and Petribron. The site today consists of a small quay and a small patch of greenery. Many people walk past the site, on their way between the station and central Malmö. But few people linger on the site and even fewer use it. How can the sociology theories help me to improve the site?

The design phase resulted in a quay with a new design aimed at seating opportunities, movement along the canal and strengthen connections between the street and the canal. A new building is added on the street level, with facilities for buying food and beverages. The building is designed for waiting commuters and tries to create a transition between the canal and the city.

Sammanfattning

Jag ville i mitt examensprojekt utforska hur relationen mellan människa och arkitektur kan användas som utgångspunkt i ett gestaltungsarbete. Mitt sätt att utforska denna relation blev att i en designprocess låna synsätt från ett fält utanför arkitekturen, där allt fokus ligger på människan.

Valet föll på att ha sociologi som utgångspunkt då sociologer försöker förstå och förklara vilka sociala processer som påverkar människors handlingar och beteende. Jag ville undersöka hur sociologer som studerar urbana platser ser på platser i stadsrummet där människor väljer att uppehålla sig. Detta skulle leda vidare till ett gestaltungsprojekt som baseras på vad jag kommit fram till från läsningen, med fokus på att aktivera en plats i Malmö.

Platsen för projektets gestaltungsfas blev kajen och den lilla grönytan mellan Mälarbron och Petribron på den södra sidan av Östra Hamnkanalen, mitt emot Malmö Centralstation. Många människor passerar förbi denna plats, promenerandes till och från stationen. Men få människor här stannar faktiskt upp och uppehåller sig på platsen. Hur kan denna plats utvecklas med hjälp av teorierna jag tagit med mig från sociologin?

Gestaltungsfasen resulterade i en omdesignad kaj med fokus på sittmöjligheter, rörelse längs vattnet och stärkta kopplingar mellan kanal och gata. En ny byggnad lades till på gatunivå med lokaler för mat och dryck, inriktad på den väntande människan och med målet att skapa en övergång mellan staden och kanalrummet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning/Abstract.....	3
Del 1 - Bakgrund	6
Varför mötesplatser?.....	6
Varför sociologi?	7
Tredje platsen	9
Tankar om tredje platsen	11
Fler röster om mötesplatser	13
Tankar om läsningen.....	18
Kriterier och mål	19
Del 2 - Platsen	20
Att hitta en plats.....	21
Början på ett (kommersiellt) stråk.....	27
Knutpunkt för en region	29
Ett första möte med Malmö	31
Bastionerna i Malmö.....	32
Mötet med vattnet	35
Trafiken	37
Stråk för gående och cyklister	39
Fotodokumentation av platsen	42
Tankar om platsen	47
Applicering av teorier under skissprocessen	48
Del 3 - Projektet	50
Siteplan.....	51
Diagram.....	52
Byggnaden	59
Kajen.....	78
Tre scenarier	92
Slutreflektion	94
Källförteckning.....	97

Del 1 - Bakgrund

Mötesplatser och sociologi

Varför mötesplatser?

Det jag tycker är bland det mest spännande med arkitektur är hur den kan påverka människors dagliga liv och deras beteende. Detta är kanske mest påtagligt på urbana platser, där många människor samtidigt rör sig i den byggda miljön. Olika typer av offentliga platser skapar olika typer av beteenden hos människorna som rör sig där. Vissa platser i städer används flitigt av människor för en mängd aktiviteter medan andra platser knappt används alls.

Vad är det som gör att det blir så? Hur kan man som arkitekt förändra en plats med bristfälligt stadsliv för att få människor att vilja uppehålla sig där och umgås i stadsrummet? Dessa funderingar ledde mig mot det som kom att bli min huvudsakliga fråga i examensarbetet. *Hur kan man genom arkitektur och urban design främja möten mellan människor och påverka hur människor använder stadsrummet?*

Hur kan man genom arkitektur och urban design främja möten mellan människor och påverka hur människor använder stadsrummet?

Varför sociologi?

Eftersom jag är nyfiken på relationen mellan människa och arkitektur kändes det viktigt att grunden för detta arbete inte bara ligger i arkitekturteorin. Jag ville i designprocessen kunna ta avstamp i ett närliggande fält med ett tydligare fokus på människan. Framgångsrik arkitektur utgår, enligt mig, från människan och hur vi använder och betar oss på en plats.

Sociologi blev det naturliga valet då sociologer studerar hur människor fungerar i grupp och söker förklaringar till varför samhället ser ut som det gör. Fokus läggs på att förklara och förstå mänskliga relationer och handlingar som sociala processer både på en individnivå men även på ett större samhällsplan.

Att i designprocessen låna synsätt från sociologi, där allt fokus ligger på människan, kommer förhoppningsvis komplettera de begrepp jag har med mig från arkitekturteorin. Jag vill undersöka vilka kännetecken sociologer som studerar urbana platser identifierar för platser där människor uppehåller sig. Vilka gemensamma nämnare för attraktiva urbana mötesplatser kan sociologin hjälpa mig att se?

Jag vet inte på förhand i vilken utsträckning jag faktiskt kommer att ha nytta av sociologin i mitt arbetet med en specifik plats och senare design. Jag ser detta arbete som en undersökning av hur en kombination av arkitektur och ett närliggande fält, som sociologi, kan se ut i en gestaltungsprocess. Det blir en undersökning i att skapa specifika designlösningar som är inspirerade av mer generella teorier från sociologin.

Tredje platsen

Urbansociologen Ray Oldenburg har myntat begreppet den *tredje platsen* för att beskriva platser där människor uppehåller sig i staden, där informella möten mellan människor är den huvudsakliga aktiviteten. Det är platser som tillför något till människors dagliga liv och där fokus ligger på umgänge och konversation.

Efter att i början av mitt arbete upptäckt Oldenburgs teorier blev jag nyfiken på att utforska konceptet tredje platsen närmare för att se vad han hittade för kännetecken hos dessa platser för umgänge i staden. Att utforska och förstå den tredje platsen kan även bli ett bra avstamp för att se hur man inom sociologi kan arbeta med människans relation till urbana platser för umgänge.

Oldenburg kallar hemmet för den första platsen och arbetsplatsen för den andra platsen. Vi spenderar majoriteten av vår tid på dessa två platser. Den tredje platsen kompletterar de första två platserna men har inte samma tydliga definition. De kan i praktiken se ut på en mängd olika sätt, så länge socialt umgänge är i fokus.

Tredje platser kan bäst beskrivas som informella offentliga mötesplatser som främjar en bredare interaktion mellan människor. I sin bok *The Great Good Place* (1999) har Oldenburg studerat olika typer av tredje platser i flera västerländska kulturer. Han skriver bland annat om engelska pubar, franska caféer, tyska biergartens och amerikanska barer. Genom att studera dessa platser, där människor tycker om att samlas och umgås, hittar Oldenburg flera gemensamma nämnare som går att börjar definiera hur den tredje platsen fungerar.

Några av de gemensamma nämnarna är:

- Platsen har många återkommande gäster
- Det ska vara gratis eller billigt att uppehålla sig på platsen
- Det ska gå att köpa mat och/eller dryck på platsen (även detta till en låg kostnad)
- Platsen ska erbjuda möjlighet att umgås både med gamla vänner men även lära känna nya bekantskaper
- Platsen ska befinna sig på gångavstånd från många människors hem eller arbetsplats
- Platsen har en behaglig atmosfär och inbjudande stämning

Dessa platser kan spela en viktig roll i människors dagliga liv och bidra till stadsmiljöer med mycket aktivitet och liv. Oldenburg går djupare in på vissa aspekter av hur tredje platser fungerar och vad de spelar för roll i människors liv. Han identifierar en del mer generella kriterier för tredje platsen och beskriver dessa mer utförligt.

Konversation är den huvudsakliga aktiviteten

Den tydligaste gemensamma nämnaren för tredje platser är att konversation alltid är i fokus. Oavsett verksamhet är samtalet mellan besökarna den huvudsakliga aktiviteten. Det kan både handla om mer utåtriktade och inbjudande samtal men det kan även handla om mer intima konversationer. Oldenburg tar exemplet med biljard och backgammon, där biljard skulle kunna bidra till nya konversationer mellan främlingar då det är ett mer utåtriktat spel. Att två människor som spelar backgammon skulle leda till samtal mellan främlingar är däremot mindre troligt då det är ett mer intimt spel. Aktiviteter på platsen, och även utformningen, kan alltså på flera sätt bidra till olika konversationsformer.

Tredje platsen som en utjämnare

Platser som inte ställer krav på människor som vill använda dessa, är till sin natur inkluderande platser. Dessa krav kan vara att kräva medlemskap eller ta ut en entrékostnad. Utan krav blir platserna tillgängliga för allmänheten och öppna för alla. Detta gör, enligt Oldenburg, att klasskillnader blir utjämnade på dessa platser och alla kan umgås där på lika villkor.

På neutral mark

Begreppet neutral mark syftar på den stora skillnaden på umgängesform i publika kontra privata rum. Umgänge i människors hem kräver att någon i sällskapet är värd, och därmed har en form av ansvar för situationen. Att umgås i publika rum medför däremot att alla i sällskapet befinner sig på neutral mark. När ingen i sällskapet har ansvar blir umgänget, enligt Oldenburg, mer informellt. Med informellt syftar han på att det är fritt från stela och officiella former. Ju mer offentlig en plats är, desto större utsträckning möjliggör den informellt umgänge. Människor kan då komma och gå som de vill. På helt offentliga platser kan alla mötas på samma villkor. Möten utanför hemmet utarmas om människor inte kan samlas i staden och interagera på neutral mark.

Tillgänglighet och bekvämlighet

Det är av stor vikt att tredje platser är tillgängliga. Detta handlar både om det geografiska läget i staden, men även om tillgänglighet ur ett tidsperspektiv. Platserna som Oldenburg valde att studera har alla ganska generösa öppettider och ligger nära besökarnas bostad eller arbetsplats. Människor ska kunna använda platsen innan, mellan och efter formella aktiviteter. Formella aktiviteter syftar på mer strukturerade aktiviteter i våra dagliga liv som jobb, skola, träningspass eller en släktmiddag. Umgänget på tredje platser är däremot i stor utsträckning oplanerat, oorganiserat och ostrukturerat. Denna typ av informalitet beskriver Oldenburg som charmen med tredje platsen.

Stamgästerna

Att platserna som Oldenburg studerade är framgångsrika mötesplatser visar sig tydligt i de många återkommande besökarna. Så länge det inte skapas en exkluderande atmosfär för nya besökare bidrar stamgäster till en inbjudande stämning. De regelbundna besökarna kan göra att andra människor lockas dit. Vi är sociala varelser som vill interagera och vara tillsammans med andra. Om människor regelbundet återkommer blir ett besök på tredje platsen inte till en upplevelse i sig utan en del av människors vardagsliv, vilket bidrar till en mer informell stämning.

En låg profil

Själva rummen som skapar tredje platser beskrivs som all dagliga och sällan eleganta. Även detta bidrar till att besöket här inte blir till en upplevelse utan blir till en del av vardagslivet. Det är ofta lite äldre lokaler som kan ha blivit förändrade över tid. Känslan som förmedlas av interiören är intim och hemtrevlig. Denna del av Oldenburgs resonemang är kanske det som gränsar mest till arkitektur. Men en tredje plats är ingen plats för extravagant inredning och storstilad arkitektur. Detta avspeglar sig även i gästernas kläder, man klär inte upp sig för ett besök här. Att arkitekturen och inredningen är anspråkslös samstämmer med den utjämnande funktionen hos tredje platser. Det bidrar till att alla kan känna att man hör hemma här och har rätt att använda rummet (Oldenburg, 1999).

Tankar om tredje platsen

Det som jag tycker är intressant med Oldenburgs koncept om den tredje platsen är hur han sätter fingret på en typ av platser som jag tror att många uppfattar som värdefulla i stadsmiljöer. Det handlar om verksamheter med fokus på billig mat och dryck som riktar sig till en bred målgrupp, på platser som är tillgängliga för många. Läget i staden och verksamheten i sig gör att människor som bor eller arbetar i närområdet tycker om att samlas där. Ofta finns dessa verksamheter inomhus men även parker och torg kan fungera som tredje platser.

De kännetecken som Oldenburg sätter upp för tredje platser känns ofta ganska självklara och okontroversiella. Det är lätt att föreställa sig en plats som tilltalar många människor om man läser hans texter. Även fast hans bok har några år på nacken, och är skriven utifrån en amerikansk kontext, tycker jag att mycket av vad den säger går att applicera på mötesplatser i Sverige idag.

Det är alltid aktuellt att skapa offentliga rum i staden där människor trivs och jag tycker att Oldenburg beskriver väl vissa generella kännetecken för platser där människor trivs. Vi tycker om att umgås på platser där det mellanmännsliga samtalet är den huvudsakliga interaktionsformen. För vår bekvämlighet gärna i nära anslutning till platser vi är där formella aktiviteter i våra dagliga liv sker. Genom att mat eller dryck finnas nära till hands skapas anledning till att förlänga vår vistelse på platsen.

Där Oldenburg beskriver hur olika aktiviteter kan möjliggöra olika sorters konversationsformer tänker jag på hur den rumsliga gestaltningen kan göra detsamma. Utformning av rum och sittplatser kan i stor utsträckning påverka ett samtal. Sittplatser bredvid varandra kan exempelvis vara bra om man är två stycken men svårare att använda om samtal i stora grupper sker. Långbord i mitten av ett rum, där främlingar automatiskt hamnar nära varandra, skapar troligtvis andra interaktionsformer än mindre bord i egna bås mot väggen.

Ett umgänge och en användning av tredje platser som är oplanerat, oorganiserat och ostrukturerat kräver att arkitekturen är inbjuder till spontan användning. Tredje platser måste därför vara lättillgängliga. Steget att börja använda och appropriera en tredje plats får därför inte upplevas som för högt. Detta ställer höga krav på hur entrésituationer och kanter är utformade.

Det är dock inte helt självklart hur en översättning från Oldenburgs teorier till rumslig gestaltning och arkitektur kan se ut. Mycket av det han skriver om berör stämningarna på platsen och om själva verksamheten och aktiviteterna. Klart är att det geografiska läget i staden är viktigt, det ska vara i nära anslutning till där många människor vistas och rör sig. I övrigt nämns arkitekturen endast som ett medel för att kunna skapa en anspråkslös känsla.

Fler röster om mötesplatser

Jag valde att utöka min läsning till texter, som till skillnad från Oldenburg, fokuserar mer på användning av de publika mötesplatser som finns utomhus i städer. Jag ville få en bredare bild av hur begrepp från sociologin kan användas för att förstå hur människor använder dessa platser. Det ledde till att jag sökte mig till litteratur som angränsade mer till arkitektur, men där begrepp från sociologi används för att förklara och förstå hur människor använder stadsmiljöer. Detta kan förhoppningsvis minimera steget mellan läsning och designprocess. Jag har försökt att sammanfatta vissa återkommande begrepp och kännetecken som dessa böcker tar upp. Vilka gemensamma nämnare identifieras för platser där människor uppehåller sig i städer? På de kommande sidorna går jag igenom de åtta tydligaste framgångsfaktorerna jag tyckte mig se.

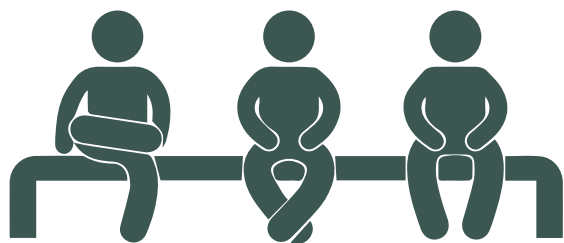
Författarna

Urbansociologen William H. Whyte studerade på 1970-talet människors beteende i stadsmiljöer. Detta resulterade i boken *The Social Life of Small Urban Spaces* (1980) där han försöker förklara varför människor väljer att uppehålla sig på vissa platser i staden och inte på andra. Han studerade nästan

uteslutande gator och torg på Manhattan, så jag vill lägga in en viss brasklapp för att hur människor i New York betedde sig på 1970-talet kanske inte är helt allmängiltigt. Dock gjorde han flera iakttagelser som jag tycker att man även idag kan dra lärdomar av.

Det svenska arkitektkontoret Inobi har gett ut boken *Att bygga mötesplatser* (2017). I boken redogörs metoder för att analysera och skapa framgångsrika mötesplatser. Det handlar om hur sociala frågor kan inkluderas i byggprocessen och hur det nya stadsrum och byggnader kan påverka sociala processer. Genomgående i boken beskrivs begrepp från sociologin och hur de kan appliceras på fysiska miljöer.

Quentin Stevens är professor vid RMIT University och har doktorerat inom urban design. Han har arbetat mycket med hur människor använder och upplever urbana publika platser. I sin bok *The Ludic City* (2007) beskriver han dessa platser med fokus på lekfullhet. Han använder i boken begrepp och argument från dels arkitekturfältet, men även från antropologi, sociologi och miljöpsykologi.



Platser att sitta på

Mängden sittplatser på ett torg påverkar hur populärt torget är. Det kanske låter som en självklarhet, men Whyte slår fast att människor sätter sig där det finns sittplatser. Det gäller både formella sittplatser som bänkar och platsbyggda sittmöbler, men även informella sittplatser som kanter, socklar och trappor. Dessa är nödvändigtvis inte utformade för sittande människor, men med rätt mått och placering blir de ofta populära sittplatser.

Sittplatser ska enligt Whyte vara både fysiskt bekväma och socialt bekväma. Fysisk bekvämlighet syftar på sittplatsens material och mått. Om höjden eller djupet på sittplatsen inte passar vår kropp, eller om materialet vi sitter på inte känns behagligt undviker vi att sitta kvar. Det kan även handla om till exempel bra utformade ryggstöd, vilka gör att vi kan sitta kvar länge utan att bli obekväma. Vi märker av fysisk bekvämlighet snabbt och vi väljer sällan att sätta oss på platser som uppenbart inte är fysiskt bekväma (Whyte, 1980).

Social bekvämlighet

Social bekvämlighet hos sittplatser syftar på valmöjligheter. Valen om att sitta ensam eller i grupp, mot en framsida eller en baksida, i solen eller i skuggan. Detta är alla viktiga val för att sittplatsen ska kunna erbjuda interaktion i olika sorters sociala sammanhang. Det blir troligare att många människor väljer att sitta på en plats om det finns möjlighet att sitta på flera olika sätt där (Whyte, 1980).

Social bekvämlighet hos sittplatser syftar på valmöjligheter såsom att sitta ensam eller i grupp, mot en framsida eller en baksida, i solen eller i skuggan. Att det finns möjlighet att välja är viktigt för att sittplatsen ska kunna erbjuda interaktion i olika sorters sociala sammanhang. Det blir troligare att många människor väljer att sitta på en plats om den erbjuder valmöjligheter att sitta på flera olika sätt där (Whyte, 1980).

Flyttbara möbler är kanske det enklaste sättet att erbjuda social bekvämlighet för sittande människor. Flexibel möblering erbjuder möjlighet att sitta både ensam och i grupp, avskilt eller synligt. Man kan välja att rikta blickarna åt olika håll och flytta mellan skugga och sol efter behov. Det skapar möjlighet för olika former av umgängessituationer. Med fastskruvade möbler bygger man istället fast ett visst beteende på en plats. Det kan då bli mindre attraktivt för besökare med andra typer av behov att använda platsen.



Platser att stanna på

Whyte konstaterar att gående människor i staden sällan stannat till mitt på öppna ytor. Vi tycker istället om att ha ryggen skyddad bakom oss och stannar därför ofta nära husväggar, lutar oss mot en pelare eller liknande. Vanliga ställen att stanna på är nära kanter och trappor, eller vid objekt som lyktstolpar och papperskorgar. Väldefinierade platser i en relativt liten skala är alltså väldigt viktigt för att människor ska vilja stanna kvar på en plats (Whyte 1980).

Populära publika platser ligger ofta i nära anslutning, men sällan direkt på, ett förbipasserande gångstråk. Stråk och plats kompletterar och hjälper alltså varandra. Vi vill vara där andra är och väljer ofta att uppehålla oss på platser där många redan befinner sig. Om man vill försöka skapa en ny mötesplats kan det vara en god idé att göra det på en plats där många redan passerar (Berg, et al. 2017).

Whyte beskriver beteendet att uppehålla sig på hektiska platser som något paradoxalt. Människor han intervjuat för sin studie beskriver urbana platser de tycker om att vistas på som avskilda oaser, vilket man sällan kan kalla ett torg fullt med människor. Vi verkar föredra att samlas på lugnare platser där vi kan undkomma stadens hektiska liv. Men i verkligheten stannar många till i närheten av hektiska stråk eller på torg fyllda med andra människor (Whyte 1980).

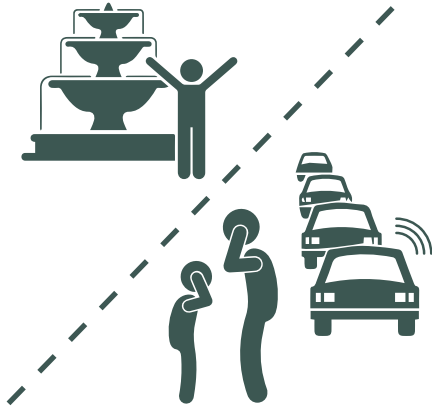


Mat och människor

Mat och dryck spelar en stor roll för att människor ska välja att stanna kvar länge på en plats. Platser för mat och dryck blir attraktiva målpunkter i en stad och skapar en fördröjd vistelse i det offentliga rummet. Matställen i städer spelar en viktig roll i att generera rörelser och stärka upplevelsen av ett levande gatuliv.

Utöver mat och dryck är människor i sig den viktigaste faktorn för att locka nya människor till en plats. Vi väljer troligtvis restaurangen med mest folk när vi letar efter ett matställe och samma beteende gör att vi stannar på publika platser med många användare och besökare. Restauranger kan placera sina gäster nära fönstren för att locka in folk, på samma sätt exponerar framgångsrika mötesplatser sina besökare för folk som går förbi.

På samma sätt som vi väljer platser där det finns människor väljer vi också platser där det händer något. Vi söker stimulans och uppskattar stadsrum med föränderliga rum där det finns olika sorters aktiviteter och verksamheter. Genom att lyfta fram aktiviteterna som sker på en plats, eller indikera på möjliga händelser, kan en plats göras mer lockande för förbipasserande människor. Funktioner som på kompletterar varandra placeras med fördel ut i närheten varandra i staden. Olika närliggande funktioner, gärna med skiftande målgrupper, stärker varandra och bidrar till fler aktivitetsmöjligheter och attraktiva mötesplatser (Berg, et al. 2017).



En behaglig ljudmiljö

Även ljudmiljön är viktig för hur länge vi vill uppehålla oss på en plats. En lägre ljudnivå, där samtal utan problem kan föras, gör det mer troligt att människor stannar kvar på platsen en längre tid. Ljud från bilar och trafik upplevs däremot som störande och minskar därmed attraktiviteten hos en plats.

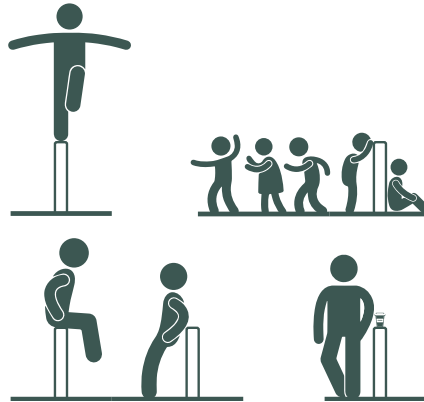
Att en hög ljudnivå kan få oss att undvika en plats låter kanske inte så konstigt. Det beror delvis på källan. Naturliga ljud, exempelvis från vatten, upplever vi som mer behagliga och kan då acceptera en högre ljudnivå. Ljud vi tycker om kan även blockera vår upplevelse av de störande ljuden och få oss att uppleva ljudmiljön som mer behaglig. Ljudet från en fontän kan alltså göra att vi inte reagerar lika starkt på störande ljud från biltrafik (Whyte 1980).



Övergångszoner

Utformningen av övergångszonen mellan stråk och plats kan starkt påverka hur troligt det är att vi lämnar stråket och stannar till på platsen. Rörelsen mellan den avgränsade platsen och den öppna omgivningen kan upplevas både som inbjudande och som ett hinder. Med rätt utformning kan spontan användning stimuleras och människor lockas att närma sig platsen. Det bör vara möjligt att närma sig stegvis, att stanna bredvid och titta på, för att till och med kunna ångra sig och gå vidare. Då blir de sociala riskerna att börja använda platsen inte allt för stora. Om en plats inte erbjuder olika grader av synlighet, delaktighet och aktivitet kan steget att börja använda platsen upplevas som för stort. Det kan göra att folk inte vågar stanna till där, tröskeln upplevs som alltför hög (Berg, et al. 2017).

Övergångszonerna mellan insida och utsida kan ha en mängd olika utformningar och de påverkar i hög grad hur människor rör sig på en plats. Dörrar, arkader, trappor, terasser har alla en praktisk funktion för att kontrollera hur människor använder en plats och rör sig mellan inne och ute. Men de kan även erbjuda möjligheter för olika sorters beteenden och påverka hur vi socialiserar och interagerar med varandra. Utformningen av entréområden kan skapa platser där vi vill spendera tid, bara fungera som korta passager eller erbjuda olika grader av offentlighet och synlighet för förbipasserande (Stevens 2007).



