



stadsanalys för

KALIX CENTRUM

analys och förslag till förbättringar för ökat folkliv

Frida Eriksson
våren 2010

Examensarbete
Luleå tekniska universitet
Institutionen för samhällsbyggnad
Avdelningen för arkitektur och infrastruktur

Författare: Frida Eriksson

Titel: Stadsanalys för Kalix centrum - *analys och förslag till förbättringar för ökat folkliv*

Omfattning: Examensarbete 30 hp

Program: Civilingenjör Arkitektur 270 hp

Nyckelord: Stadsanalys, stadsliv, Kevin Lynch, Jan Gehl, Space Syntax, fysisk planering, Kalix centrum

Handledare: Kristina L Nilsson och Mats Sandqvist

Examinator: Kristina L Nilsson

Typsnitt: Corbel, Garamond

Tryck: Universitetstryckeriet, Luleå tekniska universitet

Utgivningsort: Luleå

Månad, År: Juni 2010

Luleå tekniska universitet
Institutionen för samhällsbyggnad
Avdelningen för arkitektur och infrastruktur



Detta examensarbete har genomförts som avslutande del inom utbildningen Civilingenjör Arkitektur, med inriktning mot stadsplanering, vid Luleå tekniska universitet. Arbetet omfattar 30 högskolepoäng och har utförts under vårterminen 2010. Det utgör dessutom en inledande del i arbetet med en ny fördjupad översiktsplan för Kalix centrum.

Jag vill framföra ett stort tack till Kalix kommun som fastnade för idén att utföra en stadsanalys som underlag för det kommande översiktsplanarbetet, och därför var villiga att satsa såväl tid som engagemang och ekonomiska medel i projektet. Tack för att ni så lägligt påbörjade planeringen med en ny fördjupad översiktsplan, vilket möjliggjorde mitt arbete och tillförde det relevans och aktualitet.

Tack till Kristina L Nilsson, min handledare och examinator vid Luleå tekniska universitet, för att du visat mig rätt på vägen då jag hamnat på villospår...

Ett extra stort tack vill jag framföra till min alltid så hjälpsamma handledare Mats Sandqvist på MAF Arkitektkontor AB, som mycket aktivt har engagerat sig i arbetet, från början till slut. Utan dina goda råd och ditt varma stöd vore mina arbetsdagar ack så trista. Tack även till mina övriga kollegor på MAF för ert stöd och det trevliga arbetsklimat ni skapat för mig under tiden med mitt examensarbete.

Luleå, juni 2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frida Eriksson', written in a cursive style.

Frida Eriksson

FÖRORD

SAMMANFATTNING

Med anledning av det ökade trycket för etableringar i Kalix centrum har kommunen bedömt att det finns behov av att förnya den fördjupade översiktsplanen för Kalix centralort. Köpmän efterfrågar attraktiva butikslägen samtidigt som det finns behov av varierande boendeformer som ger förutsättningar för en stad med mångfald, där människor i alla åldrar kan leva, bo och verka. Kommunen har dessutom starka ambitioner vad gäller att stärka de offentliga rummens roll i Kalix centrum, med utgångspunkt från människors behov och den mänskliga skalan, för att kunna skapa ett livaktigt och varierat stadsliv under dygnets alla timmar och som är attraktivt och tillgängligt för alla.

Syftet med examensarbetet har varit att utföra en grundlig stadsanalys utifrån tre väl etablerade metoder; Kevin Lynchs visuella analys, Jan Gehls analys samt Bill Hilliers rumsligt strukturella metod (Space Syntax). Stadsanalysen belyser stadens kvaliteter och brister, för att utifrån dessa formulera förslag till åtgärder i den fysiska strukturen, i syfte att öka stadslivet i Kalix centrum. Med anledning av Kalix norrbottniska vinterförhållanden har det i studien tagits hänsyn till hur snö, is, mörker och kyla påverkar användningen och utformningen av staden.

Studien har baserats på en litteraturstudie med fokus på offentliga rum och deras betydelse i staden. De tre utvalda analysmetoderna har studerats ingående,

vad gäller bakomliggande teori, tillvägagångssätt samt applicerbarhet. Analyserna har därefter genomförts genom flertalet inventeringar av Kalix centrum, under olika tider på dygnet, olika dagar i veckan, samt under snö- respektive barmarkperioden. Analyser har genomförts dels på övergripande nivå för Kalix centrumområde, dels på detaljerad nivå för de utvalda stråken Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan.

Resultaten från analyserna visar att Kalix har en mängd kvaliteter som bör förstärkas och utvecklas. Samtidigt har vissa brister och problem identifierats, vilka bör åtgärdas för att Kalix ska kunna bli en attraktiv stadskärna. Kalix har en historisk stadsplan med stora doser charm och identitet. Böjda gator med viktiga fondbyggnader och intressanta platsbildningar ses som stora kvaliteter. Den småskaliga bebyggelsen och humana skalproportionerna skyddar mot vindar och främjar för trivsamma stadsrum. Dock har Kalix starka bildominans lett fram till en trafiksituation av ytterst ohållbar karaktär. Breda och hårt trafikerade gator utgör starka barriärer i staden och försvårar exempelvis tillgängligheten till attraktiv naturmark i centrumnära lägen. Gles bebyggelse, i kombination med utspridda målpunkter, försvagar definitionen av centrumkärnan. Brist på mötesplatser med möjlighet för människor att vistas och uppehålla sig på under en längre tid försvårar för sociala möten och ett levande centrum.

Utifrån resultaten från analyserna har åtta primära strategier tagits fram för Kalix framtida utveckling:

1. DÄMPA TRAFIKENS INVERKAN
2. UTFORMA MÄNNISKOVÄNLIGA STADSRUM
3. UTVECKLA MÖTESPLATSER
4. ÖVERVINNA BARRIÄRER
5. FÖRSTÄRKA POTENTIELLA STRÅK
6. SKAPA EN LEVANDE STAD 24-7
7. SÄKRA EN VISUELL KVALITET
8. FRAMHÄVA KVALITETER

Vidare presenteras olika förslag för huruvida varje strategi ska kunna genomföras. Förslagen beskrivs kortfattat och förtydligas i konceptuella skisser, i syfte att enkelt kunna användas som diskussionsunderlag vid kommande centrumutveckling.

NYCKELORD: Stadsanalys, stadsliv, Kevin Lynch, Jan Gehl, Space Syntax, fysisk planering, Kalix centrum

ABSTRACT

Due to the increased requests of establishments in the city center of Kalix, the municipality has decided to renew the comprehensive plan for the regional center of Kalix. Merchants require attractive locations, and at the same time there is a need of different types of dwellings in order to create a diverse city, attractive to all people, regardless of age and background. The ambitions in the municipality are also to strengthen the public places in Kalix, on the basis of the human needs and the human scale, in order to create a lively and diversified city life, day and night, attractive and accessible for everyone.

The purpose of the report is to make detailed urban morphological analysis, based on three well known methods; the visual analyzing method by Kevin Lynch, a method developed by Jan Gehl and a spatial configuration analyzing method (Space Syntax), developed by Bill Hillier. The analysis is supposed to identify qualities and problems in the physical environment, and on the basis of these, propose measures in the physical environment, in order to increase the public life in the city center of Kalix. In terms of the northern climate conditions in Kalix, considerations have been taken to snow, ice, darkness and coldness and how these aspects affect the use and the design of the public spaces.

The study is based on a literature review, focusing on public spaces and their importance in the city. The three chosen methods for urban analysis are being

studied intimately, regarding theory, method and applicability. Thereafter, the analysis has been made through a major inventory work of Kalix city center, during different times of the day, on different days of the week and on different times of the year. Analysis has been made, both on a general level for the city center of Kalix, and on a more detailed level for the streets Strandgatan, Köpmannagatan and Nygatan.

The results from the analysis show that Kalix has many different qualities that should be strengthened and developed. At the same time, different problems were identified, which should be adjusted if Kalix is to be an attractive city center. For example, Kalix has an old and historical city plan, consisting of big portions of charm and identity. Curved streets with buildings placed in the background and interesting formed spaces are seen as great qualities. The small-scaled built environment, suited for human proportions, protects the streets from unpleasant winds. However, there is a strong dominance of motor vehicles in Kalix, which has led to an extremely unsustainable traffic situation. Large and frequently used streets constitute both visual and physical barriers in the city, which for instance affect the accessibility to attractive recreational areas. A sprawl of buildings and attractions has led to an undefined city center. Lack of attractive meeting places, where people can activate themselves and spend their time together, complicates for social meetings and for a lively city center.

Due to the results from the analysis, eight primary strategies have been compiled in order to improve the public spaces in Kalix:

1. REDUCE THE IMPACT FROM TRAFFIC
2. DESIGN PEOPLE-FRIENDLY PUBLIC SPACES
3. DEVELOP PLACES FOR SOCIAL MEETINGS
4. OVERCOME BARRIERS
5. STRENGTHEN POTENTIAL PATHS
6. CREATE A LIVELY CITY 24-7
7. SECURE A VISUAL QUALITY
8. EMPHASIZE THE EXISTING QUALITIES

To describe the realization of the strategies, each strategy is followed by a number of proposals. The descriptions of the proposals are made concisely and are also clarified by conceptual sketches, in order to serve as a useful basis for the future development in the city center of Kalix.

KEYWORDS: Urban morphological analysis, public life, Kevin Lynch, Jan Gehl, Space Syntax, urban planning, Kalix City Center

INNEHÅLL

1	INLEDNING	10
	BAKGRUND	10
	SYFTE	11
	PROBLEMSTÄLLNING	12
	METOD OCH PROCESS	12
	FOKUS OCH AVGRÄNSNINGAR	12
2	TEORI	14
	STADENS OFFENTLIGA RUM	14
	VARFÖR INVESTERA I EN GOD STADSMILJÖ?	15
	STADSANALYS SOM VERKTYG	16
	KEVIN LYNCHS VISUELLA ANALYS	18
	JAN GEHL	21
	SPACE SYNTAX	30
	JÄMFÖRELSE AV ANALYSMETODER	33
	VINTER I STADEN	34
3	STADEN KALIX	38
	KALIX FÖRR	38
	KALIX NU	42
	BEBYGGELSE	44
	TRAFIKSITUATION	46
	GRÖN-, BLÅ- OCH VITSTRUKTUR	48
	KLIMAT	50

4	STADSANALYS	52	8	KÄLLOR	122
	VISUELL ANALYS	52		LITTERATUR	122
	LIVET MELLAN HUSEN	62		INTERNET	123
	RUMSLIGT STRUKTURELL ANALYS	74		MUNTliga KÄLLOR	124
	MIXANALYS	80		BILDKÄLLOR	124
5	SYNTES	82		BILAGOR	126
	INLEDNING	82		BILAGA 1	127
	ÖVERGRIPANDE NIVÅ	82		BILAGA 2	128
	DETALJERAD NIVÅ	86		BILAGA 3	130
6	FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRING	90		BILAGA 4	131
	FÖRSLAG PÅ ÖVERGRIPANDE NIVÅ	90			
	FÖRSLAG PÅ DETALJERAD NIVÅ	110			
7	DISKUSSION	116			
	MÄNNISKOVÄNLIGA STADSRUM	116			
	METODVAL	117			
	OM RESULTATET	118			
	ÅTGÄRDSFÖRSLAGEN	119			
	OM FORTSÄTTNINGEN	120			

KAPITEL 1

INLEDNING

I detta inledande avsnitt beskrivs bakgrunden till examensarbetet och de metoder som valts för att kunna genomföra arbetet. Vidare klargörs syftet och avgränsningar som gjorts för arbetet redovisas.

1.1 BAKGRUND

Med anledning av det ökade trycket för etableringar i Kalix centrum, bedöms det finnas behov av att förnya den fördjupade översiktsplanen för Kalix centralort. Köpmän efterfrågar attraktiva butikslägen utmed tillgängliga stråk. Samtidigt efterfrågas boendeformer av varierande slag som ger förutsättningar för en stad med mångfald, där människor i alla åldrar kan leva och bo. Privata exploatörer visar starkt intresse för nya husetableringar, varför kommunen känner behov av att utforma klara direktiv och riktlinjer för Kalix framtida utveckling. På så vis minimeras risken för okontrollerad utbredning av ny bebyggelse.

Nuvarande fördjupad översiktsplan för Kalix centralortsområde antogs i maj 1997 och har till stor del förlorat sin aktualitet. Mycket har hänt sedan dess, beträffande såväl gatustrukturen som bostadsbebyggelsen. Den nyligen uppförda gallerian har bidragit till vissa förändringar vad gäller förflyttningsmönster i staden. Samtidigt har den dragit alltmer fokus från tidigare starka handelsstråk och definierar numera stadens nya centralpunkt.

Vid förändringar i stadsbebyggelsen är det viktigt att se till stadens helhet för att kunna få ett samlat grepp om stadens utveckling. Bevarandeintressen av olika slag bör vägas in och beaktas, så att värdefulla kulturmiljöer och grönstråk ej förvanskas eller påverkas negativt. Grönstruktur och parkområden mjukar upp stadsbilden och erbjuder plats för rekreation och fritidsaktiviteter, vilket är en styrka för staden. Gamla värdefulla kulturobjekt och miljöer berättar om stadens historia och bidrar i hög grad till stadens karaktär och identitet.

Stadslivet i Kalix idag är relativt stillsamt. Stadens starka biltraditioner försvarar stadslivets potentialer och har resulterat i omotiverat breda gaturum som skapar barriäreffekter. Vid diskussioner i arbetet med den nya fördjupade översiktsplanen har därför önskingar framförts om att stärka de offentliga rummens roll i Kalix centrum för att kunna skapa ett mer koncentrerat och livligare stadsliv. Åtgärder i den fysiska strukturen skulle kunna bidra till trivsamma stadsrum där människor vill färdas och uppehålla sig. Lättillgängliga och trivsamma gång- och cykelstråk ska utgöra attraktiva alternativ till bilen och sam-

tidigt bidra till ett mer levande och miljövänligt centrum.

Den första stadsplanen för Kalix upprättades i början av 1900-talet av den kände arkitekten P O Hallman. Planen är väl genomtänkt och har tagit god hänsyn till ekonomiska, sociala och terrängmässiga förutsättningar. Enligt Hallmans tankar skulle stadsbebyggelsen anpassas efter terrängen, vindriktningen och förekomsten av vatten, samtidigt som stor vikt skulle läggas på utformning av torg och öppna platser samt hur dessa förhåller sig till varandra. Trots att staden har genomgått en hel del förändringar sedan Hallmans plan antogs, finns här en grundstruktur med goda förutsättningar för sociala möten och ett rikt folkliv. Grundstrukturen och dess ursprungliga tankar bör tas tillvara och utvecklas för att staden ska kunna återfå sitt liv.

Under min studietid på Civilingenjörsprogrammet Arkitektur har jag särskilt intresserat mig för offentliga rum och dess betydelse för stadens folkliv och möjlighet till kontakt mellan människor. Jag har vid flertalet tillfällen slagits av tanken varför vissa stadsrum verkar fungera bättre än vad andra gör. Varför upplevs vissa gator och torg som trevliga och inbjudande medan andra kan kännas avskräckande och motbjudande? Varför gör vissa städer och miljöer så starkt intryck medan andra förblir bleka och ointressanta? Lusten och nyfikenheten att få gräva djupare inom problematiken om stadens fysiska struktur och hur denna påverkar dess sociala liv har blivit allt starkare, varför det kändes som ett naturligt ämne för utbildningens avslutande examensarbete. Under studietiden har jag dessutom stött på olika analysmetoder för stadsanalyser som särskilt fångat mitt intresse och som jag velat fördjupa mig inom. Även detta skulle vara lämpligt att studera i examensarbetet.

När möjligheten dök upp att utforma en ny fördjupad översiktsplan för Kalix centrum såg jag genast min chans att få arbeta med dessa frågor. En plan med fokus på att öka stadslivet är helt i linje med mitt intresse för hur den fysiska strukturen kan förstärka det sociala livet. Genom att på ett djupare plan studera Kalix struktur och form kan jag få förståelse för hur staden används och vilka förändringar som kan behöva ske för att uppnå ökad aktivitet och attraktivitet. Jag får möjlighet att tränga på djupet i dessa frågor, för att sedan applicera min kunskap i ett verkligt planeringsprojekt. Kalix är dessutom extra intressant att

studera med tanke på P O Hallmans karaktäristiska stadsplan. Staden utsätts för stora variationer beträffande klimatet mellan vinter som sommar, dvs. kalla, långa och mörka vintrar respektive ljusa, korta och nederbördsfattiga somrar. Detta tillför ytterligare en dimension till stadsbilden.

Tanken är att denna studie ska ge ökad förståelse för Kalix struktur och hur stadens offentliga rum används. Därmed kan den utgöra ett bra underlag för framtida planeringsprojekt i staden.

1.2 SYFTE

Syftet med examensarbetet är att utföra en grundlig stadsanalys för Kalix centrum, baserad på väl etablerade metoder. För stadsanalysen kommer tre olika metoder att väljas för att tillsammans kunna skapa en så komplett bild av staden som möjligt.

Stadsanalysen har till syfte att belysa betydelsefulla kvaliteter och problem i den nuvarande stadsformen, att insamla data och beskriva förutsättningarna för stadslivet idag, och att på grundval av analysen lägga fram rekommendationer och förslag på åtgärder för att stärka stadslivet och bidra till utveckling av stadens speciella kvaliteter.

Med anledning av Kalix norrbottniska vinterförhållanden kommer det i studien att tas hänsyn till hur snö, is, mörker och kyla påverkar användningen och utformningen av staden.

Ambitionen är att stadsanalysen ska utgöra en lättillgänglig handling för kommunens tjänstemän att ta del av vid kommande planerings- och stadsbyggnadsprojekt, samt för att få ökad förståelse för Kalix stadsbild. Stadsanalysen ämnar därmed utgöra ett bra diskussionsunderlag vid Kalix framtida centrumutveckling.

1.3 PROBLEMSTÄLLNING

Vad blir utfallet och vilka är skillnaderna mellan de olika analysmetoderna som tillämpas på stadsanalysen av Kalix centrum?

Hur påverkas utformningen och användningen av stadens offentliga rum av vinterklimatet?

Hur kan Kalix centrum förbättras utifrån resultaten av analyserna?

1.4 METOD OCH PROCESS

Litteraturstudie

Arbetet inleds med en omfattande litteraturstudie av de tre utvalda metoderna för stadsanalys; Kevin Lynchs visuella analys, Jan Gehls analys samt Bill Hilliers rumsligt strukturella metod (Space Syntax). Studien omfattar även litteratur om offentliga rum och deras betydelse i staden, samt en kortare studie om stadsanalys som verktyg vid fysisk planering. Klimataspekter som påverkar utformningen av den fysiska miljön samt användningen av staden studeras, med anledning av Kalix norrbottniska vinterklimat.

Datainsamling av planeringsförutsättningar

Kalix historiska utveckling studeras i syfte att skapa förståelse för stadslandskapets utveckling, vad gäller såväl form som innehåll. Stadens nuvarande struktur inventeras för kartläggning av nu gällande planeringsförutsättningar.

Inventering

Efter att tillräcklig kunskap om metoder för stadsanalyserna samt Kalix planeringsförutsättningar har inhämtats påbörjas inventering av staden. Inventeringen genomförs i form av platsbesök och dokumentation med hjälp av kartor, anteckningar och foton. En rundvandring i sällskap med handledare Mats Sandqvist bidrar till ökad kunskap och förståelse för staden.

Analys

Analyserna genomförs med hjälp av de tre utvalda analysmetoderna. Dessa redovisas i analyskartor med tillhörande beskrivningar. Resultaten av de olika analyserna diskuteras och jämförs, varefter de sammanförs i en mixanalys. Vidare leder detta till en syntes av stadsanalysen.

Syntes

Resultaten från analyserna sammanställs i en syntes vilken utgör en helhetsbild av Kalix centrum. Här sammanställs stadens kvaliteter och brister på såväl övergripande nivå som på detaljerad nivå. Syntesen ska vidare ligga till grund för de förslag på förbättringsåtgärder som tas fram.

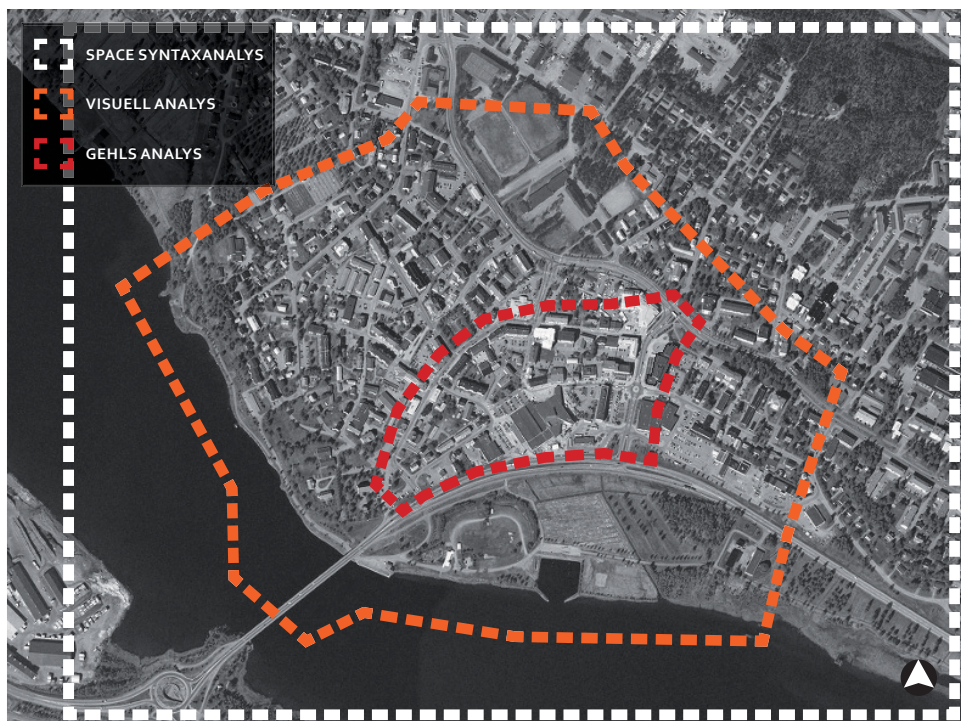
Utforma förbättringsförslag

Utifrån syntesen arbetas förslag på åtgärder fram för att förbättra utformningen av Kalix centrum. Åtgärdsförslag redovisas dels på övergripande nivå för hela centrumkärnan och dels på detaljerad nivå för de utvalda stråken Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan. Övergripande förslag redovisas i punktform och förtydligas i konceptskisser. Även förslagen på detaljerad nivå redovisas i punktform samt åskådliggörs i kartor med tillhörande skisser. Ambitionen är att framtagna förbättringsåtgärder i ett senare skede ska arbetas in i den fördjupade översiktsplanen för Kalix centrum.

1.5 FOKUS OCH AVGRÄNSNINGAR

Geografisk avgränsning

Utredningsområdets geografiska avgränsning varierar beroende på vilken av analyserna som genomförs. För Kevins Lynchs visuella analys kan ett relativt stort område studeras för att kunna få en överblick över stadens övergripande struktur. Utredningsområdet omfattas av vad som uppfattas som Kalix centrum.



Figur 1. Karta över Kalix centrum där den geografiska avgränsningen för de olika analysmetoderna redovisas.

Detsamma gäller för Space Syntaxanalysen. Här kan t.o.m. ett område utanför själva utredningsområdet tas med för att undvika s.k. randeffekter. Gator i utkanten av ett område kan nämligen bli svagt integrerade trots att de i själva verket är mycket väl integrerade, då gatunätet i verkligheten fortsätter utanför det studerade området. Ett omland till det område vilket analysen avser behöver därför tas med för att undvika missvisningar.

Gehls analysmetod kommer däremot endast att appliceras vid centrumkärnan och i de offentliga rum som anses vara viktigast för stadens centrumaktiviteter. Anledningen till detta är att analysmetoden är mer detaljerad och används för att studera kvaliteten i olika stadsrum och den fysiska möjligheten till kontakt, snarare än att få överblick över hela stadsstrukturen. Gehls analysmetod avgränsas till att endast omfatta Köpmannagatan, Nygatan och Strandgatan.

Fokus

Fokus i arbetet ligger på att ur ett gång- och cykelperspektiv analysera staden för att sedan kunna förbättra de fysiska förutsättningarna för ett ökat stadsliv i Kalix centrum.

Med anledning av Kalix geografiska läge och de klimatförhållanden som detta innebär, kommer fokus även att ligga på klimatet.

Då studien utförs under perioden januari-maj kan det vara svårt att ta hänsyn till årets samtliga årstider och hur deras klimatförhållanden påverkar stadsbildningen. Därför kommer fokus att ligga på vinterförhållanden, dvs. hur snö, is, mörkret och kyla påverkar stadens form och användningen av de offentliga rummen. Jämförelser kommer att göras mot barmarksförhållanden under maj månad.

På grund av den korta tiden för studien kommer inga intervjuer att genomföras i samband med Lynchs visuella upplevelseanalys vid upprättandet av s.k. mentala kartor. Analysen kommer istället att genomföras av författaren.

TEORI

I detta avsnitt beskrivs inledningsvis vikten av offentliga rum och dess samband med stadens sociala liv.

Stadsanalys som verktyg vid stadsplanering förklaras.

Därefter görs en ingående litteraturstudie av de teorier som ligger till grund för de tre analysmetoder som avses att användas i studien. Teoriavsnittet kompletteras slutligen med en kort studie om vinterklimat och hur detta påverkar stadens utformning och användning.

2.1 STADENS OFFENTLIGA RUM

Mellanrummen, torgen och gatorna är våra gemensamma yttre vardagsrum och utgör således våra viktigaste rum för stadsliv och möten. En stadsmiljö med väl fungerande offentliga rum bidrar till en mer levande stad, där människor trivs att vara. En livlig stad med mycket människor skapar en social översikt av stadens aktiviteter och en trygghetskänsla för dess invånare.¹ Jane Jacobs poängterar i sin klassiker från 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, vikten av s.k. ”ögon på gatan” för att skapa trygga stadsmiljöer. Jacobs beskriver problematiken av de ”nya” städernas utformning som motverkar och ödelägger stadslivet i form av sina storskaliga bostadsområden och vägstrukturer samt decentralisering av stadens funktioner. När gatorna ersätts av bilar, och dess butiker och verksamheter försvinner finns det inte längre någon anledning att vistas här. Vid opersonliga områden utan folkliv och där ingen känner ansvar för sina grannar eller sin omgivning, skapas farliga och okontrollerade områden menar Jacobs.²

Det finns ett starkt samband mellan stadens sociala liv och stadsrummets fysiska utformning. Vårt sätt att planera och gestalta stadens gemensamma rum styr hur vi förflyttar oss, var vi vistas, vad vi gör, hur vi känner oss till mods och vilka vi möter. När vi förflyttar oss lär vi känna staden, där sammanhangen i strukturen, mellan husen, gatorna och parkerna gör avtryck och ger minnen. Upplevelsen av staden får därmed en djupare mening, varför gestaltningen av stråk, gator, torg och parker är oerhört betydelsefull.³

Bilens intrång i stadsbebyggelsen under mitten av 1900-talet har satt stora spår i stadens offentliga rum. I kombination med stor inflyttning till städerna under den här tiden, blev trycket från bilarna extra hårt på stadsgatorna. Detta innebar ofta problem, främst i de gamla stadskärnorna med snäva och snirkliga gaturum. Bilen blev snabbt dominerande i stadsbilden på både människors och byggnaders bekostnad. Såväl färdande som parkerade bilar tog anspråk på attraktiv plats i staden, samtidigt som de orsakade buller och luftföroreningar.

1 Boverket (2002)

2 Jacobs (2004)

3 Boverket (2002)

Trots de enorma förlusterna av goda livsmiljöer i städerna har dock många svårt att frivilligt avstå från bilen.⁴

Prioriteringen av bilens framkomlighet framför ett levande och humant stadsrum har gjort att många gator och stråk ersatts av centrala och stora trafikleder. Gatukorsningar har blivit trafikkaruseller, gatstenar har ersatts av asfalt och parker och torg nyttjas för parkering. Gamla stadsstrukturer har fått ge vika för rätta och framkomlighetsvänliga rutnätsmönstren.⁵

Idag ligger fokus mer än någonsin på den mänskliga dimensionen i stadsplaneringen och nödvändigheten av kvalitet i det offentliga rummet. Städerna återupptäcker sina offentliga rum och behovet av värdiga och högkvalitativa stadsmiljöer för människorna uppmärksammas. Folk uppmuntras att återupptäcka staden samtidigt som restriktioner för trafik och parkering införs i städernas centrala delar för att skapa mer plats för stadslivsaktiviteter.⁶

2.2 VARFÖR INVESTERA I EN GOD STADSMILJÖ?

Den stadsmässiga kvaliteten beror på många olika saker. Ordentliga bostäder, tillgång på arbetsplatser och utbildningar, effektiva och tillgängliga transporter samt inköpsmöjligheter är några av de viktigaste faktorerna. I takt med en samhällsutveckling där människor i allmänhet blir rikare och har mer tid för fritidsaktiviteter, ligger fokus alltmer på att utveckla staden som ett upplevelserum. Förhållanden som höjer kvaliteten på stadens offentliga miljö prioriteras, i syfte att öka upplevelserikedomen för stadens användare.⁷

Att prioritera kvaliteten i stadens offentliga rum har i många städer blivit allt vanligare och istället för en traditionell trafikplanering, där framkomlighet prioriteras, försöker man skapa städer som är attraktiva att upplevas till fots. På många platser görs stora investeringar för utveckling av stadens offentliga miljöer, i syfte att skapa intressanta och mångskiftande upplevelseplatser som är

socialt hållbara och därmed exempelvis kunna locka företag och deras familjer att bosätta sig i staden etc. Det räcker nämligen inte längre att enbart kunna bo och arbeta i en stad, utan människor efterfrågar även stadsmiljöer som är attraktiva och levande och där det är omväxlande och mångsidigt att leva.⁸

Det hävdas ofta att bilisternas framkomlighet och tillgången på parkeringsplatser är handelns viktigaste förutsättningar. Dock har det visat sig att verkligheten ofta är en annan. God tillgänglighet för bilar och parkering inbjuder nämligen till att köra istället för att gå, samtidigt som trafik och parkering ofta försämrar kvaliteten i stadens miljöer när man färdas till fots. Vad handeln kanske snarare bör fokusera på är att skapa goda förutsättningar för de s.k. *mjuka trafikanterna*, som fotgängare och cyklister, eftersom dessa håller en lägre hastighet och därmed är mer uppmärksamma på butikerna längs gatan samt av deras utbud.⁹

Man har sett tydliga resultat att i de stadskärnor, där man har fokuserat på de offentliga rummen och valt att uppgradera dess kvalitet och satsa på en god fotgängarmiljö, har handeln vunnit på människors ökade intresse att färdas till fots i staden. Till detta har sedan kommit ytterligare vinster i form av ökat kulturliv, eftersom stadens centrum i allt högre grad har blivit en mötesplats. Staden har således blivit en plats dit man beger sig för att träffa människor eftersom man vet att andra människor redan är där.¹⁰

Satsningar på stadskärnor kan med fördel konkurrera med de så vanliga etableringarna av köpcentra. Genom att satsa på städerna och på det som gör dem unika, nämligen att de kan erbjuda så mycket mer upplevelser och aktiviteter än vad enbart shopping kan göra, har de mycket att vinna. Handelns kortsiktiga intressen får inte stå i vägen för en mer långsiktigt hållbar utveckling av staden som en destination och upplevelsecentrum i sig själv.¹¹

Ett rikt och allsidigt stadsliv behöver sitt utrymme. Bilfria områden skapar bättre plats för stadslivet, samtidigt som det bidrar till en tryggare, värdigare

4 Boverket (2002)

5 Ibid

6 Gehl Architects Aps (2004)

7 Gehl Architects Aps (2007)

8 Ibid

9 Ibid

10 Ibid

11 Ibid

och tystare stadsmiljö. Det ökade antalet gågator i Köpenhamn är ett lysande exempel för hur stadens liv kan få en drastisk förändring. Från 1966-1986 tredubblades nätet av bilfria gator och torg i Köpenhamn. Under samma period tredubblades även stadslivet. Varje kvadratmeter som frigjordes för stadslivet fylldes med aktivitet.¹² Trots att fler turister väljer att besöka Köpenhamn har det inte blivit fler besökare på stadens museer eller andra traditionella turistattraktioner. Istället väljer turisterna att utnyttja de många rekreativa möjligheterna som erbjuds i stadens offentliga rum. Staden som helhet har således blivit en destination i sig själv.¹³

2.2 STADSANALYS SOM VERKTYG

Stadsanalys är ett bra redskap för att skapa en gemensam bild av de kvaliteter och brister i den byggda miljön som möjliggör eller begränsar en god hållbar utveckling. Syftet med analysen är att beskriva hur staden fungerar som plats, som livsmiljö och vilken roll staden har till sin omgivning. Genom att beskriva byggnaderna och stadsrummen blir man medveten om de särdrag och identitetsskapande kvaliteter som ger orten dess karaktär och attraktivitet. Man får också en djupare förståelse för hur platser brukas och förvaltas samt vad som eventuellt hindrar en god livsmiljö. Analysen ger den systematisering och sammanställning av baskunskaper som politiker, allmänhet och planerare behöver för att förstå stadens historia, dagens situation och framtidsmöjligheter. Därmed utgör den ett bra underlag för kommunens arbete med fysisk planläggning, bostadsplanering, näringslivsutveckling samt trafikhantering.¹⁴ När olika yrkesgrupper ska samarbeta kan det vara svårt att finna ett gemensamt språk och en gemensam plattform att resonera kring, varför olika stads- och rumsanalyser kan vara till stor hjälp.¹⁵

Man kan förklara det som att stadsanalysen löser upp helheten, identifierar och undersöker dess beståndsdelar, samt hur delarna förhåller sig till varandra. När delarna sammanförs uppstår en syntes, dvs. en sammanfattande beskrivning.