Props

Hur vi rör oss i det offentliga rummet och var våra vägar korsas påverkas inte bara av de storskaliga dragen i den urbana gestaltningen, som byggnaderna och huvudstråken. Quentin Stevens påpekar hur viktiga även byggda objekt i mänsklig skala är för hur vi använder publika platser. Han kallar dessa props och syftar på saker som gatumöbler, offentliga konstverk, cykelställ, papperskorgar, murar och liknande. Objekt som vi kroppsligt kan interagera med eller saker vi själva kan flytta på. Dessa småskaliga objekt kan fungera som katalysatorer för olika sorters lekfulla beteenden på urbana platser (Stevens 2007).

Många av dessa objekt har tydliga syften i staden. Från att göra platser mer bekväma och funktionella, som bänkar och papperskorgar, till att tillföra estetiska värden, som offentlig konst. Oavsett det ursprungliga syftet kan vår interaktion med dessa objekt se ut på en mängd olika sätt. Bara den mänskliga kreativiteten begränsar hur vår interaktion med dem kan se ut, vi kan sitta på, äta på, flytta på, ta foton av, ställa saker på och klättra på dem. Props kan alltså möjliggöra många olika sorters aktiviteter beteenden på en plats.



Triangulering

Den fysiska närheten till andra människor medför möjlighet till olika sorters social interaktion. Människor uppskattar ofta platser som har bra spanpotential, där vi kan titta på skådespelet av förbipasserande människor och iaktta aktiviteter som försiggår på en plats.

Men för att två främlingar ska börja interagera med varandra krävs något form av externt stimuli. Det kan handla om fysiska objekt, som ett offentligt konstverk, eller en händelse, som ett inställt tåg eller en gatumusikant. Whyte kallar detta fenomen för triangulering. Han beskriver vikten av upplevelser och intryck i det offentliga rummet som ett sätt att skapa livfulla stadsmiljöer (Whyte 1980).

Tankar om läsningen

Jag tror att det är nyttigt att som arkitekt låta sig inspireras av hur människor från andra professioner ser och analyserar stadsmiljöer. Att se hur sociologer fokuserar på hur människor använder en plats kan hjälpa oss att se hur social interaktion fungerar i olika sammanhang. Om ett av arkitekturens syften ska vara att förbättra människors dagliga liv är det viktigt att förstå hur människor använder arkitekturen. Att både på individnivå och på ett större samhällsplan se hur mänskliga relationer och handlingar påverkas av den fysiska miljön vi befinner oss i kan hjälpa oss att skapa mer ändamålsenlig arkitektur. Oavsett vilken typ av projekt man arbetar med är det alltid aktuellt att skapa platser som människor tycker om att uppehålla sig på och som de faktiskt vill använda.

Jag har i min läsning koncentrerat mig på litteratur som fokuserar på hur människor som grupp använder offentliga rum i urbana miljöer. Utgivningsdatumen är jämt spridda från början av 1980-talet till idag och författarna alla män från västvärlden. Jag är medveten att det jag läst är ett urval av litteratur från mötet mellan sociologi och arkitektur. Andra källor som uppstått i en annan kulturell kontext hade kanske studerat andra företeelser och kommit till andra slutsatser.

Det är inte helt okomplicerat att identifiera universella kännetecken för attraktiva urbana platser som går att appliceras på alla samhällen och alla människor. Däremot tycker jag att jag genom min läsning har skrapat på ytan av många olika delar av vad som kännetecknar urbana platser som människor tycker om att uppehålla sig på. Att förstå hur sociologins begrepp och synsätt kan användas för att förstå stadsmiljöer har gett mig ett bredare perspektiv på arkitekturen.

Byggnader och arkitektur verkar ses av sociologer som en viktig del av de sociala processer som förekommer på urbana platser. Men det är en mängd varierande faktorer som skapar dessa processer. Allt ifrån mat och människor, till sittplatser och olika aktivitetsmöjligheter påverkar hur människor använder en plats. Men även immateriella saker, som ljud eller en händelse, skapar olika förutsättningar för oss att vilja använda en plats.

Utifrån min läsning försökte jag formulera ett antal punkter för hur det framtida gestaltungsarbetet skulle fortskrida.

Kriterier för val av plats:

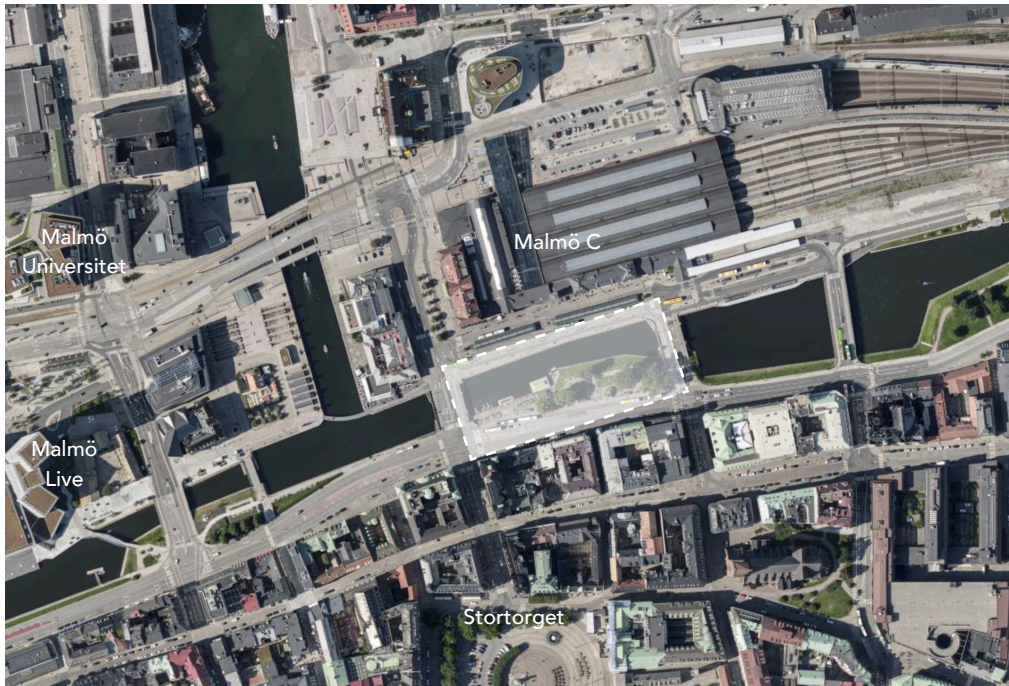
- Jag vill i detta arbete utforska en plats som idag **sällan används** av människor om de inte har något ärende där och måste använda platsen.
- Platsen ska ligga på **gångavstånd** från platser som används för formella aktiviteter i människors dagliga liv, det vill säga deras bostad och/eller arbetsplats.
- För att underlätta att människor approprierar och börjar använda platsen bör den ligga **i nära anslutning till gångstråk** som flitigt används av många människor.

Mål för designprocessen:

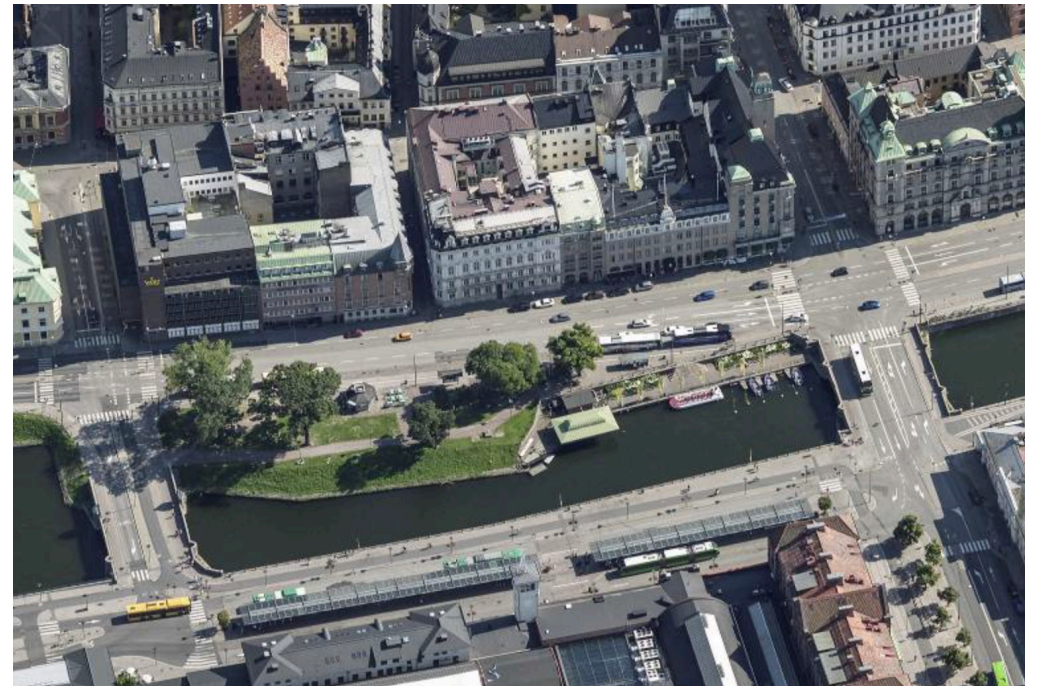
- Arbeta med **övergångszonerna** och **förhållandet mellan stråk och plats** för att försöka minska de sociala trösklarna att börja använda platsen.
- Både platsen i sig och eventuella byggnader ska vara inbjudande och **uppmuntra till spontan användning**.
- Skapa anledningar för människor att stanna till på platsen och arbeta för att **förlänga vistelsetiden** för de som använder platsen.
- Verksamheter och aktivitetsmöjligheter som har **kompletterande funktioner bör ligga nära** varandra. På detta sätt kan de stärka varandra.
- Erbjud möjlighet att köpa **mat och dryck**.
- Generera möjlighet till **olika sociala interaktionsformer**. Dels bra spanpotential, möjligheten att se och iakttä andra människor, men även möjlighet till samtal i olika former.
- Erbjud både **fysiskt och socialt bekväma sittplatser**. Det bör finnas en mängd varierande sittplatser, både formella och informella, för att möjliggöra olika sorters användning.

Och kanske det viktigaste:

- **Arbeta utifrån platsens behov**. De generella teorierna från läsningen måste omarbetas till platsspecifika gestaltungs lösningar.



Figur 1. Platsen jag arbetat med ligger nära både Malmö Universitet, Centralstationen, Stortorget och Malmö Live.



Figur 2. Mellan Petribron och Mälarbron skjuter Bastion Vänersborg ut i kanalrummet.

Del 2 - Platsen

Att hitta en plats

Nästa steg i mitt arbete var att hitta en plats i Malmö att arbeta vidare med i gestaltungsfasen. Min läsning hade lett till att jag var intresserad av platser som ligger i nära anslutning till viktiga gångstråk i staden. Trots en geografisk närhet till viktiga stråk och livfulla platser, ville jag att min plats skulle användas av få människor och då främst om de har ett ärende där. Jag visste därför att jag sökte efter en känsla av att vara bortglömd. Av att platsen inte lever upp till sin fulla potential och har fastnat i ett mellanrum mellan platser i Malmö som människor hellre vistas på.

Eftersom jag var intresserad av närhet till stråk och flöden av människor började jag undersöka områdena kring Centralstationen och Triangeln. Under hela dygnet rör sig många människor till och från stationerna och på gångavstånd finns en stor del av Malmös mest livfulla delar. Platser i anslutning till någon av de två stationerna har väldigt gynnsamma lägen i staden, med många förbipasserande människor och många viktiga målpunkter i närheten. Därmed finns stora förutsättningar att platser här, som idag inte är särskilt välbesökta, kan med ny gestaltning faktiskt bli platser som människor använder i sina dagliga liv. Många människor bor eller arbetar i närheten och ännu fler passerar förbi när de transporterar sig mellan olika formella aktiviteter.

Jag började mina studier med att promenera runt i Malmö med startpunkt från antingen Centralstationen eller Triangeln. Jag gick runt några vinterdagar och letade efter platser som fick upp mitt intresse och kunde kopplas till kriterierna jag ställt upp från läsningen. Ganska snabbt fastnade jag för en plats vid Centralstationen, på andra sidan kanalen sett från Centralplan där lokalbussarna går. Mer specifikt kajen och den lilla grönytan mellan Mälarbron och Petribron på den södra sidan av Östra Hamnkanalen. Detta är Bastion Vänersborg, en del av Malmös gamla fortifikation. Här är många olika tidslager från Malmös historia synliga. Bastionen, stenstadens front mot kanalen, vyerna mot Malmö Live och den gamla säckstationen säger alla något om Malmö som stad.

Väldigt många människor passerar i förbi denna plats, promenerandes till och från stationen. Men det verkar som att få människor faktiskt stannar upp och uppehåller sig här. Trots att jag själv gått förbi här många gånger när jag promenerat mellan Centralstationen och centrala Malmö har jag tidigare knappt reflekterat över grönskan och kanalmiljön.



Området kring det som idag är Malmö Centralstation låg länge i stadens utkant. Stationsområdet markerade tydligt gränsen mellan innerstaden och det stora varvsområdet norr om stadskärnan. Det var även härifrån som människor korsade Öresund med färjorna till Köpenhamn som avgick från Inre Hamnen vid Centralstationen fram till 2002. Fortfarande märks stationsområdet som gränsen mellan Gamla Staden och det gamla varvsområdet där det idag sker stora stadsutvecklingsprojekt med Västra Hamnen och Nyhamnen. Kanske kommer den gränsen suddas bort ytterligare i takt med att de nya stadsdelarna uppförs?





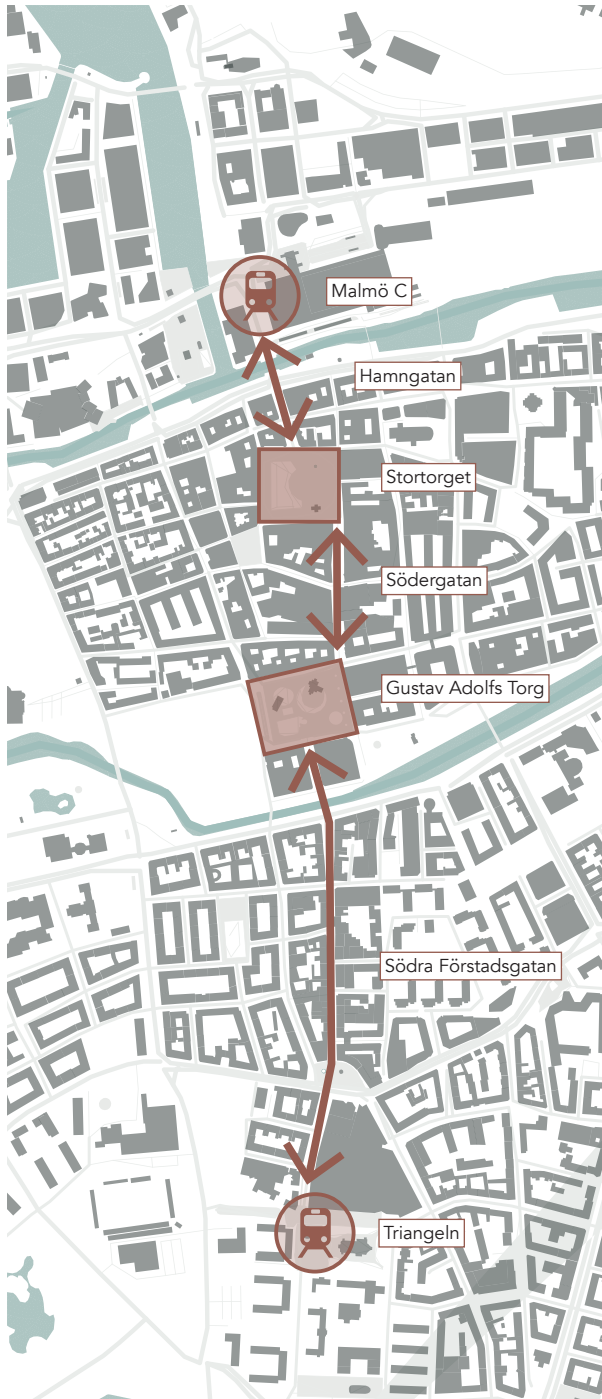
Situationsplan 1:2000



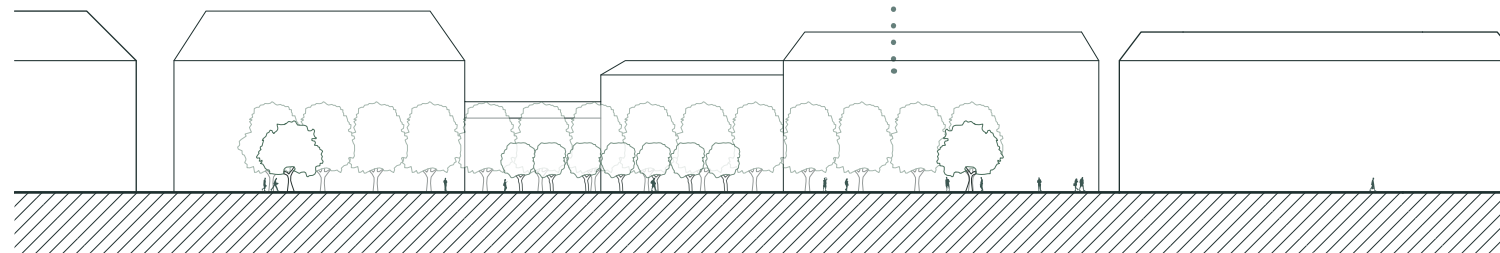


Nuvarande situationsplan

- | | | |
|----------------------|-------------------------|--------------------|
| 1. Malmö Live | 4. Malmö Centralstation | 7. Stortorget |
| 2. Malmö Universitet | 5. Bastion Värnersborg | 8. S:t Petri Kyrka |
| 3. Bastion Älvsborg | 6. Norra Vallgatan | 9. Bastion Uppsala |



Första delen av gångstråket in mot centrala staden passerar Stortorget. Öppna/publika bottenvåningar är markerade med rött.



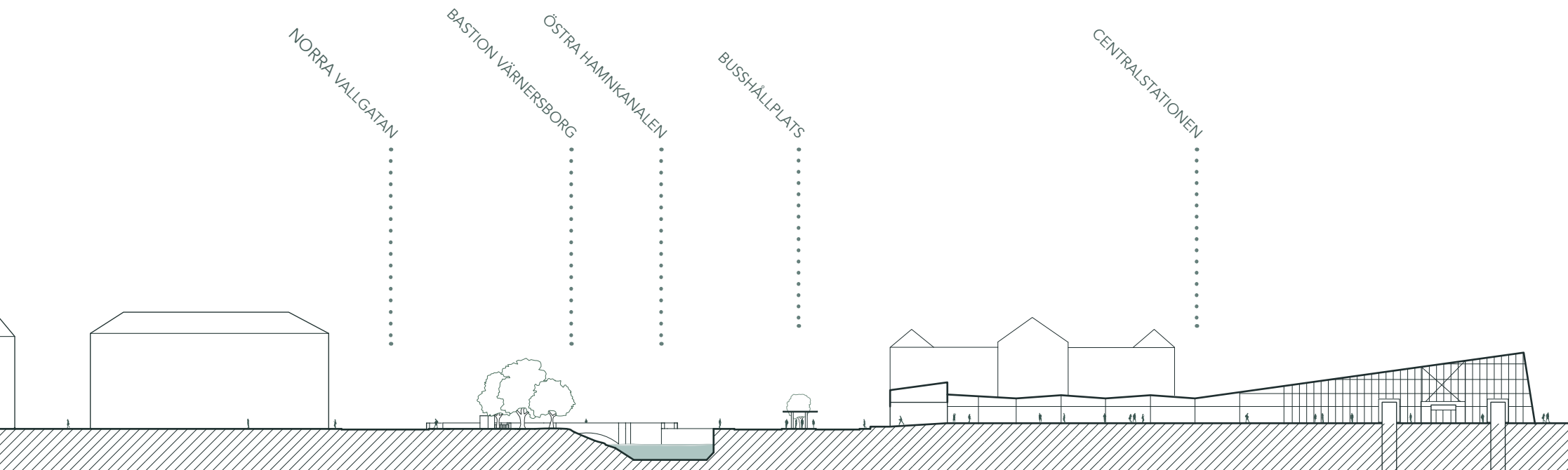
Stråket som kopplar samman Malmö C och Triangeln

Början på ett (kommersiellt) stråk

Få gångstråk i Malmö, om ens något, är tydligare än det mellan Centralstationen och Triangeln. Med Södergatans och Södra Förstadsgatans många butiker skapas ett tydligt kommersiellt fokus på stråket som binder ihop de två tågstationerna i Malmös innerstad. På promenaden passerar man både Stortorget, som har en viktig roll som evenemangs- och demonstrationstorg, och Gustav Adolfs Torg som har en mer kommersiell karaktär med butiker och restauranger.

Delen av stråket närmast Malmö C går över Mälarbron, bredvid Bastion Vänersborg, och vidare på Hamngatan

mot Stortorget. Här är bottenvåningarna helt öppna med olika sorters lokaler, både restauranger och butiker. Den andra gatan som binder ihop kanalen med Stortorget är Kansligatan. Trots att det är en gågata är den dock relativt oanvänd av fotgängare. I och med att Kansligatan kommer ut på Norra Vallgatan mitt emellan de två broarna, och dessutom saknar övergångsställe är Hamngatan det enklaste alternativet. Kansligatan har inte heller lika öppna bottenvåningar som dess närliggande gator, utöver några hotellentréer är husen relativt stängda i bottenplan.

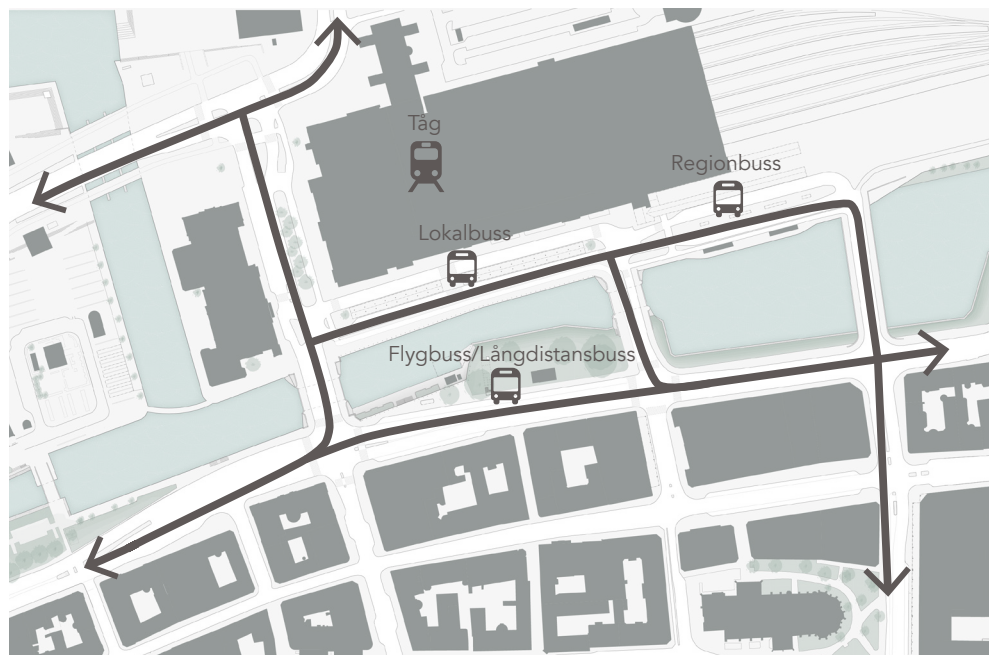




Malmö C har en viktig roll i att binda ihop långdistanstrafiken mellan Europa och Sverige.



Malmö och de närmast angränsande städerna markerade.



Närliggande hållplatser för bussar och tågstation. Pilarna markerar huvudsakliga färdvägar för buss.

Knutpunkt för en region

Det finns nog inga andra platser i Malmö där det rör sig så många människor som i området kring Malmö Centralstation. Tack vare stationens roll som knutpunkt för kollektivtrafiken i hela Öresundsregionen är området kring Malmö Central aktivt dygnet runt hela året om. Härifrån går både regional tågtrafik med Pågatåg och Öresundståg och långdistanståg med slutmål i allt från Stockholm till Berlin.

Malmö Central har omkring 55 000 resenärer och besökare per dag och varje dag tar 30 000 personer bussen till eller från Centralplan framför stationsbyggnaden (Forsell 2016). Med så många människor som rör sig här får området kring Malmö Central en minst sagt viktig roll både för Malmö som stad och för regionen i stort.

Busshållplatser för lokal- och regionalbussar finns på Centralplan, mellan stationsbyggnaden och Östra Hamnkanalen. Här står alltid mängder av väntande människor och många står och blickar ut över kanalområdet i väntan på att bussen ska komma. På andra sidan kanalen, på Norra Vallgatan längs med Bastion Vänersborg som jag har valt att arbeta med, går ersättningsbussar i riktning mot Lund.

Om det blir problem i spårtrafiken behöver denna plats kunna hantera en stor mängd människor. I rusningstid reser omkring 7000 personer per timme med tåg mellan Malmö och Lund. Om vi antar att det är jämt fördelat i båda riktningarna skulle i så fall 3500 personer per timme vilja ta ersättningsbuss härifrån i riktning mot Lund om det blir totalstopp i tågtrafiken. Dock har inte Skånetrafiken tillräckligt stor busskapacitet att tillgå för tillräckligt med ersättningsbussar med kort varsel då hela 140 bussar i timmen skulle krävas för så många resenärer (Skånetrafiken 2019). Platsen behöver alltså kunna hantera en stor mängd människor samtidigt.



Från Norra Vallgatan går flygbussarna och långdistansbussarna såväl som ersättningsbussarna.



Centralstationens huvudentré leder ut mot busshållplatser med utsikt över kanalen.



Vy från där Kansligatan möter Norra Vallgatan med utsikt över Bastionen och på andra sidan kanalen syns Malmö C.

Ett första möte med Malmö

Vid Bastion Värnersborg finns det utöver busshållplats för ersättningsbussar även en busshållplats för Flygbussarna till Malmö Airport. Denna busshållplats används dessutom av långdistansbussar, både för resor inom Sverige men även internationella linjer med slutmål i både Tyskland och Norge.

Bastion Värnersborg är alltså det som möter många människor när de anländer till Malmö. Denna plats vid kanalen blir det första intrycket de får av staden när de kommer ut från järnvägsstationen eller anländer med buss. Den fungerar som en entré till staden och utformningen behöver spegla detta.

Platsen behöver kunna erbjuda något både för långväga turister, för pendlare och för malmöborna som passerar här varje dag. Platsen måste fungera väl både till vardags när busshållplatserna används av långdistansresenärer och när tågen är inställda då stora flöden av människor måste hanteras. Det behöver vara en plats som är anpassad för väntande människor. Men även vara en plats som är lockande att stanna upp på för förbipasserande.

I takt med att tågresaerna ökar i framtiden kommer en allt större mängd resenärer röra sig kring platsen, vilket kan skapa påfrestningar på närmiljön kring centralen. Dessutom lär utvecklingen av Nyhamnen, nybyggnadsområdet norr om centralstationen leda till att många fler rör sig kring Malmö Central. Upp till 9000 bostäder och 16 000 arbetsplatser planeras här (Malmö Stad 2019)

Stationens omgivningar kommer att behöva anpassas för allt större flöden av människor (Smekal, Göransson, Jörlöv & Engqvist 2014). Detta kan vara särskilt viktigt på en plats som Bastion Värnersborg. Den har en viktig roll för Malmö och för resenärerna, men har till skillnad från de två närliggande bastionerna inte genomgått några större upprustningsprogram på länge.

Bastionerna i Malmö

Malmö gamla bastioner är fortfarande tydligt synliga när man går längs med hamnkanalen. De är spetsiga försvarsverk som sköt ut från den dåvarande fästningsvallen runt staden. Bastionerna började byggas under 1600-talets krig mellan Sverige och Danmark. Endast några få av bastionerna hann bli slutförda innan freden i Roskilde år 1658, då Malmö blev svenskt.

Bastionerna har förändrats under årens gång och de syns idag som små grönytor som skjuter ut från Norra Vallgatan mot kanalen. De ligger vid kulturhistoriskt värdefulla delar av Malmö med många tidslager från stadens historia synliga. Bastionen vid Malmö Central kallas Bastion Vänersborg och de två närmast den är Bastion Älvsborg och Bastion Uppsala.

Bastion Älvsborg ligger vid Malmö Live och har de senaste åren gått igenom stora förändringar. Vid byggnationen av Malmö Live, som stod klart 2015, uppfördes även Birgit Nilssons Bro. Därmed finns det idag tre broar, inom en sträcka på 100 meter, som kopplar samman Bastion Älvsborg med den norra sidan av kanalen. Mellan broarna består bastionen av gräsmattor, planteringar, några bänkar och buskage som en barriär mot trafiken på Norra Vallgatan.

Även Bastion Uppsala, som ligger halvvägs mellan Centralstationen och Drottningtorget, genomgår nu en del förändringar. Det är en av få grönytor i Caroli och bastionen håller därför nu på att rustas upp. Våren 2018 stod den första etappen klar med nya rabatter, nya buskar och träd samt ett nytt övergångsställe mot Sankt Gertrudsgatan. I nästa etapp, som ska vara i startfasen, kommer det att byggas trätrappor

och sittgradänger på bastionens västra slänt ner mot nya flytbryggor i kanalen.

Bastion Vänersborg, som jag arbetat med, har inte genomgått några större förändringar på många år. Precis som med Bastion Uppsala är det en av få grönytor i denna del av Malmö som annars mest består av hårdlagda ytor. Det är dock tydligt att gestaltningen av bastionens grönstruktur inte har samma tanke bakom sig som hos de två närliggande. En enkel gräsmatta med några stora träd bidrar inte till något tydligt rumsskapande på platsen. Den erbjuder inget skydd från trafiken och förutom de stora träden har grönskan inga starka visuella värden. Här finns en grillkiosk närmast Norra Vallgatan och sightseeingbåtar avgår från kajen under sommaren. Under bastionen finns ett skyddsrum vars entrétrappa försvinner ner i marken längs med trottoaren.

Att de två närliggande bastionerna nyligen genomgått ombyggnationer visar på potentialen som en sådan här plats kan ha. Efter ombyggnationerna har de båda närliggande bastionerna tydliga ambitioner. Bastion Älvsborg har ett starkt fokus på rörelse över kanalen, och Bastion Uppsala försöker tydligt skapa nya gröna rekreationsvärden.

En omgestaltning av Bastion Vänersborg skulle kunna stärka kopplingarna mellan staden och kanalrummet. Det kan bidra till att detta blir en plats för rekreation för människor som rör sig till och från Centralstationen. Dessutom kan funktionen som bastionen faktiskt har i staden, att vara en plats för väntan och ankomst för långväga bussresenärer, stärkas och framhävas.



Figur 3. Bastion Älvsborg



Figur 4. Bastion Värnersborg

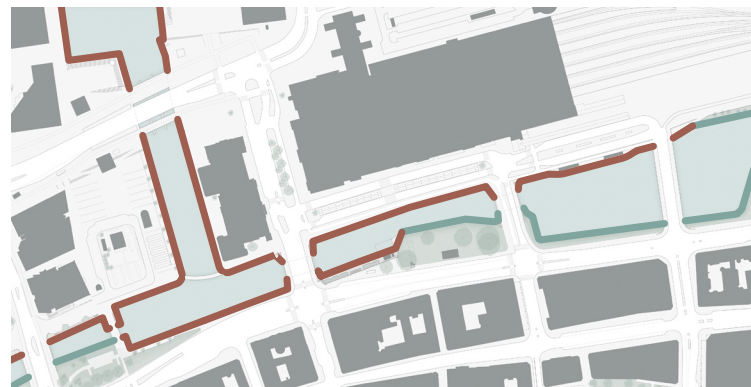


Figur 5. Bastion Uppsala

Gamla Staden i Malmö ramas in av kanaler.
Bastion Vänersborg markerad med cirkel.



Kanalen kring Centralstationen kännetecknas av höga stenkajer och gröna sluttningar.



Mötet med kanalen utgörs kring Centralstationen till största del av höga stenkädda kajkanter, här markerat med rött. Bastionerna har istället gröna sluttningar avslutade med fältsten som möter vattnet, här markerat med blått.

Mötet med vattnet

Kanalerna runt Malmös gamla stadskärna är en fantastisk tillgång för staden. Om man promenerar längs vattnet som ramar in Gamla Staden skiftar kanalrummet karaktär många gånger. Kanalernas roll har förändrats under årens lopp, från en försvarsroll med befästningsverk och bastioner, till 1800-talets rekreationerna roll med promenadvägar och trädplanteringar (Smekal, et al. 2014).

Vid Östra Hamnkanalen som passerar Malmö Centralstation präglas kanalrummet starkt av mötet mellan järnvägen och den gamla stenstadens front mot stationen. Mötet mellan gata och kanal kännetecknas av höga stenklädda kajer. Bastionerna är det enda undantaget, där gröna sluttningar som avslutas med fältsten möter kanalens vatten.

Kanalens lugna vatten och delvis gröna sluttningar vid bastionerna tillför både visuella värden till platsen och ger en välbehövlig kontrast mot stenstaden och centralstationen med allt liv och puls. Vid Bastion Värnersborg, som jag arbetar med, är dock kopplingarna svaga mellan den gamla staden och de blåa och gröna ytorna vid kanalen. Det handlar dels om trafikens barriäreffekt och dels om en avsaknad av inbjudande gestaltning av utemiljön som kan locka människor att röra sig mot och börja använda kanalrummet. I förhållande

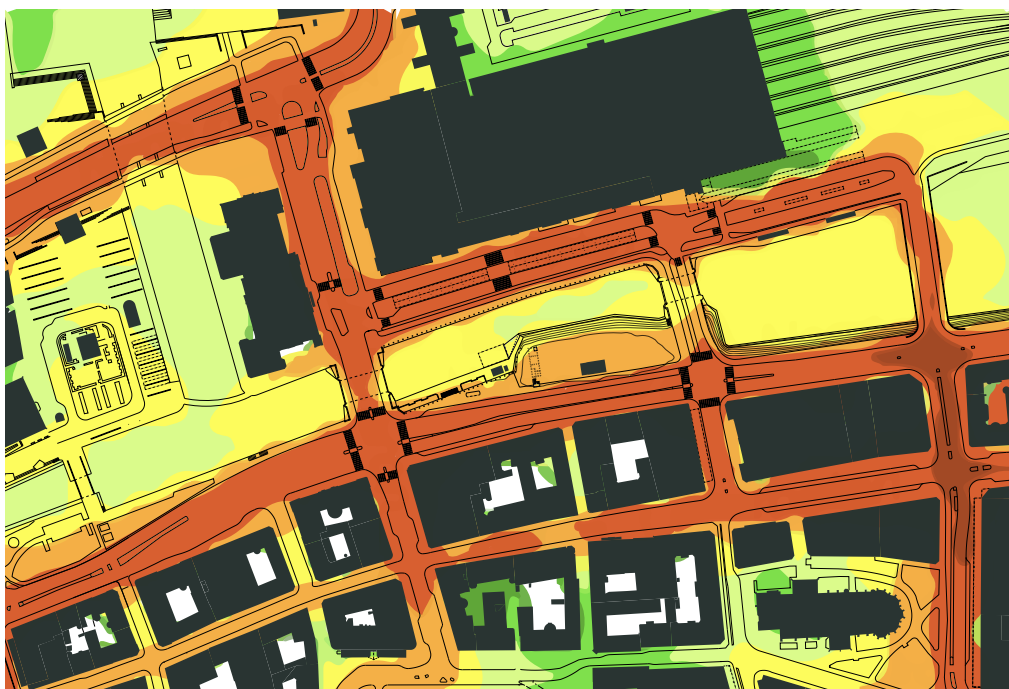
till hur många som rör sig längs stråken här intill är det relativt få människor som uppehåller sig på bastionen eller kajen.

Stenkajen mellan bastionen och Mälarbron används under sommarsäsongen för sightseeingbåtar, uthyrning av trampbåtar och ett tillhörande sommarkafé. Kajen är offentlig med bänkar och blomsterrabatter men ett högt staket spärrar av kontakten med vattnet. Inte bara på stenkajen är det svårt att komma nära vattnet, bastionens branta sluttningar gör att de flesta stannar kvar uppe på den plana ytan i höjd med gatan, ca 3,5 meter upp från vattnet.

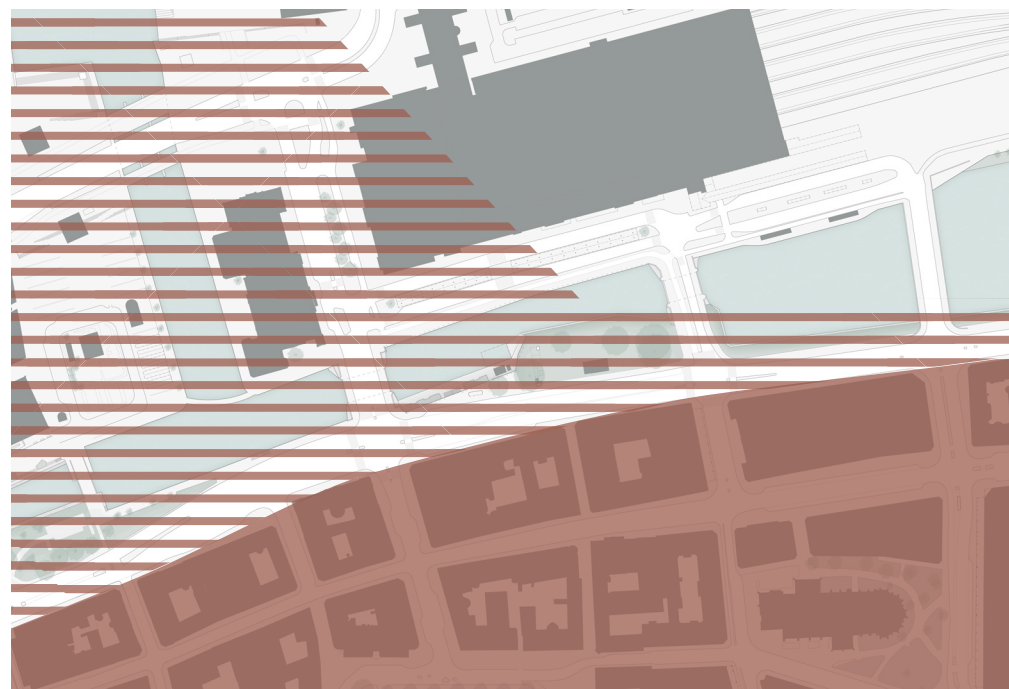
Det saknas alltså ett sammanhängande gångstråk i nivå med vattnet mellan Mälarbron och Petribron. När det är krångligt att ta sig ner till vattnet och det inte finns några belöningar i form av attraktiva sittplatser eller promenadvägar där, undviker människor att ta sig ner till vattnet.

Kring Bastion Värnersborg har kanalrummet minst sagt potential att utnyttjas bättre. Det kan bli en större variation i hur land och vatten möts, med platser där man kan närma och uppehålla sig vid vattnet på olika sätt. Gestaltningen skulle kunna erbjuda möjlighet för ökad vistelse i kanalrummet och stärka kopplingarna till den omkringliggande staden.

40 dB 75 dB



Beräknade bullervärden kring Centralstationen.
På Norra Vallgatan kan ljudnivån uppgå till 75 dB.
(Malmö Stad 2018)



Nuvarande zon prioriterad för fotgängare innefattar stora delar av innerstaden, här markerad med rött. Det streckade området markerar den planerade utökningen av zonen.

Trafiken

Närheten till bullriga trafikflöden på den bitvis tungt trafikerade Norra Vallgatan är väldigt påtaglig när man befinner sig på platsen. Platsen mellan gatan och kanalen är inte speciellt bred och bullernivåerna från biltrafiken är relativt höga med beräknade bullervärden på upp till 75 dB vid Norra Vallgatan (Malmö Stad 2018).

Bilarna har varit prioriterade längs kanalen sedan mitten av 1950-talet (Smekal, et al. 2014). Trafiken på Norra Vallgatan är delvis ett hinder för cyklister och fotgängare som vill röra sig mellan stenstaden och kanalen. Gatans dragning längs kanalen har inte gynnat fotgängares möjligheter att utnyttja kanalrummet.

Biltrafiken bidrar inte till att skapa ett tillfredsställande stadsliv längs kanalrummet. Men gatan går där den går och i ett sådant här projekt är det inte realistiskt att plocka bort en viktig väg och magiskt trolle bort alla bilar. Istället handlar det om att minska störningar från biltrafiken genom att förändra utformningen av Norra Vallgatan från en bilväg till en stadsgata. Det handlar om att platsens

gestaltning bör försöka minska de visuella och ljudmässiga störningsmomenten som motortrafiken kan medföra.

I gällande översiktsplan framkommer att Malmö Stad vill utöka den fotgängarzon som idag innefattar stora delar av innerstaden. Idag slutar zonen vid Norra Vallgatan men framöver ska även vissa delar norr om kanalen inkluderas, då även Bastion Vänersborg. Översiktsplanen slår fast att *”i fotgängarzonerna ska fotgängare prioriteras genom olika trafikregleringar och genom särskild omsorg om gatans utformning. Det kan röra sig om lägre fordons hastigheter... och genom trottoarbredder, utsmyckningar och materialval.”* (Malmö Stad 2018).

Fokus på platsen i framtiden bör alltså ligga på fotgängares behov och förutsättningar. Genom nya tillägg kan visuella och ljudmässiga störningsmoment från trafiken minska. En annan utformning längs Norra Vallgatan skulle kunna göra bastionen och kanalen till en mer trivsamt miljö och till att öka dess potential som en plats människor väljer att uppehålla sig på.



Huvudsakliga stråk för fotgängare.



Huvudsakliga stråk för cyklister. Cykeln markerar det underjordiska cykelgaraget.

Stråk för gående och cyklister

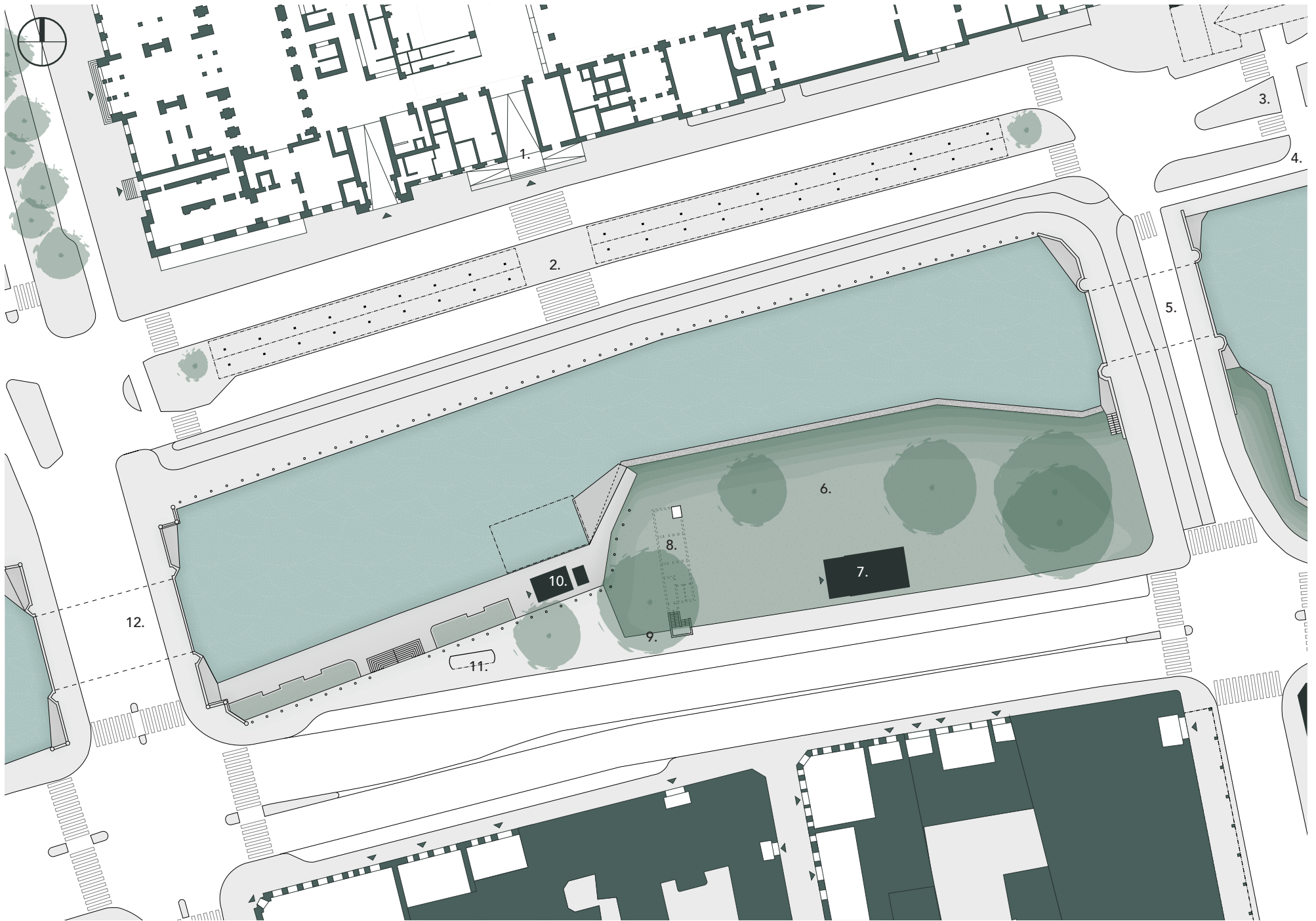
Det tydligaste gångstråket kring Bastion Vänersborg går över Mäljarbron, och länkar samman stationsbyggnaden och Stortorget. Under en stor del av dygnet finns här ett flöde av människor som promenerar mellan stenstaden och Malmö Central. Förutom Mäljarbron går många människor över Petribron och rör sig förbi Sankt Petri Kyrka vidare in mot innerstaden. Dessa två nord-sydliga stråk är de mest tydliga stråken på platsen.

Många människor rör sig även längs med kanalen väster om centralen mot Bastion Älvsborg och Malmö Live. Här har delar av kanalrummet fått ny utformning som stärker användandet av kanalrummet, kopplat tidigare nämnda upprustning vid Malmö Live. Däremot promenerar långt färre människor längs kanalen öster om centralen. Här är det fortfarande svårt att komma nära vattnet och som gående behöver man använda trottoarerna som går uppe vid trafiken på Norra Vallgatan.

För cyklister är Petribron den viktigaste kopplingen över kanalen. Här möts cykelleden mot norra Malmö med cykelstråket som kopplar samman innerstaden med Malmö Central. Under busshållplatserna för regionalbussarna, precis öster om Petribron, finns ett relativt nytt cykelgarage som är flitigt använt av pendlare som cyklar till och från stationen.

Platsen mellan broarna

1. Malmö Centralstation
2. Centralplan - Busshållplats för lokalbussar
3. Busshållplats för regionalbussar
4. Cykelgarage
5. Petribron
6. Bastion Vänersborg
7. Grillkiosk
8. Skyddsrum under mark
9. Busshållplats för ersättningsbussar mot Lund
10. Rundan Sightseeing - biljettkiosk för sightseeing, uthyrning av trampbåtar och sommarcafé
11. Busshållplats för flygbussar och långdistansbussar
12. Mälarbron





När man kommer ut från Centralstationen ser man bastionens grönska med Norra Vallgatas fasader bakom sig. Den smala Kansligatan syns mellan kvarteren.



Vy från Bastionen mot Centralplan med stadsbussarna och stationens huvudentré. Höga stenkajer ner mot kanalen.



En flygbuss har nyss släppt av sina passagerare. Bredvid syns trappan ner till det underjordiska skyddsrummet.



Pollare med kedjor skapar skydd mot de höga stenkajerna.



Tydliga skillnader i hur stationssidan och bastionen möter vattnet. I bakgrunden syns Malmö Live.



Bastionens branta sluttningar gör det svårt att närma sig vattnet. Promenader hänvisas till de grusade gångarna på gatunivå.



Bredvid trottoaren längs Norra Vallgatans ligger en grillkiosk med tillhörande uteservering.



Kajen där sightseeingbåtar avgår på sommaren. De höga staketen mot vattnet stänger in platsen.



Näst intill busshållplatserna finns trappan ner till skyddsrummet, omgärdat av metallstaket och elskåp.



Vy från Centralplan mot bastionen. Flygbuss syns på Norra Vallgatan framför Kansligatan och inväntar avgång.



Vy från Bastion Vänersborg mot Kansligatan i riktning mot Stortorget.



Vy från Kansligatan mot bastionen och Malmö Centralstation.



Tankar om platsen

Det är inte helt självklart vad man menar när man säger att man vill förbättra en plats. Det finns en mängd olika sätt att tänka kring om och hur en publik plats i stadsmiljö har förbättrats mot hur den var förut. Man kan bland annat titta på antalet människor som använder platsen, hur säker platsen är, vilka estetiska kvalitéer den har eller om den ekonomiska omsättningen på platsen har ökat (Hajer & Reijndorp 2001). Det jag hoppas förändra, och då förhoppningsvis förbättra, med min valda plats är att den ska få tydligare mål och intentioner kring vad den ska erbjuda som en plats för transport, för väntan, för umgänge och som ett första möte med Malmö.

För att en plats ska bli välbesökt kan ett fördelaktigt läge ibland vara tillräckligt. Det har definitivt Bastion Vänersborg, med sitt extremt centrala läge i staden. Men för att aktivera en plats behöver man ofta lägga till objekt eller möjliggöra händelser som människor upplever ökar attraktiviteten för platsen. Samtidigt behöver man arbeta bort det som gör platsen mindre behaglig och hindrar besökare från att använda den (Berg, et al. 2017). För platsen mellan broarna är det främst den närliggande trafiken samt bristande tillgänglighet och aktivitetsmöjligheter som jag tror avskräcker människor från att använda platsen.

Det jag hoppas uppnå med en ny design av platsen mellan Mälarbron och Petribron är att dels skapa en plats som är tydligare anpassad efter de aktiviteter som redan förekommer där, med busshållplatser, sightseeingbåtar och café. Men även att skapa en plats som inbjuder till spontan användning, som erbjuder människor olika sätt att stanna till, uppehålla sig och umgås på platsen, alltså olika sätt att öka attraktiviteten. Detta genom att försöka omarbete min läsning kring flexibla sittplatser, övergångszoner och props etc. från generella teorier till platsspecifika gestaltungsforlag.