12 Gehl (1991)

13 Gehl Architects Aps (2007)

14 TRAST (2007)

15 Boverket (2002)

Syntesen beskriver således bilden av helheten och utgör ett allsidigt underlag för beslut om vad som ska värnas och vad som bör förändras.¹⁶

Stadsanalys är ett vedertaget begrepp och arbetsmetod som används flitigt av planerare världen över. Men analys av stadsmiljöer, dvs. en metodisk kartläggning som mynnar ut i någon form av beskrivning och analytiskt resonemang, har en historia som inte sträcker sig mer än ca 100 år tillbaka tiden. Pionjär inom området var Camillo Sitte, en österrikisk arkitekt med starkt intresse för stadsbyggnadsfrågor och om förhållanden mellan byggnader, monument, öppna platser, om öppenhet och slutenhet och om regelbundenhet och oregelbundenhet. Sitte propagerade starkt för ett stadsbyggande med konstnärliga utgångspunkter, med fokus på visuella och upplevelsemässiga kvaliteter.¹⁷

Under funktionalismens genombrott sattes rationalitet och funktion i centrum och numera skulle miljön utformas enligt helt andra principer än tidigare. Därför var det inte aktuellt att studera och analysera äldre byggnader och miljöer, eftersom dessa ju skulle ersättas med något helt nytt. Stadsanalyser ansågs därför vara någonting som var onödigt att odsla tid på. Inte förrän ca ett halvt sekel senare uppstod intresset på nytt för att beskriva och analysera stadsrummen. Stadsanalyser slog igenom på allvar i samband med att Kevin Lynch, Gordon Cullen och Jan Gehl på 60- och 70-talet började utveckla teorier och metoder inom området. Under 80- och 90-talet togs metoder som *SAVE* och den norska metoden *Realistisk byanalys* fram, vilket skapade nytt intresse för själva analysbegreppet samt för forskningen inom området.¹⁸

Att beskriva staden som mental karta är en visuell stadsanalys utarbetad av Kevin Lynch. Syftet med metoden är att kartlägga hur människan upplever platsen och hur man orienterar sig. För visualiseringen utgår man från de fem baselementen *stråk*, *gränser*, *distrikt*, *noder* och *landmärken*. Analysen ger en översiktlig bild av staden samt ett underlag för att bedöma eventuella förbättringar i stads- och trafikmiljön.¹⁹ Lynchs metod är den mest spridda och välkända metoden för att beskriva och analysera städer. Den är väldigt användbar på så

16 TRAST (2007)

17 Nylund (2004)

18 Ibid

19 Lynch (1960)

vis att den är flexibel och kan användas i olika skeden samt på olika skalnivåer. Metoden fungerar således i städer av olika typ och storlek. Den är enkel i sin teoretiska struktur och anses vara väl lämpad för att ta fram kunskap i en bakgrundsanalys, dvs. kunskap om hur stadsmiljön allmänt upplevs samt kunskap om läsbarhet och tydliga karaktärsdrag.²⁰

Gordon Cullen presenterar i sin bok *The Concise Townscape* från 1959 sin metod för stadsanalys, som är en av de få renodlade ”visuella” metoderna. Cullen menar att den byggda miljön bör utformas för en människa som rör sig, varför han frågar sig vilka kvaliteter som gör en miljö intressant. Enligt Cullen är kontrast, variation och mänsklig skala några av stadsmiljöns viktigaste beståndsdelar. I boken *The Concise Townscape* tar Cullen med sina läsare på vandringar i olika stadsmiljöer, där han i ord och bild återger sina iakttagelser och för diskussioner om kring visuella fenomen han anser vara betydelsefulla. Cullen menar exempelvis att kontrasten mellan öppna och slutna rum har stor effekt för rumsupplevelsen. Förändringar i vyer allt eftersom man rör sig i staden skapar en serie av intryck, där dolda vyer kan bidra till en intressant färd.²¹

Den danske arkitekturforskaren Jan Gehl studerar livet mellan husen, och menar att den fysiska strukturen och den fysiska miljöns kvaliteter har en direkt avgörande betydelse för hur den offentliga miljön används, dess popularitet och vilka sorters aktiviteter den inbjuder till. Analysmetoden handlar om att skapa så goda fysiska förutsättningar som möjligt för att människor ska vilja använda stadens gemensamma offentliga miljöer utöver det absolut nödvändiga. Metoden är väl lämpad för att ta fram underlag i en kommunal planeringsprocess. Att metoden är så populär just nu, och används och anammas av planerare världen över, kan bero på att den ligger rätt i tiden med vad planerare och beslutsfattare anser att en bra stad bör vara.²²

SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment) har utvecklats av Miljöministeriet i Danmark i syfte att utveckla något man kallar för Kommunatlas. Metoden syftar till att identifiera och registrera bevarandevärda bygg-

nader och miljöer och har i första hand tagits fram som ett instrument för att överblicka och värdera vilka miljöer och byggnader som bör ges ett planmässigt skydd. Man tar dessutom fram rekommendationer och riktlinjer för hur ny bebyggelse kan anpassas i gamla miljöer. Analysarbetet är indelat i de tre huvudmomenten; *förundersökning*, *fältarbete* och *färdigställande av kommunatlasen*.²³

Realistisk byanalys är en metod som har utvecklats av de norska arkitekterna Karl Otto Ellefsen och Dag Tvilde vid NTH i Trondheim. Utgångspunkten för metoden är att betrakta den byggda miljön som resultat av en produktionsprocess, i vilken många olika krafter och komponenter varit inblandade. Syftet med analysen är bidra med bakgrundsmaterial som vidare kan användas i kommunal planering, bl.a. för att nå offentlig acceptans och politisk enighet kring besluten. De *Realistiska byanalyserna* är ofta lättillgängliga på så vis att de är lätta att sätta sig in i och kräver inga särskilda fackkunskaper. Den grafiska redovisningen sker i form av kartor, diagram, schematiska skisser samt en mängd historiskt respektive dagsaktuellt bildmaterial. Analysen ger en översiktlig bild av platsens historiska utveckling samt de faktorer som påverkat och format den fysiska miljön.²⁴

Rumsliga integrationsanalyser används för att studera sambanden mellan olika rum eller områden i staden. Bill Hillier har utformat *Space Syntaxanalysen*, som studerar just detta. Här ligger fokus på rummets integration i stadens struktur som helhet, snarare än dess olika funktioner och målpunkter. Hillier menar att just själva integreringen och de rörelser som krävs för att ta sig till och mellan olika platser har en avgörande betydelse för området eller platsens tillgänglighet och attraktivitet.²⁵

20 Nylund (2004)

21 Ibid

22 Ibid

23 Ibid

24 Ibid

25 TRAST (2007)

2.3 KEVIN LYNCHS VISUELLA ANALYS

Den amerikanska arkitekten och stadsplaneraren Kevin Lynch beskriver i sin bok *The image of the city* en metod för stadsanalys, baserad på människors visuella upplevelser av staden. Samtlig text i detta avsnitt är baserad på teori från denna bok.²⁶

Den visuella analysen som Kevin Lynch utvecklade på 1960-talet går ut på att analysera stadens visuella form och funktionella samband med utgångspunkt i de fem elementen *stråk, gränser, distrikt, noder* och *landmärken*. Lynch intresserar sig inte för stadens enskilda element i sig, utan snarare interaktionen mellan de olika elementen och hur de förmår att spegla en bild av helheten, det vill säga hur de samverkar till att bilda en stark mental bild av omgivningen. Inget av de fem elementen existerar i avskildhet från de andra. Distrikt struktureras upp av noder, definieras av gränser, genomströmmas av stråk och är strödda med landmärken.

Lynch betonar inledningsvis vikten av klarhet och orienterbarhet i staden för att människor ska känna sig trygga i sin omgivning. Behovet av att känna igen sig och att enkelt kunna orientera sig är starkt rotat hos människan. En klar och tydlig bild av staden är en förutsättning för att människor snabbt och enkelt ska kunna förflytta sig inom den och att kunna nå de funktioner och platser de ämnar besöka.

Lynch menar att staden kan ses som ett visuellt fält, där varje individ uppfattar och läser den fysiska miljön i en serie av bilder och memorerar omgivningen för att på så vis kunna orientera sig. Denna orientering underlättas när bilder är logiskt sammansatta, tydligt strukturerade och dessutom innehåller starka symboler och meningsfulla associationer. En människas mentala bild av omgivningen ses som ett resultat av en tvåvägsprocess mellan den som betraktar omgivningen samt omgivningen i sig själv. Omgivningen antyder utmärkande objekt och strukturer samt relationer mellan dessa, medan betraktaren samlar ihop, organiserar och klarar ut meningen och innebörden av vad han ser. Varje individ skapar och bär med sig sin egen bild, vilket resulterar i att bilden av

verkligheten är individuell och alltså skiljer sig från person till person.

Lynch arbetade med att intervjua invånare i staden för att pröva sin hypotes gällande bildförmågan. Genom att låta invånarna skissa sin mentala bild av staden, med hjälp av de fem framtagna elementen, kunde en gemensam upplevelse av staden belysas. Därigenom framkommer stadens visuella kvaliteter och tillgångar. Att som fysisk planerare ha kunskap om detta är en förutsättning för att kunna skapa och behålla attraktiva miljöer.

Stråk

Stråk består av de sträckor i staden längs vilka betraktaren vanligtvis, tillfälligtvis eller möjligtvis förflyttar sig. Det omfattar bland annat gator, vägar, stigar, järnvägar etc. Stråk uppfattas av många som det dominerande elementet i de mentala bilderna, och det är också härifrån betraktelsen av staden sker vid förflyttning igenom den. De övriga elementen står därför i stark förbindelse med just stråken. Stråk kan värderas som mer eller mindre viktiga i en stad för att därmed skapa en hierarki av stadens gatunät. Detta underlättar orienterbarheten.

Enligt undersökningar gjorda av Lynch visade det sig att identiteten för ett stråk hade betydelse för hur stadsbilden uppfattades i stort. I de fall där stora stråk i en stad saknade tydlig identitet eller lätt kunde förväxlas med andra liknande stråk, uppstod problem med den totala mentala bilden av staden. För att stärka ett stråks identitet spelar karaktären på fasader en viktig roll. Även planteringar kan verka identitetsstärkande.

Utöver identitet är det även viktigt med kontinuitet för att stråk ska uppfattas som starka. Människor tenderar att lita på just en sådan kvalitet och stråk med tydlig kontinuitet är dessutom lätta att följa av främlingar som inte har så stor kännedom om staden. Kontinuitet är viktig ur olika aspekter, inte bara ur ett följsamt perspektiv, utan även i fråga om rumslik kontinuitet samt kontinuitet gällande funktioner och användning av staden. Förvirring kan uppstå då ett stråks rumsliga vidd förändras eller om den rumsliga kontinuiteten bryts, som exempelvis vid platsbildningar. I sådana fall kan det vara svårt att uppfatta den fortsatta riktningen av stråket.

²⁶ Lynch (1960)



Figur 2. Bilden föreställer de fem elementen; stråk, gränser, noder, distrikt och landmärken. Källa: Lynch (1960)

Riktning ses också som en viktig kvalitet för stråk, dvs. förmågan att kunna avläsa den huvudsakliga färdriktningen. Här kan gradienter av olika slag underlätta för orienterbarheten. Gradienter i form av ökad intensitet av funktioner och målpunkter samt tätare och högre bebyggelse indikerar exempelvis på att man närmar sig stadens centrum. Stråket får därmed en tydlig riktning. Ett stråks riktningsegenskaper kan dessutom ge en viss avståndsuppfattning för den som färdas längs stråket, dvs. en uppfattning om hur nära eller långt ifrån man befinner sig en viss plats.

En tydlig riktning har stor betydelse för människors orienterbarhet. Många riktningförändringar, alternativt ett flertal små krökningar av stråket som i slutändan resulterat i att riktningen har förändrats markant, kan störa människors orienterbarhet. Ett rakt stråk har en oerhört tydlig riktning, men det har även ett stråk med väldefinierade svängar i näst intill 90 grader samt stråk med små krökningar som inte förlorar sin huvudsakliga riktning.

Gränser

Gränser är de linjära element som inte används eller uppfattas som stråk. De kan antingen fungera som barriärer eller som sömmar mellan olika områden. Stora trafikleder, järnvägar och bergspartier kan uppfattas som barriärer, vilka är svåra eller rentav omöjliga att passera. Floder och grönområden är däremot exempel på gränser som kan upplevas som sömmar mellan olika stadsdelar, då de kan sammankoppla dem. Gränser är viktiga för orienterbarheten i en stad eftersom de hjälper individen att urskilja och mentalt hålla isär olika områden.

Det faktum att gränser dels kan uppfattas som barriärer i landskapet, dels som sammanlänkande sömmar menar Lynch kan vara en intressant effekt. En starkt trafikerad gata med en mängd butiker och övriga målpunkter kan ha en såväl uppdelande som enande effekt. Gränsen kan föra människor samman genom att attrahera dem i sig själv.

Distrikt

Distrikt utgörs av medelstora till stora områden som betraktaren fysiskt eller mentalt kan gå in i. De identifieras genom att ha en någorlunda sammanhållen karaktär och de går att observeras såväl inifrån som utifrån. Distrikten är viktiga för orienterbarheten i en stad, men även för den lokala identiteten och tillhörigheten.

Distrikt kan kännetecknas genom sammanhållens karaktär av en mängd visuella faktorer som exempelvis byggnadstyp, material, form, användning, invånare, topografi etc. Men distrikt kan även definieras av andra faktorer, ej synliga för blotta ögat, men likväl så viktiga. Tystnad, ljud och sinnesstämningar, som t.ex. att känna sig vilse, kan indikera på att man befinner sig inom ett visst distrikt.

Distrikt kan ha varierande slag av gränser. Vissa är starka medan andra kan vara mjuka och otydliga. Starka gränser för distrikt kan försvåra övergångar dem emellan, vilket kan uppfattas som ostrukturerat. Samtidigt bidrar starka gränser till ett mer definierat distrikt.

Noder

En nod är en strategisk punkt i en stad där olika stråk möts och knyts samman och där koncentrationer av människor tenderar att uppstå. Noder kan vara korsningar, brytpunkter i en transportsträcka eller ett övergångsställe, men även ett torg eller ett gatuhörn. De kan utgöra centrum av ett distrikt och därmed kallas för områdets kärna. Noder är strakt relaterade till såväl stråk som till distrikt och är ett vanligt förekommande element i de mentala kartorna. I många fall är de dessutom av dominerande karaktär. Korsningar och olika slags brytpunkter i en transportsträcka har den intressanta effekten att de påtvingar uppmärksamhet från betraktaren. Vid dessa platser tvingas människor fatta beslut om fortsatt färdväg, varför uppmärksamheten ökar just här. Därmed ges en tydligare bild av platsen och dess närliggande element.

Noder kan utgöras av koncentrationer av olika slag, exempelvis koncentrationer av butiker och därigenom människor. Starka fysiska former är inte avgörande för definitionen av noder. Dock blir effekten av en nod betydligt starkare vid definierade rumsbildningar, samt även mer minnesvärd. Noder kan ses som konceptuella ankarpunkter i en stad. De blir extra starka i kombination med en eller ett par objekt som har placerats i noden som påvisar uppmärksamhet, dvs. ett landmärke. Det ska vara tydligt hur man färdas mot noden, var själva brytpunkten inträffar samt hur man kommer därifrån.

Noder kan arrangeras med jämna mellanrum för att kunna skapa en sammanhållen och relaterad struktur. Genom att sammanlänka dem med stråk eller gränser kan staden få en tydlig struktur.

Landmärken

Landmärken är ett annat punktelement, men till skillnad från noderna så går de inte att äntra. Istället utgör de fysiska objekt som betraktas på avstånd. Exempel på landmärken kan vara kyrktorn, bergstoppar eller höga byggnader, vilka tydligt utmärker sig i sin omgivning och som kan urskiljas från långa avstånd respektive ur flera synvinklar. Dessa landmärken används för att identifiera och strukturera stadsdelen och är därför oerhört viktiga för orienterbarheten. Men det finns även landmärken av ett annat slag, nämligen de på lokal nivå

som utmärker sig på ett eller annat sätt. Exempel på sådana landmärken är skyltar, butiksfasader, träd eller övriga detaljer i den urbana miljön, som på ett speciellt sätt fångar betraktarens intresse. Ett landmärkes specifika kvalitet kan bero på dess lokala prägel, dess unikheter eller på kontrasten mellan form och bakgrund.

Landmärken tenderar att bli mer betydelsefulla om de har en tydlig form, om de kontrasterar väl med sin bakgrund och om de har en framträdande rumslig placering. Just placering är avgörande för betydelsen av ett landmärke. Genom att placera ett landmärke i en korsning, där uppmärksamheten hos betraktaren är förhållandevis stor, kan landmärket stärkas. Utmärkande höga landmärken som är väl synliga från långa avstånd samt från olika synvinklar används som hjälp för att orientera sig främst av människor som inte är bekanta av staden. Människor som däremot har god kännedom om sin stad använder sig till större del av lokala landmärken för att orientera sig.

Subjektiv uppfattning av elementen

Lynch uppmärksammar det faktum att upplevelsen av stadsmiljön är subjektiv och därför skiljer sig åt beroende på vem som betraktar den. En motorväg kan exempelvis uppfattas som ett starkt stråk för bilföraren, medan den skapar barriäreffekter för fotgängaren. Även skalan har betydelse för definitionen av ett visst element. En plats kan nämligen uppfattas som ett distrikt på lokal nivå, men som en nod på övergripande stadsnivå. Lynch påpekar dessutom att den mentala bilden skiljer sig åt även beroende på vilken tid på dagen staden besöks samt vid vilken årstid.

Samverkan mellan olika element

Först när de olika elementen samverkar med varandra skapas en tydlig och hållbar struktur. Lynch menar nämligen att de enskilda elementen inte är intressanta i sig, utan att de tillsammans skapar en överskådlig bild. Han menar vidare att stråk ska exponeras och förbereda för distrikten samt länka ihop olika noder. Noder ska i sin tur förena och markera olika stråk, medan gränser ska avgränsa olika områden och landmärken ska påvisa dess kärna. På så vis skapas en tät, levande och därmed hållbar stad enligt Lynch. Staden är till för många

olika människor, vilka har olika bakgrund, samhällsklass samt yrkestillhörighet. Varje individ har olika sätt att se på sin omgivning, där vissa kännetecknar en gata eller en plats av vilken markläggning den har medan andra minns dess rumsliga form eller orienterar sig genom omkringliggande landmärken. Det är därför viktigt att man som fysisk planerare skapar en stad som är rikligt försedd med stråk, gränser, distrikt, noder och landmärken. Lynch menar att god bilduppfattning av en stad får människor att snabbt känna sig hemma i nya miljöer.

2.4 JAN GEHL

Jan Gehl är en dansk arkitekt och professor i urban design vid Konstakademiets Arkitektskole i Köpenhamn, som under 50 år har forskat i och arbetat med människovänliga miljöer. Mest känd är han för sin bok *Livet mellem busene*, som har varit kurslitteratur på arkitektutbildningar i över 30 år, samt för att ha initierat Köpenhamns stora gågata Strøget. Idag driver han tillsammans med Helle Søholt arkitektfirman Gehl Architects, vars arbete fokuserar på urban design och stadsanalyser. Gehl Architects har visionen om att skapa attraktiva och hållbara städer som i sin tur bidrar till förbättrad livskvalitet för människorna som lever och vistas där. Man förespråkar stadsplanering i humana skalproportioner, med fokus på människans behov, och arbetar idag med stadsbyggnadsprojekt över hela världen.²⁷

I boken *Livet mellem busene* belyses vikten av mänsklig aktivitet i det offentliga rummet. Boken beskriver det fysiska rummets betydelse för livet i våra städer, dvs. hur stadens utemiljö samspelar med det sociala livet. I *Livet mellem busene* beskrivs en mycket användbar metod för stadsanalys, där man analyserar staden genom att kartlägga dess *pågående aktiviteter, rumsform, möjlighet och hinder för kontakt* samt fysiska förutsättningar för *skydd, form och njutning*.²⁸

Aktiviteter i staden

Gehl inleder, i sin bok *Livet mellem busene*, med att dela in de aktiviteter som pågår i stadens offentliga miljöer i *nödvändiga, valbara* eller *sociala aktiviteter*. De olika aktiviteterna ställer olika krav på den fysiska miljön.

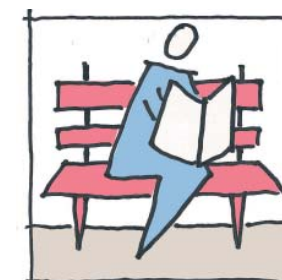
De *nödvändiga* aktiviteterna omfattar sådant som man mer eller mindre är tvungen att göra, som exempelvis att gå till arbetet, åka och handla, vänta på bussen eller besöka tandläkaren. Dessa aktiviteter ställer inga höga krav på den fysiska omgivningen och är till stor del oberoende av såväl väder som årstid.

De *valbara* aktiviteterna är av annan karaktär och omfattas av sådant man tar sig för av egen vilja om tid och rum gör det möjligt. Exempel på valbara aktiviteter är att gå en promenad, stanna upp för att njuta av omgivningen eller att sitta och insupa solen. Till skillnad från de nödvändiga aktiviteterna är de valbara aktiviteterna starkt beroende av kvaliteten i det fysiska rummet samt av goda väderförhållanden, och förekommer således endast om omgivningen bjuder in till dem.

De *sociala* aktiviteterna är direkt beroende av andra människors närvaro i det offentliga rummet. De kan omfattas av barn som leker med varandra, hälsningar och samtal samt de viktigaste av alla sociala aktiviteter, nämligen de passiva kontakterna; dvs. att se och höra andra människor. De sociala aktiviteterna är väldigt starkt beroende av den fysiska miljön och kan ses som en ”resultataktivitet” av de nödvändiga och valbara aktiviteterna. Dessa



Figur 3. Ett exempel på en nödvändig aktivitet kan enligt Gehl vara att gå och handla.



Figur 4. Ett exempel på en valbar aktivitet kan enligt Gehl vara att sitta på en bänk och njuta av omgivningen och läsa en tidning.



Figur 5. Ett exempel på en social aktivitet kan enligt Gehl vara att spontant träffa andra människor och stanna upp för att prata.

27 www.gehlarchitects.dk

28 Gehl (2003)

uppstår som en följd av att människor färdas och uppehåller sig i staden. Ju fler människor som vistas på en plats desto större blir möjligheten att möten uppstår och att samtal sker. De sociala aktiviteterna stöds då förutsättningarna för de nödvändiga och de valbara aktiviteterna förbättras.²⁹

	Dålig kvalitet	Bra kvalitet
Nödvändiga aktiviteter	●	●
Valbara aktiviteter	●	●
Sociala aktiviteter	●	●

Figur 6. Figuren visar samband mellan kvaliteten i det fysiska rummet och de aktiviteter som förekommer där. Inspiration: Gehl (2003)

Livet mellan husen och människans behov av kontakt

Gehl menar att människor ständigt är i behov av kontakt med andra människor, varför de sociala aktiviteterna spelar en oerhört stor roll i staden. Först när det finns möjlighet att mötas, och när de offentliga rummen fylls med liv och aktivitet, skapas möjligheter för människor att se och höra andra människor, att färdas bland dem samt att uppleva olika människor i olika situationer. Gehl menar att det finns olika grader av kontakt mellan människor, vilket vidare innebär en mängd olika samvaroformer. Samvaroformerna kan vara mycket enkla och kravlösa, men även känslomässigt starkt engagerade. Möjligheten att kunna stöta på bekanta, grannar eller arbetskamrater i samband med sina dagliga aktiviteter är oerhört värdefull vad gäller möjligheten att etablera och upprätthålla bekantskaper på ett spontant, avslappnat och kravlöst sätt. Att istället underhålla vänskap och kontakter genom telefonsamtal och inbjudningar är desto mer krävande.



Figur 7. Figuren visar intensitetsgraden för olika former av bekantskap. Inspiration: Gehl (2003)

29 Gehl (2003)

Det s.k. *livet mellan husen* representerar i detta sammanhang främst de lågintensiva kontakterna, som är placerade längst ner på skalan. I relation till de övriga kontakterna på skalan kan dessa anses vara meningslösa och kanske rent av onödiga. Dock menar Gehl att det är just denna kontaktform som har det största värdet i de offentliga rummen, både som självständig kontaktform och som förutsättning för att kunna utveckla andra och mer intensiva kontaktformer. Att kunna se, höra och möta andra människor kan nämligen bidra till följande möjligheter:

- Möjlighet till anspråkslös kontakt
- Möjlighet till kontakt på ett djupare plan
- Möjlighet att upprätthålla redan etablerade kontakter
- Möjlighet till information om den sociala omvärlden
- Möjlighet till inspiration och att få en stimulerande vistelse

Om *livet mellan husen* faller bort har också de lågintensiva kontaktformerna fallit bort. Detta innebär att den nyanserade övergångsformen mellan att vara helt ensam och att umgås med andra människor är borta. Antingen är man alltså ensam eller så umgås man med andra på ett relativt krävande och känslomässigt plan. Gehl förklarar därför att *livet mellan husen* är ett erbjudande, en möjlighet att kunna umgås med andra människor på ett avslappnat och kravlöst sätt. Kanske går man då och då ner på gatan eller gården för att titta på folk eller barnen som leker, eller så tar man huvudgatan hem från jobbet för att beskåda folklivet som pågår där. Kanske sätter man sig på bänken framför ingången till huset för att kunna hälsa på grannarna som kommer och går, eller så går man till butiken och handlar flera dagar i veckan, trots att man kunnat göra storköp under helgen. Kanske kikar man bara ut genom fönstret för att få en glimt av livet som försiggår utanför. I samtliga av dessa fall handlar det om s.k. passiva kontakter, dvs. att se, höra och vara bland andra människor, utan att egentligen umgås med någon.

Gehl återkommer ständigt till det faktum att människor söker sig till andra människor, och att detta är själva upplevelsen i sig själv. Undersökningar har

visat att en så passiv kontaktform som att se, höra och vara bland andra människor är betydligt mer givande och efterfrågad än övriga aktiviteter som erbjuds i de offentliga rummen. Gehls slutsats blir därför att *livet mellan husen* blir så mycket viktigare än husen och de offentliga miljöerna i sig själva.³⁰

Möjligheter och hinder för kontakt

Stadens fysiska utformning har stor betydelse för människors möjlighet till kontakt med andra människor. Den fysiska strukturen kan antingen vara kontaktskapande eller kontakthämmande. I figur 8 beskriver Gehl olika möjligheter och hinder för fysisk kontakt i offentliga miljöer.

Förutsättningarna för kontakt är starkt knutna till människans sinnen. Gehl menar således att god kännedom om människans olika sinnen är en viktig förutsättning vid utformning och dimensionering av stadens offentliga miljöer. Eftersom de mest omfattande sociala aktiviteter utgörs av passiva kontakter (där man ser och hör andra människor), bör alltså störst vikt läggas på de två sinnen *synen* och *hörseln*. Andra viktiga faktorer som spelar in för möjlighet till kontakt är *avstånd* och *hastigheter*.³¹

Syn

Ett av människans bästa sinnen är synsinnet. Den horisontella synvinkeln är betydligt större än den vertikala, varför människan har lättast att uppfatta händelser som sker i samma plan som man färdas. Förmågan att se nedåt är väsentligt reducerad, och synvinkeln uppåt är ännu mer begränsad. Det vertikala synfältet reduceras ytterligare när man färdas till fots, eftersom man då samtidigt behöver behålla sikten framåt. Händelser som äger rum i stadsrummet bör därför vara lokaliserade framför oss och ungefär i samma plan som vi går. Detta fenomen kan liknas vid teater- och biobesök, där sittplatser onödigt högt upp alternativt nedanför scenen eller duken är mindre attraktiva p.g.a. det vertikala synfältets begränsningar.

Avstånd är en viktig parameter vad gäller möjligheten att se och uppleva andra människor. Inom 70-100 meter är det möjligt att uppfatta händelser som sker

30 Gehl (2003)

31 Ibid

samt människors kön etc. På ca 30 meters avstånd är det möjligt att uppfatta detaljer såsom ansiktsuttryck, frisyrier, ålder m.m. Vid kortare avstånd brukar man tala om s.k. *sociala avstånd*, dvs. där olika former av kommunikation uppstår. De sociala avstånden kan vidare delas upp i *intima*, *personliga*, *vänskapliga* samt *offentliga* avstånd, beroende på vem man kommunicerar med.³²

Hörsel

Inom ca 7 meters avstånd kan örat effektivt uppfatta ljud och här kan således samtal föras utan några vidare svårigheter. På avstånd upp till ca 35 meter är det fortfarande möjligt för exempelvis en föreläsare att ställa frågor och att dessutom kunna besvara dessa. Dock kan ingen utförlig konversation föras utan det sker snarare ett enklare samtalsutbyte. Vid längre avstånd än 35 meter är hörelseförmågan starkt reducerad och vid dimensioner upp till 1 km eller mer kan endast mycket kraftiga ljud uppfattas. Ljudnivån är oerhört viktig för den upplevda trivseln i en stad och bör därför inte överstiga 45-50 decibel för att man ska kunna hålla en givande konversation.³³

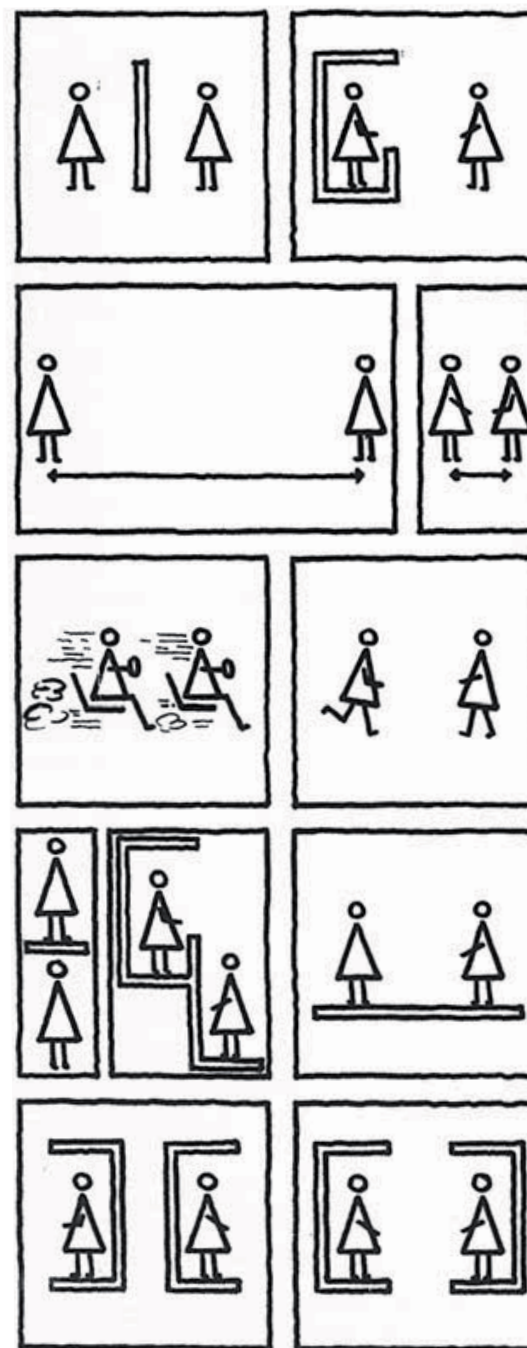
Hastigheter och uppehållstider

Sociala möten uppstår när människor står, sitter, ligger eller går. Visst är det möjligt att uppfatta snabba glimtar av människor då de susar förbi i bilar eller tåg, men det verkliga livet mellan husen förekommer till fots. Människans sinnen är nämligen anpassade till att uppfatta detaljer och intryck vid låga hastigheter, dvs. mellan 5-15 km/h.