En ny design av Bastion Vänersborg blir ett sätt att skapa nya rumsliga situationer på platsen. Min läsning kring olika teorier inom sociologi har dessutom öppnat mina ögon för behovet att rita för olika händelsebaserade situationer. Att fundera kring hur nya rummen kan användas på olika sätt av olika människor och fungera i olika situationer och sammanhang. Hur fungerar rummen som skapas vid olika tillfällen på året och under dygnet? Vad händer med platsen om det är stora problem i tågtrafiken vilket ökar behovet av ersättningsbussar? Hur kan det vara en trivsamt plats både under en varm sommardag och när den isande januarivinden blåser?

Applicering av teorier – anteckningar från skissprocessen

Kanalrummets och bastionens historiska form skapar ett hörn som automatiskt blir ett visuellt fokus för gående som rör sig till och från stationen. Detta är en plats där man både blir sedd och ser andra människor. Rollen som blickfång för förbipasserande gör att synliga aktiviteter här kan bli ett sätt att locka människor till platsen.

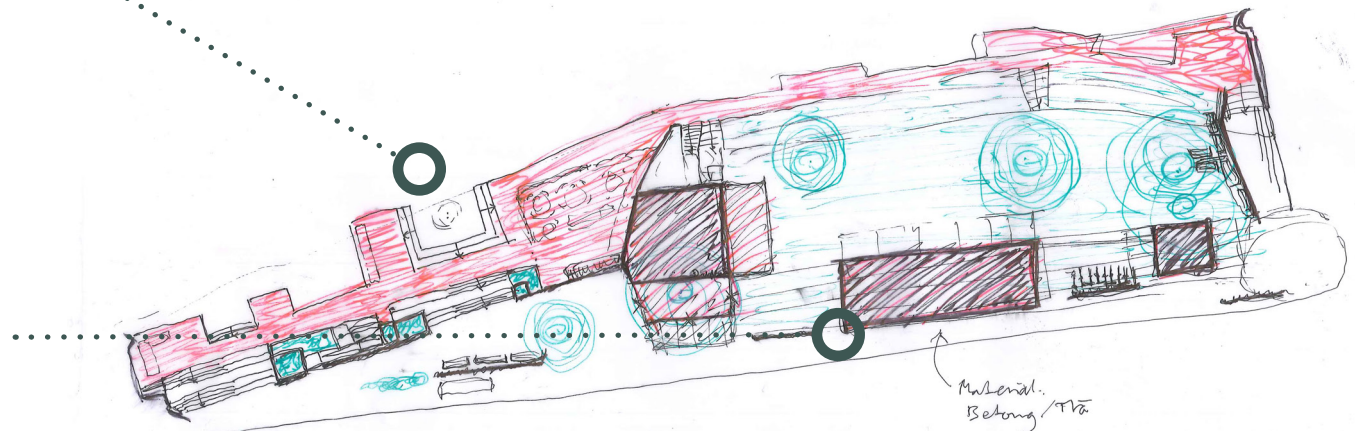
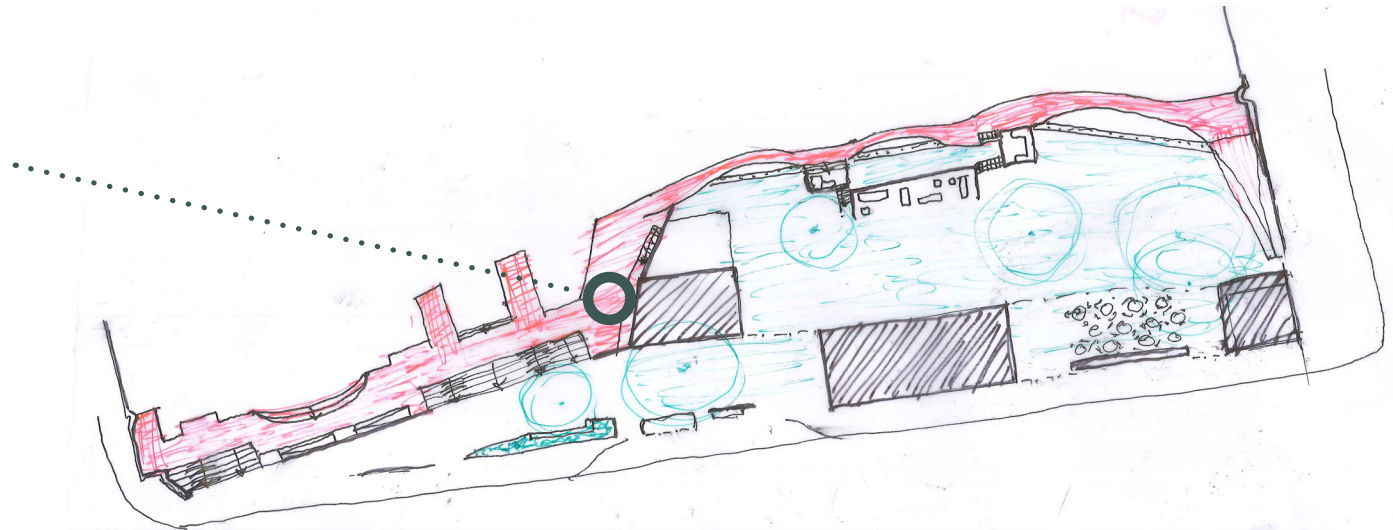
Möjliga framgångsfaktorer att utveckla designen efter:
Triangulering, Platser att stanna på

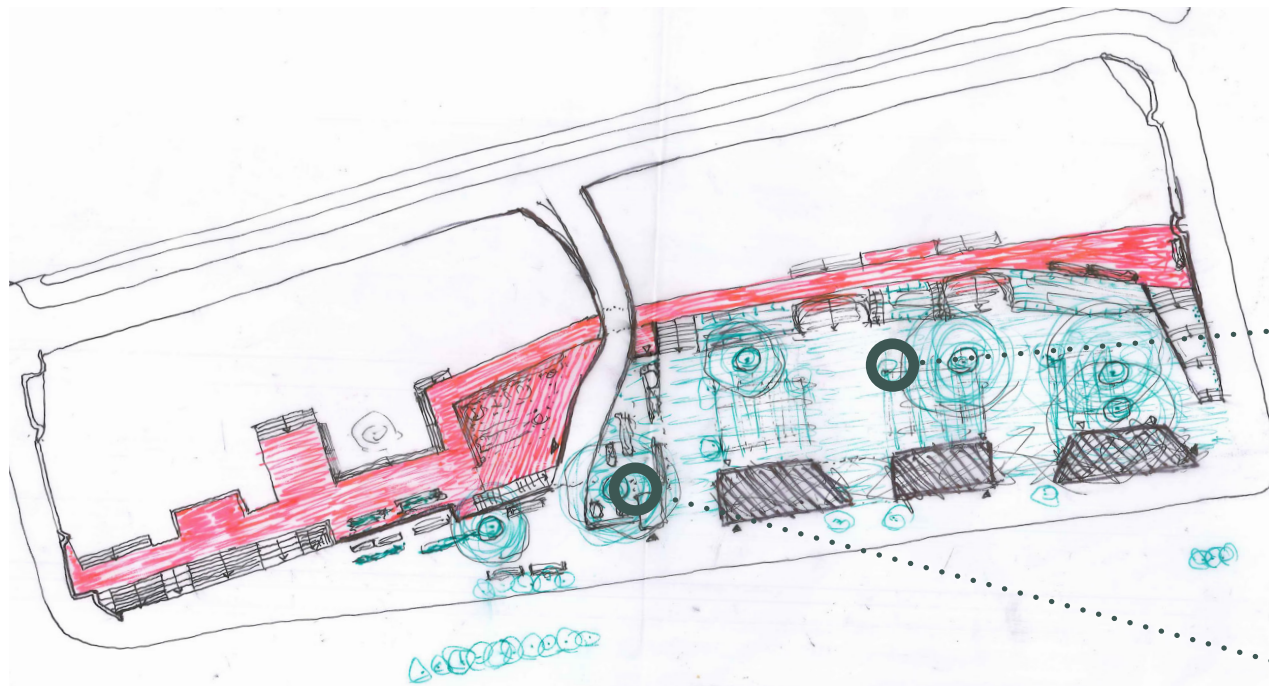
Kajens raka linje bryts upp för att skapa fler rum i rummet. Detta rumsskapande kan ske genom att kajen skjuter ut med olika former i vattnet. För att skapa flera sätt att närma sig och röra sig längs vattnet får kajkanten en varierande utformning, med både sittplatser, trappa, pollare och staket. Breda trappor ner mot kajen skapas för att underlätta rörelsen mellan gatunivå och kajnivå. Viss grönska läggs till och det ges utrymme för många sittplatser. Ramper byggs för att skapa ett tillgängligare kanalrum.

Möjliga framgångsfaktorer att utveckla designen efter:
Platser att sitta på, Props

En aktiv kant mot Norra Vallgatan kan bidra till att skapa en karaktär av stadsgata och få bort känslan av bilväg. Nya tillägg kan genom att blockera visuella och ljudmässiga störningsmoment från trafiken göra bastionen och kanalen till en mer trivsamt miljö. De nya tilläggen syns tydligt från både stationen och från stenstaden. Kan bli en plats för kommersiella verksamheter med mat och dryck.

Möjliga framgångsfaktorer att utveckla designen efter:
Övergångszoner, Mat och människor



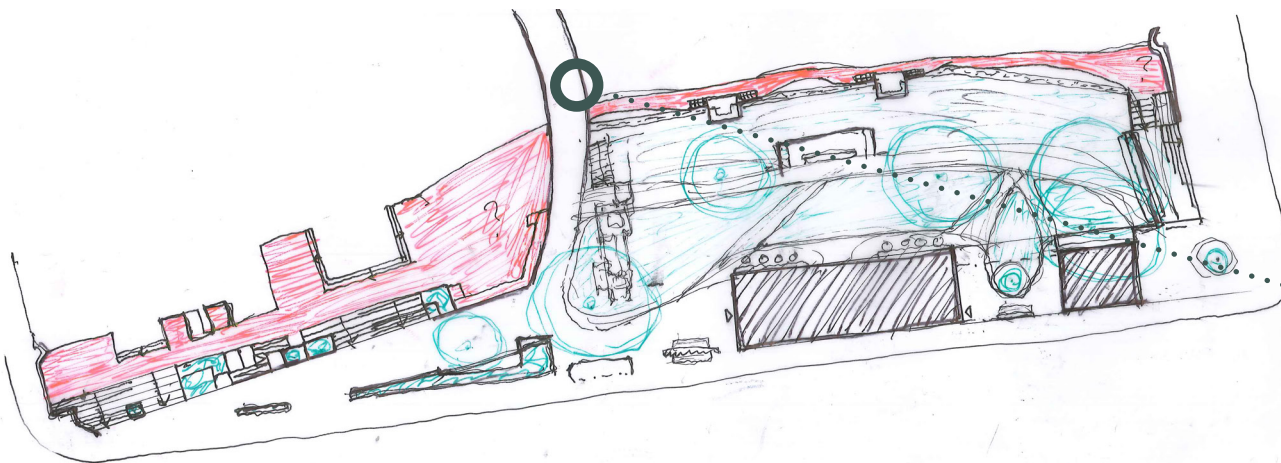


Uppe på bastionen finns det stolar och bord som går att flytta runt efter behov. Även vissa mer platsbyggda utemöbler kan finnas här. Detta gröna parkrum kan ha vissa inslag av byggda element som pergola, arkad eller skyddande tak. Ny gröstruktur kan skapa mindre och mer intima rum i rummet här. Utmärkt ställe att blicka ut över kanalen och människorna som rör sig över broarna.

Möjliga framgångsfaktorer att utveckla designen efter:
Platser att sitta på, Social bekvämlighet

Platsen ovanför skyddsrummet, där bastionens grönska övergår i gatsten, kan bli en central plats att uppehålla sig på. Flera parallella aktiviteter kan försiggå här samtidigt. Platsen kan fungera både som övergång mellan grönyta och gata och mellan staden och kanalen. Härifrån har man bra spanpotential över hela kanalrummet.

Möjliga framgångsfaktorer att utveckla designen efter:
Platser att sitta på, Övergångszoner



En möjlig plats för en bro över kanalen för att stärka kopplingen mellan de olika kanalsidorna. Att korsa kanalen här ger gående möjligheten att slippa gå nära trafiken. Nya övergångsställen över Norra Vallgatan tillsammans med en bro kan skapa nya rörelsemönster upp mot staden och över bastionen. Verksamheter och aktiviteter på bastionen gynnas av nya gångstråk nära dem.

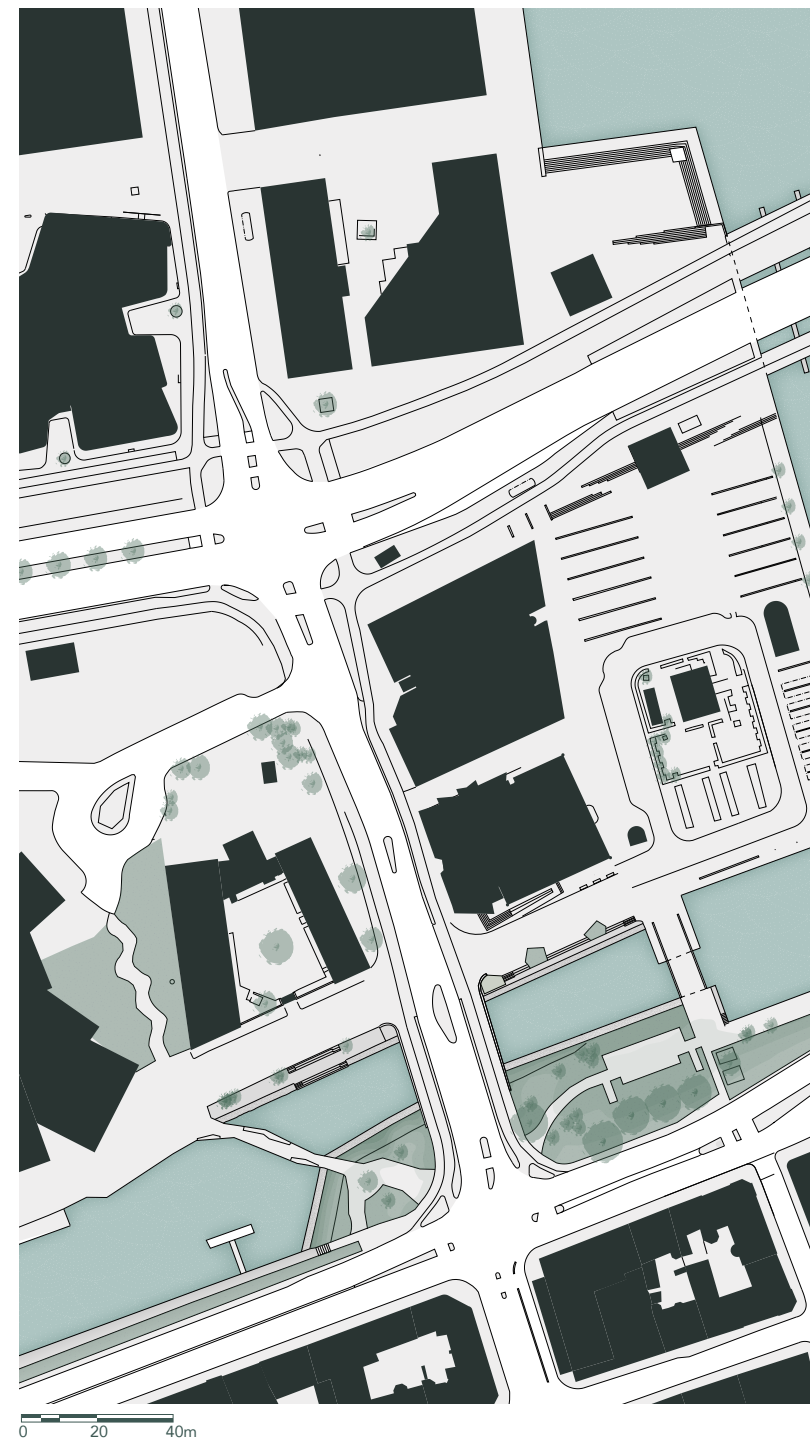
Möjliga framgångsfaktorer att utveckla designen efter:
Platser att stanna på, Övergångszoner

Del 3 - Projektet

Gestaltungsfasen mynnade ut i en ny koppling över kanalen som binder samman Centralstationen med Kansligatan vidare mot Stortorget. Gångbron över kanalen skapar helt andra förutsättningar för Bastion Vänersborg. Det nya gångstråket ger en direkt koppling från stationen till långdistansbussarna, ersättningsbussarna och vidare mot Stortorget.

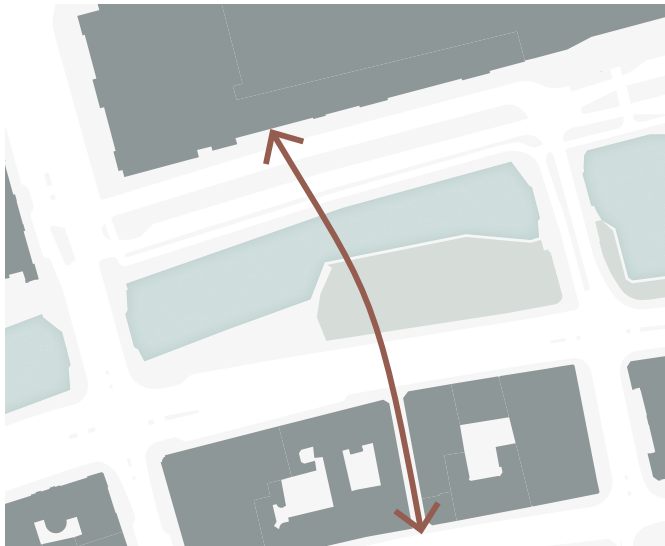
En ny byggnad, med lokaler för restaurang och butik, sträcker sig längs Norra Vallgatan som ett skydd mellan trafiken och kanalrummet. Kopplingarna mellan gatunivån och vattennivån stärks, med en mängd nya trappor och sittrappor och med en möjlighet att röra sig längs vattnet mellan de två gamla broarna. Överallt skapas mindre platsbildningar, flera med flyttbara möbler, som människor är fria att använda på olika sätt.

Situationsplan 1:2000

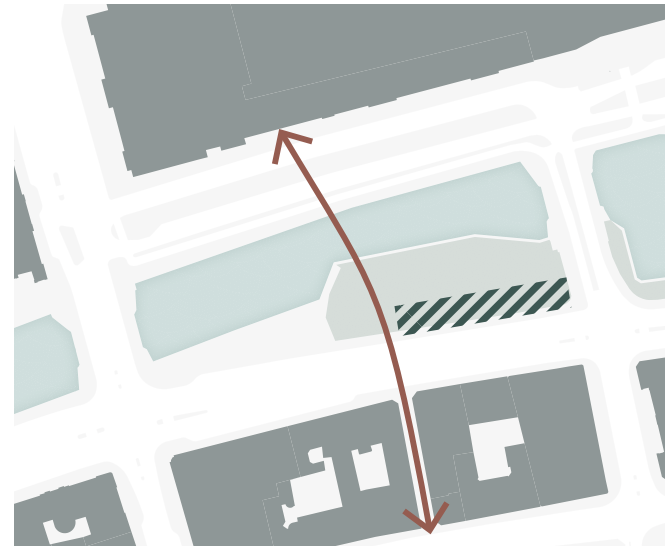




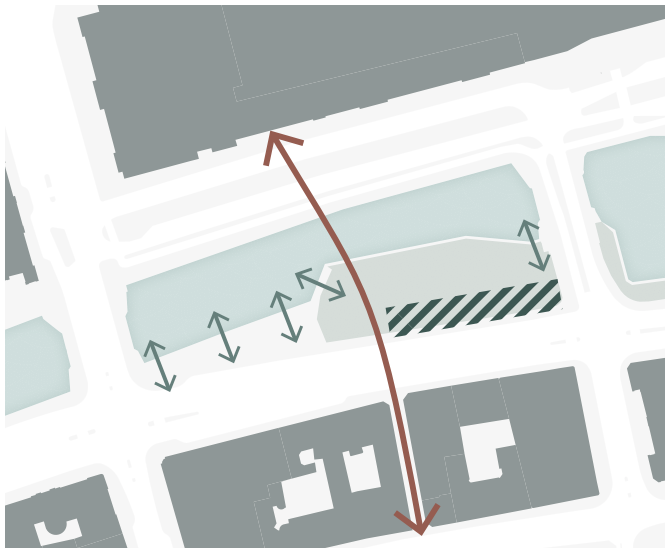
Diagram



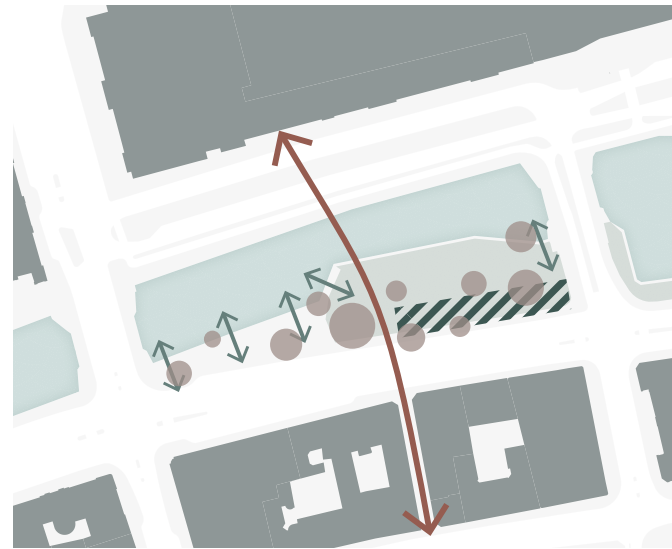
En ny koppling skapas över kanalen för att etablera möjligheten till ett nytt gångstråk vidare mot Stortorget.



En byggnadskropp uppförs längs Norra Vallgatan i angränsning till det nya stråket.



Kopplingarna stärks mellan gatunivå och vattennivå.

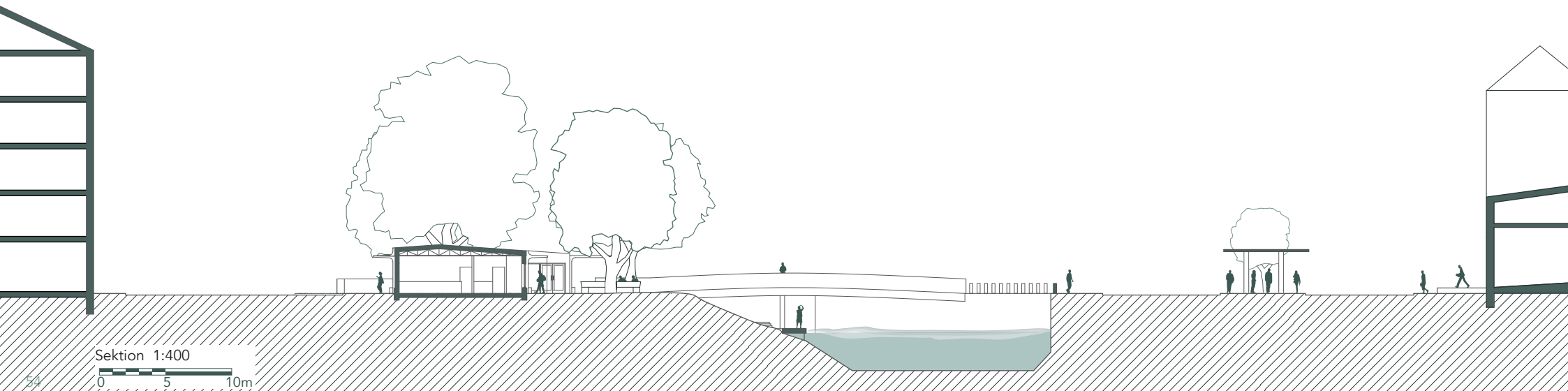


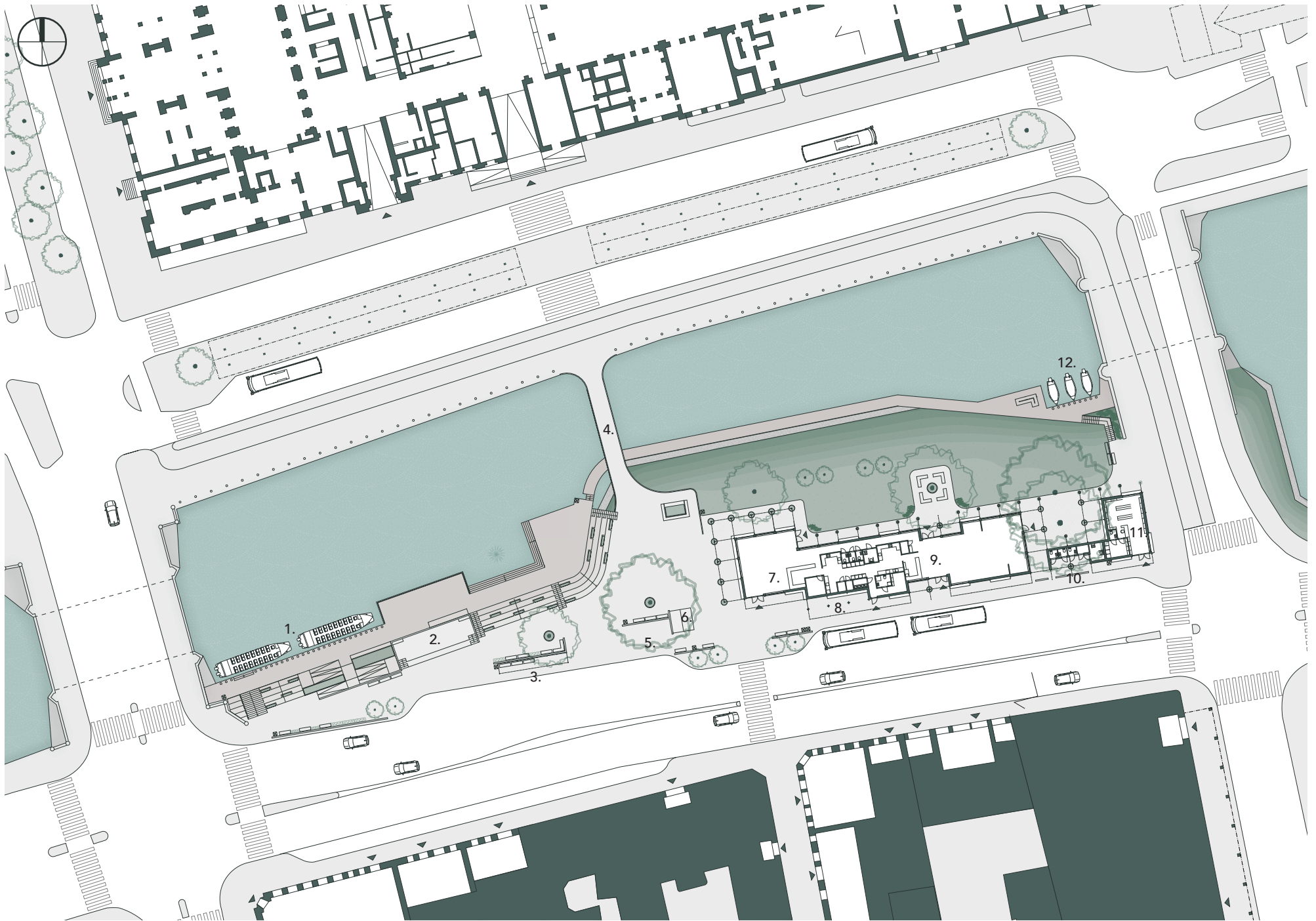
Mindre platser skapas mellan de nya tilläggen.