Livet mellan husen är starkt kopplat till produkten av antalet samt varaktigheten av varje enskild aktivitet i det offentliga rummet. Det är inte antalet människor och händelser som har betydelse i sig, utan antalet uppehållsminuter som är det viktiga. Att tre personer uppehåller sig på en plats i vardera 60 min ger lika lång uppehållstid som att trettio personer uppehåller sig i vardera sex minuter. Antal människor säger alltså ingenting om den reella aktivitetsnivån på platsen eftersom det faktiskt upplevda livet mellan husen är en fråga om uppehållstid. Detta innebär således att aktivitetsnivån på en plats kan stimuleras, både av att fler människor nyttjar platsen och att varje enskild aktivitet får möjlighet att

32 Gehl (2003)

33 Ibid



Figur 8. Väggar - inga väggar.

Långa avstånd - korta avstånd

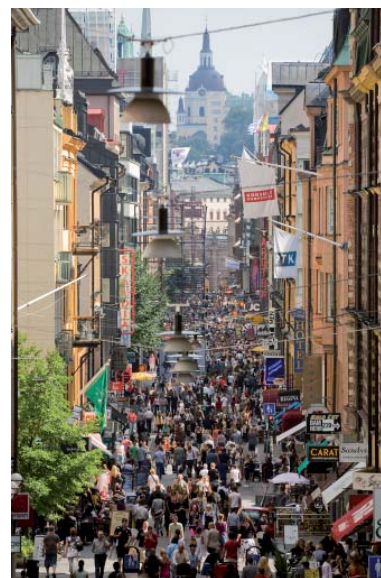
Höga hastigheter - låga hastigheter

Flera nivåer - ett plan

Orienterat rygg mot rygg - Orienterat ansikte mot ansikte. Källa: Gehl (2003)

vara under en längre tid. Reducerad färdhastighet bidrar effektivt till att öka uppehållstiden på en plats. Genom att sänka färdhastigheten från 60 km/h till 6 km/h kommer det att färdas tio gånger så många människor på gatorna eftersom varje enskild trafikant kommer att uppehålla sig tio gånger så länge på samma plats. Därmed skapas livligare offentliga miljöer. Att överföra fordons- trafik till gång- och cykeltrafik kan således ha stor effekt för livet mellan husen. Gehl beskriver hur aktiviteten och möjligheten till möten mellan människor kan öka i ett bostadsområde endast genom att bilparkeringarna lokaliseras en bit bort från bostaden istället för i direkt anslutning till densamma. Genom att människor färdas till fots på sträckan mellan parkeringen och bostaden ökar uppehållstiden på dessa platser till skillnad för om man hade åkt bil hela vägen fram till dörren. På dessa sträckor uppstår därför liv och rörelse där människor möts, hälsar och samtalar. Dessa platser inspirerar dessutom till ytterligare aktivitet, då människor vill vara där andra människor är.

Livet mellan husen kan alltså ses som en självförstärkande process på så vis att aktiviteter föder andra aktiviteter. Där många människor färdas och där mycket händer och sker, dit sluter sig andra människor och aktiviteterna växer såväl i omfång som i varaktighet. Människor vill vistas där saker och ting händer, medan omvänt gäller då ”ingenting händer för att ingenting händer”. En negativ process har således skapats. Barn inspireras av andra lekande barn och sluter därför samman. Människor sätter sig på bänkar för att beskåda andra människor och deras aktiviteter osv.³⁴



Figur 9 och 10. Ungefär lika många människor passerar gågatan och motorvägen per minut, men p.g.a. den låga färdhastigheten och långa uppehållstiden på gågatan ökar möjligheterna för social kontakt. Källa: www.skyscrapercity.com och www.fotoakuten.se

34 Gehl (2003)

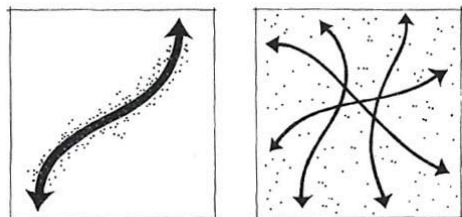
Rumsform

De fyra motpolerna

I boken *Livet mellan husen* behandlar Jan Gehl fyra olika motpoler för att beskriva och analysera rumsformen. Han menar att rumsformen ska ses som en förutsättning för platsens attraktivitet, och genom dessa olika motpoler undersöks rummets tillgänglighet. Det finns inget givet svar för vilken motpol som är positiv eller negativ, utan detta varierar från plats till plats samt med vad avsikten med platsen är. De fyra motpolerna för beskrivning av rumsformen är *samla eller sprida, integrera eller segregera, inbjuda eller sluta ute, öppna upp eller stänga inne*.³⁵

Samla eller sprida

Att samla eller sprida handlar övergripande om att samla eller sprida aktiviteter och människor i det offentliga rummet. Om platsen samlar människor istället för att sprida ut dem ökar möjligheterna för att möten ska uppstå. Koncentration av aktiviteter och människor möjliggör stimulens dem emellan, då människor som deltar i en viss aktivitet kan uppleva och ta del av andra aktiviteter som pågår vid sidan om, vilket leder till en självförstärkande process.



Figur 11. Illustration som visar hur rumsformen antingen kan vara samlande eller spridande. Källa: Gehl (2003)

Gehl poängterar här vikten av bebyggelsens utformning i relation till den mänskliga skalan, dvs. hur mycket som är möjligt att nå från en given plats samt hur mycket man härifrån kan se och uppleva. Människan har nämligen en mycket begränsad s.k. aktionsradie, inom vilken hon till fots är villig att förflytta sig. Denna aktionsradie bedöms omfatta mellan 400-500 meter. Möjligheten att se och uppleva andra människor samt det pågående händelseförloppet bedöms vara mellan 20-100 meter, vilket innebär att placering av funktioner

35 Gehl (2003)

och aktiviteter är starkt avståndsberoende. Med anledning av den mycket begränsade mänskliga räckvidden blir utformningen av varje meter av vägen eller fasaden, samt varje kvadratmeter av platsen, oerhört betydelsefull. Små enheter där avstånden mellan entréerna och övriga funktioner är korta bidrar till större aktivitet i det offentliga rummet. Stora enheter med långa fasader, få entréer och få besökare får en spridande effekt av händelser och möten.

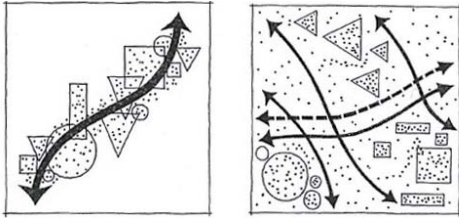
Att samla och sprida inom byggnader kan handla om att lokalisera stora ytkrävande funktioner ovanpå eller innanför de små enheterna utmed byggnadens fasad. Endast entréer samt de mest intressanta aktiviteter bör ta plats utmed fasaden, för att på så sätt maximera fasadanvändningen och minimera avståndet mellan entréerna. Ett exempel kan vara att låta ingången till en biograf ligga ut mot gatan medan själva biosalongen ligger gömd inne i byggnaden, alternativt på byggnadens övre eller undre plan.

Att samla aktiviteter på samma plan har visat sig ha stor betydelse för dess grad av attraktivitet. Händelser som sker på samma plan kan upplevas så långt de mänskliga sinnena räcker, dvs. från 20-100 meter, beroende på vad som ska ses och om det är relativt okomplicerat att förflytta sig här emellan. Möjligheten att uppleva händelser och aktiviteter är starkt reducerad redan vid nivåskillnader på några enstaka meter. Det kan därför ses som en dålig idé att samla aktiviteter genom att placera dem ovanför varandra på olika plan. Bra exempel på en samlad rumsform i en mindre stad är där byggnader är samlade runt ett torg och där entréerna är riktade ut mot torget.³⁶

Integrera eller segregera

Med integration avses att olika funktioner och kategorier av människor i en stad får möjlighet att samverka eller fungera sida vid sida. Integration av olika aktiviteter och grupper bidrar till att de stimuleras samt inspireras av varandra. En blandning av bostäder, servicefunktioner och arbetsplatser innebär möjligheter för olika slags människor att mötas i samband med de dagliga funktionerna. Detta bidrar dessutom till en varierad och trivsamt miljö. Omvänt

36 Ibid



Figur 12. Illustration som visar hur rumsformen antingen kan vara integrerande eller segregerande. Källa: Gehl (2003)

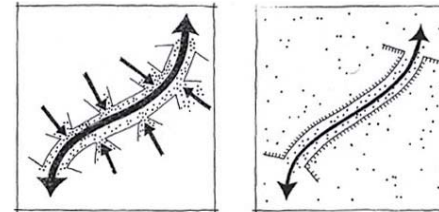
gäller vid de segregerade funktionalistiska områdena, där liknande funktioner och enhetliga grupper av människor har samlats och bidragit till en enförmig och upplevelsefattig miljö. Exempel på sådana områden kan vara industri- och handelsområden samt bostadsområden som har utformats för vissa sociala eller åldersspecifika grupper. Gehl liknar integration av olika aktiviteter med vardagsrummet i hemmet. Här kan olika aktiviteter äga rum samtidigt och på samma gång fungera tillsammans.

Segregering inom trafiken är ofta förekommande, där varje trafikslag effektivt har åtskiljts från varandra, genom speciella gång- och cykelstråk respektive stora trafikleder etc. Många gånger finns dessa leder inte sida vid sida utan kan ha olika lokaliseringar i landskapet. Det har i sådana trafiksystem blivit tråkigare att åka bil, tråkigare att gå samt tråkigare att bo längs dessa stråk, eftersom de dessutom är åtskilda från övriga stadsaktiviteter.

Dock kan man se en positiv utveckling vid olika försök att integrera den lokala biltrafiken på fotgängarens villkor. Flera exempel finns på gatustrukturer som i första hand är utformade efter de gåendes behov och där bilen tvingas att färdas med låga hastigheter. Människors förflyttning till och från bostaden utgör den mest omfattande uteaktiviteten i nästan samtliga bostadsområden. Därför kan det vara av stor vikt att placera andra aktiviteter i anslutning till denna färd. De flesta möten, lekar och samtal uppkommer oftast när man är sysselsatt med något eller när man är på väg någonstans.³⁷

Inbjudande eller sluta ute

Stadens offentliga rum kan vara inbjudande och lättillgängliga och därmed locka människor och aktiviteter från den privata till den offentliga miljön. Omvänt kan den offentliga miljön utformas så att den såväl fysiskt som psykiskt avvisar människor och sluter dem ute.



Figur 13. Illustration som visar hur rumsformen antingen kan vara inbjudande eller uteslutande. Källa: Gehl (2003)

Flytande gränser mellan privata och offentliga rum, i form av övergångszoner vilka varken är privata eller offentliga, tenderar att göra det både fysiskt som psykiskt enklare för människor att färdas här emellan. Möjligheten att kunna se vad som försiggår i den offentliga miljön spelar också en positiv roll för den inbjudande känslan, till skillnad från stängda och slutna miljöer. Att kunna se och uppleva aktivitet inspirerar till ytterligare aktivitet. Barn som ser andra barn leka inspireras att själva leka osv. Aktivitet föder således ny aktivitet.

Även inom denna kategori spelar avstånd en avgörande roll. Det finns ett tydligt samband mellan avstånd och vägkvalitet när det gäller förbindelser mellan människor och olika slags aktiviteter. Avståndet mellan det privata och det offentliga rummet får inte bli för stort och inte för otillgängligt. Ett barn beger sig ogärna långt ifrån bostaden för att leka samtidigt som vänner oftare umgås om de bor relativt nära varandra. Det har även visat sig att människor som bor nära ett bibliotek lånar betydligt fler böcker än övriga människor.

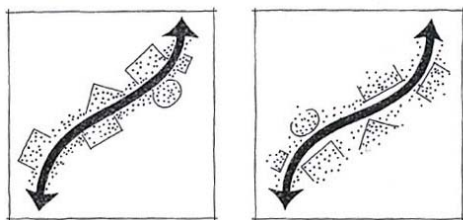
Betydelsen av målpunkter i det offentliga rummet är stor för att rummet ska kunna bjuda in till aktivitet. Målpunkter kan omfattas av utsiktsplatser, butiker, idrottsanläggningar eller platser där man exempelvis kan avnjuta solnedgången. Målpunkterna kan vara en anledning för människor att bege sig ut i den offentliga miljön.

37 Gehl (2003)

Sysselsättningar av olika slag kan också ha en inbjudande effekt på det offentliga rummet. Människor behöver saker att göra, saker att företa sig för att få en anledning att komma ut. Om dessa aktiviteter dessutom äger rum där andra människor passerar eller med god utsikt till övriga aktiviteter, kan dessa kombineras med övriga sociala och rekreativa aktiviteter. Återigen visar sig det faktum att aktiviteter föder nya aktiviteter.³⁸

Öppna upp eller stänga inne

Att öppna upp en plats innebär att skapa en god kontakt mellan platsen i fråga och övriga omkringliggande platser, bostäder, kontor och butiker. Öppenhet möjliggör för fler aktiviteter och upplevelser. För att något ska upplevas som öppet krävs öppenhet i respektive riktning, då det exempelvis ska vara lika enkelt för de förbipasserande gatutrafikanterna att kunna se in i ett café som för de besökande på caféet att kunna beskåda vad som sker på gatan utanför.



Figur 14. Illustration som visar hur rumsformen antingen kan öppna upp eller stänga inne.
Källa: Gehl (2003)

Öppenhet är inte enbart en fråga om glas och fönster för att skapa insyn, utan i lika stor del en fråga om avstånd. Som exempel kan man ta en affär med stora fönster placerade precis vid gatan, och en affär med fönstren 10-15 meter in från gatans kant. I det första fallet är det möjligt att se affärens aktivitet och den verksamhet som bedrivs där, medan det i det andra fallet endast är möjligt att uppfatta en byggnad med fönster.³⁹

Skydd, komfort och njutning

Offentliga rum bör uppfylla vissa krav för att vara av hög kvalitet och därmed uppfattas som attraktiva. Gehl belyser vikten av *skydd, komfort* och *njutning*.

Skydd

SKYDD MOT VÅLD OCH KRIMINALITET

Gehl belyser vikten av mänsklig aktivitet och s.k. *ögon på gatan* för att platsen ska upplevas som trygg att vistas på. Mänsklig närvaro genom att människor uppehåller sig på gatorna samt kan beskåda gatulivet genom fönstren ger ett ömsesidigt skydd för de som vistas där. På så vis finns det alltid någon som kan gripa in vid akuta situationer. En förutsättning för ögon på gatan är ett utbud av överlappande aktiviteter i tid och rum. En lösning för att förhindra kriminalitet och vandalism kan därför vara att skapa uppehållsmöjligheter precis utanför bostäderna, god utsikt ut mot omgivande platser och ett rikt gatuliv. Minst lika viktig är den ansvarskänsla som kommer då de boende själva får vara med och bruka uterummen.⁴⁰

SKYDD MOT TRAFIK

Människor ska känna sig trygga att vistas i det offentliga rummet och inte känna sig hotade och osäkra av trafiken som förekommer där. Barn ska kunna vistas utan att ständigt hålla sina föräldrar i handen och äldre människor ska känna sig trygga att färdas fritt genom staden. Som planerare handlar det ofta om att minska såväl den faktiska som den upplevda olycksrisken.

SKYDD MOT OBEHAGLIGA UPPLEVELSER

För att kunna vistas komfortabelt på en plats krävs att tillfredställande skydd ska finnas mot obehagliga upplevelser, såsom vind och drag, nederbörd, kyla och värme, sol och bländning samt buller. Uteaktiviteterna är starkt beroende av väderförhållanden och exempelvis ökar antalet fotgängare markant under sommaren, i förhållande till vintern. Även barnens lek och sitta- och ståaktiviteter reduceras starkt under vinterhalvåret. För att kunna möta behovet av skydd från dåligt väder kan man därför bygga in uterum så att de kan användas hela året. Lokalklimatet kan till stora delar främjas genom viss typ av bebyggelse. Exempelvis är låg och tät bebyggelse betydligt mer motståndskraftig mot

38 Gehl (2003)

39 Ibid

40 Hallberg (2006)

vindar än vad de glesa villaförorterna eller höghusområden är.⁴¹

Komfort

ATT GÅ

Stadsrummet ska kunna erbjuda tillräckligt med utrymme för att människor ska kunna gå relativt obehindrat utan att stöta ihop, bli undanknuffad eller behöva manövrera allt för mycket. Platsen bör dessutom vara dimensionerad för rullstolar och barnvagnar. Fotgängare ställer höga krav på markens ytmaterial för att underlätta färderna så mycket som möjligt. Hala, våtbelagda, sneda och buckliga beläggningar bör undvikas. Att färdas till fots är fysiskt krävande, varför gena och relativt plana vägar ofta väljs.

Den upplevda väglängden är en avgörande faktor för om människor inspireras till att färdas där eller inte. Varierade fasader ger variation och stimulens längs vägen. Färdsträckan kan dessutom upplevas som kortare om den delas in i mindre etapper och kan erbjuda varierade utblickar. Bra exempel för en varierad färdsträcka är kombination av torgbildningar, färdsträcka, torgbildningar osv. Förekomst av hinder längs färdsträckan påverkar möjligheten till en behaglig gångfärd. Ett synligt och lättorienterat mål är enkelt att färdas mot medan barriärer och avbrutna siktlinjer kan försvåra färderna och hindra gångtrafikanterna från att ta sig fram. Det upplevs mest behagligt att gå längs kanten av stora rum. På så vis kan rummet upplevas i full utsträckning. Dessutom ger det en beskyddande känsla.⁴²

ATT STÅ OCH UPPEHÅLLA SIG

Att stå handlar om att uppehålla sig på en plats, oftast under kortare tidsperioder. Denna aktivitet kräver inte så mycket av den fysiska utformningen. Dock har rummets kanter en avgörande effekt för om människor väljer att uppehålla sig på en plats. Den s.k. *kanteffekten* innebär att människor drar sig till rummets kanter där de får god översikt över rummet samtidigt som de behåller en viss distans till det som pågår där. Här finns även möjlighet att luta sig mot något och man kan känna sig mindre exponerad. Ett misslyckande av utformningen av rummets kanter kan därför innebära ett misslyckande av rummet som helhet.

41 Hallberg (2006)

42 Ibid

Detaljutformningen i ett rum är avgörande för möjligheten att uppehålla sig där. Goda förutsättningar erbjuds genom oregelbundna fasader samt ett varierat utbud av saker att stå vid eller luta sig mot, som exempelvis stolpar och träd m.m.⁴³

ATT SITTA

Först när det finns goda sittmöjligheter blir det möjligt för människor att uppehålla sig i ett rum under en längre tid. Om ett offentligt rum ska förbättras är det nästan alltid en god idé att skapa fler respektive bättre sittplatser. Även här tillämpas *kanteffekten* eftersom det upplevs som mest behagligt att sitta med ryggen skyddad samt att kunna överblicka rummet.

Bekvämlighet och aktivitetsmängden i ett rum har stor betydelse. Människor väljer att slå sig ner i miljöer där saker och ting händer, där det finns aktiviteter att beskåda. Samtidigt måste det finnas något bekvämt att faktiskt kunna slå sig ner på. Förutsättningarna för att ha något att sitta på varierar dock från olika personer, där barn och unga exempelvis kan slå sig ner var som helst, medan de äldre ställer högre krav på bekvämligheten. Gehl förklarar därför att det bör finnas ett visst antal *primära* sittplatser i en stad. Dessa omfattas av bänkar och stolar med strategisk placering i det offentliga rummet. Utöver dessa bör det finnas ett relativt stort antal *sekundära* sittplatser i form av trappor, socklar, kanter, låga väggar osv. Sådana sittplatser används när behovet av att sitta är stort.

Även klimataspekter är viktiga, då vindskyddad plats i solen är betydligt mer attraktiv än blåsig och skuggiga platser. Attraktiva sittplatser kan skapas i små rum i rummen, dvs. platser som ger en känsla av intimitet och trygghet samt där det finns ett bra mikroklimat.

Goda sittmöjligheter bör dessutom kunna erbjudas med jämna mellanrum utmed stråk, främst i syfte som vilplatser för äldre människor.

ATT SE

Avstånd är en viktig parameter för människors förmåga att kunna se vad som föregår i ett rum samt för att kunna urskilja och känna igen andra människor.

43 Ibid

Det är möjligt att uppfatta händelser som sker inom 70-100 meter, medan ansiktsuttryck kan uppfattas inom 25 meter. Att se vad som händer ställer krav på fri utsikt. Intressanta utblickar ska kunna erbjudas, i form av intressanta fasader, fri utsikt och goda detaljer. För att stadens offentliga rum dessutom ska kunna nyttjas på kvällstid bör rummen förses med tillfredställande belysning.

MÖJLIGHET ATT HÖRA OCH PRATA

Bullernivån i den offentliga miljön ska vara på en sådan nivå att det är möjligt att samtala med andra människor utan problem. Även möbleringen i rummet har betydelse för om samtal ska kunna hållas. Bänkar placerade mot varandra möjliggör för social interaktion, något som Gehl kallar för ”talkscape”.

MÖJLIGHET TILL AKTIVITET

Det offentliga rummet ska bjuda in till fysiska aktiviteter såsom lek och underhållning under dygnets alla timmar såväl som under sommar- som vintertid.⁴⁴

Njutning

ESTETIK

Ett stadsrums estetiska kvaliteter har stor betydelse för om människor uppskattar att visats där. Skräp, dåligt underhåll av gator och torg samt bristfällig möblering och belysning bidrar negativt till stadens helhetsintryck. Det är därför viktigt med god design i humana skalproportioner för att skapa en trivsamt miljö. Träd och planteringar, vackra byggnader, bra materialval, fina utsiktsplatser samt god belysning bör eftersträvas.

MÖJLIGHET ATT NJUTA AV POSITIVA KLIMATASPEKTER

I det nordiska klimatet är det oerhört viktigt att få njuta av solen under vår- och sommartid samt att skydda sig från vind och nederbörd. De förhållandevis korta sommarperioderna gör att det finns ett stort behov av att njuta av solsken och värme när så erbjuds. På en attraktiv mötesplats bör man därför kunna välja mellan sol och skugga, värme och svalka samt lä och fläkt.⁴⁵

44 Hallberg (2006)

45 Ibid

2.5 SPACE SYNTAX

Den engelske arkitekturforskaren Bill Hillier och hans kollegor vid University College London, utvecklade på 1980-talet en mängd rumsanalytiska metoder, baserade på konfigurativ forskning. Tillsammans har de tagit fram Space Syntax, en metod som studerar relationen mellan byggd form och funktionellt utfall. Hillier menar att människors användning av staden är direkt beroende av dess rumsliga uppbyggnad, dvs. hur rummen förhåller sig till varandra snarare än deras geografiska lägen. Man talar således om bebyggelsens konfiguration, vilket är en topologisk beskrivning av stadens uppbyggnad. Space Syntaxforskningen har visat att den rumsliga konfigurationen har större betydelse för människors förflyttningar och vistelser i staden än vad attraktioner och landmärken har. Sättet på vilket ett gatunät i en stadsdel är uppbyggt har en mycket stark inverkan på var koncentrationer av flöden uppstår. Hillier beskriver i boken *Space is the machine* hur flödet av människor orsakas av strukturen i sig snarare än av lokalisering av målpunkter utefter stråk. Detta kallar han för *natural movement*, något som bör eftersträvas i stadsstrukturen.⁴⁶

Rummens konfiguration

Betydelsen av rummets konfiguration kan förtydligas i följande exempel. Figurerna A, B och C i figur 15 består samtliga av nio lika stora rum på samma plats. Figurerna kan liknas vid rum i ett bostadshus. Geografiskt sett är figurerna identiska då rummen har samma geometri och läge i samtliga figurer. Dock finns stora skillnader när det kommer till rummets förhållande till varandra, deras topologi. Hus A skulle vara svårt att använda som bostad eftersom förflyttningar genom huset skulle innebära att nästan samtliga rum måste passeras. Det skulle uppfattas som störande och rummen längre in i byggnaden blir oerhört otillgängliga. Hus B har mer av en korridorliknande struktur, vilket är vanligt förekommande i exempelvis skolor eller kontorsbyggnader. Näst intill samtliga rum kan nås från det s.k. huvudstråket (korridoren) som leder genom huset och strukturen upplevs som läsbar och lättillgänglig. Hus C skulle förmodligen vara den bästa strukturen för ett bostadshus då den ger flera möjligheter att kunna gå runt i byggnaden. Sådana möjligheter brukar vanligtvis bidra

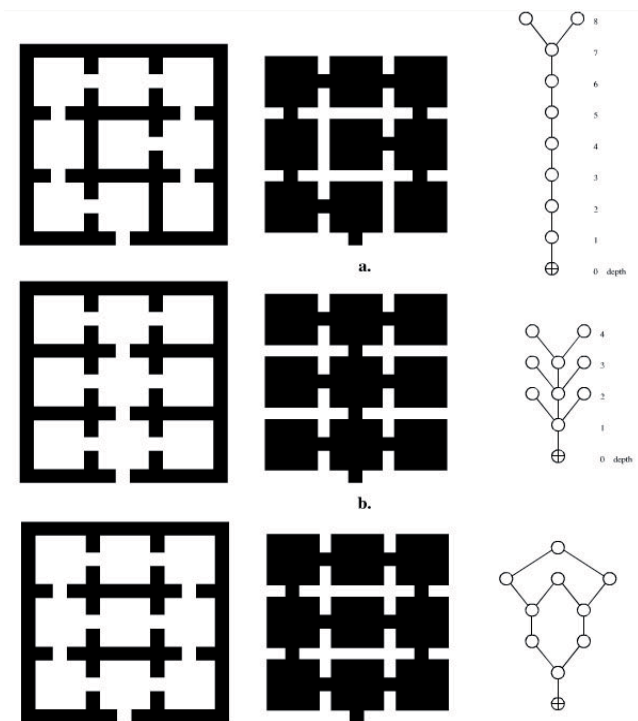
46 Hillier (1996)

till en känsla av frihet och rymlighet. Sammanfattningsvis kan man alltså säga att det som är avgörande för ett rums användning är sättet på vilket rummen är sammanbundna med varandra, dvs. hur tillgängliga de är i strukturen som helhet. Trots att de har samma geografiska förutsättningar bidrar den topologiska strukturen till att rummen får helt skilda funktionella förutsättningar. Således kan man konstatera att rummens konfiguration får avgörande betydelse för förflyttning och vistelse, vilket på samma sätt kan appliceras vid rumssammansättningen i en stad.⁴⁷

Rumslig integration

Space Syntaxforskningen har gjort intressanta upptäckter vad gäller sambandet mellan stadsrummens konfiguration och människors förflyttningsmönster, både för gång- och biltrafik. Det har nämligen visat sig att gator som är välintegrerade och tillgängliga i staden är de gator som har den största koncentrationen av flöden. Uppenbarligen har platsens estetik samt dess utbud av attraktioner en stor betydelse för människors förflyttningsmönster, men det har visat sig att den konfigurativa betydelsen är större.

Begreppet integration behandlas centralt inom Space Syntax, och metoden går således ut på att beräkna det s.k. integrationsvärdet för varje plats i staden. För att räkna ut integrationsvärdet behöver man först beskriva det stadsområde som studeras i form av linjer. Förflyttningar som äger rum i staden sker längs linjer, varför stadsnätet lite förenklat kan struktureras upp i en serie av räta linjer. Varje linje representerar ett stadsrum som är visuellt överblickbart samt fysiskt tillgängligt. Denna linjekarta kallas inom Space Syntax för axialkarta, vilken alltså består av det minsta antalet räta linjer som täcker in hela strukturen av gator och platser i ett område. Linjerna kan sägas motsvara människors siktlinjer, vilka bryts av exempelvis höjdskillnader, husbyggnader eller andra hinder. En avbruten siktlinje innebär således en avbruten linje i axialkartan. Varje avbruten linje innebär en riktningsförändring längs färden och visar därför på en topologisk struktur över stadsnätet, dvs. hur många linjer man behöver passera för att nå en annan linje i systemet. En linjestruktur som till stor del består av korta och avbrutna linjer indikerar på att området är rumsligt uppbrutet och



Figur 15. Figuren visar tre olika byggnadsplaner och konfigurativa beskrivningar av dessa. Trots att de förefaller lika är deras konfiguration mycket olika, vilket skapar olika förutsättningar för de enskilda rummen i respektive byggnad.
Källa: Hillier (1996)

därmed svårt att orientera sig inom. Ett område med förhållandevis långa linjer är däremot rumsligt överskådligt och således lätt att orientera sig inom.

Space Syntax beräknar det genomsnittliga antalet steg som varje enskild linje befinner sig från varje annan linje i systemet. Detta värde kallas för integrationsvärde och utgör således ett mått på hur välintegrerad varje enskild gata eller plats är i förhållande till alla andra gator och platser i staden. En välintegrerad gata befinner sig alltså ”nära” de övriga gatorna och är således lättillgänglig. Det har visat sig att gator med höga integrationsvärden används mer för förflyttning, varför de utgör attraktiva stråk framför allt för butiker. Synergieffekter kan uppstå genom att tillgängliga stråk och attraktiva målpunkter samverkar för att öka tillströmningen av människor längs en gata. Välintegrerade platser upplevs dessutom som trygga, då närvaron av människor ofta är

47 www.spacescape.se

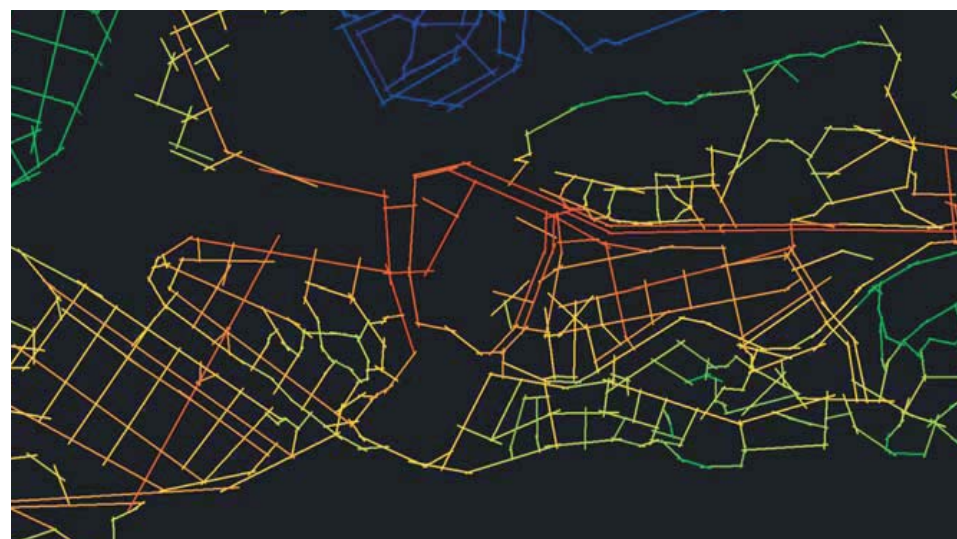


Figur 16. Axialkarta som visar linjestrukturen över ett område. Källa: Spacescape

hög. Dock bör det belysas att även segregerade gator har positiva egenskaper. Sådana gator är ostörda och lugna och kan därför nyttjas för funktioner som är i behov av sådana kvaliteter.

Space Syntax kan beräkna såväl lokal som global integration. Det lokala integrationsvärdet visar vilka gator som är mest integrerade i sin närmaste omgivning, medan det globala integrationsvärdet visar vilka gator som är välintegrerade i systemet som helhet. Vidare kan man tänka sig att den globala integrationen visar förflyttningsmönstret för s.k. ”långa resor” som exempelvis bilresor. På samma sätt kan man tänka att de lokalt integrerade gatorna används för förflyttningar inom närområdet för s.k. ”korta resor”, exempelvis av fotgängare. En gata som är både lokalt och globalt integrerad kommer troligtvis att nyttjas av såväl långväga besökare som av de hemmahörande i området.

Lokal och global integration kan dessutom berätta om områdets läsbarhet och orienterbarhet. Om den lokala integration stämmer väl överens med den globala integrationen kan det säga något om hur det man upplever lokalt även berättar något om de globala förhållandena. Om däremot en lokalt integrerad



Figur 17. Axialkarta som visar gatornas integrationsvärden. Källa: Spacescape

gata inte är integrerad i den globala strukturen ges en missvisande bild av staden som helhet vilket kan försvåra orienterbarheten i staden. Stämmer värdena överens är läsbarheten i området god, vilket underlättar orienteringen och förståelsen av ett område.⁴⁸

Användning

Space Syntaxanalysen fångar sambandet mellan form och funktion för det område den avser. Eftersom integrationen har visat sig ha stor betydelse för människors förflyttning och användning av det offentliga rummet kan Space Syntax användas till exempel för att pröva nya planförslag och se hur flöden kan förväntas uppstå eller förändras. Syntaxmodellen kan på så vis ge en indikation för hur området kan tänkas användas. Ett område där det är stora skillnader mellan välintegrerade och segregerade delar kan tänkas få ett samlat människoflöde vid de integrerade stråken. Återfinns däremot högt integrerade gator över stora delar av området kommer människoflödet förmodligen bli mer utspritt.

48 www.spacescape.se

För planering ur ett hållbarhetsperspektiv kan Space Syntax användas för att lyfta fram potentiella rörelsestråk och lägen som har goda förutsättningar att kunna utvecklas till attraktiva platser. Att lokalisera bebyggelse och nya funktioner i sådana lägen bidrar till samverkan mellan bebyggelse och stadsmönster, vilket på flera sätt bidrar till en långsiktigt hållbar stadsutveckling.⁴⁹

2.6 JÄMFÖRELSE AV ANALYSMETODER

Vad som är intressant med analysmetoderna är att samtliga metoder studerar formens betydelse för hur människor använder stadens rum, men ur olika perspektiv. Medan Lynchs analys är rent visuell och fokuserar på den enskilda människans subjektiva upplevelse av staden, är Space Syntax helt matematisk och objektiv i sin beskrivning av stadens form och funktion. Gehls analysmetod är kanske den som är mest realistisk, då den beskriver vilka förutsättningar som faktiskt finns i staden. Metoden är väldigt detaljerad och ger ett konkret resultat för vad som är positivt respektive negativt i stadsrummen. Analysen är välstrukturerad och behandlar väldigt ingående den fysiska strukturen och de kvaliteter och brister som förekommer där. De pågående aktiviteterna kan ses som ett direkt resultat av stadsrummets attraktivitet och användbarhet. Samtliga analyser berör fenomenet att människor rör sig på platser och längs gator där det händer mycket och där andra människor också rör sig.

Både Lynch och Space Syntax betonar vikten av att en stad ska vara lätt att orientera sig. Centralt i Lynchs analysmetod är begreppet orienterbarhet, där exempelvis landmärken och starka stråk har stor betydelse för hur lätt det är att orientera sig i staden. I Space Syntax pratar man om läsbarhet och att stråk och platser med god läsbarhet är de som nyttjas mest och som utgör stadens mest attraktiva lägen. Svaga kopplingar och avbrutna stråk i Lynchs analys utgör dåligt integrerade gator eller områden i Space Syntaxanalysen. Omvänt gäller att tydligt avgränsade områden som enligt Lynch är identifierbara såväl inifrån som utifrån, beskrivs som välintegrerade områden i Space Syntaxmodellen.

En stor skillnad mellan Lynchs metod och Space Syntax är att Lynch helt förlitar sig på målpunkter, landmärken och stråk för att attrahera människor till platser. Space syntax förlitar sig däremot helt på den rumsliga strukturen och anser att det snarare är gatustrukturen och de olika rummens förhållande till varandra som styr stadens förflyttningmönster, än de målpunkter som finns i rummen.

Jan Gehl belyser vikten av mänsklig aktivitet i rummet, då han menar att händelser föder nya händelser. Även i Space Syntax är den mänskliga aktiviteten viktig, eftersom det är här de attraktiva butikslägena ofta ligger. Gemensamt för Gehl och Space Syntax är att problematiken kring höjdskillnader behandlas. Gehl menar att människans synfält är begränsat i höjdded och att möjligheter för kontakt därför är beroende av att stadens funktioner ligger i samma plan. I Space Syntaxanalysen innebär höjdskillnader riktningförändringar, vilket märkbart påverkar integrationen av stråken och därmed orienterbarheten.

En svaghet i Space Syntaxanalysen är exempelvis att flöden kan vara svårdefinierade för gångtrafikanter. Denna trafikantgrupp rör sig inte utefter gator på samma sätt som bilar gör. Gångtrafikanter rör sig inte bara längs utpekade gångvägar, utan kan välja att snedda över gräsytor och parkeringsplatser. Här spelar t.ex. faktorer som sol och skugga, vacker utsikt eller intressanta målpunkter en stor roll för hur flödet kan tänkas ske, något som faller bort i analysen. Detta fångas bättre upp i Lynchs och Gehls analyser.

Ytterligare en svaghet i Space Syntax är att avbrutna siktlinjer resulterar i lägre integrationsvärden, vilket innebär att svängda gator och skymda hörn skulle vara negativt. Att inte alltid se vad som händer runt hörnet kan vara en kvalitet i staden och bidra till intressanta stråk och platsbildningar. Dessutom kan en snirklig struktur vara positiv ur klimatsynpunkt. Rutnätsstaden är således inte alltid positiv, men den är och andra sidan lätt att orientera sig i.

49 www.spacescape.se

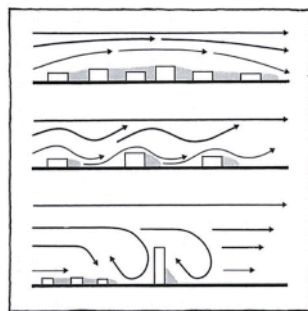
2.7 VINTER I STADEN

Klimatets inverkan på utformning och aktiviteter i staden

Det har visat sig att klimatet har stor betydelse för hur de offentliga rummen används. Särskilt stor betydelse har det i de Skandinaviska städerna där vinterrarna är långa, mörka och kalla medan somrarna erbjuder soliga dagar och ljusa nätter. De långa och mörka vintrarna gör att sommarens ljus och grönska värdesätts extra mycket. All planläggning i Skandinavien bör därför vara mycket klimatmedveten.⁵⁰

Sommaren är en årstid för spontana aktiviteter, då stadsrummen används mer rekreativt. Man slår sig exempelvis ner för att njuta av solen eller av aktiviteter i staden och uppehållstiden i stadsrummen är relativt lång. Under vintern däremot är huvudaktiviteten i stadsrummen att förflytta sig, vilket innebär korta uppehållstider. Gångfärden vintertid är rask och målinriktad, till skillnad från under sommaren, då gångfärden är långsam och släntrande.⁵¹

I Skandinavien är ett av huvudproblemen blåst. Detta går att bygga bort genom att skapa låg och tät bebyggelse, husen placerade i vinklar, smala gator och med trädgårdar lokaliserade bakom husen. På så sätt sveper vinden över bebyggelsen. Sol kan fångas upp om husen är låga och orienterade mot solen. På sådana platser är lokalklimatet bra, vilket kan bidra till att utesäsongen förlängs. Sämre blir lokalklimatet vid glesa villaförorter eller höghusområden. Höghusen fångar upp vinden och leder ner den till marken.⁵²



Figur 18. *Bebyggelsens höjd och placering har visat sig ha stor betydelse för lokalklimatet. Vinden leds upp över den täta och låga bebyggelsen, medan den fångas in och förstärks i den glesa och höga bebyggelsen.*

Källa: Gehl (2003)

Avgörande för komfort och uppehållsmöjligheter är mikroklimatet, dvs. klimatet på och runt gångvägen, kring bänken man vill sitta på osv. Här kan man ta hjälp av lähågn, planteringar och överbyggnader för att skapa en behaglig miljö. Man bör ta vara på soliga platser och bygga så att sådana uppstår. Solsken i stadens rum är en väsentlig kvalitetsfaktor.⁵³ Parkbänkar börjar generellt användas vid temperaturer runt +10°C, men enligt undersökningar kan parkbänkar vid välskyddade lägen användas redan vid betydligt lägre temperaturer.

Klimatanpassning vid stadsplanering och stadsbyggande i nordligt belägna städer har resulterat i klimatskydd av olika slag. Inglasade gallerior och gångsystem är ett sätt att skapa uppvärmda, lättframkomliga, vind- och nederbördsskyddade stråk i staden. Arkader utgör klimatskydd i form av takkonstruktioner som kan ge svalkande skugga under sommarhalvåret, men skyddar även mot regn och snö vintertid.⁵⁴ Buss- och tågterminaler byggs in, samt gågator och lekplatser överdäckas. Detta gör stadens gemensamma rum blir användbara året runt. Samtidigt minskar folklivet på stadens gator och torg. Därför är det viktigt att kunna erbjuda fullgoda alternativ utomhus som är tillgängliga efter stängningstid och som är attraktiva under sommarperioden.⁵⁵

Att leva med vintern

Vinterperioden i det Skandinaviska klimatet är så pass lång och framträdande, varför det ger extra kvaliteter att planera för den och ta vara på dess positiva egenskaper. Vi måste lära oss att leva *med* klimatet, inte *trots* det. Under vintern blir tillgången till lättillgängliga rekreativmöjligheter sämre. Spontana kontakter blir färre om utomhusaktiviteterna minskar. Halka bidrar till svårigheter vid utevistelse för äldre och rörelsehindrade och kyla lockar till innevistelse. Därför är det viktigt att uppmärksamma vintern och se de kvaliteter som finns i de rådande förutsättningarna, för att kunna skapa en levande stad även vintertid. Att satsa på en stadsmiljö som rymmer och uppmuntrar livet under alla årstider har mycket att vinna, både marknadsföringsmässigt, turistiskt och ur ett stadsutvecklings- och hälsoperspektiv. Evenemang i form av vinterfestivaler skapar levande städer och lockar turister. Belysning, snö- och isskulpturer ger

50 Gehl (1991)

51 Gehl & Gemzoe (1996)

52 Gehl (2003)

53 Ibid

54 Åslund (2005)

55 Gehl (2003)

estetik i stadsrummen. Isrutschbanor, utomhusteatrar och plogade skridskobanor utgör attraktiva målpunkter och bidrar till fysisk aktivitet.⁵⁶



Figur 19. Ishotellet i Jukkasjärvi visar hur man kan ta vara på sina unika förutsättningar och utveckla dem till något alldeles extra!

Källa: www.boexperience.com



Figur 20. Stadsparken i Luleå pryds årligen av en spektakulär iskulptur, tillika rutschkana för såväl stora som små.

Källa: www.lulea.se



Figur 21. Isbanan runt Luleå centrum är en mycket uppskattad attraktion. Här kryllar det en solig vinterdag av flanörer av olika slag.

Källa: www.lulea.se



Figur 22. Isskulpturer utgör vintertid vackra inslag i dekoration av stadens offentliga miljöer.

Källa: www.lulea.se

Vinterns effekter på stadsmiljön

Vintern påverkar den fysiska miljön i stor grad, vilket vidare bidrar till människors uppfattning och användning av stadens offentliga miljöer. Nedan beskrivs de fysiska förändringar som sker i staden vintertid, utifrån aspekterna *rumslighet, form, läsbarhet, tillgänglighet* och *detaljeringsgrad*.

Rumslighet

Den avlövnning av träden som sker under vinterperioden bidrar till en minskad volym av växtlighet samt ökad genomsiktighet. Detta leder vidare till att rumsbildningen tunnas ut. Snötäcket tenderar att dölja lägre element i stadsrummen så att endast högre vertikala element kan verka som rumsbildare. Även detta bidrar till försvagad rumsbildning. Dock kan snövallar i sig själva bilda rumslighet.⁵⁷

Form

Snötäcket skapar förändringar i topografin, då snö förs bort från vindsidor och ansamlas vid läsidor. Snön skapar en utjämnande och förstärkande effekt på underlaget, dvs. den kan dölja eller lyfta fram former och linjer. Vissa former som framhävs kan ge en slags skuggverkan. Snötäcket kan dölja markbeläggningen och istället skapa en mjukare, utjämnande och slumpartad form.⁵⁸

Läsbarhet

Snön utplånar markeringar som vi använder oss av för att läsa hur vi ska röra oss i eller använda ett stadsrum. Detta kan skapa förvirring och göra plaster svårtydda. Samtidigt kan det medföra en friare användning av rummet.⁵⁹

Tillgänglighet

Snö och is utgör hinder i staden för att kunna ta sig fram till fots, med cykel eller med bil. Tillgängligheten påverkas negativt då halka, ojämnhet, snömassor och kyla försvårar framkomligheten. Tillgängligheten kan även påverkas positivt, då nya åtkomliga ytor bildas i form av isvägar och snöbärande täcken. Dessutom möjliggör vinterväglaget för andra typer av transportmedel, såsom

⁵⁷ Ibid

⁵⁸ Ibid

⁵⁹ Ibid

sparkar, kälkar och skotrar.

Översnöade eller helt borttagna bänkar reducerar antalet vilomöjligheter i staden, vilket således påverkar tillgängligheten. Åtkomst till bänkar försvåras då marken dit ej har snöröjts.

Vintermörkret har också stor betydelse för tillgängligheten i staden. Mörkret gör det svårare att se, orientera sig och avläsa sin omgivning, vilket bidrar till otrygghet och rädsla.⁶⁰ Samtidigt kan vintermörkret ses som en möjlighet för installation av spektakulära ljusinstallationer som pryder stadsrummen och som kan skapa nya, annorlunda och temporära rumsbildningar.

Detaljeringsgrad

Generellt så minskar detaljeringsgraden i stadens rum under vinterperioden. Här spelar vegetationen en stor roll, då färger, former och dofter på blad och blommor försvinner. Avlövningsbidrar till reducerad detaljeringsgrad. Variationen av olika markmaterial, mönster, strukturer och färger går förlorad i snömassorna. Möbler som bänkar, bord, papperskorgar och blomurnor m.m. tas in och fontäner stängs av. Dock kan vissa detaljer tillkomma i form av is- och snöskulpturer, belysningsdekorationer m.m.⁶¹



Figur 23. Snötäckta bänkar och bristfällig snöröjning fram till dessa, försämrar tillgängligheten till viloplatser och frivilliga aktiviteter i stadsrummen.

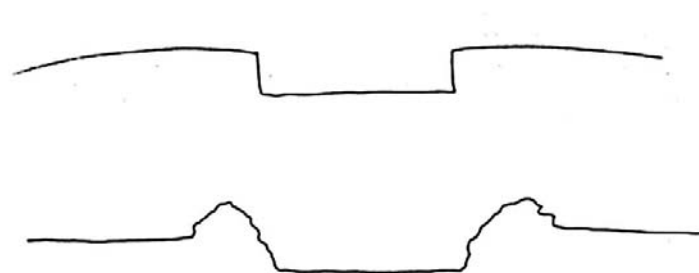
Källa: www.ydrebo.se



Figur 24. Snötäcket skymmer viktiga detaljer, vilket försvårar läsbarheten. Bilden ovan visar hur ett övergångsställe helt har "försvunnit".

Snöröjning

Snöröjning bedrivs för att underlätta framkomligheten och förbättra väglaget i de offentliga rummen. Vanligtvis består snöhanteringen av plogning, sandning, eventuell saltning, borttransport samt deponering av snömassor. Ofta finns en större snödeponi utanför staden dit stora delar av centrumets snöbestånd fraktas. Plogning kan ske med hjälp av olika verktyg som ger olika resultat, beroende på förutsättningarna. Traktorer av olika storlek används beroende av vägbanans bredd. Beroende på om snömassorna förs bort med blad eller med snöslunga, bildas olika typer av plogkanter längs vägbanan.⁶² Detta kan få betydelse för rumsbildningen och den eventuellt upplevda barriäreffekten.⁶³



Figur 25. Bilden visar en principskiss för snitt som ett resultat av snöröjning med snöslunga (ovan), och plogblad (nedan). Källa: Åslund (2005)

De tydligaste resultaten av snöröjning är förbättrad framkomlighet samt bildandet av snöupplag i staden. Stora högar med snö kan bjuda in till lek och aktivitet samtidigt som de kan skymma sikt och påverka stadsbilden. Snövallar längs gatorna tar utrymme från trottoarer och utgör barriärer i gaturummen.

⁶² Viklander (1998)

⁶³ Åslund (2005)

⁶⁰ Åslund (2005)

⁶¹ Ibid

Ordningen för snöröjningen i en stad kan ha olika prioriteringsgrad. Vägnät för lokaltrafik, större huvudgator, gång- och cykelstråk samt torg och parker har olika prioriteringar och snöröjs i en viss ordning. Vissa platser snöröjs inte alls. En snabb snöröjning av gång- och cykelbanor stimulerar för gående och cyklande även vintertid.

Uppvärmning av centrala gator och torg är vanligt i Skandinavien utgör ett alternativ till snöröjningen. Värmeslingor infällda i markbeläggningen gör att snö och is tinar, och är ett effektivt sätt att göra intensivt nyttjade ytor snöfria. God framkomlighet uppnås samtidigt som snöröjning undgås.⁶⁴

64 Åslund (2005)

KAPITEL 3

STADEN KALIX

I detta avsnitt beskrivs studieområdets historiska utveckling fram till idag. Dagens situation skildras vad gäller befintlig bebyggelse, kommunikationer, grön- blå- och vitområden samt klimatförhållanden. Beskrivningen baseras dels på tryckta källor och dels på inventeringar i fält samt genom muntlig kontakt med personer med god lokalkännedom.

3.1 KALIX FÖRR

Kalix växer fram

De första människorna kom troligtvis till Kalix kommun i takt med att isen smälte och man har funnit boplatser från stenåldern som är 3000-6000 år gamla. Man tror att de första kalixborna hade flera olika boplatser som de alternerade emellan beroende på årstid och möjligheterna till jakt, fiske samt exploatering av olika naturresurser. Visst jordbruk kan ha förekommit så tidigt som för 3000-4000 år sedan.⁶⁵

Kalix tätort har vuxit fram ur ett sockencentrum vid det nedersta färjeläget i Kalixdalen, där några mellansvenska biskopar och stormän vid slutet av 1400-talet lät bygga en försvarbar stenkyrka. Kyrkan uppfördes på en tydligt markerad udde i älven, där det tidigare funnits en övergång. Det antas dessutom ha funnits en passerande ridväg just här. Platsen för kyrkan utgjorde även marknadsplats under stora delar av årets isfria perioder. Det är omöjligt att säga vad som var först – kyrkan eller marknaden – men säkert är i alla fall att platsen låg bra ur kommunikationssynpunkt och skulle komma att skapa ett nytt centrum för älvdalen. År 1482 omnämns Kalix för första gången som egen socken.⁶⁶

Under 1600-talet växte en kyrkstad fram intill stenkyrkan, som ett resultat av en hårdare kyrkoplikt. Vid slutet av 1800-talet var kyrkbyn i Kalix färdigutvecklad och inrymde ca 125 kyrkstugor.⁶⁷

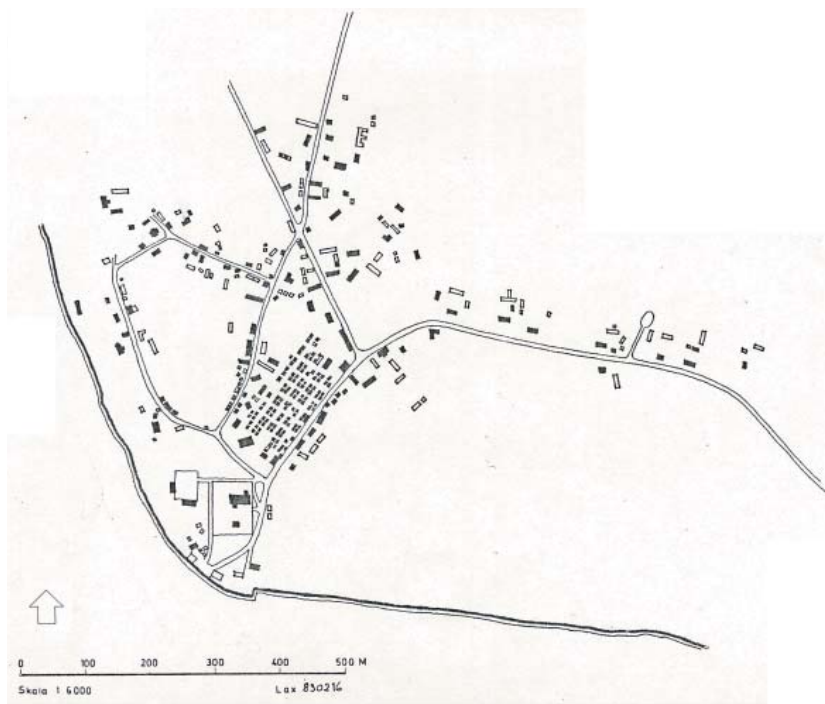
Stadskirurgi hotade Kalix centrum

Vid mitten av 1800-talet ansågs det allmänt för stadsbyggare att skapa städer med breda och räta gator i tydliga rutnätssystem. Anledningen till detta var bl.a. för att kunna tillfredsställa den ökande trafikens krav, vilket kan tyckas vara ett framsynt resonemang vid den tiden. Behovet var störst främst i storstäder som Paris och Berlin, där raka gator underlättade för trupper att passera genom städerna. Dessa oerhört radikala ingrepp i gamla städer fick beteckningen *stadski-*

⁶⁵ Kalix kommun (2009)

⁶⁶ Falk et al. (1984)

⁶⁷ Ibid



Figur 26. Bebyggelse i Kalix runt år 1900. Källa: Kalix kommun (1997)

rurgi, något som tillämpades på såväl stora som små städer och som inte skydde några som helst medel. I Sverige tog sig dessa tankar bl.a. uttryck i Stockholm genom ett förslag att om rivning av stora delar av Gamla stan och framdragning av en stor boulevard från Slussen till Slottet. Under slutet av 1800-talet fanns det dessutom tankar om att Kalix skulle anta en sådan utveckling, och 1885-88 upprättades en rutnätsplan för Kalix tätort. Lyckligtvis genomfördes den aldrig, något som skulle ha fått förödande konsekvenser för Kalix stadsbyggnadshistoria.

Under den här tiden växte starka reaktioner fram mot den så omåttligt populära stadskirurgin, där den österrikiske arkitekten Camillo Sitte var den som fick störst inflytande på just de svenska förhållandena. Sitte ansåg att man skulle studera de medeltida städerna för att i möjligaste mån efterlikna det sätt på

vilket de hade uppstått. Ett naturligt växande av städerna hade enligt Sitte gjort att alla funktioner med tiden hamnat på sina rätta plaster i stadsbilden. Sitte eftersträvade en omväxlande och ”målerisk” stadsbild genom oregelbundenhet och variationsrikedom i såväl storlek och tomtplacering som i färgsättning och fasadmateriell.

”Stadsbebyggelsen skall anpassas efter terrängen, vindriktningen och förekomsten av öppet vatten”.
— Camillo Sitte

P O Hallman, svensk arkitekt och stadsplanerare, tillika Stockholms förste stadsplanedirektör, tog starkt intryck av Sittes tankar och vidareutvecklade dessa för svenska förhållanden. Hallman tog således avstånd från den rådande *stadskirurgin* samt den så populära rutnätsstaden, för att istället tillämpa Sittes estetiskt grundade stadsplaneidéer, med strävan mot en fri, pittoresk och romantisk stadsbild. Hallman sökte sina förebilder i svenska småstäder och hävdade, likt Sitte, att man borde låta både befintliga och nya städer få växa lika naturligt som de gamla dittills hade fått göra. Enstaka monumentalbyggnader kunde få anläggas i en stad, men det stora antalet byggnader, menade Hallman, borde hållas i en mer human och vardaglig skala. Även lokaliseringen av dessa monumentalbyggnader var viktig för stadsbilden. Enligt Hallman var det nämligen helt fel att placera sådana byggnader i gatuväggarna där man endast passerar förbi dem eller i vissa fall nästan under dem. Istället bör viktiga byggnader placeras i de gatufonder som den terränganpassade stadsplanen skapade med hjälp av sina böjda gator och sneda vinklar. Den naturligt anpassade stadsplanen var enligt Hallman betydligt billigare att anlägga och dessutom trevligare att vistas i, till skillnad från den så homogena och strukturerade rutnätsstaden. Hallman lär ha sammanfattat sina tankar i följande korta meningar:

”Man skall bygga en stad så att invånarna skola bo treffligt, ej för att turisterna skola ha det bekvämt att hitta der: ej för att ses foga perspektivistiskt eller efter karta utan så att man får de rätta skönhetsintrycken nere på marken. Stadens innebyggare gå ju ej efter karta när de äro ute; skaffa dem istället många minnespunkter som erbjuda omväxling och nöje”.⁶⁸

68 Falk et al. (1984)

Kalix första stadsplan

I mitten av 1890-talet påbörjades diskussioner om inköp av kyrkans mark för bildande av ett municipalsamhälle. För att få bilda ett municipalsamhälle krävdes bl.a. att en byggnadsplan upprättades, varför man vände sig till den välkände Stockholmsarkitekten P O Hallman. I brist på tid och resurser hann Hallman aldrig besöka Kalix, vilket resulterade i att han 1904 gjorde en stadsplaneskiss för Kalix centrum utan att ha sett platsen. Kommunen godkände skissen och bekostade därefter en resa för Hallman till Kalix för att han skulle kunna göra nödvändiga förändringar. Planen godkändes och fastställdes 1906.⁶⁹

Hallman utgick så långt möjligt utifrån de givna förutsättningarna av den befintliga bebyggelsen, vägarna samt terrängen. Genom att bibehålla de urgamla vägsträckningarna i byn, bestående av Köpmannagatan, Morjärvsvägen och Vitvattenvägen, skapades ett grundmönster i planförslaget. Med stor hänsyn till den befintliga miljön lyckades Hallman skapa ett system av fungerande gator och rättvisa tomter. Endast en handfull gårdar behövde förlora något hus där nya gator drogs fram. Hallman gjorde gator av gamla byvägar och även smala stigar mellan åkertegar blev gator med hus och trafik. Endast vid den gamla kyrkstaden visade Hallman viss okänslighet, då han här lade ut vanliga kvarter och föreslog att stugorna skulle flyttas till en ny kyrkstad öster om Morjärvsvägen och norrut. Kyrkstugor revs men återuppfördes dock aldrig.⁷⁰

Landhöjningen har under de senaste århundradena torrlagt alltmer av de gamla blötstränderna omkring kyrkudden. Detta medförde att en brukningsväg utvecklades söder om kustlandsvägen (nuvarande Köpmannagatan), vilken Hallman förvandlade till Strandgatan. Hallman valde att göra denna gata till en lång raksträcka i riktning mot kyrkan och med klockstapeln som en vacker fondbyggnad. Även Köpmannagatan ledde, i sin egenskap av uråldrig färdväg och ny huvudgata, rakt ner mot kyrkan, tillika samhällets viktigaste byggnad. Kyrkan som fondbyggnad gav uttryck för sina respektive gators status. Med sina lägen ovanpå respektive nedanför den gamla strandbrinken illustrerar Köpmannagatan och Strandgatan hur landhöjningen ständigt ger Kalix ny mark att bebygga. Nästa steg i denna utveckling togs när E4 planerades ännu längre

69 Alexis (1983)

70 Falk et al. (1984)



Figur 27. Bilden föreställer en skiss på Kalix första stadsplan, framtagen av P O Hallman. Ringarna markerar hur tyngdpunkten för centrum har förskjutits sedan stadens uppkomst. Hallman skapade en ny centrumbildning en bit ifrån kyrkan, med plats för ett torg och park m.m. Det röda linjerna markerar de urgamla vägsträckningarna som Hallman lät behålla och utveckla som grundstruktur i staden. Dessa kan urskiljas redan på kartan i figur 26. **Källa: Kalix kommun (1997)**

söderut under mitten av 1900-talet.⁷¹

Tyngdpunkten för Kalix centrum har under årens lopp förflyttats beroende på en mängd olika faktorer. På 1400-talet valdes platsen för kyrkan med stor medvetenhet så att den skulle kunna utvecklas till ett sockencentrum. Platsen var strategiskt gynnsam ur kommunikationssynpunkt, där hamnen, färjeläget, marknadsplatsen och kyrkan utgjorde den ett självklart centrum. Tingshusets

71 Ibid

placering vid Morjärsvägens korsning med vägen till Sangis, samt anläggning av Folkskolans alldeles intill, bidrog vid slutet av 1800-talet till en förflyttning av centrum på något avstånd från kyrkan. Hallman uppfattade denna utveckling och skapade därför ett centralt torg framför Tinghuset, respektive en park framför skolbyggnaden. Gatorna som möttes vid parkens västra hörn fick namnen Torggatan och Centralgatan, vilket är tydliga bevis på att området uppfattades som stadens centrum.⁷² Hallmans plan stod sig starkt och fungerade ända fram till 1947, då en ny stadsplan togs fram.⁷³

Vidare utveckling

År 1929 anlades bron över älven. Köpmannagatan, som utgjorde ”storgata” i staden, hanterade stora delar av den fjärrgående trafiken, vilken då passerade genom de centrala delarna av Kalix. Under 1960-talet byggdes E4 i sitt nuvarande läge söder om centrum, och till skillnad från sina föregångare drogs den nya tidens väg inte till, utan förbi, kyrkan och dess klockstapel. Anläggandet av E4 resulterade i att trafiken kunde ledas utanför centrumbebyggelsen.⁷⁴

Centrum förflyttades ytterligare ett steg i östlig riktning, bl.a. genom tillkomsten av Folkets Hus, Föreningshuset och Lasarettet. Denna placering befästes ytterligare genom tillkomsten av Hotell Valhall, Posten, Domus och Kommunhuset. Till skillnad från det gamla talesättet med ”kyrkan mitt i byn” skulle det kanske numera heta ”Kommunhuset mitt i byn”.⁷⁵

I den förändrade stadsplanen för Kalix centrum 1968, presenterades en ny lokalisering för stadens centrala busstation. Busstationen flyttades från centraltorget vid Hallmans ursprungliga centrumbildning till Nytorget, vilket ytterligare bidrog till centrumets förskjutning. Denna lokalisering var mer fördelaktigt ur kommunikationssynpunkt, då den var betydligt mer tillgänglig från E4:an. I planen bestämdes att Nygatan och Strandgatan skulle utgöra de enda utfarterna till E4:an. Dessa omstruktureringar i gatanätet bidrog i hög grad till Nygatans nuvarande dignitet.⁷⁶



Figur 28. Ekonomisk karta år 1949. Källa: Lantmäteriet

72 Falk et al. (1984)

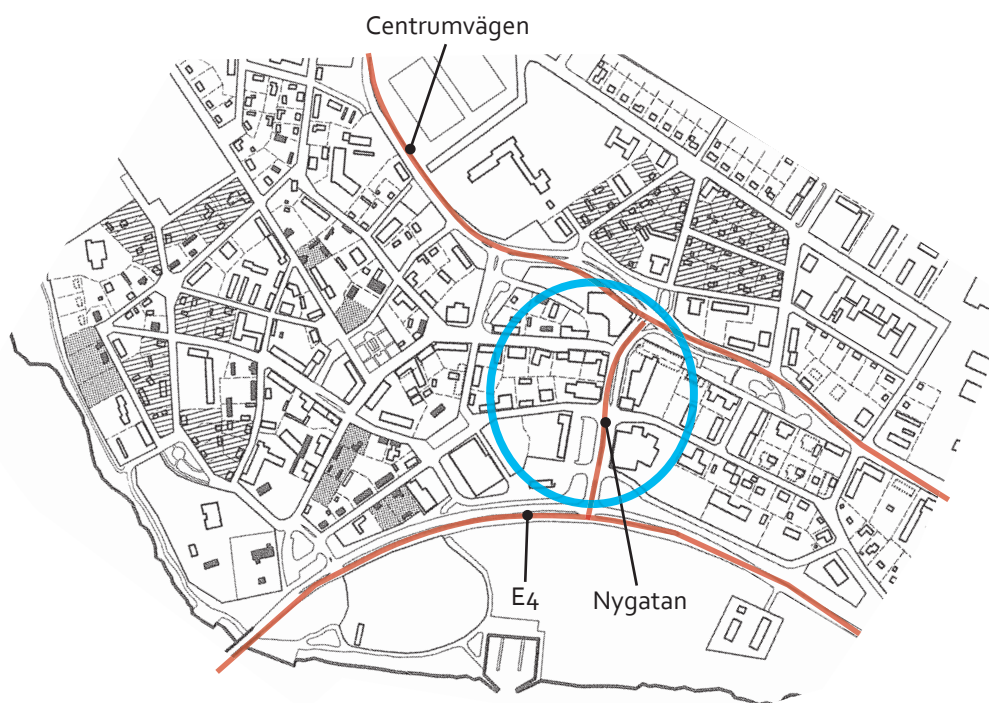
73 Alexis (1983)

74 Kalix kommun (2009)

75 Falk et al. (1984)

76 Mattsson (1968)

Under 70- och 80-talet utfördes ytterligare förändringar som har haft stor betydelse för centrumutvecklingen, då framför allt för gatunätet. Tillkomst av ett nytt Folkets Hus, postkontor samt utbyggnad av Kommunhuset, i kombination med ökade trafikflöden längs Vitvattenvägen, har medfört vissa förändringar i gatusystemet. Nya vägdragningar i medförde förändrade trafikflöden, vilket resulterade i att de stora trafikflödena numera finns mellan Centrumvägen – Nygatan – E4:an, medan Köpmannagatan alltmer förlorar i dignitet. Det ursprungliga gatunätet, med de så framstående vägarna Morjärsvägen, Köpmannagatan och Vitvattenvägen, är inte längre utmärkande i stadsnätet.⁷⁷



Figur 29. Bilden visar en framtagen områdesplan för Kalix centrum år 1987. Den blå ringen markerar centrumets tyngdpunkt vid den här tiden, vilken har förflyttats ytterligare österut. De rödmarkerade vägarna utgör numera huvudstrukturen i stadens vägnät. **Källa: Kalix kommun (1997)**

3.2 KALIX NU

Följande avsnitt, om Kalix befintliga situation vad gäller bebyggelse, trafiksituation och grönsstruktur, är baserade dels på tryckta källor, dels på samtal med kommunala tjänstemän samt på inventeringar i fält.