1. Kajplats för sightseeing-båtar
2. Rundan Sightseeing -
biljettkiosk och sommarcafé
3. Busshållplats för
ersättningsbussar mot Lund

4. Ny gångbro
5. Cykelställ
6. Skyddsrum under mark
7. Mindre restauranglokal
8. Busshållplats för flygbussar
och långdistansbussar

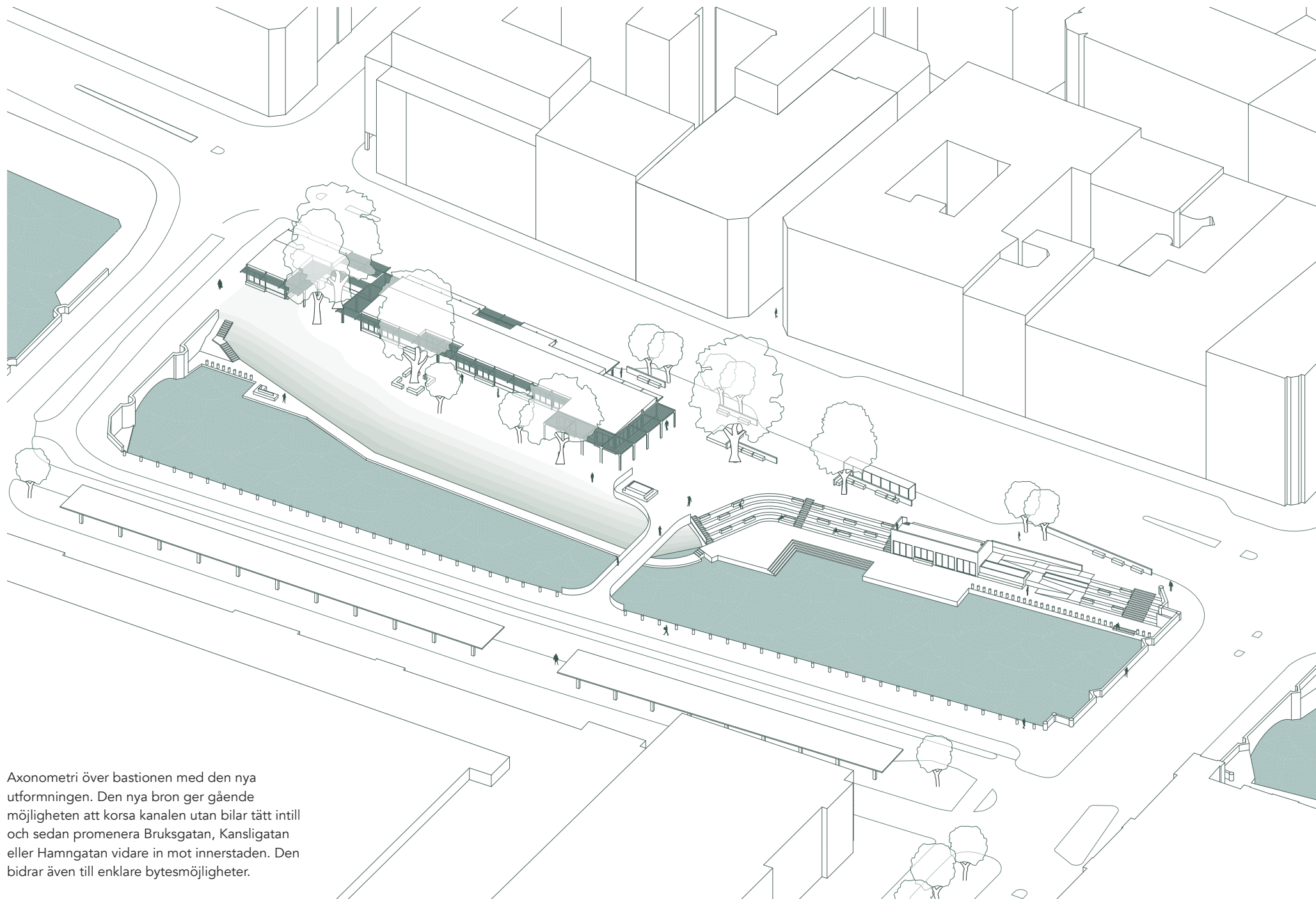
9. Större cafélokal
10. Offentliga toaletter
11. Liten butiklokal
12. Kajplats för Rundans
trampbåtar



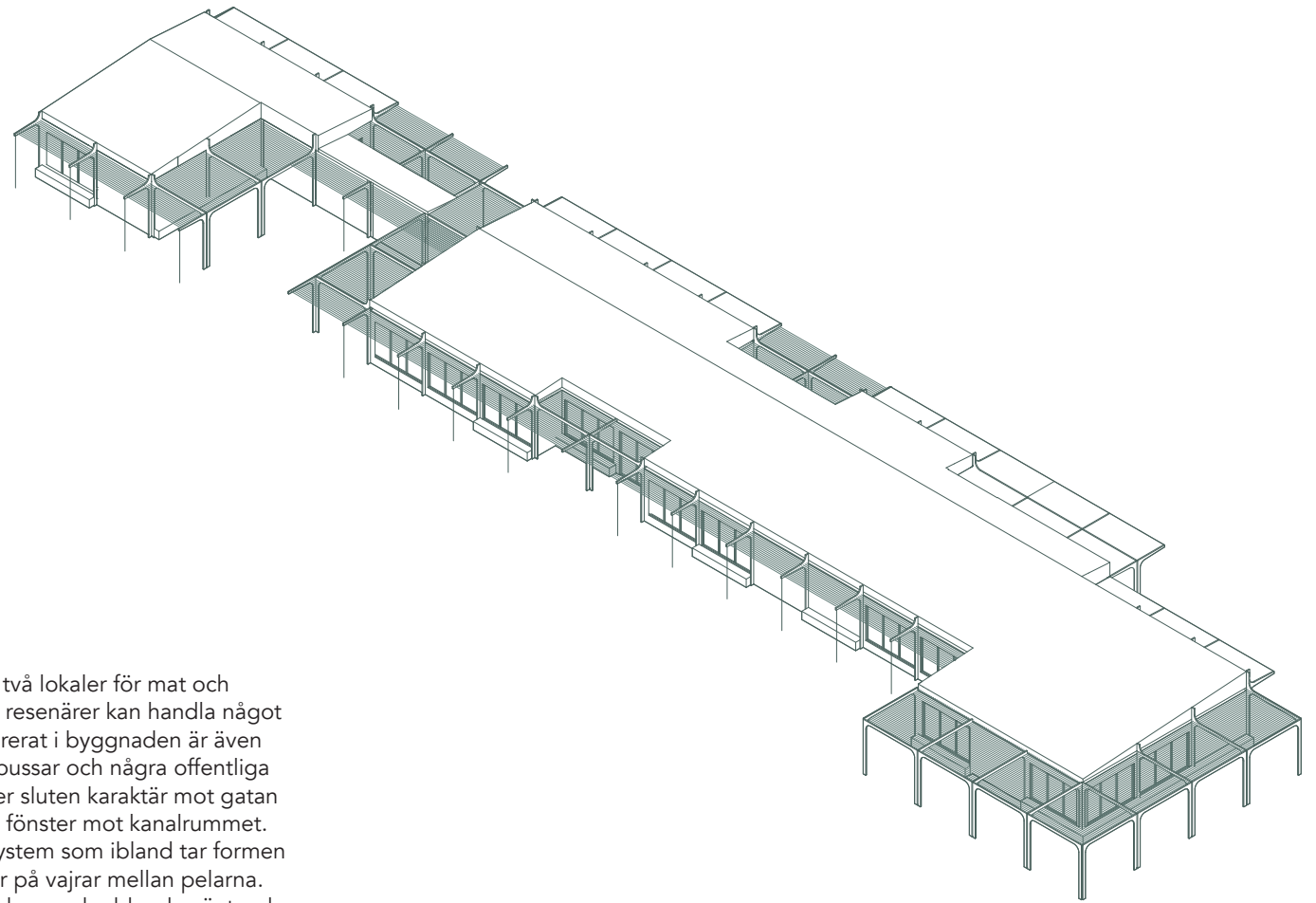


Den nya utformningen av Bastion Vänersborg består av en ny byggnadskropp längs Norra Vallgatan och en mer tillgänglig kaj. Genom hela designprocessen har läsningen och teorierna från sociologin fått tagit plats. Behovet av sittplatser, fysisk och social bekvämlighet, övergångszoner, props och triangulering med mera har alla på något sätt influerat gestaltningsvalen.





Axonometri över bastionen med den nya utformningen. Den nya bron ger gående möjligheten att korsa kanalen utan bilar tätt intill och sedan promenera Bruksgatan, Kansligatan eller Hamngatan vidare in mot innerstaden. Den bidrar även till enklare bytesmöjligheter.



Byggnaden

Den nya byggnaden innehåller två lokaler för mat och dryck samt en mindre butik där resenärer kan handla något litet innan de åker vidare. Integrerat i byggnaden är även busshållplatsen för långdistansbussar och några offentliga toaletter. Byggnaden har en mer sluten karaktär mot gatan men öppnar upp sig med stora fönster mot kanalrummet. Den är omgärdad av ett pelarsystem som ibland tar formen av en pergola med klätterväxter på vajrar mellan pelarna. Mot gatan håller pelarna upp tak som skyddar de väntande resenärerna. Runt hela huset skjuter bänkar ut från fasaden som en inbjudan att slå sig ned.

Referensbilder



Figur 6. Växter klättrar på vajrar mellan en metallstruktur.



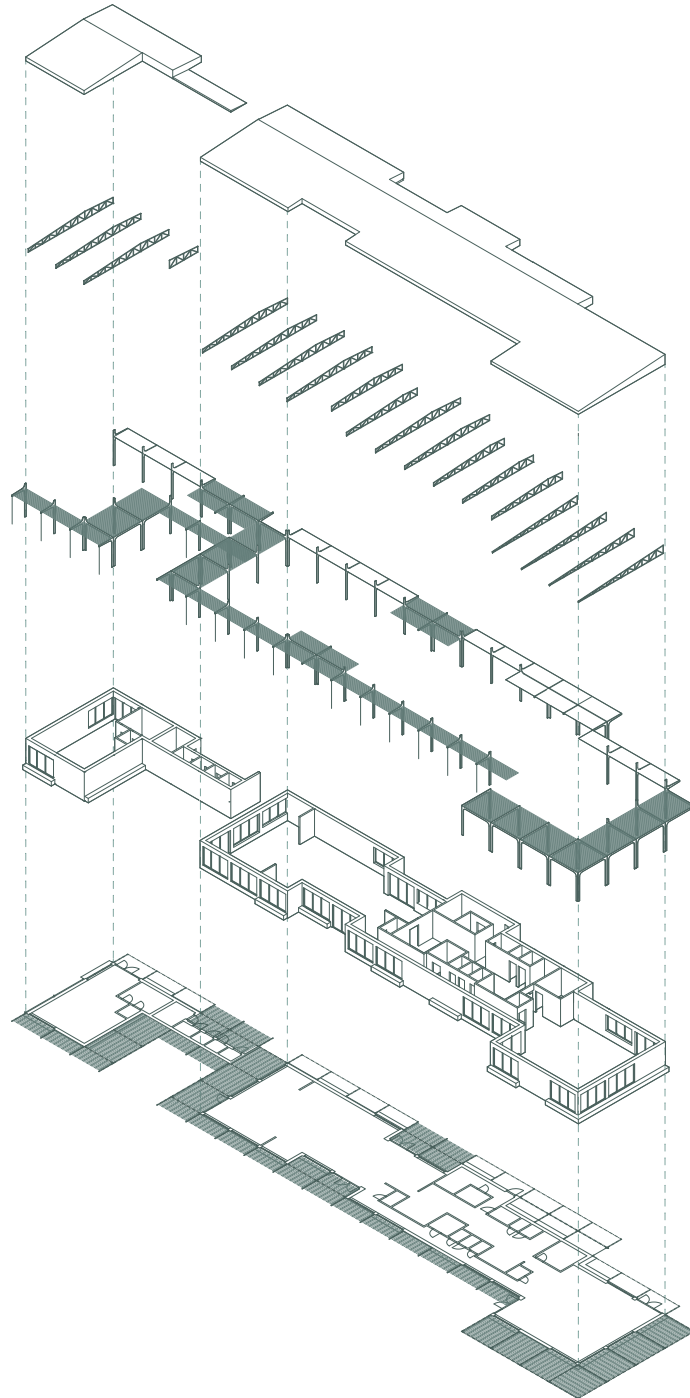
Figur 7. Publik byggnad med integrerade sittplatser.



Figur 8. Fasad med utskjutande bänk i nivå med fönster.

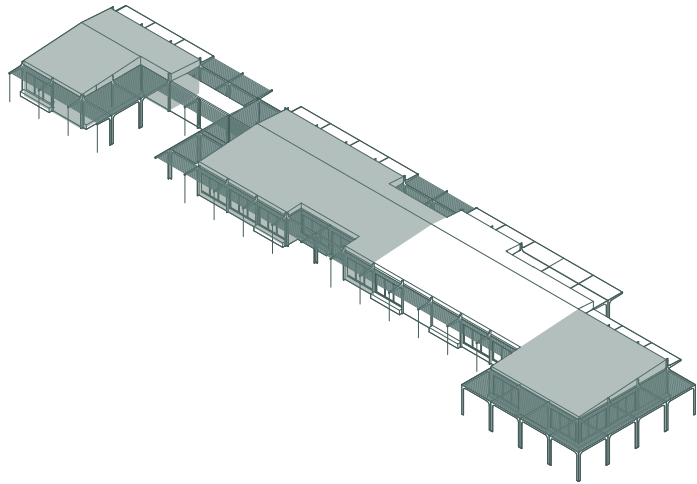


Figur 9. Vajrarna och växterna mellan metallstrukturen skapar ett grönt tak.

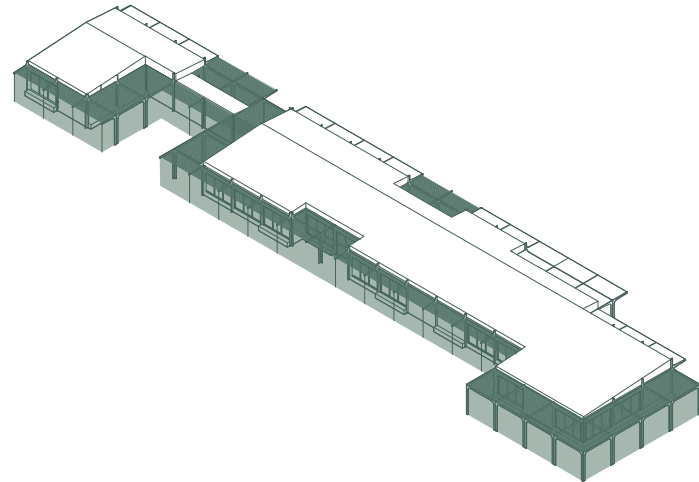


Sprängd axonometri hus

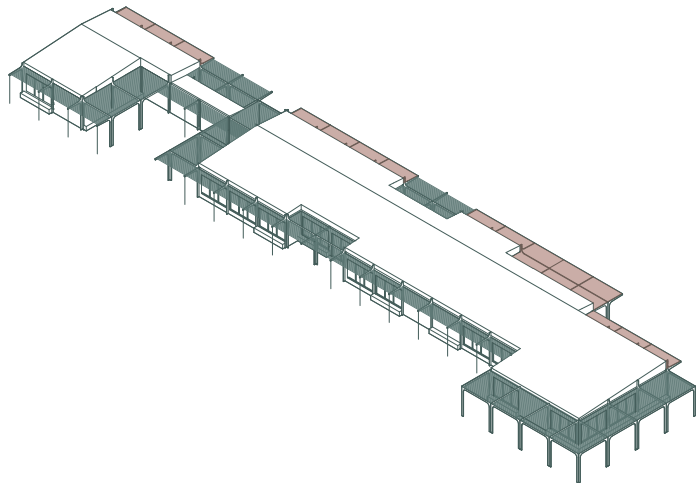
Publika lokaler



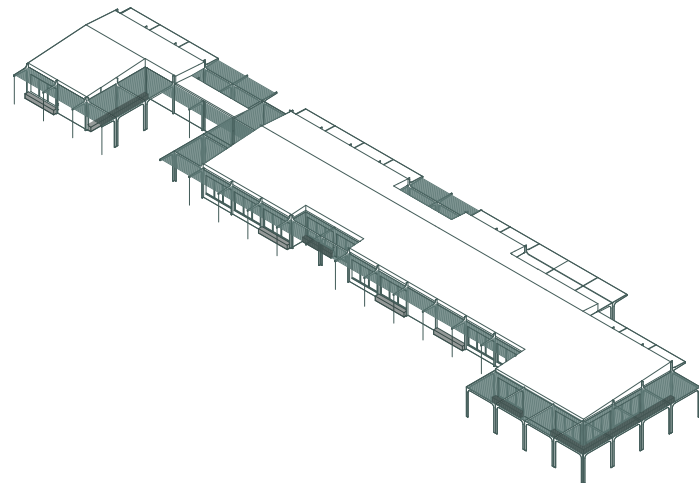
Grön pergola

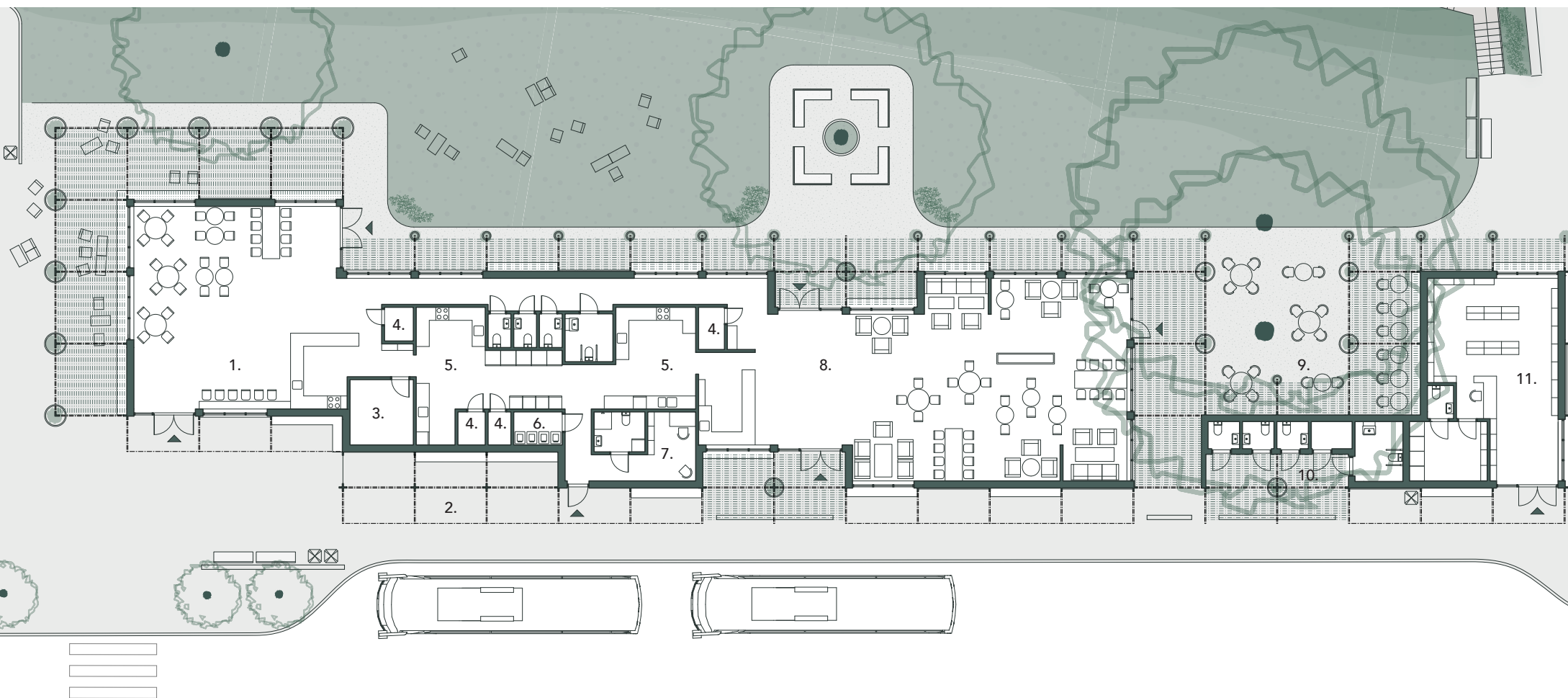


Skyddande tak



Bänkar längs fasad





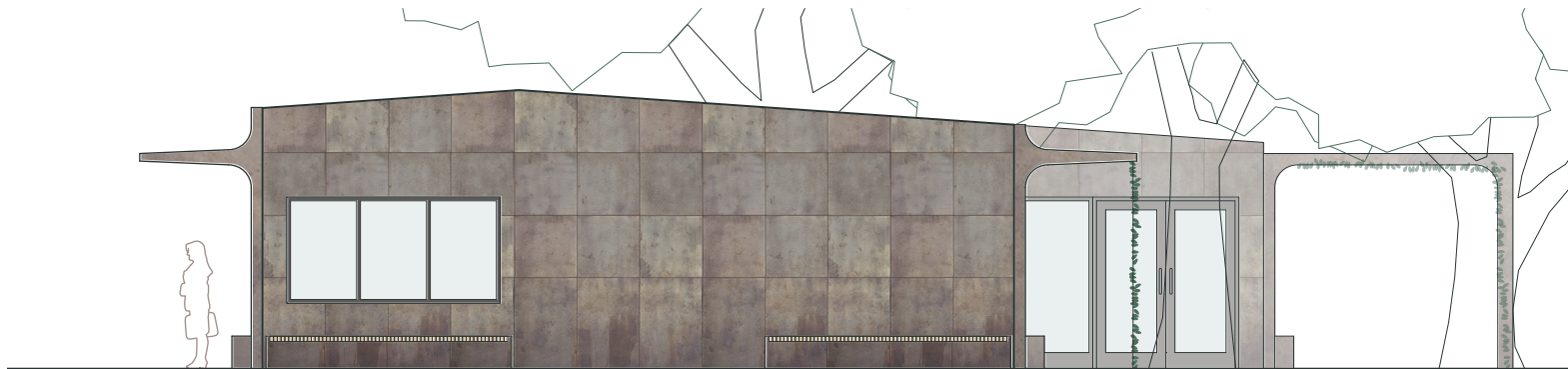
- | | | |
|--|-----------|--------------------------|
| 1. Mindre restauranglokal | 4. Förråd | 8. Större cafélokal |
| 2. Busshållplats för flygbussar
och långdistansbussar | 5. Kök | 9. Utomhusservice |
| 3. Teknik | 6. Soprum | 10. Offentliga toaletter |
| | 7. Kontor | 11. Liten butiklokal |

Med stora fönster öppnar byggnaden upp sig mot kanalen. Pergolan med dess växter och vajrar skapar ett grönt tak som ramar in den grusade stigen närmast fasaden. Framför den inskjutande entrén står ett gammalt träd kvar med nya bänkar omkring sig.





Fasad mot väster
1:100



Fasad mot öster
1:100



Byggnaderna får en fasad av mässingslegeringen Tombak. Korrosionsegenskaperna liknar de hos koppar. Patina bildas med tiden vilken skyddar metallytan mot nedbrytning och skapar en levande rödbrun ton. Färgtonen stämmer väl in med de nuvarande stenkajerna men skapar samtidigt ett nytt arkitektoniskt lager på platsen.