Idag bor drygt 17 000 människor i Kalix kommun, varav ca 7000 är bosatta inom tätorten.⁷⁸ En förhållandevis stor andel av kommunens invånare bor således i byarna, med egna bycentra med plats för viss social och kommersiell service. Byarna tenderar dock att få en svagare ställning, då allt fler väljer att bosätta sig centralt. Med anledning av byarnas försvagade ställning och den ökade centruminflyttningen finns idag ett tryck för nya handels- och bostads-etableringar i Kalix centrum. Centrala markområden är attraktiva för nya stadsbyggnadsprojekt och efterfrågas därför av såväl verksamhets- som bostadsentreprenörer.

Centrums tyngdpunkt finns idag vid området kring Strandgatan och Nygatan. Hit koncentreras handel och övrig verksamhet och här sker de flesta förflyttningarna av såväl gång- som biltrafikanter. Vid etableringen av Kalix nya galleria har Strandgatans ställning som stadens ledande handelsstråk stärkts, samtidigt som alltmer fokus tagits från Köpmannagatan. Den pågående omvandlingen av Strandängarna söder om E4 kan ytterligare bidra till centrumförskjutningen söderut, då planläggningen innebär en ny stark målpunkt för rekreation och fritidsaktiviteter.

Bilen spelar en stor roll i Kalix centrum och för dess stadsbild. Kalixborna är vana att ta bilen överallt samt att kunna parkera nära. Det starka bilberoendet försvårar dock möjligheterna till ett levande och folkligt stadsliv. Gaturummen utformas och används för bilarna istället för till fotgängare, planteringar och stadsaktiviteter. Parkeringsplatser tar attraktiv mark i anspråk och bidrar negativt till stadsbilden. Miljön är otrygg och bullerpåverkad istället för trygg och trivsam. Målet för Kalix centrum är dock att minska sitt bilberoende och att ge biltrafiken lägre prioritet i förhållande till gång- och cykeltrafiken.⁷⁹

⁷⁷ Sandqvist (2010-02-02)

⁷⁸ Kalix kommun (2009)

⁷⁹ Kalix kommun (2010-02-12)

För närvarande pågår en stor omvandling av Kalix centrumnära naturområde, Strandängarna, vilket kommer att bidra till stora förändringar för Kalix som helhet. Området planeras att inrymma campingplatser samt bad- och poolområden med tillhörande byggnader och parkering. Isbanor och skidspår samt en värmestuga ska vintertid locka till aktivitet i området. Omvandlingen kommer att resultera i ett trivsel- och rekreationsområde för såväl lokalbefolkningen som för turister och förväntas bli ett enormt lyft för staden som helhet.

Omvandlingen av Strandängarna kommer även att innebära vissa förändringar inom vägnätet. Två rondeller längs E4, med anslutande vägar till strandområdet, kommer att öka tillgängligheten för biltrafik till området, medan en gångtunnel ska erbjudas för gång- och cykeltrafikanter. E4 kommer samtidigt att smalnas av längs sträckan förbi centrum, och övergå från fyrfilig till tvåfilig väg. Detta skulle innebära att stora markområden frigörs i närheten till gallerian och övriga centrumattraktioner.⁸⁰

Diskussioner har dessutom förts om att utveckla busstationen till ett modernt resecentrum, samt att den ska få en annan lokalisering i staden. Även detta skulle frigöra stora delar av centralt attraktiv mark.



Figur 30. Karta över Kalix centrum som visar några av stadens utmärkande byggnader, funktioner och gator. Kartunderlag från Kalix kommun.

3.3 BEBYGGELSE

Kalix utgörs av småskalig och gles bebyggelse bestående av stora doser charm och identitet. Bebyggelsen är av starkt skiftande karaktär vad gäller byggnadsstil, höjd, storlek, material och placering. Helhetsintrycket kan därför uppfattas som aningen spretigt och oorganiserat. Husen är glest placerade, vilket ger upphov till luckor i gaturummen och försvagade rumsbildningar. Samtidigt möjliggör det för utblickar mot älvmrådet som omger stadskärnan i sydlig och västlig riktning. Karaktäristiskt för staden är de oregelbundet placerade byggnaderna som bidrar till intressanta platsbildningar i stadsrummen. Utskjutande fasader och hus som placerats i vinkel till närliggande hus, skapar en oregelbunden stadsbild, med intressanta gaturum. Böjda gator ger förutsättningar för variationsrikedom vad gäller förflyttningar i staden. Oregelbundna kvartersbildningar skapar varierade tomtbildningar och gaturum. Byggnader placerade i fonder blir viktiga för stadsbilden och för orienterbarheten.

Staden präglas till stor del av äldre trähus, vilka starkt bidrar till dess småstadskaraktär. Dock varierar standarden på dessa trähus, där vissa är mycket väl bevarade medan andra kan se fallfärdiga ut. Man kan tydligt urskilja ny bebyggelse i staden, då den är av samma karaktär. Denna bebyggelse utgörs till stor del av flerbostadshus i fem våningar med små balkonger och omkringliggande parkering. Fasaderna består i flera fall av tegel eller plåt i klara färger.

Tomterna i centrala Kalix är generellt ganska stora, vilket gör att gaturummen ofta uppfattas som glesa. De stora tomterna ger utrymme för en hel del grönska i anslutning till husen, vilket bidrar till en lummig men gles stadsbild.

Längs Köpmannagatan och Strandgatan finns bebyggelse av centrumkaraktär. Byggnaderna är utformade för att inrymma centrumverksamhet i bottenplan, och på vissa håll bostäder på övre plan. Även här är husen glest placerade med goda förutsättningar till förtätning. Köpmannagatans försämrade ställning som affärsgata har lett till att flera affärer tvingats slå igen. Vissa byggnader står därför tomma och har haft bristande underhåll. Strandgatan inhyser såväl stora köpcentra som små butiker. Längre västerut ändras dock gatans karaktär och övergår till villabebyggelse.

Bebyggelsen längs Nygatan är av mer storskalig karaktär. Här finns byggnader som Kommunhuset, Folkets Hus, Coop och Hotell Valhall m.fl. Den storskaliga bebyggelsen i kombination med det breda gaturummet gör att Nygatan får karaktären som central gata och inkörsport i staden.

Figur 31. (Höger). Kollage av bilder som visar hur bebyggelsen ser ut på olika ställen i Kalix. Små och charmiga trähus varvas av större och högre flerbostadshus. Kollaget visar att blandningen av bebyggelse av olika karaktär är stor i centrum. Bredvid en storskalig byggnad av centrumkaraktär kan nämligen mindre och i vissa fall fallfärdiga småhus uppenbara sig. Kartbilden samt foton i vinterklimat är framtagna av författaren själv. Övriga bilder har hämtats från Google maps.



3.4 TRAFIKSITUATION

Trafiksituationen i Kalix idag uppfattas av många som rörig och ostruktureerad. Som tidigare nämnts har Kalix starka biltraditioner och flertalet gaturum är därför utformade och anpassade för just bilen. Samtliga gator och målpunkter kan nås med bilen och ofta erbjuds parkeringsplatser i direkt anslutning till dessa. Denna situation leder till att stora mängder bilar cirkulerar i centrumkärnan i jakt på den bästa parkeringsplatsen, en situation som är ytterst ohållbar. Kommunen har som ambition att minska biltrafiken i centrum, i syfte att skapa ett mer trivsamt stadsliv. Dock bör det även fortsättningsvis kunna erbjudas tillgängliga parkeringsplatser för att inte centrumhandeln ska gå förlorad mot externa handelsalternativ. Närheten till Haparanda och Luleå och det utbud som finns där riskerar att konkurrera med handeln i Kalix. Gatunätet erbjuder generellt goda förbindelser i öst-västlig riktning, men inte i nord-sydlig. Detta resulterar i vissa matningsbekymmer i just nord-sydlig riktning.

E4

E4 löper söder om Kalix centrum och sammanlänkar staden med Luleå i söder och Haparanda i öster. Vägen utgör den främsta inkörsporten till Kalix, varför dess närliggande bebyggelse och natur har stor betydelse för stadens första intryck. E4 är hårt trafikerad och trots att den uppfattas som en genomfartsled för fjärrgående trafik, används den till störst del för förflyttningar inom tätorten. Dess bredd och höga hastighetsklassning kan därför ifrågasättas. Planer från kommunen finns på att smalna av E4 längs sträckan förbi centrum, genom att reducera de fyra körfälten till endast två körfält. Dessutom planeras två nya rondeller utmed samma sträcka, för ökad tillgänglighet till Strandängarna.

Nygatan

Från E4 ansluts Kalix centrum via Nygatan. Gatubredden för Nygatan uppgår till ca 18 meter och har en stark funktion som huvudgata i staden. Nygatan utgör en viktig förbindelselänk i Kalix gatunät, då den sammanbinder E4:an med områden i stadens norra del. Gatan hanterar således stora mängder genomfartstrafik och är därför hårt trafikerad.

Köpmannagatan

Köpmannagatan utgör en del av grundstrukturen i Kalix och följer idag till stor del den ursprungliga kustlandsvägen österut. P O Hallman tog, i sin stadsplan från 1904, fasta på landsvägens sträckning samt dess begynnande funktion som handelsegata. Köpmannagatan kom därmed att bli Kalix viktigaste handelsegata under en lång period.⁸¹ Med anledning av centrumets förskjutning mot sydost har Köpmannagatan förlorat sin status som huvudgata i centrum, även om här fortfarande finns ett flertal småbutiker.

Köpmannagatan är krökt, och berikas i gatufonderna av kulturhistoriskt intressanta och värdefulla byggnader. Gatan hanterar idag relativt stora mängder genomfartstrafik, främst på sträckan mellan Morjärvsvägen och Nygatan. I gaturummet trängs fotgängare och cyklister undan av parkerade bilar samt av bilister. Sträckan mellan Postgatan och Nygatan är enkelriktad och tillåts endast för biltrafik i östlig riktning.

Strandgatan

Strandgatan utgör idag Kalix viktigaste affärsgata, något som blev allt tydligare i samband med anläggandet av den nya gallerian. Såväl stora köpcentra som små butiker är lokaliserade hit.

Strandgatan härstammar från en gammal brukningsgata och lades stor vikt på redan under Hallmans tid. I gatans västra fond syns den karaktäristiska klockstapeln. Gatusträckningen har vid gallerians uppförande ändrats och leds numera runt parkeringsplatsen framför gallerian.

Trots att Strandgatan har karaktären av småskalig handelsegata tillåts den för fordonstrafik. Trafiken är enkelriktad mellan Nygatan och fram till parkeringsplatsen vid gallerian. Här tillåts biltrafik endast i västlig riktning. Även om endast låga hastigheter rekommenderas sker trafiken till stor del på bilarnas villkor. Parkering tillåts längs gatans norra sida samt på en stor parkeringsyta framför gallerian.

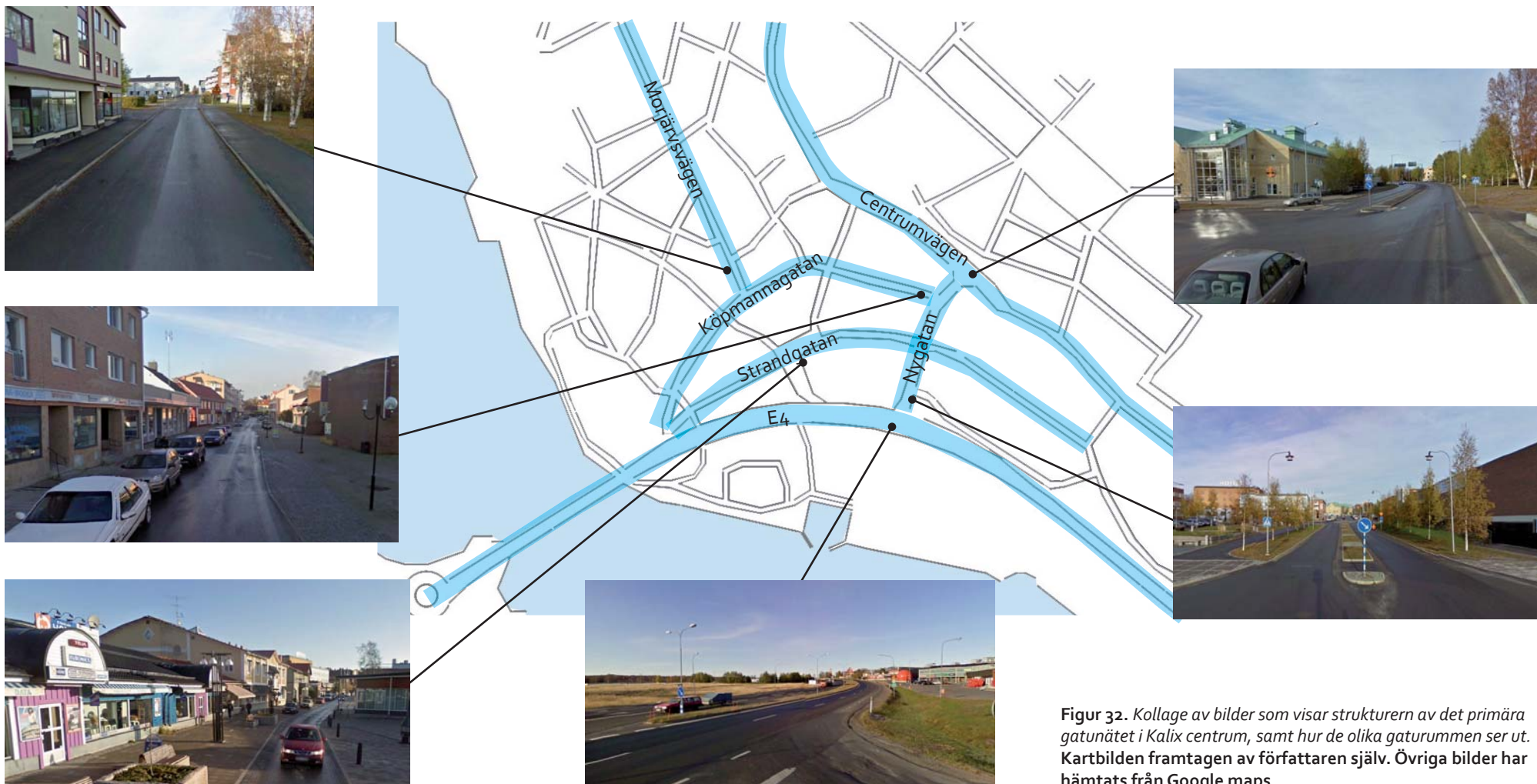
81 Falk et al. (1984)

Morjärvsvägen

Morjärvsvägen är en gammal gata i Kalix gatunät som idag har mist sin roll som betydande anslutningsväg. Vid korsningen med Köpmannagatan fanns förr Kalix centrumkärna, med anslutning till Centralparken och den tidigare busstationen. Idag upplevs korsningen som aningen perifer i förhållande till stadens nuvarande centralpunkt.

Centrumvägen

Centrumvägen löper till stora delar parallellt med E4, norr om centrumkärnan. De båda vägarna sammanbinds av Nygatan i nord-sydlig riktning och utgör till stor del den enda naturliga länken här emellan. Centrumvägen hanterar stora delar av den norrgående trafiken i Kalix. Vägen är bred och trafikerats hårt, samtidigt som få säkra och trygga övergångar erbjuds för oskyddade trafikanter.



Figur 32. Kollage av bilder som visar strukturen av det primära gatunätet i Kalix centrum, samt hur de olika gaturummen ser ut. Kartbilden framtagen av författaren själv. Övriga bilder har hämtats från Google maps.

3.5 GRÖN-, BLÅ- OCH VITSTRUKTUR

Kalix har, med sitt naturnära strandläge, goda förutsättningar för attraktiva grön-, blå- och vitområden. På flera plaster i staden erbjuds utblickar mot strandområdet, vilket ger känslan av att naturen ständigt är närvarande.

Kalix centrum upplevs som ett grönskande samhälle, främst med anledning av den glesa bebyggelsen. Småhusbebyggelsen har nämligen stora tomter med mycket vegetation. Annat gäller vid bebyggelsestomter för flerfamiljshus, varuhus, bensinstationer och kommunala förvaltningar, där istället tomterna till största delen utgörs av asfalterade ytor och förhållandevis lite grönska. I Kalix saknas ett stort parkområde som kan erbjuda stadens befolkning attraktiva rekreativsmöjligheter i form av natur- och kulturupplevelser. Som följd av ökad exploatering och förändringar av gatunätet i Kalix centrum, har vegetationen ofta försakats.

De parker som finns i Kalix centrum är mycket små och fungerar inte i full grad som de offentliga trädgårdar de är avsedda att göra. Parkerna innehåller sittplatser och i vissa fall även mindre lekplatser, men räcker ej för promenader eller lek och spel av mer ytkrävande slag. Dessutom omges flera av dem av biltrafik på flera sidor. Trots detta anses parkerna vara viktiga små grönskande oaser, som tack vare sin frodiga vegetation mjukar upp stadsbilden.⁸²

Grodparken

Centralparken, som i folkmun ofta kallas för Grodparken, ligger vid korsningen mellan Köpmannagatan och Morjärvsvägen, och hade en mycket central lokalisering i Hallmans stadsplan från 1904. Numera ligger parken aningen avskild från stadens centrumverksamhet och det stora människoflödet, något som till stor del har påverkat nyttjandet av parken och dess funktion som stadsträdgård. Parken har karaktäristiska drag med sin nedsänkta ”parter”, sin inramning och sina dammar. Därmed har den något av renässansens trädgårdsideal över sig och bedöms äga ett stort kulturhistoriskt värde.⁸³

82 Alexis (1988)

83 Ibid

Nytorget

På Nytorget finns en förhållandevis liten parkremsa som omgärdas av såväl hårt trafikerade gator som av flera av stadens viktiga målpunkter. Parken uppstod främst p.g.a. att här råder besvärliga grundläggningsförhållanden och markområdet ansågs därför inte lämpigt att bebygga. Parken är väldigt smal och innehåller endast ett fåtal avskärmande träd, vilket gör att den snarare uppfattas som en refug i gaturummet än en trivsamt stadspark. Dess utsatta läge och aningen brokiga omgivning bidrar inte till någon trivsamt parkupplevelse. Parkens primära funktion är därför att utgöra en inbjudande och lummig entré till staden.⁸⁴

Kyrkoplatsen

I anslutning till kyrkoområdet finns ett större sammanhängande grönområde som anses ha stor betydelse för Kalix stadsbild. Området är trädbevuxet och ger ett lummigt intryck sommartid. Kyrkoområdet har höga bevarandepotentialer, där parkområdet som omgärdar kyrkobyggnaden fyller en viktig funktion för att skapa anständighet åt platsen. Dock utgör parken ingen viktig funktion som stadspark för rekreation och mänsklig aktivitet. Gräsytor mot E4 är avsedda som skydds zoner mot trafiken.⁸⁵

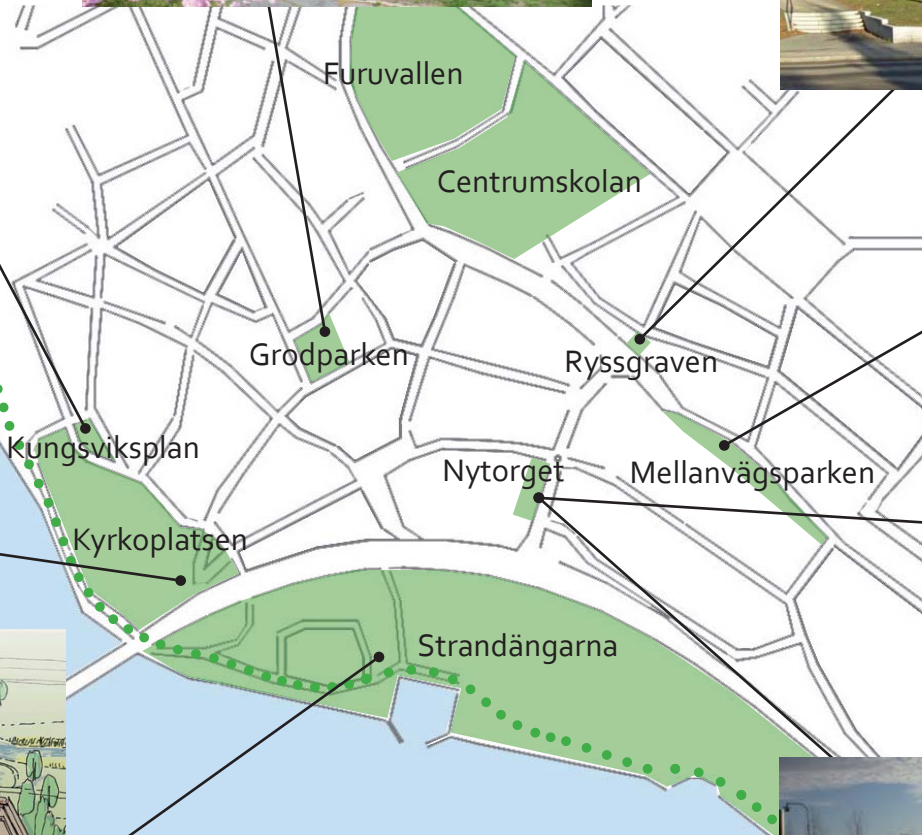
Strandängarna

Strandområdet söder om E4 har i alla tider haft stor betydelse för Kalix. Älven fungerade förr som kommunikationsled för såväl varor som för människor, och älvstranden kantades av bryggor och båtar. Nu har stora delar av ängarna vuxit igen och flottningen på älven har upphört. Sedan vägnätet byggdes ut och bron tillkommit har således älven mist sin betydelse som transportled. Trots detta har älvområdet stor dragningskraft och betydelse för invånarna i staden. Flera båtplatser finns kvar och området nyttjas för såväl promenader som för skidåkare och pimpelfiskare.⁸⁶ Det pågående arbetet med upprustandet av Strandängarna bedöms bli ett stort tillskott för grön-, blå- och vitstrukturen i Kalix.

84 Ibid

85 Ibid

86 Ibid



Figur 33. Kollage av bilder som visar stadens primära grön-, blå- och vitområden. Prickad linje åskådliggör strandpromenadens sträckning. Kartbilden och foton i vinterklimat är framtagna av författaren själv. Skiss över Strandängarna är gjord av MAF Arkitektkontor AB. Övriga bilder har hämtats från Google maps.

Strandpromenaden

Strandpromenaden utgör ett attraktivt stråk såväl sommar- som vintertid. Här samlas och möts stadens befolkning för soliga söndagspromenader. God belysning skapar trygghet längs stråket och förstärker dess riktning. Arbete pågår med att utveckla promenadstråket till en s.k. Hälsans stig.⁸⁷

Övriga grönområden

Skolorrådet vid Centrumskolan utgör ett parkområde med möjligheter till olika slags rörelselekar. Området innehåller en hel del fullvuxna träd men även stora och öppna asfalterade ytor. Området är ett grönt tillskott i staden men har en begränsad användning då den endast används av skolbarn under skoltid. Nordväst om Centrumskolan ligger Furuvallens idrottsplats som är en av stadens största iordningställda grönyta. Idrottsplatsen är mest avsedd för idrottsutövning av det mer organiserade slaget.

Vid korsningen av Centrumvägen och Nygatan ligger den s.k. Ryssgraven. Platsen är klassad som fornminne och är idag en svagt upphöjd gräsyta omgiven av ett fåtal äldre tallar. Ryssgraven är ett minnesmärke och grön oas i staden, men bidrar inte i någon hög grad till grön- eller parkstrukturen.

Mellanvägsparken fungerar som en genomgångspark och utgör en värdefull buffertzonen mellan ett bostadsområde och den hårt trafikerade Centrumvägen. Parken fanns med redan i Hallmans stadsplan från 1904 och utgörs till största del av höga tallar. Parken inrymmer dessutom en mindre lekplats.

Kungsviksplan ligger i den idylliska miljön nordväst om kyrkan och är placerad som en liten refug mellan gatorna. De omgivande kvarteren är småskaliga, grönskande och gatorna i lugna och promenadvänliga, vilket gör Kungsviksplan till en liten behaglig parkkremsa av prydnadskaraktär.⁸⁸

⁸⁷ Kalix kommun (2010-02-12)

⁸⁸ Alexis (1988)

3.6 KLIMAT

Klimatet i Kalix

Kalix nordliga geografiska läge, endast 10 mil söder om polcirkeln, innebär speciella klimatförhållanden, såväl sommar- som vintertid. Det norrbottniska klimatet karaktäriseras av bistra vintrar och gynnsamma men korta somrar. Utmärkande för klimatet i norr är de korta vårarna och den s.k. femte årstiden, *vårvintern*, som är en underbar årstid mellan mars och april, då solen börjar värma på dagarna medan snön fortfarande ligger djup. Denna årstid nyttjas flitigt för vinteraktiviteter i form av skidåkning, pimpling, snöskoteråkning samt skridskoåkning m.m.⁸⁹

Den första snödagen i Kalix inträffar vanligtvis i slutet av oktober. Vintrarna är långa och snön ligger ofta kvar ända fram till början av maj. Vanligtvis är Kalix snötäckt mellan 150-175 dagar om året. Medeltemperaturen i januari är ca -13°C. Sommar blir det först i början av juni, och medeltemperaturen under juli månad ligger runt +15°C. Karaktäristiskt för norrbotten är de mörka och korta dagarna vintertid, i kontrast till de långa och ljusa sommarnätterna. Under årets mörkaste dag är solen bara uppe under ca tre timmar mitt på dagen. Vid sommartid råder omvända förhållanden och under årets längsta dag är solen uppe hela 23 av dygnets 24 timmar.⁹⁰

Bebyggelsen i Kalix är klimatanpassad genom att de böjda gatorna, i kombination med den låga bebyggelsen, gör staden motståndskraftig mot vindar. Som på så många andra ställen i världen har den klimatrelaterade stadsplaneringen resulterat i uppförandet av en galleria. Gallerian är ett enkelt sätt för att skapa ett klimatskyddat ställe för handel, service och sociala möten. Problemet är att dock att plasten inte är tillgänglig under dygnets alla timmar.



Figur 34. Kalix geografiska läge i förhållande till Stockholm och Polcirkeln.

Källa: www.kalix.se

⁸⁹ www.smhi.se

⁹⁰ Ibid

Kalix om vintern

Kalix geografiska läge, med närhet till strandområdet i kombination med säkra snö- och isförhållanden, gör att staden har goda förutsättningar för att kunna erbjuda ett rikt utbud av friluftsför- och vinteraktiviteter. På älvsområdet söder om Kalix centrum finns möjlighet att åka skidor i preparerade spår, att pimpla samt att färdas med skoter på särskilt utsatta skoterleder. Men älvsområdet har förutsättningar för så mycket mer och skulle exempelvis kunna nyttjas som isbana med möjlighet för skridskoåkning och promenader, samt övriga aktiviteter såsom hockey, bandy eller att grilla. Planer finns på att anlägga en värmestuga i samband med omvandlingen av Strandängarna, något som skulle främja just sådana aktiviteter.

Kalix utsmyckas vintertid av snö- och isskulpturer, främst i parken vid Nygatan, utanför kyrkan, i rondeller samt vid gallerian.



Figur 35. Isbanan runt Luleå centrum blir ett gemensamt vardagsrum vintertid. Källa: www.lulea.se



Figur 36. Isskulpturer pryder kyrkoplatsen i Kalix.



Figur 37. Isskulptur i rondellen på Nygatan i Kalix.



Figur 38. Pimpling är en vanligt förekommande aktivitet på Kalixälven vintertid. Källa: www.macrofoto.se

Många av Sveriges mer nordligt belägna städer anordnar olika former av vinterevenemang under årets mörka och kalla perioder. I Kiruna anordnas årligen den *Snöfestivalen* med aktiviteter som renrace, slädhundturer, skoterhoppshower m.m.⁹¹ I Jokkmokk anordnas den traditionsenliga marknaden med olika slags aktiviteter, evenemang och den stora marknadshandeln i centrala Jokkmokk.⁹² I Östersund finns *Vinterfestivalen* som utgör en sjutton dagars fest då mörker möter ljus och kyla möter värme. Här anordnas spektakulära ljusspel tillsammans med en mängd olika aktiviteter i centrum.⁹³



Figur 39. Jokkmokks marknad. Källa: www.sametinget.se



Figur 40. Renrace under snöfestivalen i Kiruna. Källa: www.snofestivalen.se

I Kalix anordnades i mars 2010 för första gången *Kalix Vinterdag* i syfte att locka människor till möten och aktivitet i centrum. Satsningen under första året var aningen blygsam, men med stora ambitioner att utökas till nästkommande år. Under dagen ordnades aktiviteter i form av sprintstafett längs Köpmannagatan, visning av räddningsfordon, våffelfik och skotervisning m.m. Man uppmanades att ta skotern till stan och möjliggjorde för skoterparkering alldeles utanför gallerian.⁹⁴ Motsvarigheten sommartid är *Kalixdagarna* som anordnas under slutet av juni varje år. Evenemanget är en stor folkfest i staden, fullspäckad med uppträdanden och serveringar av olika slag. Syftet med Kalixdagarna är att stärka Kalix varumärke och skapa en mötesplats för kalixborna.⁹⁵

91 www.snofestivalen.se

92 www.jokkmokksmarknad.com

93 www.vinterfestivalen.se

94 www.kalixmaskiner.se

95 www.kalixdagarna.se

KAPITEL 4

STADSANALYS

I detta avsnitt redovisas resultaten av de genomförda analyserna för Kalix centrum. De olika metoderna jämförs och utfallet av dem analyseras i en mixanalys.

4.1 VISUELL ANALYS

Metod

Den visuella analysen är baserad på Kevin Lynchs utarbetade metod för stadsanalys, där staden som mental karta målas upp. Visualiseringen utgår från de fem baselementen; *stråk, gränser, distrikt, noder* och *landmärken*.

Analysen har genomförts utifrån en subjektiv upplevelse av staden, där ett flertal fältbesök ligger till grund för analysen. Fältbesöken har genomförts under snö- respektive barmarksperioden vid olika tider på dygnet och under olika dagar i veckan. Analysresultaten har stämts av mot personer, dels med lokal-kännedom, dels med planeringserfarenhet i staden.

Den visuella analysen är gjord utifrån ett fotgängarperspektiv, varpå de fem baselementen har tolkats utifrån detta perspektiv. Anledningen till detta är att fokus i studien ligger på stads- och folkliv i staden, dvs. hur Kalix kan bli en trevligare stad för gång- och cykeltrafikanter. Det ansågs därför lämpligast att analysera staden utifrån detta perspektiv för att kunna identifiera relevanta brister och kvaliteter för just denna trafikantgrupp. Baselementen kan nämligen uppfattas olika beroende på vilken trafikantgrupp man utgår ifrån. Ett tydligt stråk för en bilist kan utgöra en kraftig barriär för fotgängaren osv.

Stråk

I Kalix finns många starka stråk för bilister, som av fotgängare uppfattas som kraftiga barriärer. Dessa stråk har därför markerats som barriärer på kartan. I Kalix finns det generellt starka stråk i öst-västlig riktning men med svaga tvärförbindelser.

STRANDGATAN, stadens främsta affärsgata, är ett starkt stråk med tydlig riktning mot gallerian. Dock bryts stråket upp av att vägen svänger och av en stor parkeringsplats som förändrar rumsbildningen. Stråket mellan Nygatan fram till gallerian är av sammanhållen karaktär som handelsgata, med sammanhållen markbeläggning och gatuutsmyckning. Att stråket bryts upp i samband med parkeringsplatsen skapar viss förvirring. Brist på anslutande starka stråk för-



Figur 41. Kalix centrum som mental karta.

stärker den uppbrutna känslan.

Fortsättningsvis längs Strandgatan västerut, efter att ha passerat parkeringsplatsen, återfår gatan sin starka känsla som stråk. Med tydliga landmärken i vardera gatufonden, är stråket lätt att orientera sig efter. Vid denna del av stråket saknas målpunkter av centrumkaraktär och utgörs istället av småskalig bostadsbebyggelse samt av en bensinstation. Detta medför att flödet av människor kraftigt tunnans ut. Att stråket ändå uppfattas som starkt kan bero på dess tydliga rumsform och tydliga riktning mot kyrkan i väst och gallerian i öst.

Strandgatan öster om korningen vid Nygatan uppfattas som ett stråk främst beroende sin tydliga riktning och relativt breda gaturum. Att det inte är så starkt kan bero på dess brist på attraktiva centrumfunktioner samt av den gradvisa försvagningen österut.



Figur 42. Strandgatans handelsstråk. Källa: Google maps



Figur 43. Strandgatan västerut i riktning mot kyrkan.



KÖPMANNAGATAN utgör ett starkt stråk, mycket beroende på sin kontinuitet. Stråket är intressant att färdas efter p.g.a. sin böjda form och tydliga landmärken placerade i gatufonderna. Bakom varje krön öppnar sig en ny vy att beskåda. Udda platsbildningar i kombination med varierad bebyggelse och kulturmiljövärda objekt, förstärker stråkets attraktivitet. Stråket försvagas av luckor i bebyggelsen samt av vissa nedgångna byggnader. Gatan domineras av biltrafik, men har med anledning av sin småskaliga karaktär, stor potential att utvecklas till ett attraktivt gångstråk. Starka tvärförbindelser med Strandgatan saknas.



Figur 45. Köpmannagatans handelsstråk. Källa: Google maps



Figur 46. Telegrafbyggnaden utgör en tydlig fondbyggnad längs Köpmannagatan. Källa: Google maps



Figur 47. Köpmannagatan västerut har en tydlig riktning mot kyrkan. Källa: Google maps

Figur 44. (Vänster). Parkeringsplatsen utanför gallerian.

POSTGATAN OCH TORGGATAN utgör de förhållandevis svaga tvärförbindelser som finns mellan de starka stråken Köpmannagatan och Strandgatan. De har en tydlig riktning mot gallerian och stadens absoluta centralpunkt, men saknar målpunkter och definierade rumsbildningar. Stråken används flitigt av såväl fotgängare som bilister och kan p.g.a. den höga flödestätheten uppfattas som starka. Men p.g.a. avsaknad av målpunkter längs stråken, i kombination med luckor i bebyggelsen, försvagas stråken, främst för fotgängare.



Figur 48 och 49. Såväl Postgatan (ovan) som Torggatan (nedan) har en tydlig riktning mot gallerian. Dock saknas målpunkter längs gatorna och bebyggelsen är förhållandevis gles.



STRANDPROMENADEN utgör ett starkt stråk och är ett oerhört uppskattat promenadstråk såväl sommar- som vintertid. Sammanhållen belysning i kombination med stråkets så naturliga följsamhet utmed strandkanten gör att stråket upplevs som väldigt starkt. Dock saknas tydliga och lättillgängliga anslutningsmöjligheter till stråket. Stråket för fotgängare från centrum ner mot Strandängarna är krökt och går genom en mörk tunnel under E4. Därmed upplevs det som otryggt att färdas längs.



Figur 50. Strandpromenaden är ett tydligt och väl uppskattat promenadstråk.



Figur 51. Det enda gång- och cykelstråket mellan Strandängarna och centrum går genom en mörk tunnel.

NYGATAN utgör främst ett starkt stråk för bilister men nyttjas ändå i stor grad av fotgängare för att transportera sig mellan Köpmannagatan och Strandgatan. Under denna sträcka är stråket därför starkt medan Nygatan i övrigt upplevs som ett mindre starkt stråk för just fotgängare. Anledningen till att stråket försvagas kan vara att det bryts upp i samband med stora trafikknorningar samt av den storskaliga rumsbildningen.

CYKELSTRÅKET UTMED CENTRUMVÄGEN uppfattas som ett viktigt cykelstråk mellan centrum och bostadsområden runt omkring centrum. Dock bryts det av under vissa sträckor och bedöms därför vara bristfälligt.

Gränser

Det går tydligt att utläsa starka barriärer i staden, i form av hårt trafikerade vägar. Dessa vägar omgärdar centrumkärnan och skapar starka barriäreffekter mot omkringliggande områden. Samtidigt utgör de viktiga kommunikationsleder för såväl anslutande som genomgående trafik, och är därför viktiga i stadsstrukturen. Det faktum att barriärerna, i form av E4, Nygatan och Centrumvägen, är sammanlänkade förstärker barriäreffekten ytterligare, då det skapar en slags mur runt centrumkärnan.

E4 är en mycket stark barriär i landskapet, främst beroende på dess breda gaturum och brist på tillgängliga och trygga passager för gång- och cykeltrafikanter. Gatan består av två körfält i vardera riktningen och bilarna färdas i höga hastigheter. Vintertid förstärks barriäreffekten såväl visuellt som tillgänglighetsmässigt av de snövallar som uppstår längs vägbanorna. Det faktum att E4 utgör en barriär mellan centrum och Strandängarna, är en stor brist för staden som helhet.



Figur 52. E4 utgör en stark barriär mellan centrum och Strandängarna. Barriäreffekten förstärks vintertid av snövallarna längs vägkanterna.

NYGATAN utgör en stark barriär med anledning av dess breda gaturum och höga trafikflöde. Bilar parkerade längs gatans båda sidor förstärker barriäreffekten. Byggnaderna längs gatan är lokaliserade en bit in på tomterna vilket bidrar till ett otydligt gaturum. I korsningarna saktas bilarnas hastigheter ner och övergångsställen möjliggör för passerande fotgängare. God sikt åt samtliga håll medför relativt säkra passager. Dock bidrar snön vintertid till att skymma befintliga övergångsställen.



Figur 53. Parkeringar längs Nygatans båda sidor, i kombination med breda körfält bidrar till barriäreffekter.

CENTRUMVÄGEN utgör en barriär norr om centrumkärnan och avskärmar därmed denna från stadens nordligare områden. Detta försvårar för en eventuell utökning av centrumbebyggelsen i denna riktning. Om området norr om Centrumvägen ska kunna förtätas och utvecklas för nya bostäder och centrumverksamheter behöver barriären övervinnas och området integreras bättre i övriga centrum.



Figur 54. Centrumvägens breda dimensioner och bristfälliga passager för gång- och cykeltrafikanter gör att gatan upplevs som en stark barriär i stadsbilden.

POSTGATAN hanterar idag mycket genomgående trafik från Centrumvägen till Köpmannagatan, varpå den utgör en viss barriär för gång- och cykeltrafikanter. Barriären är förhållandevis svag i jämförelse med exempelvis E4 och Nygatan, men med anledning av de stora mängderna trafik i förhållande till gaturummets bredd uppstår barriäreffekter.



Figur 55. Korsningen Postgatan - Köpmannagatan har stora rumsliga dimensioner, vilket ytterligare påverkar barriäreffekten.
Källa: Google maps

STRANDLINJEN utgör en gräns i landskapet av en annan karaktär än de som tidigare nämnts. Istället för barriär kan strandlinjen ses som en söm mellan mark- och vattenområdet. Extra stark bli sömmen vintertid, då isen möjliggör för nya förflyttningar i landskapet. Isområdet blir då tillgängligt på ett helt annat sätt och blir ett tillskott av s.k. vardagsrum i staden, med plats för fritids- och rekreationsaktiviteter. Även sommartid fungerar strandlinjen som en söm, då området görs tillgängligt för båttrafik.



Figur 56. Strandkanten skanses som en söm snarare än en barrär, då den möjliggör för nya färdvägar och ökad tillgänglighet under såväl sommar- som vintertid.
Källa: Kalix kommun

Distrikt

Det är svårt att utläsa tydliga distrikt inne i Kalix centrum, mycket beroende på att Kalix är relativt litet och att bebyggelsen är förhållandevis gles och blandad vad gäller stil, ålder och verksamhet. Vissa distrikt har ändå kunnat utläsas.

STRANDÄNGARNA är ett tydligt område som genom starkt omkringliggande gränser utgör ett väldefinierat distrikt. På så sätt isoleras det till viss del från sin omgivning och är i stort behov av väl fungerande länkar till omkringliggande områden. Strandängarna avgränsas i norr av E4 och i söder av vattnet. Området har stora kvaliteter som centrumnära rekreationsområde, men vissa barriärer måste övervinnas för att området ska kunna nyttjas till större del.

KYRKOOMRÅDET har, med sin karaktäristiska kyrkobyggnad och omkringliggande parkområde, en tydlig sammanhållen karaktär och utgör därmed ett tydligt distrikt. Att området ligger lite upphöjt samt till viss del avgränsas av staket gör distriktet ännu tydligare.

IDROTTSOMRÅDET FURUVALLEN norr om Centrumvägen är ett tydligt distrikt med anledning av dess användning. Området är ett renodlat idrottsområde med stora öppna ytor med plats för olika slags sportaktiviteter.

CENTRUMSKOLAN är likt FuruvalLEN ett tydligt distrikt p.g.a. sin användning. Området är av institutionskaraktär med stora öppna ytor med plats för lek och fritidsaktiviteter. Att både Centrumskolan och FuruvalLEN avskärmas av en kraftig barriär gör att de tydligare upplevs som distrikt i stadsbilden.

CENTRUMKÄRNAN i Kalix har en ganska otydlig avgränsning. Kvarteren utmed Köpmannagatan och Strandgatan är de som främst utgörs av bebyggelse av s.k. centrumkaraktär. Distriktets otydliga avgränsning kan bero på bebyggelsens gleshet samt den utspridda lokaliseringen av målpunkter.

Noder

Noderna i Kalix centrum finns vid stadens entréer, vid korsningar till starka stråk samt vid betydelsefulla landmärken. De starkaste noderna tenderar att ligga i stadens södra delar, vilket kan utläsas som ett bevis på att centrumkärnan förskjuts alltmer söderut.

INFARTERNA FRÅN E4 till Kalix centrum, dels vid kyrkan och dels vid Nygatan, utgör stadens entréer och är därmed starka noder i stadsbilden. Trots att koncentrationen främst består av bilister i dessa noder, upplevs de som starka knutpunkter även för fotgängare. Den västra entrén förstärks i kombination med kyrkans läge.

PLATSBILDNINGEN UTANFÖR GALLERIAN är förmodligen stadens starkaste nod, vilket också förklarar varför platsen anses vara stadens mittpunkt. Noden ligger vid ett starkt stråk och har en tydlig rumsbildning. Nodens förstärks ytterligare av landmärket i form av gallerian. Hit koncentreras såväl fotgängare som bilister för att besöka målpunkter i och omkring gallerian.



Figur 57. Platsbildningen utanför gallerian utgör stadens mest naturliga mittpunkt. Källa: Google maps

FOLKETS HUS utgör en stark nod p.g.a. byggnadens funktion i staden. Här inryms Kalix University, bibliotek, caféverksamhet m.m. Byggnaden är därför en samlingspunkt för människor i olika åldrar under stora delar av dygnet och fungerar som en stark nod i stadsbilden. Dess centrala läge i korsningen av de starka stråken Köpmannagatan och Nygatan, i kombination med platsbildningen framför byggnaden, förstärker noden ytterligare.



Figur 58. Folkets Hus.

RONDELLEN i korsningen Nygatan – Strandgatan är en mycket visuellt stark nod. Dess läge i mitten av stadens två mest centrala gator förstärker noden. Även rondellens form bidrar till nodens styrka. Här tvingas man fatta beslut om fortsatt färdriktning och kan därför behöva stanna upp ett tag.



Figur 59. Rondellen i korsningen Nygatan - Strandgatan. Källa: Google maps.

Svagare noder i staden återfinns vid korsningar där möten uppstår men där avsaknaden av viktiga målpunkter eller tydlig rumsbildning tenderar att försvaga nodens betydelse.

BUSSTATIONEN utgör en förvånansvärt svag nog med tanke på dess funktion. Busstationen upplevs som avskild trots dess oerhört centrala läge, vilket kan bero på att den ligger vid gallerians baksida. Bristfällig sammankoppling med övriga transportmedel, såsom exempelvis tåg gör att busstationen inte fungerar som en stark knutpunkt i trafiken.

MÖTESPLATSEN VID STRANDÄNGARNA är i dagsläget en mindre stark nod med anledning av den bristande sammankopplingen med centrum samt avsaknaden av aktiviteter. Noden bedöms dock ha stor potential att utvecklas till en betydligt starkare nod i samband med områdets framtida utveckling. Den skulle kunna bli stadens mest attraktiva samlingsplats för rekreation och friluftsliv.

KORSNINGEN POSTGATAN - KÖPMANNAGATAN upplevs som en nod då den är en väldigt påtaglig plats för val av ändrad färdriktning. Här sker beslut om att fortsätta längs Köpmannagatan eller att svänga ner mot gallerian.

COOP utgör en populär samlingsplats för människor som intresserar sig för spel, varför platsen till viss del kan upplevas som en nod. Platsen kan liknas vid ett inomhustorg där sociala möten uppstår.

Landmärken

Generellt har Kalix väldigt tydliga och karaktäristiska landmärken som utgör betydande element i stadsbilden. Detta beror till stor del på deras lokalisering i stadsstrukturen, vilket också har visat sig vara avsikten redan i P O Hallmans stadsplan. Genom deras strategiska placering i gatufonder eller i stora korsande stråk förstärks de och får stor betydelse för stadsbilden.

KYRKAN är Kalix starkaste och mest betydelsefulla landmärke. Dess lite upphöjda läge i gatufonderna till flertalet starka stråk, gör den synlig från flera olika håll och lägen i staden. Den utgör en stark entrésymbol för trafikanter på E4 söderifrån. Det faktum att byggnaden är av högt kulturhistoriskt värde förstärker elementet ytterligare.



Figur 6o och 61. Kyrkan utgör en viktig byggnad i staden, inte minst för dess funktion som fondbyggnad vid flera gator. Allra tydligast är den i Strandgatans fond (höger).

GALLERIAN är stadens nyaste landmärke, som genom sin centrala plats och viktiga funktion har blivit ett viktigt märke i staden. Dess intressanta form och utsmyckning av *kalixbollen* påvisar stor uppmärksamhet i staden. Att den nyttjas som stadens mötesplats och ligger i noden mellan flertalet stråk förstärker känslan av landmärke. Den är väl synlig från flera håll och exponeras väl mot E4 och stadens entré.



Figur 62. Den nybyggda gallerian har tillsammans med "kalixbollen" blivit en symbol för Kalix centrum. Källa: Google maps

FOLKETS HUS är en stor och väl synlig byggnad i stadsbilden, och utgör i kombination med sin starka funktion som nod, även ett tydligt landmärke i staden.



Figur 63. Folkets Hus. Källa: Google maps

KOMMUNHUSET är med sitt karaktäristiska utseende och centrala lokalisering ett tydligt landmärke i staden. Huset är lokaliserat vid stadens s.k. entrégata och påkallar därför stor uppmärksamhet. Med sin dignitet som Kommunhus utgör det ett viktigt landmärke i staden samtidigt som det påkallar stadens centralpunkt.



Figur 64. Kommunhuset. Källa: Google maps

TELEGRAFBYGGNADEN utgör ett landmärke främst med anledning av dess läge som fondbyggnad i Köpmannagatan samt att det är av högt kulturhistoriskt värde. Dock ser byggnaden lite nedgången ut och skulle efter viss upprustning kunna stärkas som landmärke i staden.



Figur 65. Telegrafbyggnaden. Källa: MAF Arkitektkontor AB

GRODPARKEN är med anledning av sitt kulturhistoriska värde ett landmärke i Kalix. Det bidrar inte i hög grad till orientering i staden, utan snarare till dess karaktär och historia. Lokaliseringen utmed ett starkt stråk ökar dess potential till att bli en attraktiv målpunkt. Att den dessutom ligger bredvid den kulturhistoriskt värdefulla Telegrafbyggnaden förstärker dess funktion som landmärke.



Figur 66. Centralparken, som i folkmun kallas för Grodparken, fanns med redan i Hallmans stadsplan från 1904. Källa: MAF Arkitektkontor AB

LYKTAN BOKCAFÉ är en charmig och småskalig byggnad bland de övriga byggnadskomplexen med centrumkaraktär utmed Köpmannagatan. Byggnaden är ett trevligt inslag i gatubilden och förstärker Kalix identitet som charmig småstad.



Figur 67. Lyktan Bokcafé är ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden. Sommartid blommar byggnaden och dess omkringliggande trädgård upp av en trivsamt utservning. Källa: Google maps

RYSSGRAVEN är ett relativt litet landmärke i staden, men utgör ändå en viktig plats i stadsbilden ur ett historiskt perspektiv. Dessutom påvisar den korsningen Nygatan – Centrumvägen.



Figur 67. Ryssgraven. Källa: Google maps

4.2 LIVET MELLAN HUSEN

Metod

Gehls metod för stadsanalys har applicerats på Kalix centrum och då främst för den innersta centrumkärnan, där de flesta av stadens aktiviteter utspelar sig. De stråk och platser som analyserats är *Strandgatan*, *Köpmannagatan* och *Nygatan*. Med anledning av att gatorna är långa och har väldigt varierad karaktär, har de i vissa fall delats upp i mindre delar.

Platsen har inledningsvis inventerats och dokumenterats genom fältbesök vid olika tider på dygnet samt under olika dagar i veckan. Hänsyn har tagits till Kalix vinterförhållanden, varför inventeringar har utförts under snö- respektive under barmarksperioden. Vid fältbesöken har checklistor tagits fram för att förenkla inventeringen och för att undvika att något glöms bort. På checklistorna har möjligheter funnits för anteckningar, se bilaga 1-4.

Därefter har materialet analyserats med utgångspunkt från Gehls metod. Stadens *aktiviteter*, *rumform*, *möjligheter* och *hinder för kontakt* samt de fysiska förutsättningarna för *skydd*, *komfort* och *njutning* har studerats ingående. Till hjälp fanns dokumentation i form av anteckningar, skisser och foton från inventeringarna gjorda i fält.

Observationer av aktiviteter och hur människor rör sig samt uppehåller sig i staden har utförts genom att gå runt och anteckna iakttagelser. Dessa observationer är gjorda utan att vara interaktiv med platsens besökare.

Noggrann fotodokumentation av de gator och platser som inventerats har gjorts i syfte att underlätta analysen i ett senare skede. Fotona har utgjort ett bra minnesunderlag för det fortsatta arbetet samt för att återskapa känslor och intryck som uppstod under fältbesöken.

Strandgatan

Aktiviteter

Strandgatan domineras av nödvändiga aktiviteter. Exempel på nödvändiga aktiviteter är människor som går mellan sina parkerade bilar längs gatan för att uträtta ärenden i omkringliggande affärer, samt människor som gör bankomatuttag eller besöker matställen. Den största målpunkten för inköp är gallerian. De flesta frivilliga aktiviteterna pågick inne i gallerian, där människor samlades runt bänkar och caféer för att betrakta förbipasserande människor och sådant som händer där inne. De sociala aktiviteterna som iaktogs var människor som hastigt hälsade på varandra då de möttes längs gatan.

Antalet aktiviteter som försiggick på Strandgatan en lördag var något större än en tisdag. Människor promenerade med en mer släntrande gångstil och stannade upp för att prata och umgås under längre tid. Flera verkade ha valt centrum som målpunkt för promenad med antingen stavar, eller för att rasta hunden.



Figur 69. Få aktiviteter kunde urskiljas på Strandgatan under inventeringstillfällena, trots dess funktion som ledande handelsgata i staden. Bankomaten samt entrén till gallerian utgjorde de vanligaste målpunkterna. Källa: Google maps

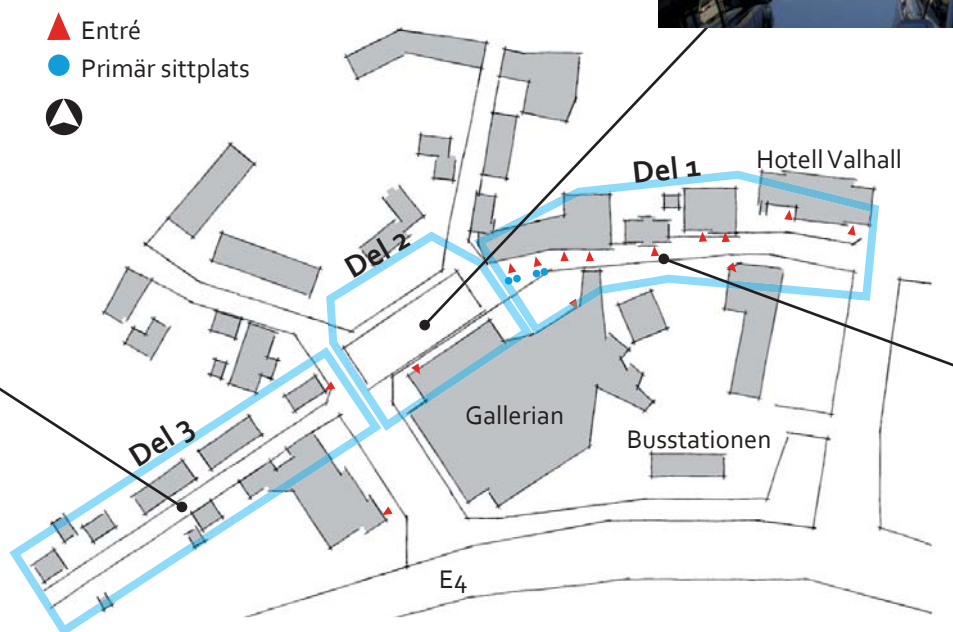
Rumsform

Rumsformen varierar starkt beroende på var längs Strandgatan man befinner sig. Längs det s.k. affärsstråket, *del 1*, finns små enheter i samma plan, korta avstånd och entréer riktade mot gatan, vilket ger en samlande effekt. Vid *del 2* bryts rumsformen upp med anledning av den stora parkeringsplatsen samt genom att gatan ändrar sträckning. Här finns inneslutande väggar och få enheter som vänder sig mot rummet. Därför finns det ingenting som samlar rumsformen. Vidare längs *del 3* finns nästan inga entréer ut mot gatan. Bebyggelsen är dessutom gles och inrymmer inga blandade funktioner, vilket ger en spridande effekt.

Strandgatan är integrerad vad gäller olika trafikslag. Bilister och gång- och cykeltrafikanter samsas i gaturummet, men bilarna tenderar att ta överhanden. I övrigt bedöms Strandgatan vara segregerad vad gäller olika funktioner. *Del*

1 och 2 består nästan uteslutande av handel och matserveringar, medan *del 3* främst består av bostäder.

Rumsformen längs Strandgatan är inbjudande på så vis att det finns många olika anslutningsvägar samt bra insyn från flera håll i staden. Däremot finns det väldigt få saker som bjuder in till andra aktiviteter än de nödvändiga. Generellt bedöms rumsformen vara inneslutande, då kontakten mellan inne och ute är bristfällig. Gallerian består av långa stängda väggar utan insyn. Även andra byggnader har bristfällig insyns- och utsiktsmöjligheter vilket hämmar interaktionen mellan livet inne och ute. Rumsformen bedöms inte förändras mellan snö- och barmarksperioden.



Figur 70. Strandgatan har delats upp i tre delar p.g.a. dess skiftande karaktär beträffande rumsformen. På bilden åskådliggörs förekomsten av entréer riktade mot gatan samt antal primära sittplatser. Karta och foton i vinterklimat är framtagna av författaren själv. Övrigt foto har hämtats från Google maps.

Möjligheter och hinder för kontakt

Strandgatan har egenskaper som erbjuder såväl möjligheter som hinder för kontakt. Avstånden är korta och inga betydande nivåskillnader förekommer, vilket främjar för fysisk kontakt. Människor och bilar som färdas längs gatan har låg hastighet. Gaturummet är öppet och innehåller inga väggar som hindrar för kontakt. Däremot kan gallerians långa och slutna fasader utgöra ett hinder för kontakt och skapa en ”rygg mot rygg”-orienterad känsla. Denna känsla finns även längs *del 3* där entréerna inte är riktade mot gatan. Även parkeringsplatsen kan upplevas ha en delande effekt. Vid *del 1* är Strandgatan orienterat ”ansikte mot ansikte” med sina entréer och verksamheter riktade utåt.

Skydd

Strandgatan är det stråk som har störst andel mänsklig närvaro under dagtid, eftersom det är hit de främsta målpunkter och stadsfunktioner är lokaliserade. Avsaknad av kvällsfunktioner medför dock att platsen till stor del ödeläggs efter stängningstid. Viss kvällsaktivitet förekommer vid Hotell Valhall samt av cirkulerande fordonstrafik. Bankomaten är en målpunkt och samlingsplats under kvällstid. God belysning längs gatan skapar viss trygghet under dessa tider, men kan inte helt ersättas av den mänskliga närvaron. Gatan är endast belyst fram till midnatt, vilket är ett stort trygghetsproblem.



Figur 71. De parkerade bilarna utgör ett visst skydd mellan gångtrafikkanterna på trottoaren och bilarna som färdas på gatan.



Figur 72. Ett utskjutande skärmtak utmed gallerian skyddar till viss del mot obehagliga väderförhållanden.

Den förhållandevis täta fordonstrafiken i gaturummet utgör en störande faktor för de gående. Dock är hastigheten längs gatan låg. Parkerade bilar längs gatan ger visst skydd för de gående mot biltrafiken, då det skiljer trottoaren och körbanan åt.

Längs gallerian finns ett utskjutande skärmtak som kan skydda mot regn och snö och som kan ge viss skugga. I övrigt finns inget skydd mot kyla och värme, utan man tvingas då gå in till gallerian eller övriga angränsande butiker.

Komfort

Trots att Strandgatan är småskalig och smal, samt att bilar och fotgängare tvingas samsas som utrymmet, bedöms det finnas gott om plats att som fotgängare färdas längs gatan utan att trängas. Flödet av människor är sällan stort. Vid tät biltrafik kan det bli trångt för bilisterna, vilka då utgör hinder i gaturummet. Parkeringsplatsen utanför gallerian bryter upp gångstråket och utgör ett visuellt och fysiskt hinder längs stråket.

Utmed Strandgatan finns varierade fasader vilket bidrar till ett stimulerande synintryck och som gör gatan intressant att färdas på. Belysningen är trivsamt och god fram till midnatt och de karaktäristiska lyktstolparna förstärker stråket. Avsaknad av vilobänkar reducerar komforten för de gående, främst för äldre och rörelsehindrade. Rörelsemönstren som observerades längs Strandgatan är främst längs gatans norra del, då denna berikas med sol under dagtid. Människorna färdades främst till och från gallerian, bankomaten, parkeringen och till angränsande gator (Postgatan och Torggatan).

Kanterna längs gatan inbjuder inte till att stå, uppehålla sig eller sitta vid. Här finns inga utskjutande fasaddetaljer att luta sig mot eller sätta sig på. Däremot erbjuder kanterna utmed gallerian goda väderförhållanden med skydd från vind, nederbörd och sol. Dålig integration av funktionella och rekreativa aktiviteter gör platsen oattraktiv att stå och uppehålla sig på under en längre tid.

Det finns endast två primära sittplaster utmed Strandgatan under vintertid, bestående av två fasta bänkar. Dessa är nästan helt täckta av snö, vilket gör det svårt att uppfatta dess funktion och att nyttja. Nästan inga sekundära sittplaster

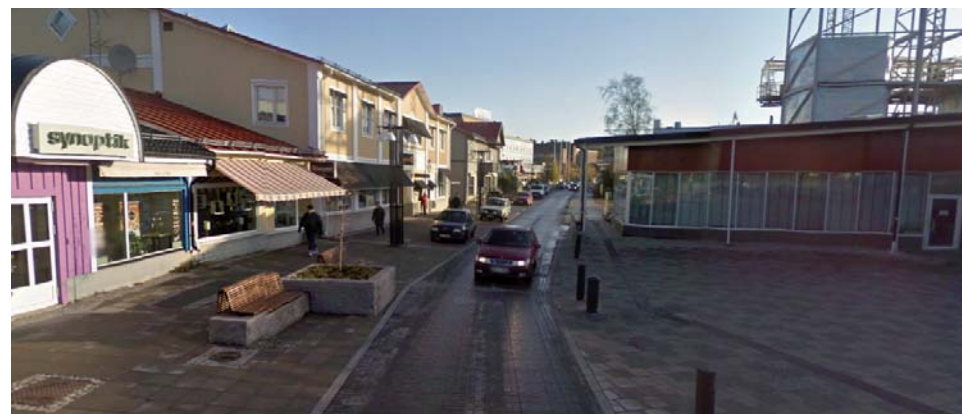


Figur 73 och 74. De få primära sittplatser som finns längs Strandgatan hade inte röjts från snö och nyttjades därför inte alls. Inte förrän snön töat bort kunde de urskiljas igen.



Figur 75. (Vänster). En låg stenmur utanför gallerian skulle kunna nyttjas som sekundär sittplats. Källa: Google maps

Figur 76. (Höger). Strandgatans småskalighet innebär att bilarna upplevs vara malplacerade i gaturummet. Källa: Google maps



kunde observeras, förutom en låg stenmur utanför gallerian samt utanför Hotell Valhall. Inga ytterligare primära sittplatser tillkommer sommartid.

Avstånden i gaturummet är bra för allmän sikt, men bristen på detaljer och saker att titta på gör rummet ointressant att uppehålla sig i under någon längre tid. Den låga bullernivån gör det möjligt att höra omgivande konversationer och att samtala fritt med sitt sällskap. Bristfällig bänkplacering i *talkscape-placering* försvårar möjligheter för längre konversationer. Det finns inte heller några organiserade möjligheter för aktiviteter eller lek, utan gatan används idag endast för att transportera sig till olika målpunkter.



Figur 77 och 77. Isskulpturer (inringade) längs gallerians fasad bidrar till detaljrikedomen i stadsrummet. Den karaktäristiska "Kalixstolpen" likaså.