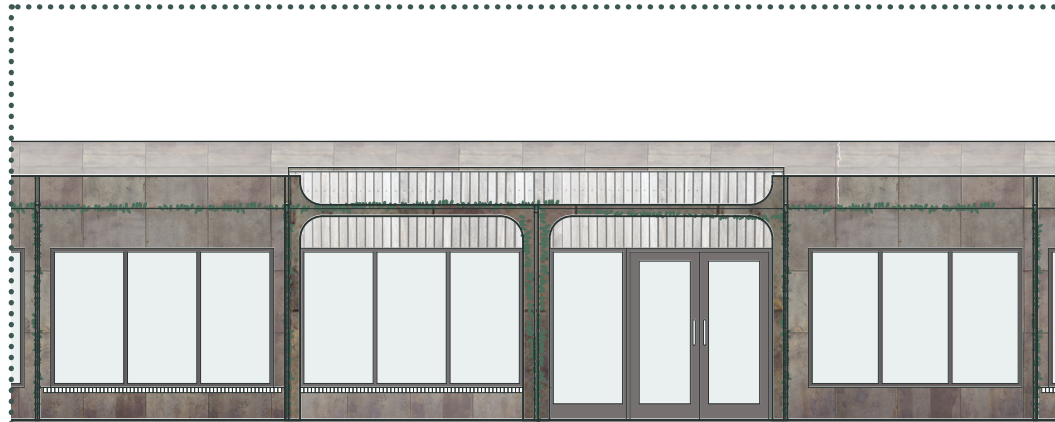
Vid inskjutande entréer och mot uteserveringen mellan byggnaderna är fasaden gjord av stående lärkpanel vilket skapar ett mjukare intryck. Fasadbänkarnas sittytor är gjorda i samma material.



Längdsektion
1:250



Gatufasad mot söder
1:250



Utsnitt av fasad mot norr
1:100



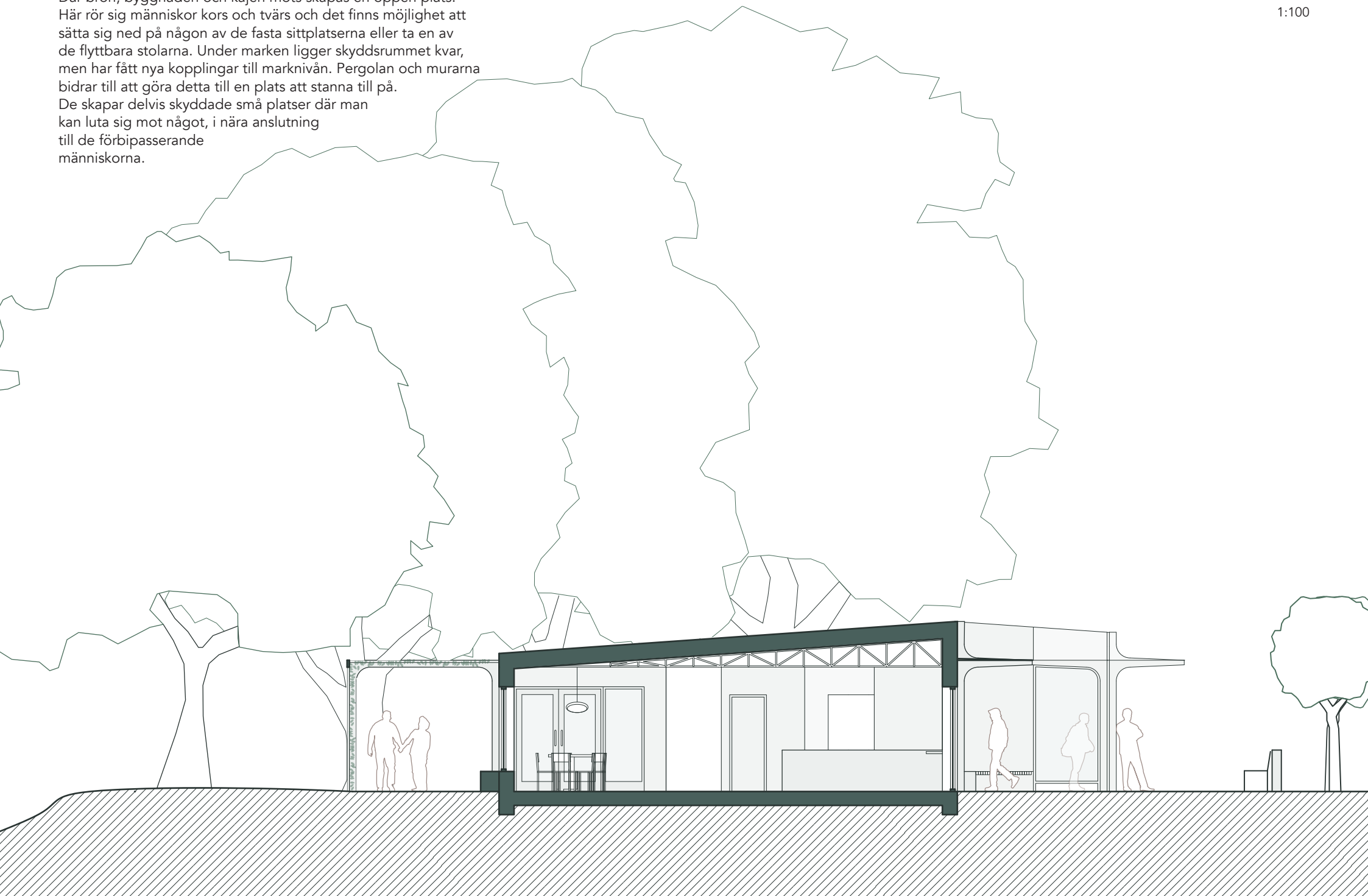
Fasad mot norr
1:250

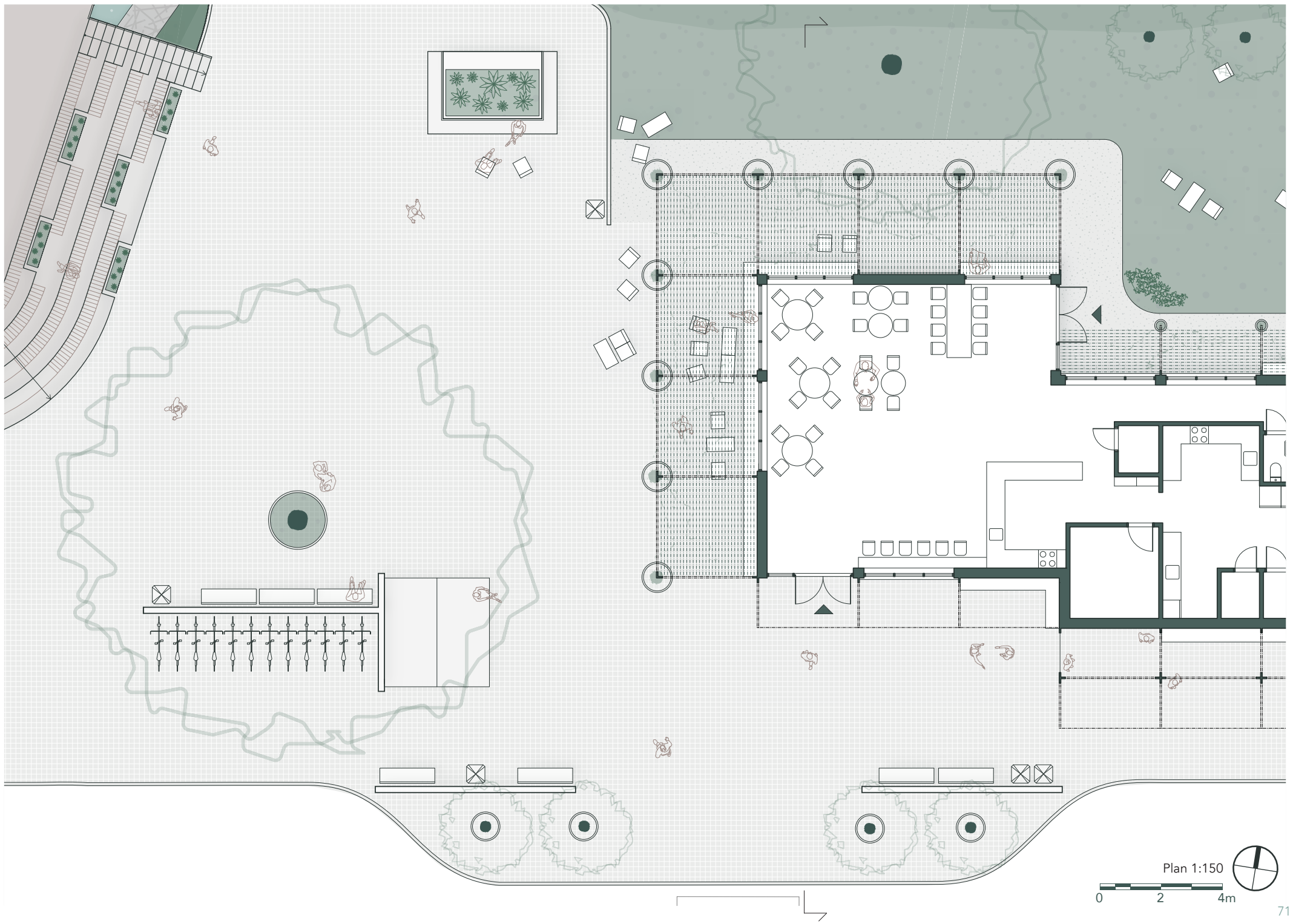


Sektion

1:100

Där bron, byggnaden och kajen möts skapas en öppen plats. Här rör sig människor kors och tvärs och det finns möjlighet att sätta sig ned på någon av de fasta sittplatserna eller ta en av de flyttbara stolarna. Under marken ligger skyddsrummet kvar, men har fått nya kopplingar till marknivån. Pergolan och murarna bidrar till att göra detta till en plats att stanna till på. De skapar delvis skyddade små platser där man kan luta sig mot något, i nära anslutning till de förbipasserande människorna.





Plan 1:150

0 2 4m



Närmast kanalen syntes tidigare skyddsrummets luftintag. Den nya designen har kvar luftintaget men det har fått ta större plats med integrerade sittplatser och plantering.

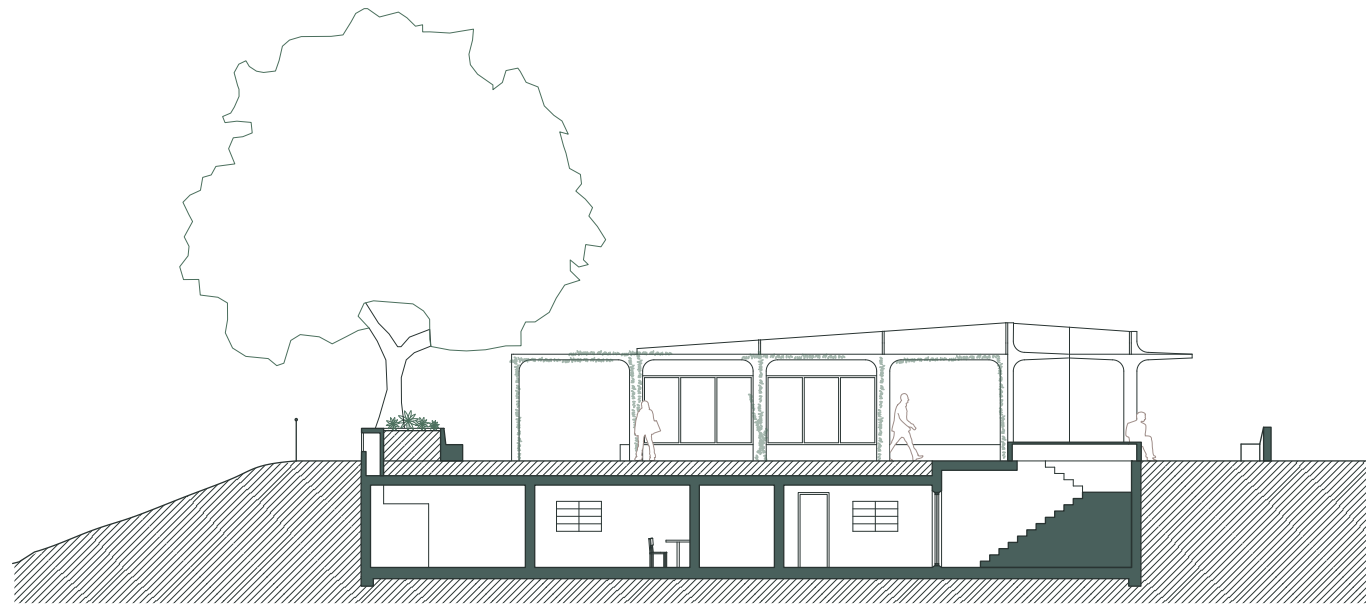


Trappan ner till skyddsrummet, som tidigare var ett hål rakt ner i marken, täckts i den nya gestaltningen över med en öppningsbar plattform i sitthöjd.

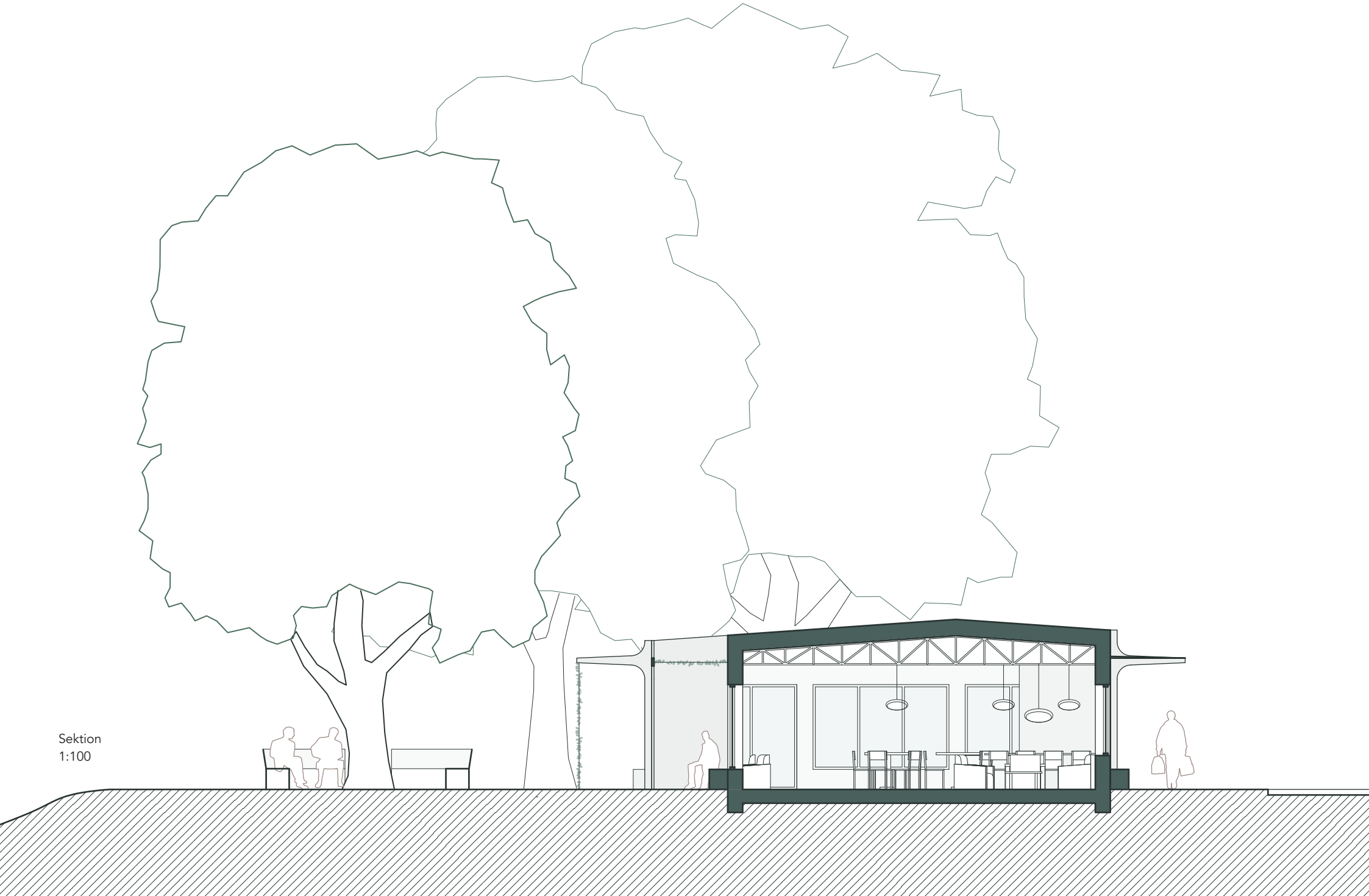
0 2 4m



Sektion
1:200

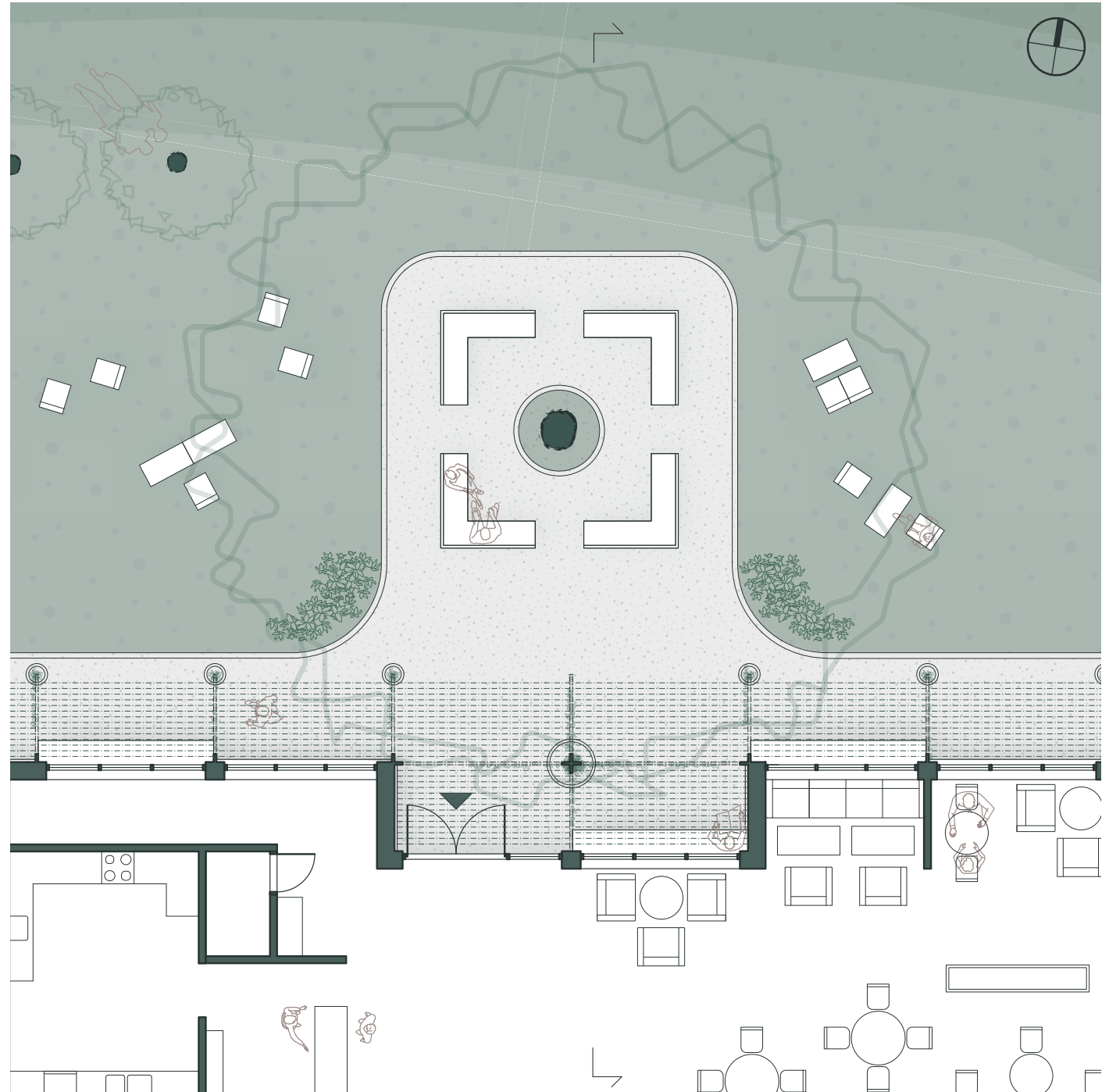


Sektion
1:200



Sektion
1:100

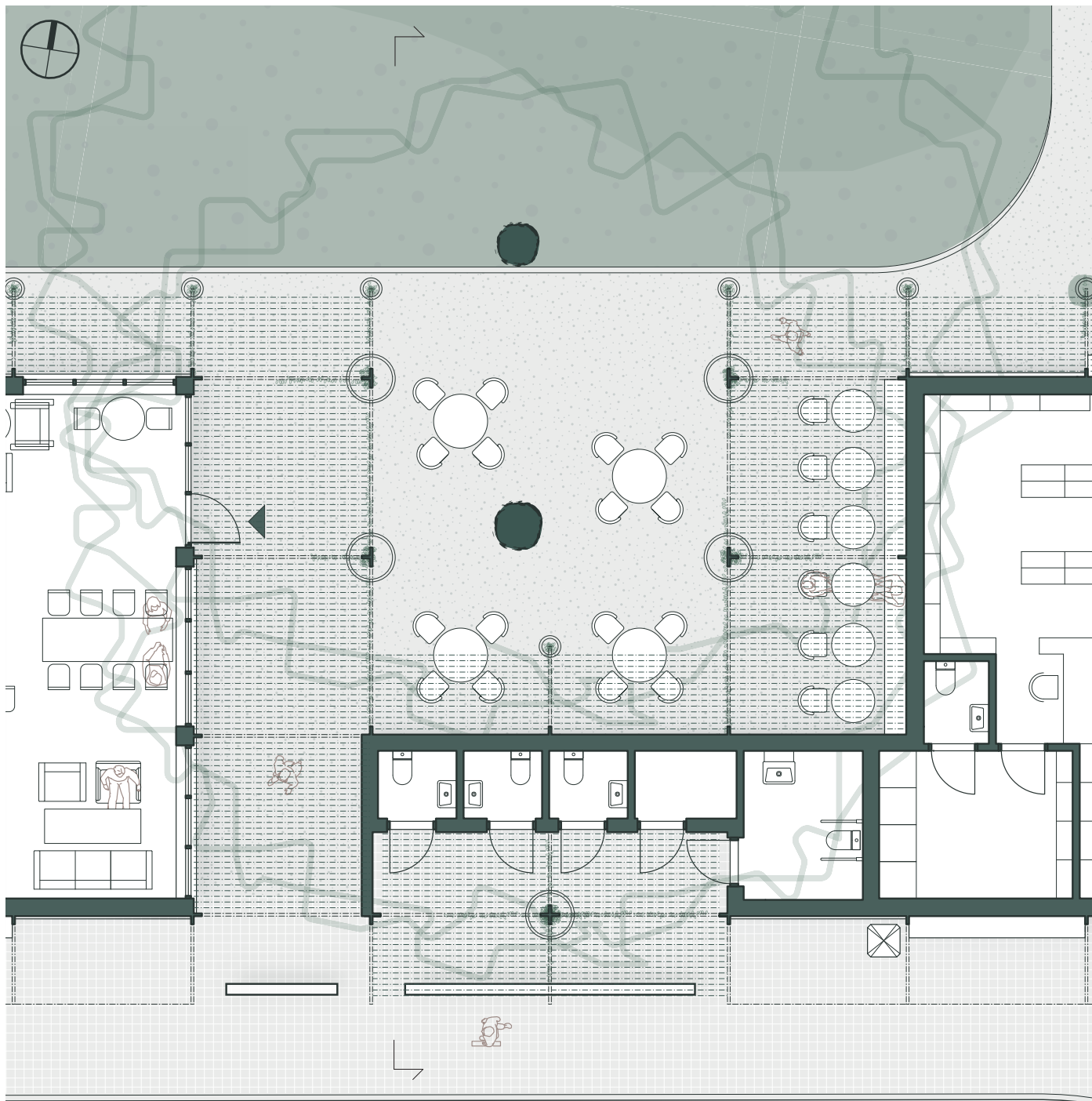
Kring ett av de gamla träden ute på bastionen skapas en lugnare och mer intim plats skyddad från trafiken. Fyra bänkar ramar in den grusade platsen runt det gamla trädet. De flyttbara möblerna på den omkringliggande gräsmattan bidrar till ökad social bekvämlighet.