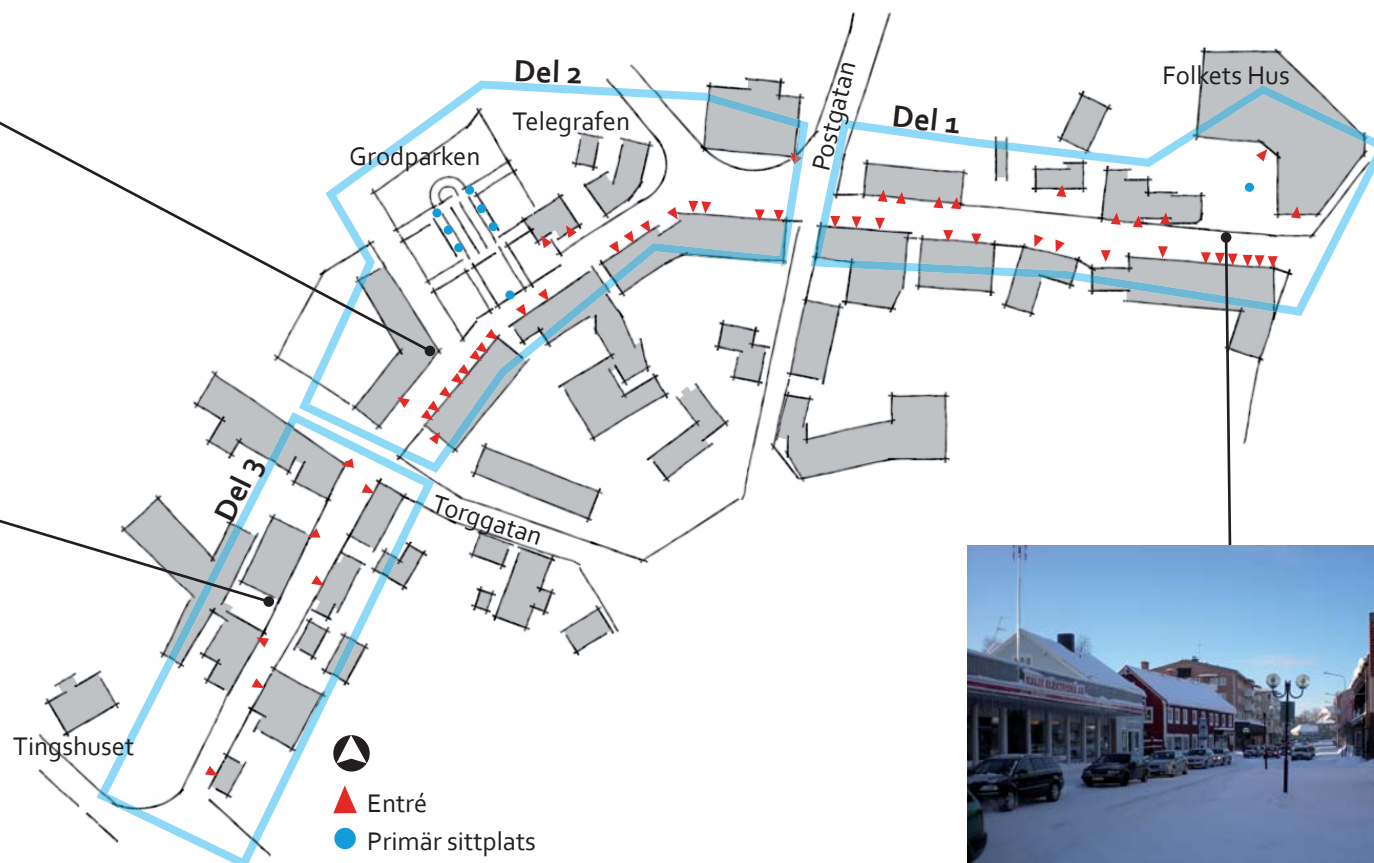
Köpmannagatan

Aktiviteter

Längs Köpmannagatan förekommer främst nödvändiga aktiviteter i form av inköp, transporter mellan olika målpunkter samt folk som går till arbetet eller skolan. Inga frivilliga aktiviteter kunde observeras, vilket förmodligen beror på att det inte finns så goda förutsättningar för detta. Dock kunde vissa frivilliga aktiviteter observeras inne i Folkets Hus, där människor samlades i biblioteket eller vid caféet. Grodparken skulle kunna utgöra en plats för frivilliga aktivite-

ter, men har vintertid inte röjts från snö, vilket gör den otillgänglig och obrukbar. De sociala aktiviteter som kunde observeras var människor som hälsade på varandra då de möttes, främst vid platsen utanför Folkets Hus.

Aktiviteterna var fler under lördagen än under tisdagen. Gatan användes då som promenadstråk i större utsträckning och de största målpunkterna utgjordes av närliggande caféer. Gångstilarna var av mer släntrande karaktär.



Figur 79. Köpmannagatan har delats upp i tre delar p.g.a. dess skiftande karaktär beträffande rumsformen. På bilden åskådliggörs förekomsten av entréer riktade mot gatan samt antal primära sittplatser. Karta och foton i vinterklimat är framtagna av författaren själv. Övrigt foto har hämtats från Google maps.

Rumsform

Även Köpmannagatan har varierad karaktär beroende på var längs gatan man befinner sig. Tre starkt skiftande delar har kunnat uppfattas, se figur 79. Längs *del 1* ges en starkt samlande effekt av att små enheter i samma plan med entréer inom korta avstånd har riktats ut mot gatan. Dock står flera butikslokaler i bottenvåningarna tomma och övergivna. I *del 2* övergår rumsformen till att bli alltmer spridande, då enheterna är längre och glesare. Vidare i *del 3* är avstånden ännu längre och bebyggelsen allt glesare. Även här står flertalet butikslokaler tomma.

Trafiken längs Köpmannagatan är delvis integrerad, delvis segregerad. Gaturummet är till stora delar småskaligt och intimt, vilket uppmuntrar och tillåter fotgängare att relativt tryggt kunna färdas bland bilarna. Dock tar bilarna stort anspråk i gaturummet, genom långsgående parkeringar och genom sitt täta flöde. Parkeringsplatser längs gatan separerar till viss del gångtrafikanterna från bilisterna. När det gäller funktioner är Köpmannagatan integrerad. Här finns en blandning av olika typer av verksamheter och funktioner för olika kategorier av människor i olika åldersgrupper under olika tider av dygnet. Här finns t.ex. en biograf, en park, olika sorters butiker, bostäder samt Folkets Hus med bibliotek, café och universitet m.m. Integrationen är starkast i *del 1*, försvagas i *del 2* och är svagast i *del 3*.

Rumsformen är inbjudande eftersom den kan anslutas från flera olika håll och är synlig från olika platser i staden. Avstånden är korta och här finns flera målpunkter som bjuder in till aktivitet.

Köpmannagatan är till viss del öppen och till viss del inneslutande. Stora delar av bebyggelsen längs gatan har öppna bottenvåningar, dvs. stora fönster med möjlighet att se in och ut genom. Dock har många av verksamheterna valt att skymma för och på vissa ställen står lokalerna tomma. Detta innebär att Köpmannagatan har goda förutsättningar för en öppen rumsform, vilket inte förvaltas på ett bra sätt. Folkets Hus har få och förhållandevis små fönster som vetter ut mot gatan, vilket ger en inneslutande effekt. Dess angränsande byggnad, f.d. Missionskyrkan, har en helt inneslutande karaktär.

Rumsformen bedöms inte förändras mellan snö- och barmarksperioden.



Figur 80. Stora delar av bebyggelsen längs Köpmannagatan möjliggör för verksamheter i bottenvåningen och bostäder på övriga plan. Dock står flera av butikslokalerna tomma.



Figur 81. Missionskyrkans byggnad bidrar till en inneslutande rumsform.
Källa: Google maps

Möjligheter och hinder för kontakt

Köpmannagatan erbjuder många möjligheter för kontakt genom de korta avstånden samt avsaknad av väggar och nivåskillnader. Gatan är dessutom ”ansikte mot ansikte”-orienterat. Hastigheterna är låga för de gående längs gatan men aningen höga för de som färdas med bil. Bilarna tenderar att dominera gaturummet och därigenom försvåras möjligheterna för kontakt.

Skydd

Köpmannagatan upplevs som trygg då det färdas människor såväl till fots som i fordon under stora delar av dagen. Under kvällen minskar den mänskliga närvaron beroende på de få kvällsaktiviteter som förekommer längs gatan. Dock trafikeras gatan relativt hårt även under kvällstid. Bostäder i byggnadernas övre våningsplan kan erbjuda mänsklig översikt kvällstid. Belysning finns endast

längs gatans ena sida, vilket är en brist ur trygghetssynpunkt under dygnets mörka timmar. Även här stängs belysningen av efter midnatt.

Gaturummet domineras av biltrafiken, men fotgängare bedöms ändå kunna röra sig relativt fritt. Trottoarer och parkerade bilar utgör skydd mot biltrafiken. Dock förekommer ett antal stora korsningar längs gatan, vilket avbryter gångtrafikanternas stråk och utsätter dem för kritiska trafiksituationer.



Figur 82.
Köpmannagatan präglas av bilar, såväl parkerade som färdandes.



Figur 83. *Byggnadernas placering i vinkel mot varandra skapar intressanta rumsbildningar längs stråket. Källa: Google maps*

Köpmannagatan saknar skydd mot obehagliga väderförhållanden. Få av byggnaderna längs gatan har skärmtak för skydd mot regn och snö. I Grodparken kan träden skydda mot sol sommartid.

Komfort

Längs Köpmannagatan finns det trottoarer på båda sidor av gatan med gott om plats för fotgängare att gå obehindrat utan att trängas. Biltrafiken upptar den största delen av gaturummet, och har en viss undanträngande effekt på gångtrafikanterna. Ytan att gå på är snöbelagd vintertid, vilket jämnar ut eventuella ojämnheter samtidigt som det kan finnas risk för halka. Fasaderna är intressanta att färdas längs, främst längs *del 1*, med många entréer och skyltfönster. Dock står flertalet lokaler tomma, vilket är en stor brist för gatans attraktivitet. De gående som observerades rörde sig främst i *del 1*, till och från Folkets Hus.

Hinder för fotgängare längs gatan uppstår i samband med stora korsningar, främst vid Postgatan. Även parkerade bilar utmed gatan kan utgöra hinder för de gående. I övrigt förekommer få avbrott längs stråket och Köpmannagatan upplevs ha god kontinuitet. Brist på vilobänkar reducerar starkt komforten för äldre och människor med nedsatt rörelseförmåga.

Köpmannagatan upplevs i första hand som ett stråk att gå längs, snarare än ett stråk att stanna upp på, sitta ner eller uppehålla sig längs under en längre tid. Gatans kanter har få detaljer eller oregelbundenheter i fasader som man kan luta sig mot eller slå sig ner på. Däremot finns ett flertal intressanta rumsbildningar i trottoarerna där husen placerats i vinklar mot varandra. Dessa bildar ”fickor” i gaturummet med goda förutsättningar för sittplatser eller rent av serveringar. Utanför Folkets Hus finns några flaggstänger och gatulyktor att luta sig mot.

Gatan har väldigt få primära sittplatser vintertid. Dessa utgörs av en bänkanordning utanför Folkets Hus samt en bänk i busskuren i angränsning till Grodparken. I Grodparken finns faktiskt ett flertal primära sittplatser, men eftersom parken inte snöröjs vintertid kan dessa endast nyttjas under barmarkspanperioden. Få sekundära sittplatser kunde observeras, vilket är en stor brist. Vid rumsbildningen utanför Folkets Hus finns en trappa som under barmarkspanperioden

derna kan nyttjas som sekundär sittplats. Med tanke på den koncentration av människor som kan uppstå vid denna platsbildning skulle ytterligare ett antal sekundära sittplatser kunna fylla en viktig funktion.

Det kan diskuteras huruvida sittplaster längs gatan skulle användas eller inte. Gatan är idag främst ett transportstråk med ytterst få saker att stanna upp vid och beskåda eller ta del av. Utsikten är relativt begränsad och bristen på intressanta detaljer i fasader och övrig gatuutsmyckning förbättrar inte situationen. Grodparken är den plats som skulle kunna vara intressant att slå sig ner i under en längre tid, under förutsättning att människor passerar förbi och igenom den så att där finns saker och aktiviteter att beskåda. Parken kan dessutom uppfattas som bullerstörd med anledning av de omkringliggande hårt trafikerade gatorna.



Figur 84. Platsbildningen utanför Folkets Hus.



Figur 85. Vid en av gavlarna till Folkets Hus finns en trappa som kan nyttjas som sekundär sittplats. Trappan är dessutom i söderläge.

Den låga bebyggelsen och gatans böjda form gör att den till viss del skyddas från vindar. I övrigt finns få skydd mot obehagliga väderförhållanden. Utmed vissa fasader finns utskjutande tak som kan skydda mot nederbörd och stark sol. Gatans humana skalproportioner gör den trivsamt att vistas på och det är möjligt att se människor på ömse sidor av gatan. Bullernivån möjliggör för konversationer av olika slag.

Grodparkens lokalisering längs gatan bidrar till en integration av rekreativa aktiviteter bland övriga funktionella funktioner. Platsen bjuder in till viss fysisk aktivitet sommartid, men är bristfällig vintertid.



Figur 86. Grodparken snörojs ej vintertid, vilket gör den otillgänglig att nyttja.



Figur 87. Sommartid blomstrar Grodparken upp och utgör en kvalitativ stadsträdgård.

Källa: MAF Arkitektkontor AB

Njutning

Skalan på Köpmannagatan är human, och god hänsyn har tagits vid dimensionering av byggnader och gaturum i förhållande till människans sinnen, rörelser, storlek och beteende. Vid korsningen med Postgatan öppnas rummet upp och gränserna flyter ut. Här bryts stråket upp för en kort stund och viss förvirring kan uppstå. När väl korsningen har passerats återfår gatan sin kontinuitet.

Det finns få möjligheter att välja mellan olika väderförhållanden. Sol kan erbjudas längs gatans norra del, medan skugga återfinns längs fasaderna i söder. I parken kan träden skydda mot stark sol och viss blåst sommartid. Att välja mellan värme och kyla kan under dagtid erbjudas i gatans butiker, caféer samt i Folkets Hus. Gatan är utformad för att undvika blåst.

Estetiken längs gatan kan klart förbättras. Förekomsten av träd och vegetation är starkt begränsad. Här finns inte heller någon sammanhållen gatubelysningen. Fasaderna är på många håll nedgångna och risiga. I Grodparken erbjuds kvalitativ parkmark, med träd och buskar samt inslag av vatten.



Figur 88. Bebyggelsens standard längs Köpmannagatan är av starkt varierad karaktär. Vissa uthus och förrådsbyggnader, likt den på bilden ovan, är näst intill fallfärdiga.

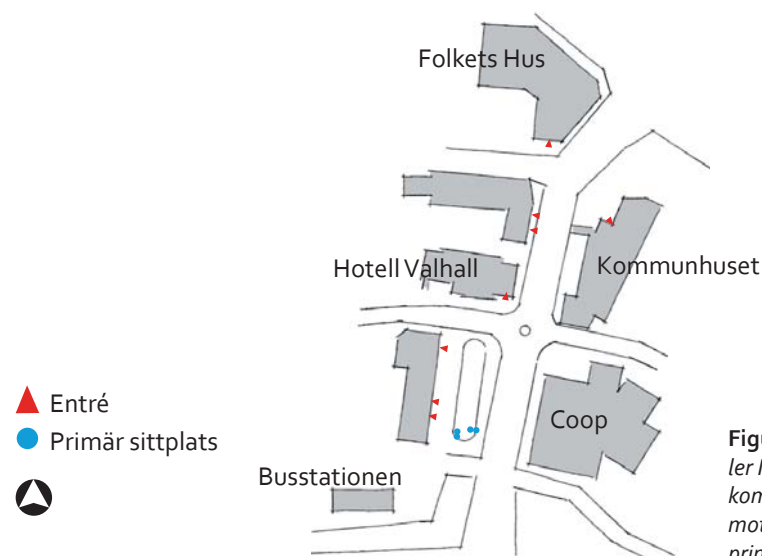
Nygatan

Aktiviteter

Längs Nygatan förekommer enbart nödvändiga aktiviteter. Dessa består av transporter till arbete, affärer samt till målpunkter på omkringliggande gator. Vid busshållsstationen står människor och väntar på bussen. Nygatan har väldigt få målpunkter per längdenhet, då gaturummet består av stora byggnadskomplex med få olika funktioner. Gatan domineras dessutom av bilar, vilket gör den ogästvänlig för frivilliga och sociala aktiviteter. Trots att här finns en park med plats för rekreation och uppehåll av olika slag, förekommer inga aktiviteter i eller omkring denna. Vintertid är parken snötäckt och högst otillgänglig.

Rumsform

Rumsformen längs Nygatan bedöms vara spridande på grund av sin bredd, stora enheter, få entréer och funktioner som är riktade utåt mot gatan. Byggnaderna är ofta placerade en bit in från gatan, vilket förstärker den spridande effekten. Platsen stängs inne beroende på de långa fasaderna, där få eller avsaknaden av fönster försvårar möjligheten till insyn. De långa avstånden från gatan och bristen på insynsmöjligheter förstärker den inneslutande rumsformen.



Figur 89. Bilden föreställer Nygatan och dess förekomst av entréer riktade mot gatan samt antal primära sittplatser.

Gatan är segregerad, både vad gäller trafik samt blandning av funktioner och verksamheter. Det höga trafikflödet i kombination med långsgående bilparkeringar segregerar gång- och cykeltrafiken från biltrafiken. Detta skapar en stark barriäreffekt för gång- och cykeltrafikanterna, då tillgängligheten begränsas och fysiska hinder uppstår i gaturummet. Nygatan består nästan enbart av offentliga byggnader samt serviceverksamhet av storskalig art.

Gatan bjuder inte in till aktivitet. Möjligtvis skulle parken kunna bjuda in till viss rekreativ aktivitet, men på grund av dess bullerutsatta läge och bristfälliga snöröjning vintertid utgör den inte en attraktiv målpunkt. Nygatan är inbjudande på så vis att den går att ansluta från många olika håll och är välintegrerad i staden. Gatan är stadens huvudstråk för infarts- och genomfartstrafik och är lätt att se och hitta till.



Figur 90. Nygatan är bred och består av stora byggnadskomplex med få entréer riktade mot gatan.
Källa: Google maps



Figur 91. Nytorget.



Figur 92. Coops monotona och inneslutande fasad.

Möjligheter och hinder för kontakt

Nygatan har egenskaper som till stor del hämmar möjligheterna för fysisk kontakt. Här är hastigheterna höga, avstånden långa och väggarna påtagliga. Entréerna är inte konsekvent riktade ut mot gatan vilket gör gatan ”rygg mot rygg”-orienterad. Vid Kommunhuset finns vissa nivåskillnader vid entrén samt staket och höga snödrivor som utgör väggar i gaturummet och därmed hindrar för kontakt.

Skydd

Nygatan har hög andel mänsklig närvaro som utgörs av människor som färdas i bilar. Förekomsten av gångtrafikanter är dock låg. Eftersom verksamheterna längs gatan inte är överlappande i tid utan främst pågår under dagtid, försvinner översynen från dessa under kvällstid. Dock utgör gatan stadens främsta stråk för genomfartstrafik, varför gatan trafikeras under stora delar av dygnet. Trafiken reduceras till viss del under kvälls- och nattid.

Den hårt trafikerade Nygatan utgör en barriär för fotgängare. Skydd för gångtrafikanter finns i form av ett sammanhängande gångstråk längs gatans västra sida. Gångstråket avskärmas från biltrafiken, dels genom trädplanteringar, dels genom parkerade bilar. Vid korsningar kan kritiska situationer uppstå, speciellt vintertid, då övergångsställen och refuger döljs av snön. Snödrivor längs vägen kan även hindra tillgängligheten för gångtrafikanter längs gatans östra del, då trottoarer och stråk bryts upp av bristfällig snöröjning och snödrivor.

Längs Nygatan saknas helt skydd mot obehagliga väderupplevelser. Trädallén i gatans södra del kan till viss del skydda från vind och hög solinstrålning. I övrigt befinner sig fotgängare längs Nygatan i en mycket utsatt vädersituation.

Komfort

Längs den västra delen av Nygatan finns ett gångstråk med gott om plats för fotgängare att färdas fritt. Avbrott längs stråket uppstår i samband med korsningar, där gångtrafikanterna måste vara på sin vakt för att undvika den täta fordonstrafiken. Längs Nygatans östra del finns gångstråk endast förbi Kommunhuset. Nygatan utgör främst en transportsträcka till övriga angränsande gaturum, som exempelvis Strandgatan och Köpmannagatan. Gångsystem som

förbinder dessa destinationer är välfungerande. Marken är snöbelagd vintertid, vilket försvårar läsbarheten vid korsningarna.



Figur 93. Snötäcket skymmer viktiga detaljer, vilket försvårar läsbarheten. Bilden ovan visar hur ett övergångsställe helt har "försvunnit".

Fasaderna utmed Nygatan är monotona och inneslutande. Flera av byggnaderna är lokaliserade en bit in från gatan och luckor mellan husen kan förekomma. I kombination med det höga trafikflödet är gatan inte attraktiv att färdas utefter. Belysning finns längs båda sidorna av gatan, men är främst anpassad för biltrafiken. Därmed upplevs den som oangenäm för fotgängarna.

Kanterna är odefinierade och otillgängliga p.g.a. byggnadernas avstånd från gatan samt dess uppbrutna struktur. Dessutom avskärmas de ofta av träd eller parkeringsplatser. Därmed inbjuder de varken till att stå eller uppehålla sig vid. De stående som observerades på gatan stod antingen utanför entrén till Kommunhuset eller för att vänta på bussen vid busstationen. Här finns det väderskydd i form av skärmtak och busskurer. Vid busstationen finns dessutom möjlighet att vänta inomhus.

Det finns få möjligheter att sitta ned längs gatan. I parken finns ett fåtal bänkar i ett utsatt läge vid biltrafiken. Den lilla gräsytan i parken utgör en sekundär sittplats, men upplevs p.g.a. sitt utsatta läge som oattraktiv. Vintertid är sittplatserna snöbelagda och kan inte nyttjas. Utsikten är dålig eftersom gaturummet

domineras av höga trafikflöden och monotona fasader. Avstånden i gaturummet är långa, vilket ytterligare påverkar utsikten och möjligheten att uppfatta detaljer och människor som färdas förbi. Möjligheten att höra omgivande konversationer begränsas av bullret från trafiken. Inga organiserade möjligheter för aktiviteter eller lek finns i gaturummet eftersom dess syfte i första hand är av transporterande slag.



Figur 94. Vid Nytorget erbjuds sittplatser i starkt utsatta lägen. Källa: Google maps



Figur 95. Vid Busstationen finns möjlighet att vänta inomhus samt i väderskyddade busskurer.

Njutning

Gaturummet upplevs som överdimensionerat i förhållande till den mänskliga skalan. Även för bilar bedöms gaturummet vara väl tilltaget. Trafiken längs gatan sker helt och hållet på bilarnas villkor, vilket skapar starka barriäreffekter för de gående. Bilarnas dominans är förvånansvärt stor med tanke på Nygatans centrala läge i staden.

Det finns få platser längs gatan där man kan njuta av positiva väderförhållanden. Parken erbjuder sådana platser, men p.g.a. dess utsatta läge tas dessa ej vara på. Estetiken är bristfällig med låg detaljeringsgrad och ointressanta fasader. Längs vissa delar av gatan samt i parkområdet finns träd och viss vegetation, som bidrar till en lummigare stadsbild.

4.3 RUMSLIGT STRUKTURELL ANALYS

Metod

Det finns flera olika programvaror att tillgå för Space Syntaxanalyser. Programvaran som har använts för detta arbete är UCL Depthmap, som har utvecklats av Alasdair Turner vid University College London. Programvaran är tillgänglig att använda i akademiskt syfte, och erhålles efter registrering.⁹⁶

Med hjälp av UCL Depthmap byggs en modell upp av det aktuella analysområdet, även kallad en axialkarta. Som underlag för axialkartan används en kartfil för Kalix centrum, som har importerats i programmet. Axialkartan skapas genom att dra linjer längs befintliga stadsrum. Alla stadsrum representeras av en linje och axialkartan byggs upp av så få och så långa linjer som möjligt. Varje riktningsförändring innebär att axiallinjen bryts. Höjdskillnader vägs in i modellen genom att axiallinjerna bryts vid starka nivåskillnader, som exempelvis vid en kulle eller en planskild korsning. Vid planskilda korsningar, där exempelvis en gång- och cykelväg ritas in under en väg, kan programmet välja att särskilja dessa linjer från varandra eftersom de i verkligheten ligger i olika plan.

Varje linje representerar stadsrum som samtidigt är visuellt överblickbara och fysiskt tillgängliga. Det är viktigt att särskilja olika trafikslag, varför separata modeller måste byggas upp för gång- och cykeltrafik och biltrafik. De rums samband som är tillgängliga för en bilist är inte desamma som för en gående och vice versa. Vid modeller för gång- och cykelnätet har vägar för enbart biltrafik helt bortsetts från. På starkt trafikerade gator representeras dessutom gång- och cykelnätet av två parallella linjer som symboliserar trottoarer på gatans båda sidor. Dessa förbinds vid övergångsställen.

För att kunna skapa en axialkarta över Kalix centrum har stora delar av området inventerats för att se hur gator hänger samman samt var höjdskillnader finns. Fotografier och anteckningar från inventeringen har legat till grund för modellen. Vidare har Google Earth har använts för att komplettera underlaget.

Det är viktigt att göra modellen tillräckligt stor för att inte råka ut för randeffekter. Gator i utkanten av en modell kan av programmet uppfattas som svagt integrerade när de i själva verket är mycket välintegrerade. Därför bör man ta med ett omland till det område vilket analysen avser. När axialkartan är färdigskapad beräknar programmet varje linjes integrationsvärde. Programmet beräknar det genomsnittligt antalet steg som varje enskild linje befinner sig i förhållande från varje annan linje i systemet. Med steg menas här hur många linjer man måste passera för att nå en viss annan linje, dvs. hur många riktningsförändringar man måste företa. Integrationsvärdet fångar den enskilda linjens förhållande till samtliga övriga linjer i modellen.⁹⁷

Resultatet genereras i en axialkarta där linjerna färgas i en fallande färgskala från rött till blått. Ju rödare en linje är desto mer integrerad är den i systemet, dvs. desto närmre är den alla andra linjer i systemet. De blå linjerna är minst integrerade och ligger således längst ifrån alla andra linjer i systemet.

För gator och stråk med svaga svängningar uppstår en avbruten axialkarta, vilket kan leda till ett lägre integrationsvärde, trots att stråket kanske är kontinuerligt och sammanhängande. För att komma ifrån detta kan man använda en s.k. Choice-analys som känner av längre och sammanhållande stråk.⁹⁸ I detta arbete har tillgång ej funnits till en sådan analys. Med tanke på att Kalix struktur till stor del består av svängande men kontinuerliga gatustråk kan analysen därför bli missvisande. Hänsyn bör tas till detta.

I detta arbete har två olika axialkartor upprättats, en för gång- och cykeltrafik samt en för biltrafik. I kartan för gång- och cykeltrafik består axiallinjerna av stråk som endast är tillgängliga för dessa trafikslag. Vid stora bilstråk, som exempelvis E4 och Centrumvägen, har därför inga linjer ritats ut eftersom vägarna ej erbjuder trafiksäkra gång- och cykelstråk. Nygatan utgörs av två parallella linjer som symboliserar gång- och cykelstråken på gatans båda sidor. Där stråken slutar bryts axiallinjerna. Kartan för biltrafik representerar linjer som enbart är tillgängliga med bil. Eftersom Kalix inte har några renodlade gågator i centrum, liknar bilkartan till stor del gång- och cykelkartan.

96 www.vr.ucl.ac.uk/depthmap/

97 www.spacescape.se

98 Mangsbo (2009)

Syftet med Space Syntaxanalyserna i detta arbete är att de ska ge en större förståelse av gaturummens användning i Kalix centrum. Ändringar i den fysiska strukturen, i form av nya gatusträckningar och nya stråk för gång- och cykeltrafik, kan studeras för att se huruvida områden och stråk bli mer eller mindre integrerade och tillgängliga. Analyskartorna kan därmed ge en förning om var förflyttningarna kan tänkas uppstå. Vad som speciellt bör analyseras är tillgängligheten till Strandängarna genom att området öppnas upp för såväl biltrafik som för gång- och cykeltrafik.

Resultat

Analys av befintlig gång- och cykelstruktur

Resultatet av Space Syntaxanalysen för gång- och cykelstrukturen i Kalix centrum stämmer väl överens med hur verkligheten uppfattas. Axialkartan visar att Strandgatan, Nygatan och stora delar av Köpmannagatan är välintegrerade i sin omgivning, medan strandområdet är relativt otillgängligt och segregerat från resten av staden.

Trots att Strandgatan och Köpmannagatan är böjda gator, där axiallinjerna bryts på flera ställen, är dessa stråk starkt integrerade vilket enligt Space Syntaxteorin skulle innebära att det är här det största flödet av människor uppstår. Att även Postgatan och Torggatan får höga integrationsvärden visar på stor potential för området runt omkring gallerian att vara en attraktiv stadsmiljö med stark sammankoppling till Köpmannagatan. Sådant är läget redan idag, men området skulle kunna utvecklas ännu mer i form av ökat antal funktioner och verksamheter. Analysen visar att området är lättillgängligt för gång- och cykeltrafik och inte endast för biltrafiken, vilken tenderar att dominera längs dessa gator idag.

Strandområdet i Kalix är visuellt tillgängligt från stora delar av centrum. På flera ställen erbjuds utblickar mot vattnet, varför området upplevs som tillgängligt och nära. Men den fysiska tillgängligheten skiljer sig markant från den visuella. Få fysiska anslutningar mellan centrum och strandområdet innebär att området starkt segregeras från sin omgivning. Den enda passagemöjlighet som finns för gång- och cykeltrafikanter är en gångtunnel under E4 väster om gallerian. Gångtunneln är visuellt uppbruten, dels beroende på dess starka riktningförändringar på flera ställen, dels för att nivåskillnader uppstår. Dess uppbrutna karaktär förstärker strandområdets segregation.

Axialkartan visar på en förhållandevis hög integration bland kvarteren i den oregelbundna strukturen runt själva centrumkärnan. Detta innebär goda förutsättningar för att kunna uppnå en hållbar förtätning av verksamheter och bostäder på flera platser i Kalix centrala delar.



Figur 96. Axialkarta som visar integrationen vad gäller gång- och cykelnätet i Kalix centrum. Ju rödare färg desto högre integrationsvärde. Blå färg visar på låg integration.

Analys av förändringar i gång- och cykelnätet

Fördelen med Space Syntax är att man har möjlighet att testa olika förslag för att se hur det kan komma att påverka tillgängligheten i staden och människors sätt att färdas. Utifrån resultatet från analysen av det befintliga gång- och cykelnätet har följande förändringar genomförts:

1. Gångstråket längs Nygatans västra del har förlängts söderut och sammankopplats med Strandängarna. Sammankopplingen sträcker sig över E4 i en rak linje ner mot småbåtskajen. Passagen över E4 förväntas ske i samma plan som biltrafiken, vilket bedöms vara möjligt med anledning av den nya rondell som planeras i korsningen E4 - Nygatan. Därmed bedöms hastigheterna saktas ner och en trafiksäker gång- och cykelpassage kan möjliggöras.
2. Nygatans östra del förses med ett sammanhängande gång- och cykelstråk längs hela gatan. Stråket kopplas dessutom samman med tvärgående stråk längs bl.a. Centrumvägen och E4.
3. Stråket i tunneln under E4 rätas ut och en tydligare linje skapas mellan centrumbildningen vid gallerian och ner mot Strandängarna. Då E4 smalnas av kommer tunnelns längd att förkortas och därmed upplevas som trevligare att färdas i.
4. I samband med den nya rondellen vid kyrkoplatsen och ner mot Strandängarna skapas ytterligare en passage för gång- och cykeltrafikanter över E4.
5. Strandgatan rätas ut och återfår sin tydliga riktning mot kyrktornet i väster. För att detta ska möjliggöras krävs att parkeringen utanför gallerian minskas och att ett starkt stråk skapas till förmån för gång- och cykeltrafikanterna.
6. E4 förses med gång- och cykelstråk längs vägens båda sidor.
7. Det bitvis uppbrutna cykelstråket längs Centrumvägen kompletteras och ett sammanhängande stråk skapas som möjliggör för gång- och



Figur 97. Axialkarta som visar hur integrationen för Kalix gång- och cykelnät skulle se ut efter vissa förändringar i strukturen.

cykeltrafikanter att färdas längs samma sida utan att tvingas byta sida. Stråket sammankopplas med tvärgående förbindelser i såväl södergående som i norrgående riktning.