Plan
1:100



Sektion
1:100



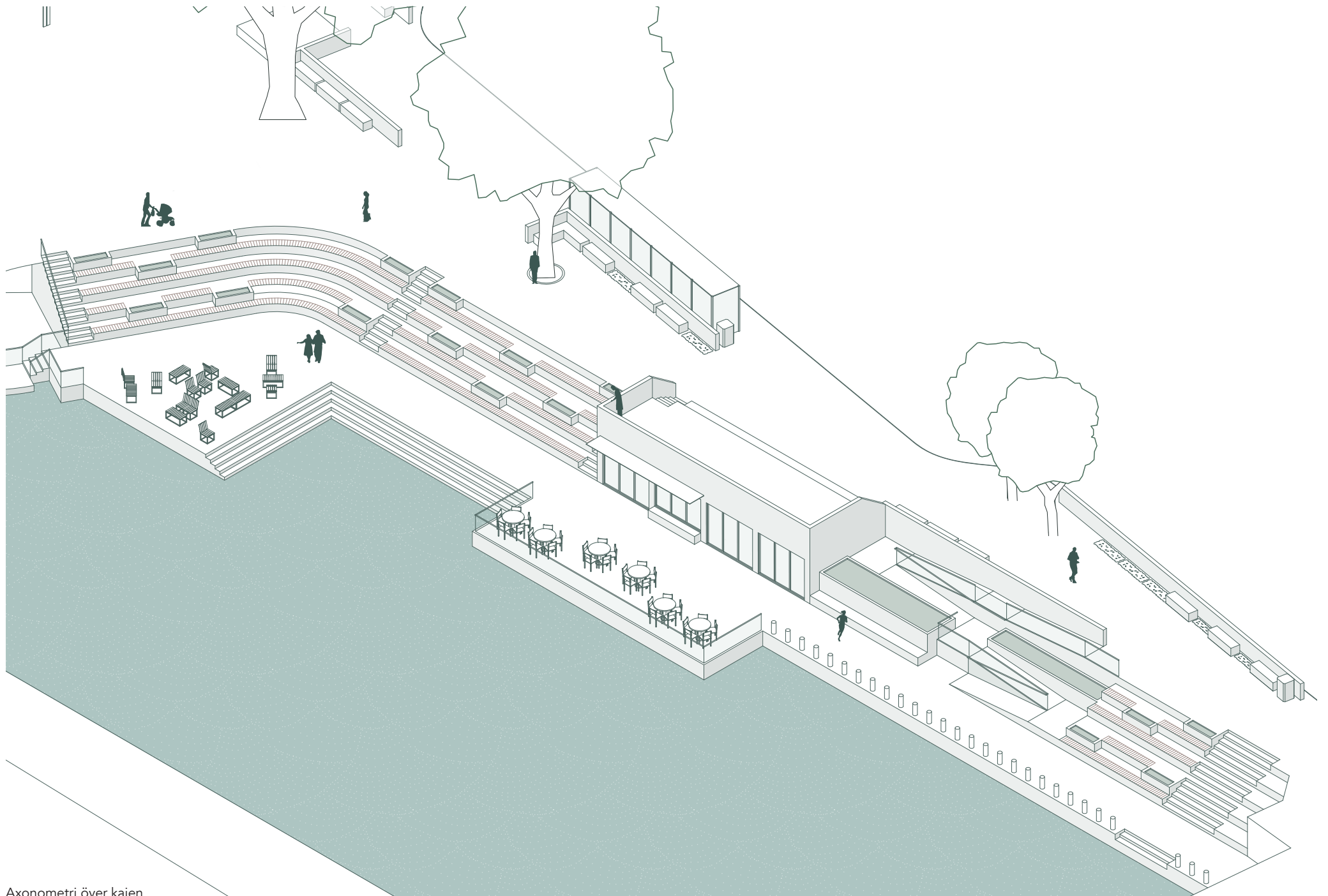
Mellan den stora och den lilla huskroppen finns en liten plats för utomhusservering omkring de två största träden. Här finns en koppling mot gatan men platsen vänder sig starkt mot kanalen. Pergolan och träden skapar en grön glänta mellan husen. Mot gatan finns det några offentliga toaletter som kan användas av de resande eller förbipasserande. Det inskjutna läget mot gatan skapar en synlig, men lite skyddad, karaktär.

Plan
1:100

Kajen

Från en smal stenkaj omgärdad av staket utgörs nu kajen av generösa sittrappor som vänder sig mot kanalen. Integrerade rabatter bidrar med grönska och en fontän i vattnet bidrar till en behagligare ljudmiljö nere vid vattnet. Sightseeingbåtarna med det tillhörande sommarcaféet har en central plats på kajen, med tak tillgängligt från gatan där man kan blicka ut över kanalen. Kajens huvudsakliga material är kalksten med sittytor i lärkträ, liknande husets fasadbänkar. Precis som uppe på bastionen finns det även nere på kajnivån plats för ett antal flyttbara möbler bidrar till social bekvämlighet.





Axonometri över kajen

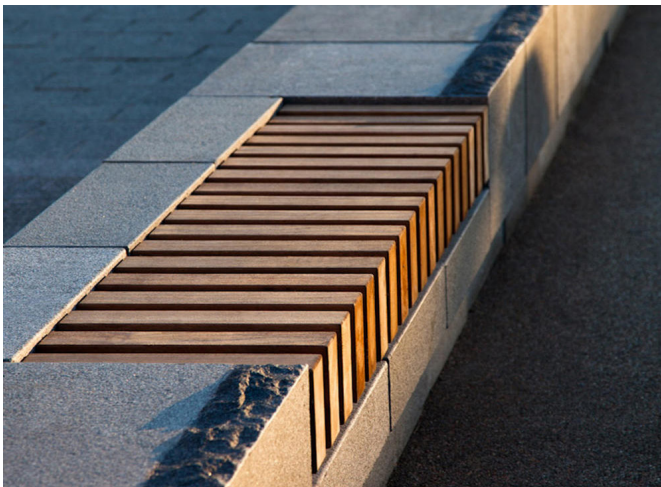
Referensbilder



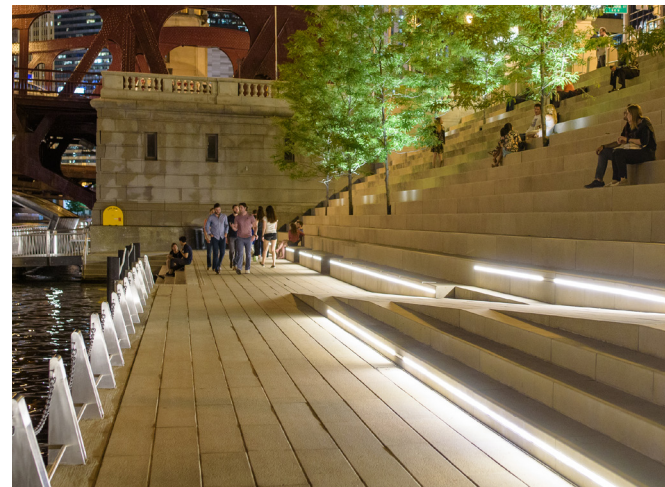
Figur 10. Sitrappor med integrerad grönska.



Figur 11. Bänkar i sten med inbyggda stående träreglar.



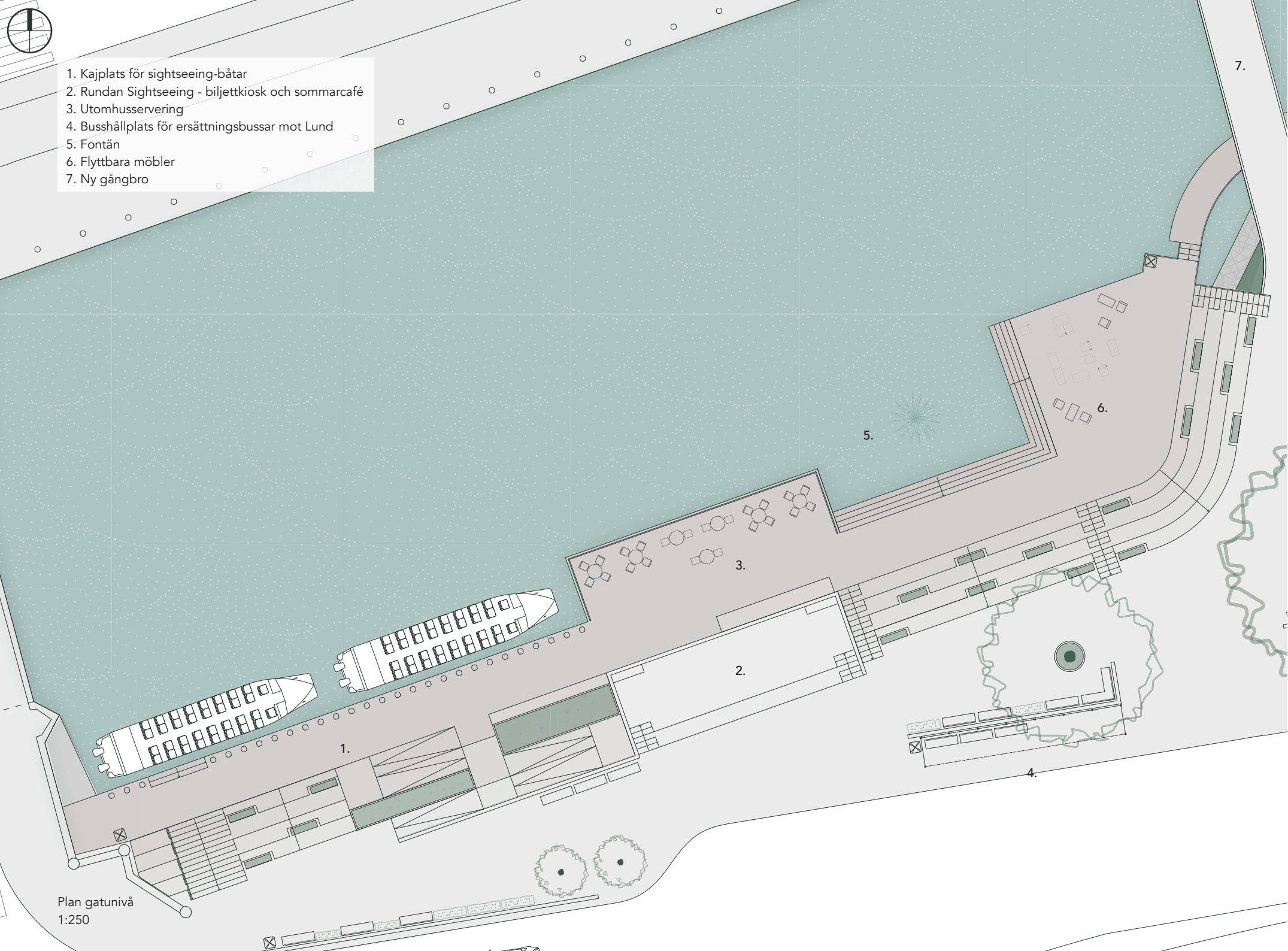
Figur 12. Sittytor i trä på en annars stenlagd kant.



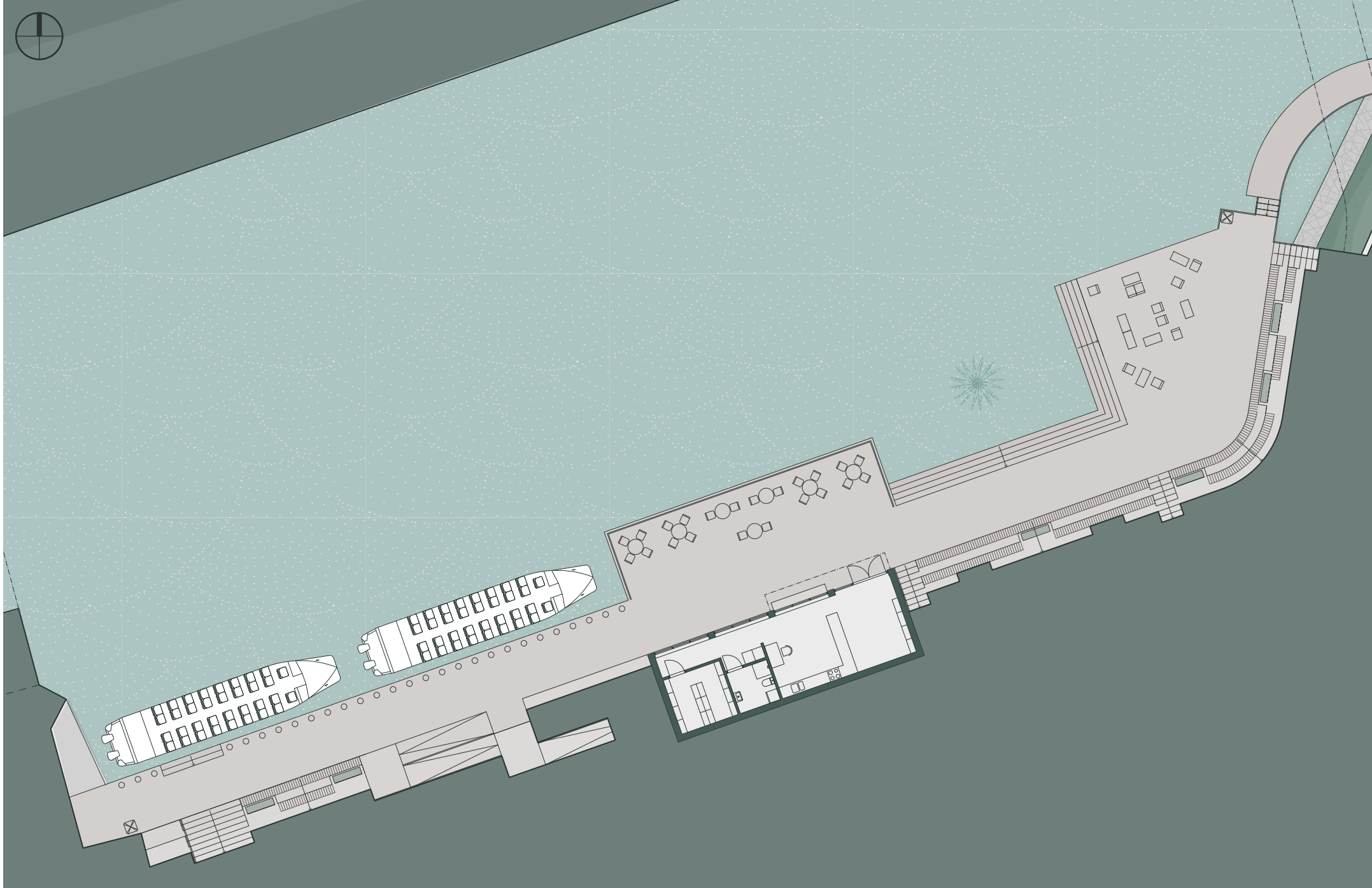
Figur 13. Inbyggda lampor i pollare och trappsteg kan bidra till att kajen känns trygg även när det är mörkt ute, då man är tydligt synlig för de förbipasserande på gatunivå.



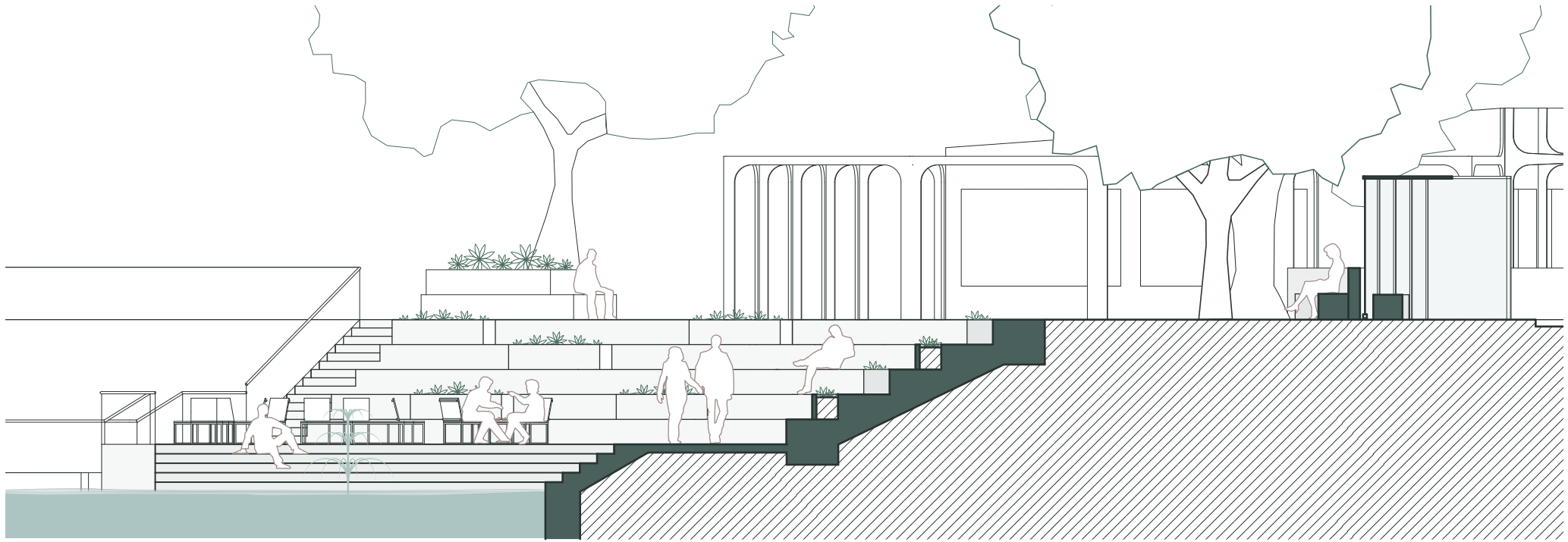
1. Kajplats för sightseeing-båtar
2. Rundan Sightseeing - biljettkiosk och sommarcafé
3. Utomhusservering
4. Busshållplats för ersättningsbussar mot Lund
5. Fontän
6. Flyttbara möbler
7. Ny gångbro



Plan gatunivå
1:250



0 5m

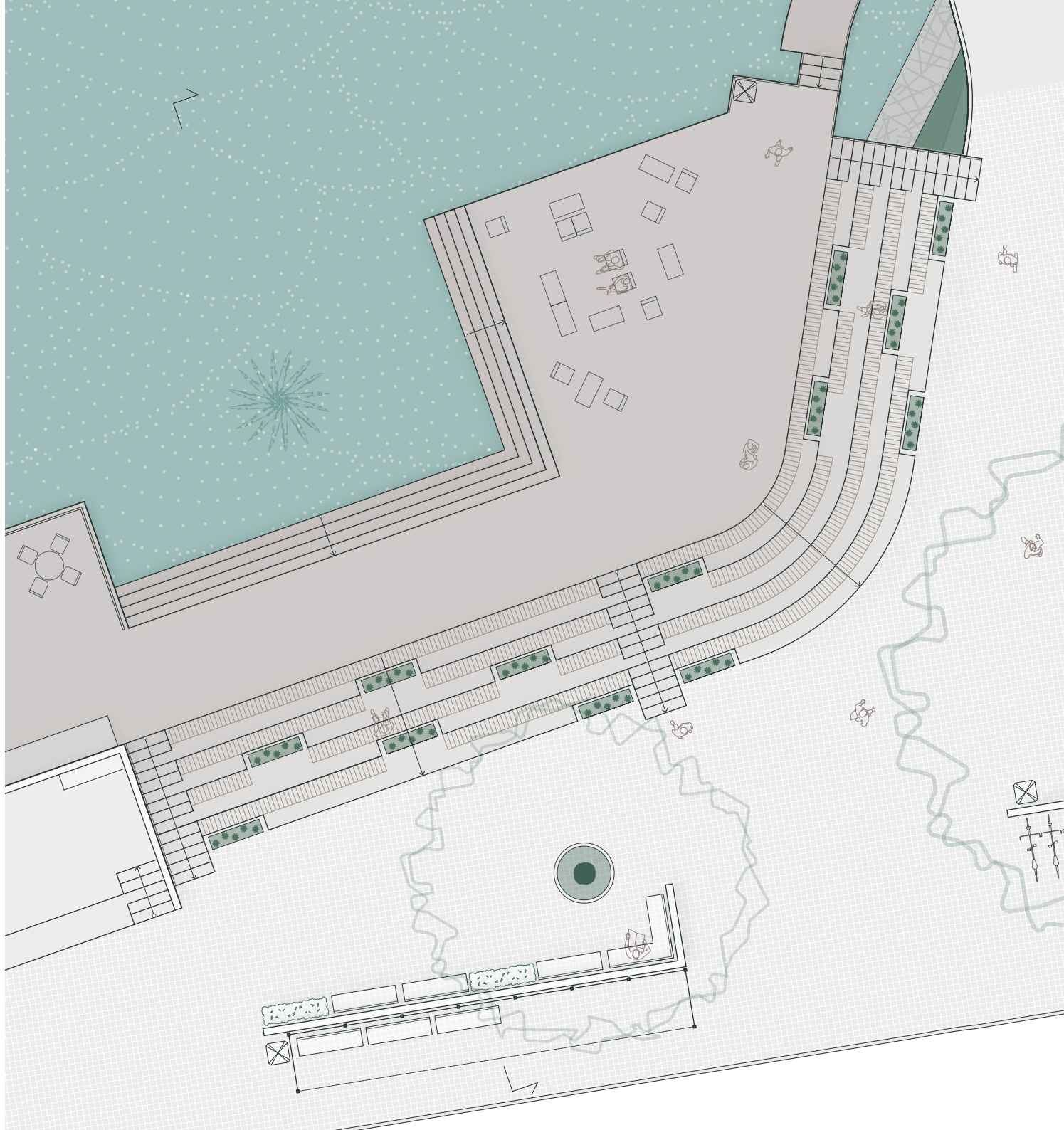


Sektion
1:100

Steg 300mm Steg 900mm Sittyta 450mm
 Trappa 1200mm Gångyta 3000mm Sittrappa 3600mm



Plan
1:50

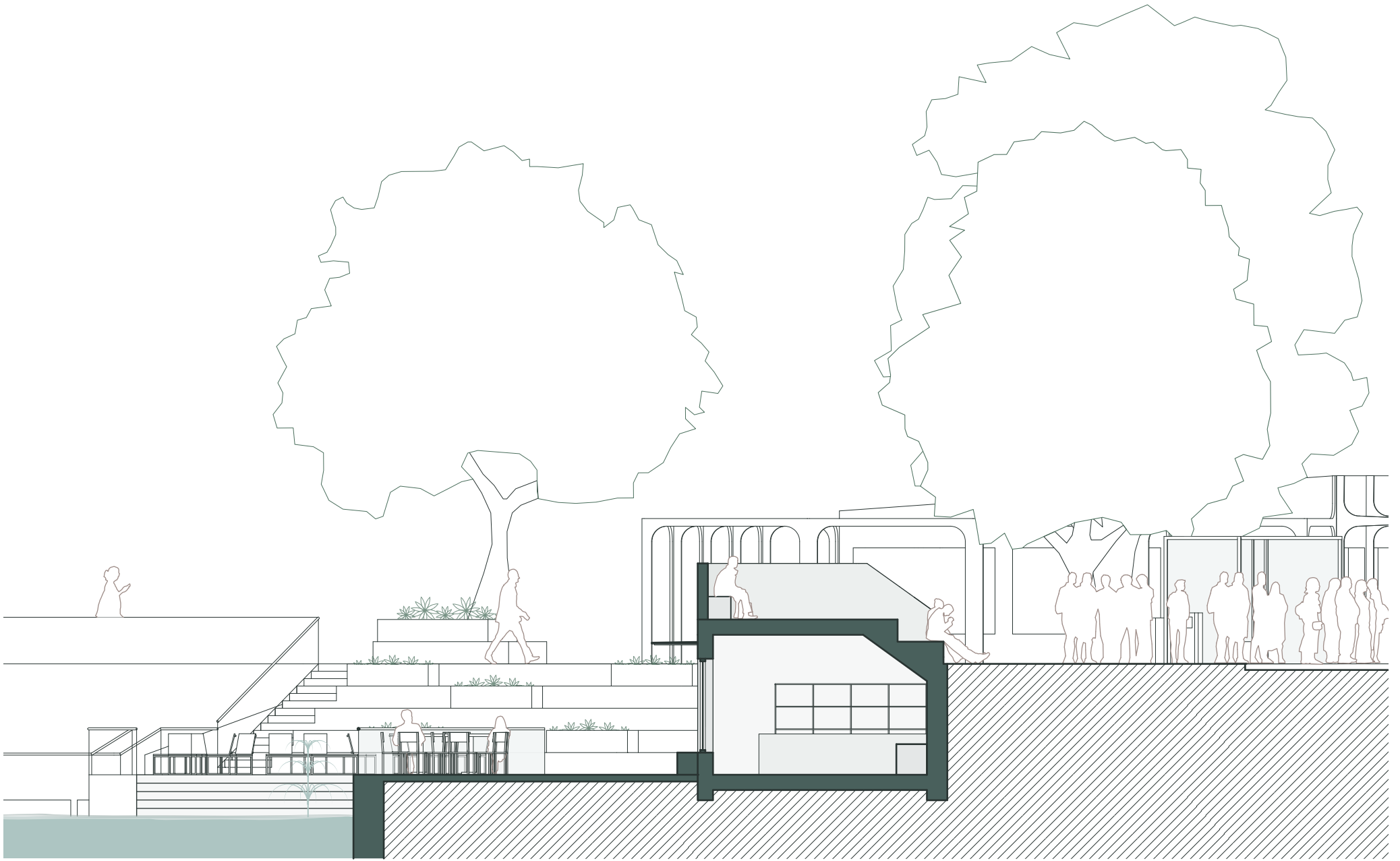


Baksidan av busshållplatsen för ersättningsbussar har bänkar som vänder sig mot kajen, delvis skyddade från trafiken bakom busskuren. Sittrapporna går ner mot den lite större platsen på vattennivå. Här finns flyttbara möbler och en fontän ute i vattnet. Nivåskillnaden tillsammans med det behagliga ljudet från fontänen bidrar förhoppningsvis till att minimera upplevelsen av trafiken omkring. En koppling under gångbron finns för vidare promenad längs vattnet i riktning mot Petribron.



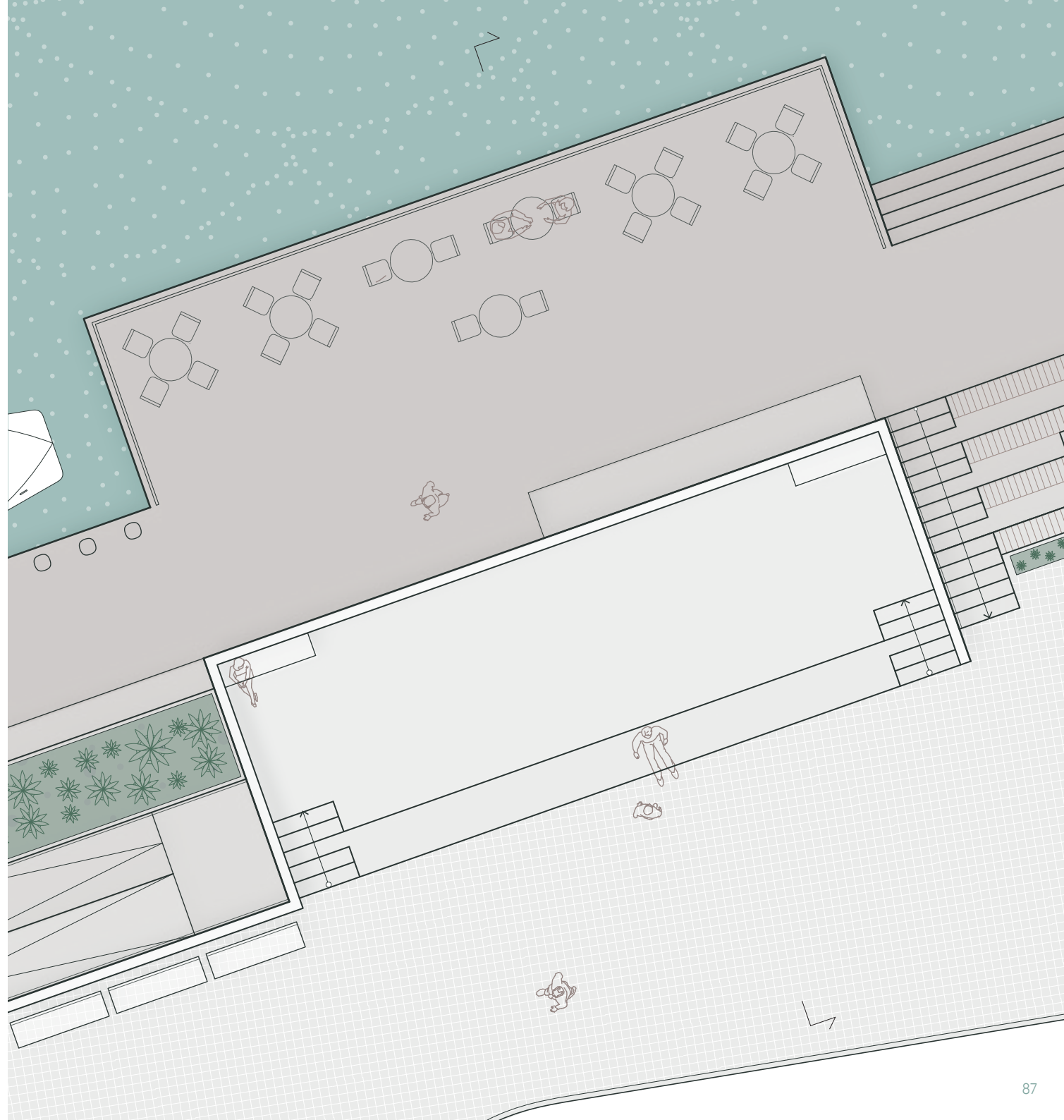
Plan
1:150





Sektion
1:100

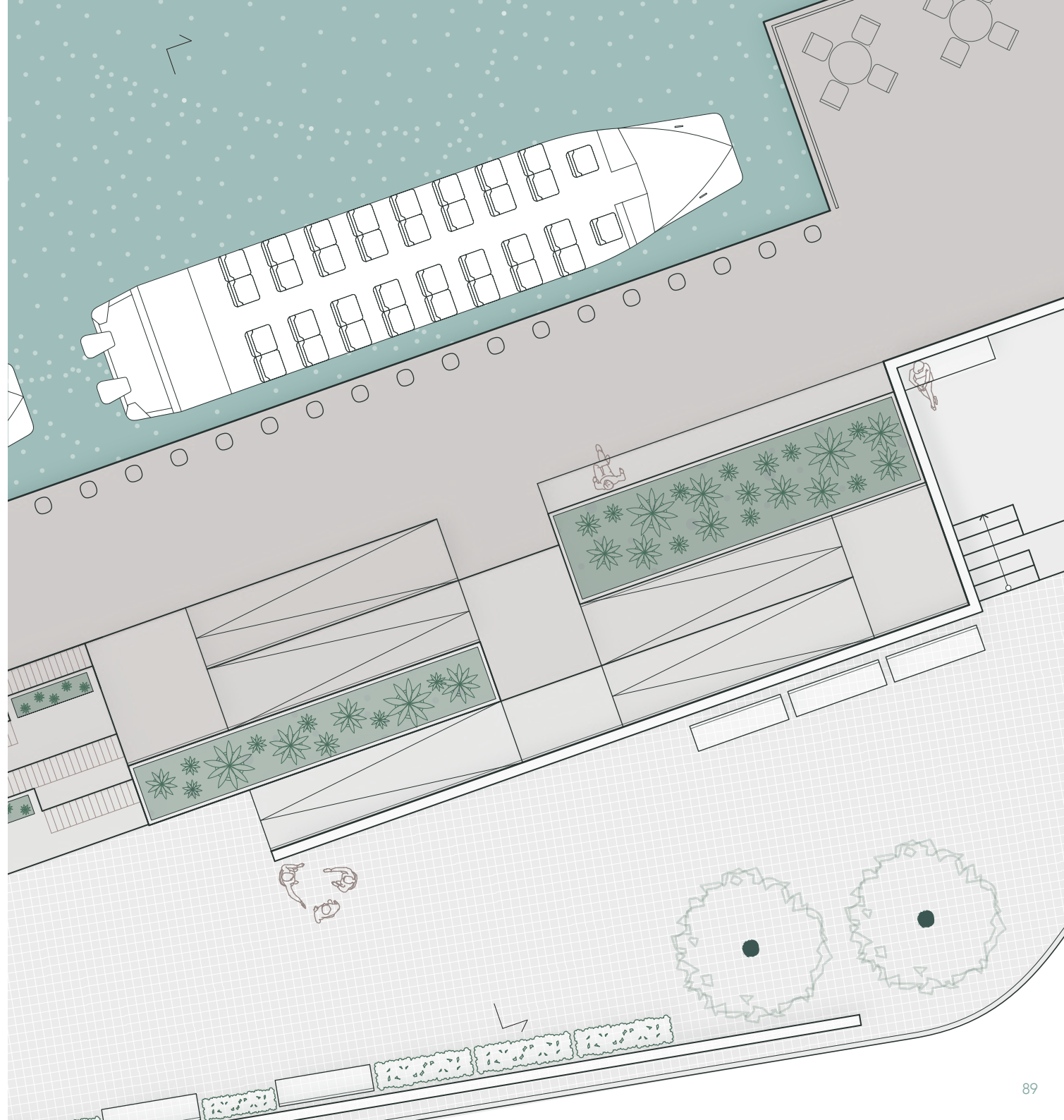
Sightseeingbolagets lokal för sitt sommarcafé är halvt inbyggt bland trapporna ner till kajen och har en liten uteservering framför sig. Taket är tillgängligt från trottoaren, som en något upphöjd plattform. Denna plattform kan vara en plats att sitta på, blicka ut över kanalen eller varför inte skejta. Plattformen erbjuder även bra spanpotential, människor kan härifrån titta på skådespelet av förbipasserande människor och iakttä aktiviteter som försiggår kring kanalen. Om ersättningsbussar behöver sättas in finns det gott om plats för väntande människor här.





Sektion
1:100

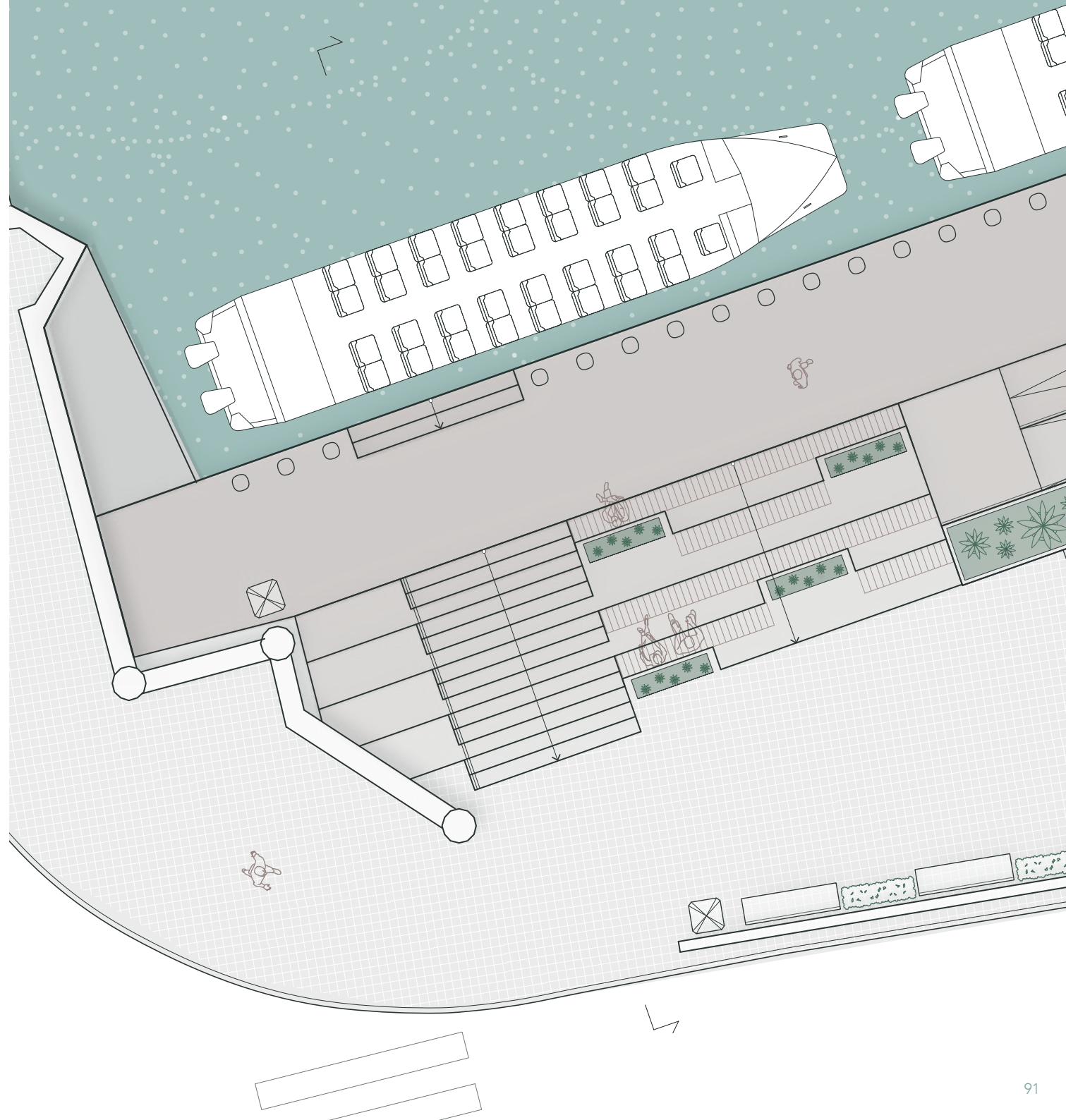
Med nya ramper blir kajen, caféet och sightseeing tillgängligt för många fler människor. Grönskan bidrar till ett kanalrum som tydligare skiljer sig från gatan.





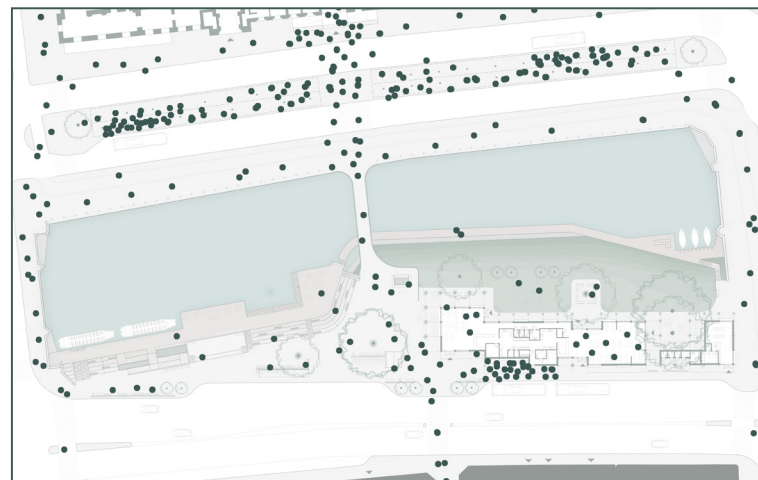
Sektion
1:100

Där sightseeingbåtarna lägger till finns det gott om plats att sitta och vänta på avgång. Den breda trappan gör det lätt att ta sig ner till kanalen här.



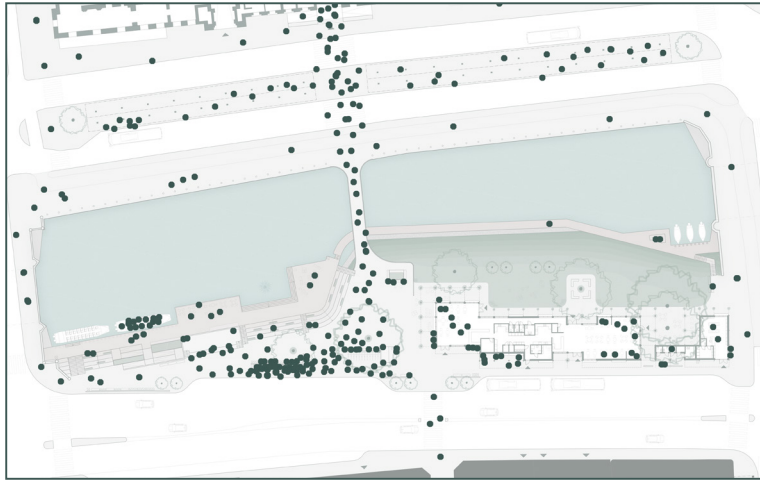
Tre scenarier

För att utforska min gestaltning efter hur människor kan tänkas använda den valde jag att formulera tre scenarier som ska spegla olika förhållanden som kan uppstå på platsen. Dessa blir ett sätt att se hur platsen kan tänkas användas och var människor befinner sig vid dessa tillfällen.



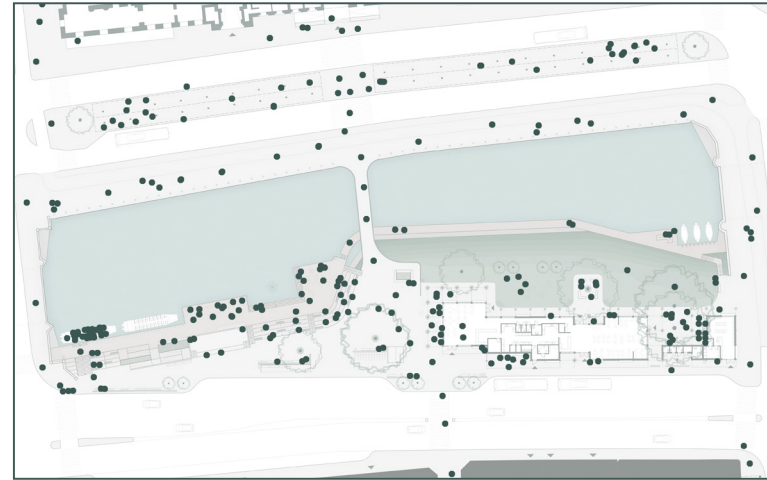
Scenario 1 - Vanlig höstmorgon i rusningstrafik

Många människor rör sig mellan bussarna på Centralplan och tågen. Flera rör sig även in mot staden och ett antal människor står och väntar på en långdistansbuss, skyddade från regnet under det utskjutande taket. Några har gått in och köpt en kaffe medan de väntar. Med den nya gångbron rakt ut från stationens entré blir det ännu enklare att gå mellan stationen och busshållplatsen för långdistansbussar eller vidare in mot staden.



Scenario 2 - Inställda tåg en våreftermiddag

Tågen har ställts in och mängder av människor strömmar ut från stationen och över gångbron, i riktning mot hållplatsen för ersättningsbussar. Flera har slagit sig ned på de intilliggande bänkarna i väntan på att nästa buss ska komma. Några människor sitter i trapporna och nere vid kajen gör sig en av sightseeingbåtarna redo för avfärd.



Scenario 3 - En fin sommardag

Mängden väntande resenärer är avsevärt mindre nu när många är på semester. Men desto fler människor rör sig i kanalrummet. Några människor har tagit med sig sin mat och använder de flyttbara stolarna på bastionens gräsmatta som picknickmöbler. Ännu fler sitter i skuggan av den växtbeklädda pergolan kring huset. Nere vid kajen breder människor ut sig i sitttrapporna och njuter av solen. En familj har hyrt trambåt och har promenerat bort i riktning mot Petribron, där trambåtarna ligger förtöjda.

Slutreflektion

Att låta ett gestaltningsprojekt ha sin grund i ett fält utanför arkitekturen var en intressant utmaning. Min läsning gav mig en inblick i hur sociologer ser på staden och på de sociala processer som förekommer där. Arkitektur ses av sociologer bara som en av många faktorer som kan påverka dessa sociala processer på varierande sätt. Det var intressant att läsa texter där byggnaderna inte är i fokus, utan istället livet som försiggår mellan dem. På många sätt påminner sociologernas synsätt och arbetsmetoder om hur vissa arkitekter arbetar och ser på staden, exempelvis Jan Gehls tankar om människors beteende i det offentliga rummet.

Teorier från sociologi kan vara ett bra sätt att utvärdera hur existerande platser eller färdiga projekt faktiskt används av brukarna. Men jag tror även att mitt försök att som arkitekt låta mig inspireras av teorier från sociologi både för programmering och gestaltningsarbete kan vara en givande väg att gå. Det jag främst tar med mig från detta arbete är sättet att bryta ner aktiviteter i mindre beståndsdelar som sociologin hjälpt mig att se.

Exempelvis sittande, som jag tidigare kanske sett som en relativt likartad aktivitet, både kan handla om seende, samtal eller parallella aktiviteter bredvid varandra. Dessa tre

sittande aktiviteterna kräver olika hantering när det kommer till gestaltning. Ett annat exempel är props, de småskaliga objekten i staden, som kan användas på helt olika sätt beroende på vem som interagerar med dem och i vilket syfte. Detta kräver att man som arkitekt kan föreställa sig hur olika personer kan tänkas använda även de mest enkla sakerna man adderar till en plats.

Mitt examensarbete har även ökat min förståelse för vilket otroligt komplext nätverk som bygger upp attraktiviteten för en plats. En mängd beståndsdelar, både fysiska och icke-fysiska, påverkar varandra och människorna i en stadsmiljö att bete sig på olika sätt. Mina åtta framgångskriterier är ett sätt att se på detta. Nu när examensarbetet börjar bli klart känner jag att det hade varit intressant att undersöka min plats utifrån dessa kriterier. De hade kunnat vara ett komplement till den mer klassiska platsanalysen jag använde för att förstå platsen. Kanske hade jag sett platsen på ett annat sätt då?

Det ska dock erkännas att jag trodde att jag från sociologin skulle få mer annorlunda synsätt på stadslivet än vad jag faktiskt fick. Det jag läste påminde i mångt och mycket om hur vissa arkitekturteorier lär oss att se på staden, om än med en viss förflyttning av fokus mot människan. Att då

gå från generella teorier och arbeta om dessa till specifika designlösningar blev utmanande. Jag kände ofta att jag lika gärna kunde argumenterat för mina designlösningar endast utifrån arkitekturteorier. Ibland var det svårt att väva samma det jag tog med mig från läsningen tillsammans med mina tankar från platsanalysen av min valda plats. Trots det tror jag att perspektivet jag fick från sociologin, från Oldenburgs fokus på konversation till Whytes tankar om social bekvämlighet, gav projektet en bättre grund inom mänskligt beteende.

Det jag ville uppnå med min design var att skapa en plats som är tydligare anpassad efter de aktiviteter som förekommer på platsen idag. Men dessutom att skapa en plats som inbjuder till spontan användning, som erbjuder människor olika sätt att stanna till på, uppehålla sig på och umgås på platsen. Detta utifrån min grundfrågeställning om hur arkitektur och urban design kan främja möten mellan människor och påverka hur människor använder stadsrummet. Att anpassa och utveckla platsen efter de befintliga aktiviteterna var den lättare delen av designprocessen. Att skapa en plats för möten av olika sort var mera utmanande. Mina ledande idéer för att skapa de nya mötesplatserna handlade mycket om det nya stråket och olika sorters sittplatser. Att se detta på en övergripande nivå är en sak

men när det kommer till precisionen och regisserandet av den byggda miljön upplever jag att projektet hade kunnat utvecklas längre. Att skapa mötesplatser kräver både en hög precision i den lilla skalan såväl som en förståelse för mängden faktorer som påverkar var och hur dessa mötesplatser uppstår.

Även fast min bakgrundsundersökning inte alltid hade arkitekturen i främsta fokus bekräftade läsningen en bild av arkitektur som vi arkitektstudenter tillägnar oss under utbildningen. Att arkitektur kan ses som ett medel för att påverka människors liv, som ett sätt att göra skillnad. Det är tydligt att gestaltningsfrågor i stor utsträckning påverkar hur människor använder stadsrummet och vilka platser de väljer att mötas på. Både på den stora skalan, med stråk och stadsbild, men även på den lilla skalan, med utformningar av sittplatser och kanter. Arkitekturen är en del av ett större sammanhang som inte bara handlar om arkitektoniska element i stadsmiljön, det handlar även om människor, matställen och om möjligheten att kunna flytta sin stol.

Bildkällor

Figur 1-2. Malmö stad. (2019). Satellitbild Malmö C. [fotografi]. <http://kartor.malmo.se/urbex/index.htm> [2019-02-01]

Figur 3-5. Eniro. (2019). Satellitbild bastioner [fotografi]. <https://kartor.eniro.se> [2019-04-18]

Figur 6. OJB. (u.å.). Referensbild hus [fotografi]. <https://www.ojb.com/project/burbank-studios-fairway-building> [2019-09-11]

Figur 7. Johan Fowelin. (2014). Referensbild hus [fotografi]. <https://www.archdaily.com/524876/ferry-terminal-marge-arkitekter/> [2019-09-11]

Figur 8. Luuk Kramer. (2014). Referensbild hus [fotografi]. https://www.archdaily.com/486327/country-house-goedereede-korteknie-stuhlmacher-architecten?ad_medium=gallery [2019-09-11]

Figur 9. Andrew Watson. (u.å.). Referensbild hus [fotografi]. <https://www.ronstantensilearch.com/william-mccormack-place-cable-trellis-system/> [2019-09-11]

Figur 10. Kate Joyce Studios. (2016). Referensbild kaj [fotografi]. https://www.archdaily.com/780307/chicago-riverwalk-chicago-department-of-transportation-plus-ross-barney-architects-plus-sasaki-associates-plus-jacobs-ryan-associates-plus-alfred-benesch-and-company?ad_source=search&ad_medium=search_result_all [2019-09-10]

Figur 11. Nola. (u.å.). Referensbild kaj [fotografi]. <https://nola.se/products/demetra-bank/> [2019-09-10]

Figur 12. Streetlife. (u.å.). Referensbild kaj [fotografi]. <https://www.streetlife.nl/en/products/roughready-top-seats> [2019-09-10]

Figur 13. (u.å.). Referensbild kaj [fotografi]. <https://www.choosechicago.com/articles/parks-outdoors/7-things-you-didnt-know-about-the-chicago-riverwalk/> [2019-09-10]

Övriga fotografier tagna av August Nordqvist

Källor

Berg, E., Eklöf, A., Livian, M. & Rosenhall, F. (2017). *Att bygga mötesplatser*. Inobi.

Forsell, M. (2016). Tufft för företag på Malmö Central. *Skånska Dagbladet*, 7 december. <https://www.skd.se/2016/12/07/tufft-for-foretag-pa-malmo-central/>

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, D.C.: Island Press.

Hajer, M. and Reijndorp, A. (2001). *In search of new public domain*. Rotterdam: NAI Publishers.

Larsson, L. (2017). Försvarsverk ska göras grönare. *Skånska Dagbladet*, 26 september. <https://www.skd.se/2017/09/26/forsvarsverk-ska-goras-gronare/>

Malmö stad. (2018). *Översiktsplan för Malmö 2018*

Oldenburg, R. (1999). *The great good place*. Philadelphia: Da Capo Press.

Smekal, H., Göransson, S., Jörlöv, S., Ljungblad, E., Engqvist, E. (2014). *Program för utveckling av Malmös kanalrum*. Malmö: Malmö Stad. <https://malmo.se/download/18.12bec02c14db49ab84d5013/1491301101478/Kanalprogram+20140513+%28%29.pdf>

Stevens, Q. (2007). *The Ludic city*. New York, N.Y.: Routledge.

Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.