Enligt Space Syntax kommer de föreslagna förändringarna att innebära att tillgängligheten till Strandängarna ökar betydligt. Detta skulle förmodligen innebära ett ökat nyttjande av området. Dock bör tilläggas att den pågående omvandlingen kommer att innebära en målpunkt i sig och därmed starkt påverkar flödet av människor till området. Ytterligare anslutningar skulle dock gynna och förenkla ett sådant flöde. Omstruktureringarna visar även att centrumets fokus ändras från att tidigare ha varit relativt utdraget i väst-östlig riktning till att koncentreras kring Strandgatans och Köpmannagatans östra delar. Kanske tyder detta på att en koncentration och förtätning av centrumverksamhet i dessa delar skulle vara fördelaktigt.

Analys av befintlig bilstruktur

Generellt ligger fokus i denna stadsanalys på gång- och cykeltrafikanternas perspektiv. Trots det har en axialkarta för biltrafiken tagits fram, i syfte att jämföra de olika trafikslagens integration i stadsstrukturen. Genom att jämföra de olika axialkartorna kan omstruktureringar inom trafiken och i gaturummen lättare motiveras.

Det finns relativt stora likheter mellan axialkartan för gång- och cykeltrafiken och den för biltrafiken. Den stora skillnaden bedöms vara Strandgatans allt lägre integrationsvärde i kartan för biltrafik. Att bilarna tvingas färdas runt parkeringen utanför gallerian ger upphov till en uppbruten struktur, vilket således påverkar dess integrationsvärde. Kanske ger detta vissa indikationer på att biltrafiken längs Strandgatan inte är så motiverad ur ett tillgänglighetsperspektiv, utan snarare beror på den starka målpunkt som gallerian utgör i staden.

Att Nygatan, Centrumvägen och Postgatan får höga integrationsvärden stämmer väl överens med den trafiksituation som finns på dessa gator idag. Gatorna trafikeras starkt av fordonstrafik och utgör därmed stora barriärer i staden, vilket även kan utläsas i Kevin Lynchs visuella analys, se kapitel 4.1. Nygatan utgör en oerhört viktig länk för biltrafiken i nord-sydlig riktning. Det höga integrationsvärdet för Postgatan visar att detta stråk är en attraktiv genomfartsled för biltrafiken mellan Centrumvägen och Nygatan. Sådant är också fallet, vilket har diskuterats vara ett problem för trafiksituationen i staden. Att bilarna använder Postgatan som genomfartsgata bidrar till ökad trafik längs Köpmannagatan, något som starkt inskränker på dess potential som affärsgata för strosande gångtrafikanter.

Analysen visar att strandområdet är otillgängligt även för biltrafiken. För att ta sig till campingplatsen måste bilarna färdas norr om kyrkoområdet och sedan ut mot strandkanten. Trots att strandområdet i första hand avses vara ett område för gång- och cykeltrafik, finns det behov för fordonstrafik att kunna ta sig till och från campingplatsen. I den pågående omvandlingen av strandområdet föreslås olika angöringsmöjligheter för såväl biltrafik som för gång- och cykeltrafik, vilka innefattar rondeller längs E4 med avfarter mot strandområdet.



Figur 98. Axialkarta som visar integrationen vad gäller bilnätet i Kalix centrum. Ju rödare färg desto högre integrationsvärde. Blå färg visar på låg integration.

Axialkartan för biltrafik visar, precis som kartan för gång- och cykeltrafik, på en förhållandevis hög integration bland kvarteren i den oregelbundna strukturen runt omkring själva centrumkärnan. Detta innebär att stora delar av centrala Kalix är tillgängligt och välintegrerat även för biltrafiken.

Analys av förändringar i bilnätet

Förändringar i bilnätet har genomförts i syfte att analysera hur en sådan situation kan tänkas bli. Följande förändringar har genomförts:

1. Nygatan förlängs i ett rakt stråk ner mot Strandängarna för att sammankopplas med campingen och den befintliga strukturen.
2. I samband med den nya rondellen vid kyrkoplatsen och ner mot Strandängarna skapas ytterligare en anslutning för biltrafiken ner mot området.
3. Strandgatan stängs av för biltrafik på sträckan mellan gallerian och Nygatan.

Liksom vid förändringarna i gång- och cykelnätet visar även ovanstående förslag på ökad tillgänglighet och integration för Strandängarna. Skillnaden är markant och skulle således innebära ett lyft för strandområdet och för centrum som helhet. Att öppna upp strandområdet på det här viset, för samtliga trafikslag, skapar ett helt nytt ansikte utåt för Kalix som stad och skulle med stor sannolikhet öka dess attraktivitet samt dess möjlighet att locka besökare till staden. Strandområdet har potential att bli en förlängning av centrum söderut, med plats för så mycket mer än bara camping och bad. Ett lättillgängligt och centralt område som Strandängarna skulle kunna bli en naturlig mötesplats för sociala möten och rekreation under årets samtliga delar.

Att Strandgatan stängs av för biltrafik resulterar i vissa flödesförändringar vad gäller biltrafiken i staden. Man kan diskutera huruvida en sådan förändring kommer att innebära negativa eller positiva effekter för cirkulationen av bilar. Den nya axialkartan visar på ett reducerat antal röda stråk, vilket vittnar om en koncentration av biltrafiken längs vissa stråk. Huruvida det är positivt eller negativt med en sådan koncentration är dock osäkert. Skulle det leda till att tydligare stråk för biltrafiken skapas och att därmed den oönskade cirkulationen av biltrafiken till viss del upphörde? Eller skulle det istället leda till oönskat stora trafikflöden längs just de stråken som tilldelats röd färg i axialkarta, dvs. stråk med hög integration? Nygatan och Postgatan är redan idag hårt trafikerade gator som på grund av detta utgör barriärer för gång- och cykeltrafikanter.



Figur 99. Axialkarta som visar hur integrationen för Kalix bilnät skulle se ut efter vissa förändringar i strukturen.

Köpmannagatan har dessutom stor potential att återfå sin starka ställning som affärgata i staden, vilket kanske skulle försvåras vid en situation enligt axialkartan ovan.

Kanske skulle en avstängning av Strandgatan, i kombination med minskat antal parkeringsplatser utanför gallerian, medföra att cirkulationen i centrum skulle minskas. Att samla parkeringar på vissa strategiska platser och att lokalisera dessa utanför den innersta centrumverksamheten, skulle förmodligen resultera i ett minskat sökande efter parkeringsplatser och därmed minskad cirkulation i centrum.

4.4 MIXANALYS

I detta avsnitt jämförs resultaten från de olika analysmetoderna för att undersöka huruvida resultaten ger en överensstämmande bild, om de kompletterar varandra, eller om de på något sätt kolliderar med varandra.

Överensstämmelser mellan analyserna

Lynchs visuella analys visar att Kalix har en lättorienterad centrumkärna, trots dess förhållandevis oregelbundna gatustruktur. Tydliga landmärken i såväl gatufonder som utmed starka stråk underlättar orienterbarheten. Denna bild överensstämmer mycket väl med Space Syntaxanalysen, där stadens mest centrala stråk visar sig vara väl integrerade i staden som helhet. De röda stråken i axialkartan, dvs. de stråken med höga integrationsvärden, uppfattas som starka stråk i Lynchs analys och visar sig dessutom vara huvudstråken för handel, service och mänskliga möten i staden. I Gehls analys är det också främst här som stadens aktiviteter äger rum.

Såväl Lynchs visuella analys som Space Syntaxanalysen visar att strandområdet är avskilt från centrum och dåligt integrerat i staden. Stora barriärer samt bristfälliga gång-, cykel- respektive bilstråk bidrar till strandområdets otillgänglighet.

Det starka stråket längs Strandgatan bedöms enligt Lynchs visuella analys att brytas upp vid den stora parkeringsplatsen utanför gallerian. Även Gehls analys vittnar om en otydlig och relativt uppbruten rumsform. Rumsformen har en spridande effekt samtidigt som gallerians slutna fasad bidrar till en inneslutande känsla.

Hur kompletterar analyserna varandra?

Att flera av analyserna har liknande utfall, dvs. sådant som beskrivs i *Överensstämmelser mellan analyserna*, gör att analyserna kompletterar varandra. Därmed förstärks analysresultaten och den sammanlagda bilden av staden blir än tydligare.

I Lynchs visuella analys och i Space Syntaxanalysen ligger fokus på stadens struktur och hur detta påverkar dess orienterbarhet samt läsbarhet. I Gehls analys kompletteras detta med fysiskt rumsliga kvaliteter av olika slag. Genom att studera rummens förutsättningar för aktiviteter, kontakt, estetik m.m. ges en mer trovärdig och nyanserad bild av staden. Det är inte enbart stadens struktur och målpunkter i sig som påverkar att människor rör sig och uppehåller sig där. Rummens olika kvaliteter som studeras i Gehls analys bedöms ha väldigt stor betydelse för just detta. Genom att studera de aktiviteter som försiggår i rummen ges ett direkt resultat av rummens attraktivitet och användbarhet. Aktiviteterna kan nämligen anses vara parametrar för om platsen är attraktiv eller inte. I Gehls analys fångas dessutom faktorer som estetiska värden, klimatförhållanden, utblickar etc. upp. I både Lynchs visuella analys och Space Syntaxanalyserna framstår Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan som de starkaste och mest tillgängliga stråken i staden. I Gehls analys studeras däremot den aktivitet som försiggår där samt gaturummens fysiskt rumsliga kvaliteter och brister. Gehls analys visar förvisso att gatorna utgör stadens främsta rum för aktivitet och sociala möten, men att aktivitetsgraden är förvånansvärt låg samt att den fysiska miljön erbjuder ovanligt få möjligheter för längre uppehåll och sociala aktiviteter. Därmed bedöms Gehls analys vara nödvändig som komplement till övriga analyser, då den på ett konkret sätt belyser rummets faktiska brister och kvaliteter. Bara för att stråken bedöms vara starka och visar sig vara ”röda” i integrationsanalyserna, samt inrymma viktiga noder och landmärken, behöver det alltså inte betyda att de är attraktiva och har goda förutsättningar för människor att vistas på.

Gehls analys är väldigt tydlig och distinkt att följa. Analysmetoden är uppbyggd av detaljerade punkter som enkelt bockas av vid inventeringen. På så vis ges väldigt tydliga analysresultat av den studerade platsen, dvs. vilka brister och kvaliteter som finns just där. Analysen kan snabbt ge svar på vad som behöver förändras för att den ska upplevas som mer attraktiv att vistas på. Det kan röra sig om såväl enkla som svåra åtgärder. Exempelvis kan en förändring av rumsformen vara ett stort ingrepp i den fysiska miljön, medan åtgärder för förbättringar av väderskydd, möjligheter att sitta och stå samt estetiska kvaliteter kan vara enklare att genomföra.

Space Syntanalyser kan användas för att förutspå nya flöden vid eventuella planändringar. Därmed tillför denna analysmetod ytterligare en dimension till studien. Genom att i Syntanalyser testa nya strukturer kan indikationer ges för huruvida flöden av olika trafikslag kan komma att förändras.

Space Syntanalyserna visar att Torggatan och Postgatan är välintegrerade stråk i staden med stor potential för mänskliga flöden. Detta fångas inte upp i någon annan analys. I Lynchs visuella analys upplevs dessa stråk istället som mindre starka p.g.a. deras otydliga rumsbildningar samt brist på målpunkter. Space Syntax kompletterar därmed övriga analyser genom att visa på gatornas potential till att bli just starka stråk, vilket är viktigt för en hållbar utveckling av stadskärnan.

Vissa visuella barriärer tenderar att falla bort i Space Syntanalyserna. I axialkartan för gång- och cykeltrafik uteblir E4 p.g.a. att den inte är möjlig att färdas på för denna trafikantgrupp. Därmed uteblir E4 som visuell och fysisk barriär. Här kompletterar Lynchs visuella analysmetod Space Syntanalysen genom att peka ut E4 som en starkt visuell barriär i stadsbilden. Överlag så uteblir de visuellt upplevda barriärer, gränser, områden och stråk i Space Syntax. Lynchs visuella analys anses därför vara nödvändig som komplement för dessa aspekter.

Kolliderar analyserna med varandra?

Problematiken kring att visuellt upplevda barriärer tenderar att falla bort i Space Syntanalyserna kan i vissa fall innebära att de olika analysmetoderna kolliderar med varandra. Ett sådant exempel kan vara att Centrumvägen beskrivs som en kraftig visuell och fysisk barriär i Lynchs analys, vilket vidare resulterar i att området norr om vägen anses vara avskilt från övrig centrumbebyggelse. I Space Syntanalyserna redovisas detta område dock som välintegrerat för såväl gång- och cykeltrafikanter som för bilister. Att visuella och mentalt upplevda barriärer tenderar att falla bort i Space Syntanalyserna kan anses vara en brist i analysmetoden.

I Space Syntanalysen föreslås vissa förändringar i gatunätet, för såväl gång- och cykeltrafikanter som för bilister. Resultatet av dessa förändringar, beträff-

fande tillgängligheten i staden tenderar dock att kollidera med den visuella uppfattningen av situationen. Att stråk rätas ut och förlängs för att övervinna visuellt starka barriärer bedöms enligt Lynchs analys vara positivt för tillgängligheten och läsbarheten i staden som helhet. Space Syntanalyserna visar dock på förhållandevis små förbättringar vad gäller tillgängligheten. Ett stråk som Strandgatan, som genom föreslagna förändringar ska rätas ut och förstärkas som stråk mot kyrkan, försvagas i de nya integrationskartorna. Återigen kolliderar således den visuellt upplevda bilden av staden med den strukturellt rumsliga bilden.

KAPITEL 5

SYNTES

I detta avsnitt sammanställs resultaten av analyserna för att skapa en helhetsbild av Kalix centrum. Utifrån analysresultaten formuleras kvaliteter och brister, dels på övergripande nivå för hela centrumområdet, dels på detaljerad nivå för de utvalda stråken Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan. Syntesen ska vidare ligga till grund för de förslag på åtgärder till förbättring som redovisas i efterkommande kapitel.

5.1 INLEDNING

Stadsanalysen visar att Kalix har en mängd kvaliteter som bör förstärkas och utvecklas. Samtidigt förekommer vissa brister och problem som bör åtgärdas för att Kalix ska kunna få en attraktiv stadskärna för såväl sina invånare som för turister och besökare. Åtgärder av olika omfattning och art kan komma att bli aktuella. I vissa fall kan det handla om stora och övergripande åtgärdsförslag som kan innebära stora fysiska ingrepp. Det kan också röra sig om mindre åtgärder för att säkerställa den visuella och estetiska kvaliteten i stadsrummen.

5.2 ÖVERGRIPANDE NIVÅ

Kvaliteter

- **ATTRAKTIV NATURMARK I CENTRUMNÄRA LÄGEN.** Strandängarna utgör ett attraktivt naturområde med goda förutsättningar för rekreation och fritidsaktiviteter. Området är centrumnära och har stor potential att utvecklas till ett vardagsrum i staden såväl sommar- som vintertid. Strandängarna bidrar starkt till stadsbilden.
- **GODA MÖJLIGHETER TILL FÖRTÄTNING.** Den glesa bebyggelsen erbjuder goda förutsättningar för förtätning i centrumnära lägen. Att fylla igen de s.k. luckorna kan skapa tydligare rumsbildningar och en större koncentration av målpunkter, vilket skulle bidra till intressanta och trygga stråk. En tät stad skapar bättre underlag för handel och service samtidigt som det minimerar transportbehovet. Förtätning är därför väl förenligt med en långsiktigt hållbar utveckling.
- **HUMAN SKALA.** Bebyggelsen och gaturummen är väl anpassade till stadens storlek och omfattning. Byggnadernas höjd och gatornas bredd är väl anpassade till den mänskliga skalan, vilket ger goda förutsättningar för att färdas till fots eller med cykel. Det ger dessutom goda förutsättningar för att skapa en trivsamt stad med plats för möten och uppehåll. Undantag finns vid vissa storskaliga trafikleder.

- **KORTA AVSTÅND.** Kalix är en småstad med ett till ytan litet centrum. Centrumfunktionerna är koncentrerade till vissa stråk i nära angränsning till varandra. Avstånden inom centrum är därför korta, vilket innebär att man kan nå de flesta av stadens centrumfunktioner inom ett behagligt avstånd.
- **CHARM!** Stadsbilden i Kalix består av stora doser charm. Böjda gator och udda placeringar av byggnader skapar intressanta rumsbildningar. Karaktäristisk bebyggelse och fondbyggnader bidrar ytterligare till stadens själ och starka identitet.
- **HISTORISK STADSPLAN.** P O Hallmans karaktäristiska stadsplan från 1906 präglar än idag stadens form och funktion. Planen är anpassad till stadens speciella förutsättningar, vilket är värdefullt ur flera olika perspektiv. Planen har flera intressanta inslag, i form av fondbyggnader och intressanta platsbildningar.
- **INTRESSANTA PLATS- OCH RUMSBILDNINGAR.** Byggnaders placering i vinklar mot varandra, i kombination med böjda gator, skapar intressanta plats- och rumsbildningar i staden. Dessa skulle kunna utnyttjas i högre grad än vad de gör idag, exempelvis för sittplatser, planteringar, offentlig konst etc. På så vis kan de bli små attraktiva mötesplatser.
- **STARKA LANDMÄRKEN SOM UNDERLÄTTAR ORIENTERINGEN.** Karaktäristiska landmärken placerade i gatufonder och väl synliga från flera håll i staden underlättar orienteringen, samtidigt som det bidrar till intressanta utblickar i staden.
- **ATTRAKTIVA UTBLICKAR.** Kontakten med Strandängarna och övriga naturområden bibehålls ständigt genom att attraktiva utblickar erbjuds mot dessa områden. Älvområdet känns ständigt närvarande när man befinner sig i centrum, vilket är en stor kvalitet för de boende.
- **STARKA MÅLPUNKTER KONCENTRERADE TILL VISSA STRÅK.** Stadens starka målpunkter av centrumkaraktär är koncentrerade till Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan. Dessa stråk angränsar till varandra och är välintegrerade i staden. Att målpunkterna är koncentrerade till vissa stråk ger goda förutsättningar för en stark och sammanhållen stadskärna. Det har dessutom en samlade effekt för människoflöden vilket underlättar för sociala möten.
- **MÅNGA ENTRÉER.** Stora delar av såväl Köpmannagatan som av Strandgatan består av bottenvåningar med många entréer ut mot gatan. De korta avstånden mellan entréerna, i kombination med transparenta och öppna fasader, bidrar positivt till rumsformen och skapar intressanta stråk med goda förutsättningar till funktionsblandning och variation längs stråket.
- **VARIERADE FASADER.** Bebyggelsen är av starkt skiftande karaktär vad gäller byggnadsstil, höjd, storlek, material, placering och standard. Detta skapar en variationsrikedom i staden som bedöms vara positiv på så vis att det bidrar till den är intressant att färdas genom.
- **GODA MÖJLIGHETER TILL FUNKTIONSBLANDNING.** På flera ställen är bebyggelsen utformad för att inrymma verksamhet i bottenvåningen och bostäder och kontor på övriga våningsplan. Där det finns luckor i bebyggelsen finns goda förutsättningar för att komplettera med bebyggelse av annan karaktär och funktion.
- **TILLGÅNG TILL KVALITATIV PARKMARK I CENTRALA DELAR.** Grodparken är en vacker stadspark med höga kulturhistoriska värden. Den är väl integrerad i staden och utgör ett lummigt inslag i stadsbilden.
- **VÄLINTEGRERADE CENTRUMSTRÅK.** Space Syntaxanalyserna visar att stadens viktigaste stråk för centrumverksamhet är väl integrerade i staden som helhet, både för gång- och cykeltrafik samt för biltrafik. Det innebär att de är lättillgängliga och har goda förutsättningar att utvecklas ytterligare samt för nya verksamhetsetableringar.

Brister

- **BILDOMINANS.** Bilen dominerar på stadens gator och tar mycket mark i anspråk, både i form av parkeringar och av körbanor. Samtliga gator i centrala Kalix tillåts för biltrafik, vilket skapar otrygga, bullerutsatta och luftförorenade miljöer i centrum. De starka biltraditionerna försämrar möjlighet till kontakt och för en trivsamt och levande stadsmiljö.
- **STORA TRAFIKLEDER UTGÖR BARRIÄRER.** Breda och hårt trafikerade gator utgör barriärer i staden och avskiljer områden från varandra. Staden präglas av trafikplanering istället för stadsplanering. E4 avskiljer Strandängarna från centrum, medan Centrumvägen avskiljer de nordliga områdena från centrumkärnan. Nygatan utgör en stark barriär i de centrala delarna.
- **”STÖKIG” TRAFIKSITUATION.** Bilar tillåts att köra och parkera lite hur som helst, vilket gör att trafiksituationen upplevs som stökig. Det finns ingen tydlig och uttalad prioritering av de olika trafikslagen, vilket ytterligare förvirrar situationen. Gatorna är på vissa ställen böjda och smala och har därför svårt att rymma såväl bil- som gångtrafik. Gångtrafiken tenderar då att trängas undan.
- **GLESLIG BEBYGGELSE.** Generellt för Kalix är att bebyggelsen är väldigt gles. Luckor mellan byggnader ger upphov till otydliga rumsbildningar och långa avstånd mellan entréer, vilket skapar ointressanta gångstråk. De otydliga rumsbildningarna kan dessutom bidra till avbrutna stråk.
- **BRIST PÅ MÖTESPLATSER.** I Kalix centrum finns brist på ställen för människor att mötas, vara, sitta och uppehålla sig på. Trots att här finns flera plats- och torgbildningar samt parkområden i centrala delar, inbjuder de inte till aktivitet eller erbjuder möjligheter att sitta och stå vid.
- **BRIST PÅ AKTIVITETER.** I staden förekommer nästan enbart nödvändiga aktiviteter (enligt definition av Jan Gehl). Gatorna används mest för att transportera sig mellan olika punkter och inbjuder inte till längre

uppehåll av något slag. Upphållstiden i gaturummen är därför kort, vilket påverkar stadslivet negativt.

- **BRIST PÅ INTERAKTION INNE – UTE.** Brist på transparenta fasader och entréer mot gatan gör att rumsformen på flera ställen upplevs som inneslutande.
- **BRIST PÅ BLANDADE FUNKTIONER I TID OCH RUM.** Kalix centrum är till viss del segregerat vad gäller olika funktioner. Brist på blandning av kvälls- och dagsaktiviteter i samma rum gör att dessa stråk upplevs som öde och otrygga under vissa delar av dygnet.
- **TAR EJ VARA PÅ VINTERN.** Kalix tar inte vara på de stora kvaliteter som erbjuds under vinterperioden. Avsaknad av vinteraktiviteter i stadens offentliga rum gör Kalix inte utnyttjas maximalt under denna årstid. Bristfällig snöröjning i parkområdena bidrar till underutnyttjande av dessa områden. Vinterperioden är för lång för att Kalix ska kunna negligera den. Aktiviteter och evenemang av olika slag skulle kunna liva upp stadens torg, platser och parker och därmed öka stadslivet.
- **STADSLIVET PÅGÅR INOMHUS.** Det bistra vinterklimatet, i kombination med avsaknaden av mötesplatser mellan husen, gör att större delen av stadslivet pågår inomhus. Gallerian och Folkets Hus är båda attraktiva mötesplatser med blandade funktioner som lockar olika typer av människor. Att byggnaderna har en inneslutande karaktär bidrar i hög grad till den bristfälliga interaktionen mellan livet inne och ute.
- **VARIERAD STANDARD.** På flera håll förekommer nedgången, förfallen och övergiven bebyggelse, vilket ger ett negativt helhetsintryck av staden. Flera av butikslokalerna längs Köpmannagatan står tomma, vilket påverkar förekomsten av målpunkter samt färdupplevelsen längs gatan. Dåligt underhållen bebyggelse och tomma butikslokaler utsänder inte heller några positiva signaler för stadens utveckling.

- **BRIST PÅ SITTPLATSER.** Avsaknaden av såväl primära som sekundära sittplatser är en stor brist för kvaliteten i de offentliga rummen. Det hämmar till stor del de frivilliga och de sociala aktiviteterna i staden och därmed möjligheten till längre uppehåll i de offentliga rummen. Avsaknad av vilobänkar försämrar dessutom tillgängligheten för alla, då möjlighet ej erbjuds för funktionshindrade och äldre att vila under sina transporter genom staden.
- **AVBRUTNA STRÅK.** Flera av stadens starka stråk bryts upp genom exempelvis otydlig rumsbildning eller fysiska barriärer. Brist på sammanhållna gång- och cykelstråk försvårar möjligheter att färdas med just dessa färdmedel, och istället uppmuntras bilåkandet. Avbrutna stråk påverkar orienterbarheten. Genom att stärka och sammanlänka befintliga stråk skulle fler attraktiva butikslägen kunna skapas, samtidigt som miljövänliga transportmedel skulle främjas.
- **UNDERUTNYTTJANDE AV GRÖNOMRÅDEN.** Befintlig parkmark och naturområden i centrumnära lägen är underutnyttjade trots sina höga värden och centrala lokaliseringar. Grodparken ligger välintegrerad och lättillgänglig men har bristfällig snöröjning. Strandängarna är visuellt nära men fysiskt avskärmat. Parken vid Nygatan är bullerutsatt och har bristfällig snöröjning.

5.3 DETALJERAD NIVÅ

Detaljstudier har utförts på gatorna Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan, med utgångspunkt från Gehls metod för stadsanalys. Slutsatserna från dessa detaljstudier redovisas i detta avsnitt kortfattat i form av punktlistor.

Strandgatan

Generellt för Strandgatan gäller att staden har oerhört goda förutsättningar att bli ett attraktivt stråk med plats för en mängd olika aktiviteter. Strandgatan utgör idag stadens huvudstråk för handel och service, men p.g.a. bildominans,

avbrutna stråk, inneslutande bebyggelse och brist på förutsättningar för att sitta, stå och uppehålla sig i stadsrummet, saknas det stadsliv som borde finnas längs ett sådant stråk.

KVALITETER

- Stadens centralpunkt - en naturlig plats för möten och service
- Human skala - korta avstånd
- Lättillgänglig i staden - gott om anslutningsmöjligheter
- Samling av centrumfunktioner
- Starka målpunkter/landmärken
- Attraktiva utblickar - mot vattnet och fondbyggnader
- Rumsligt tydlig torgbildning
- Möjlighet till förtätning

BRISTER

- Avbrutet stråk i samband med parkeringen
- Gles bebyggelse
- Avsaknad av valbara och sociala aktiviteter
- Brist på entréer riktade mot gatan
- Brist på interaktion inne - ute
- Brist på primära och sekundära sittplatser
- Brist på ställen att stå och uppehålla sig
- Brist på kvällsaktiviteter
- Bristfällig belysning nattetid
- Brist på vegetation
- Bilar utgör hinder för gång- och cykeltrafikanter
- Brist på skydd mot obehagliga väderförhållanden
- Stadslivet pågår inomhus, främst i Gallerian

Köpmannagatan

Liksom Strandgatan har även Köpmannagatan stor potential att utgöra ett attraktivt stadsstråk. Listan på gatans kvaliteter är lång, vilket förmodligen beror på dess långa historia som ledande gata för handel och service i staden. Gatan har således formats och utvecklats med avsikten att vara ett stadsstråk inrym-

mandes stadens mest primära centrumfunktioner. Dock har den senaste tidens utveckling, dvs. en gradvis förskjutning av centrumets tyngdpunkt söderut, bidragit till vissa förändringar längs stråket. Exempelvis tar bilarna stort anspråk i gaturummet, vilket till stor del har påverkat dess förutsättningar till att vara ett trivsamt stadsstråk.

KVALITETER

- Starkt stråk
- Human skala – korta avstånd
- Intressanta platsbildningar
- Välintegrerad och lättillgänglig i staden
- Varierade fasader
- Många entréer riktade mot gatan
- Öppna och tillgängliga bottenvåningar
- Möjlighet till förtätning
- Goda förutsättningar att utvecklas som affärsgata
- Goda förutsättningar för funktionsblandning
- Parkmark med plats för rekreation och fysisk aktivitet
- Goda förbindelsemöjligheter med övriga centrala stråk
- Målpunkter av varierade slag
- Böjd form som gör gatan och intressant att färdas utmed
- Fondbyggnader som underlättar orienteringen
- Tydlig torgbildning framför Folkets Hus
- Goda vindförhållanden

BRISTER

- Bilarna tar stort anspråk i gaturummet
- Brist på valbara och sociala aktiviteter
- Brist på primära och sekundära sittplatser
- Flertalet tomma och övergivna butikslokaler
- Långa byggnadsenheter på vissa ställen
- Gles och förfallen bebyggelse på vissa ställen
- Belysning anpassad för biltrafiken
- Bristfällig belysning nattetid
- Vida korsningar som avbryter stråket
- Brist på skydd mot obehagliga väderförhållanden
- Bristfällig snöröjning i Grodparken

Nygatan

Nygatan utgör stadens främsta inkörsport och huvudgata, kanske både på gott och ont. För detta krävs breda gaturum för hantering av stora mängder trafik, samtidigt som gatan utgör ett centralt stadsrum där människor ska kunna färdas och vistas under trygga och trivsamma omständigheter. Nygatans kvaliteter omfattar därför aspekter som tillgänglighet och dess oerhört centrala läge i staden. Bristerna omfattar däremot aspekter som är knutna till just det faktum att det är stadens huvudgata. Gatan är nämligen starkt bullerutsatt och utgör en

mental barriär med anledning av sin bredd samt höga trafikflöden. Även rumsformen har vissa brister, då den på grund av sina långa och enhetliga fasader skapar en inneslutande, spridd och utestängd rumsform.

KVALITETER

- Stadens inkörsport – entré – första intryck
- Brett gaturum med plats för stadsliv!
- Välintegrerad och lättillgänglig i staden
- Busstation som knutpunkt mellan olika trafikslag
- Stark visuell kontakt med Strandängarna
- Park som utgör grön och vit oas i centrum
- Möjlighet att sammanlänka olika delar i staden
- Goda möjligheter för sammanlänkning med Strandängarna

BRISTER

- Storskaligt
- Långa avstånd
- Få entréer riktade mot gatan
- Bilar som utgör barriärer
- Starkt trafikerad gata
- Bullerutsatt miljö
- Avbrutna gångstråk
- Monotona och inneslutande fasader
- Brist på fysisk kontakt med Strandängarna
- Brist på valbara och sociala aktiviteter
- Spridd och utflytande rumsform
- Stora byggnadskomplex med ensidiga funktioner
- Brist på skydd mot obehagliga väderförhållanden
- Belysning anpassad för biltrafik
- Bristfällig belysning nattetid

KAPITEL 6

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRING

Med utgångspunkt från de definierade kvaliteter och brister för Kalix centrum, tas riktlinjer och rekommendationer fram för hur Kalix kan förbättras och utvecklas. Förslagen på förbättringsåtgärder redovisas dels på övergripande nivå för hela centrumområdet, dels på detaljerad nivå för de utvalda stråken Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan.

6.1 FÖRSLAG PÅ ÖVERGRIPANDE NIVÅ

På övergripande nivå föreslås åtta primära strategier för Kalix framtida utveckling. För varje strategi ges olika förslag för hur denna ska kunna genomföras. Förslagen är kortfattat beskrivna för att dess syfte på ett slagkraftigt sätt ska kunna förmedlas samt för att detta avsnitt enkelt ska kunna användas som diskussionsunderlag vid kommande centrumutveckling. Konceptuella skisser används i syfte att förtydliga vissa situationer. Förslagen kan i vissa fall bli av detaljerad art, men med koppling till den övergripande strategin.

8 STRATEGIER FÖR KALIX CENTRUM

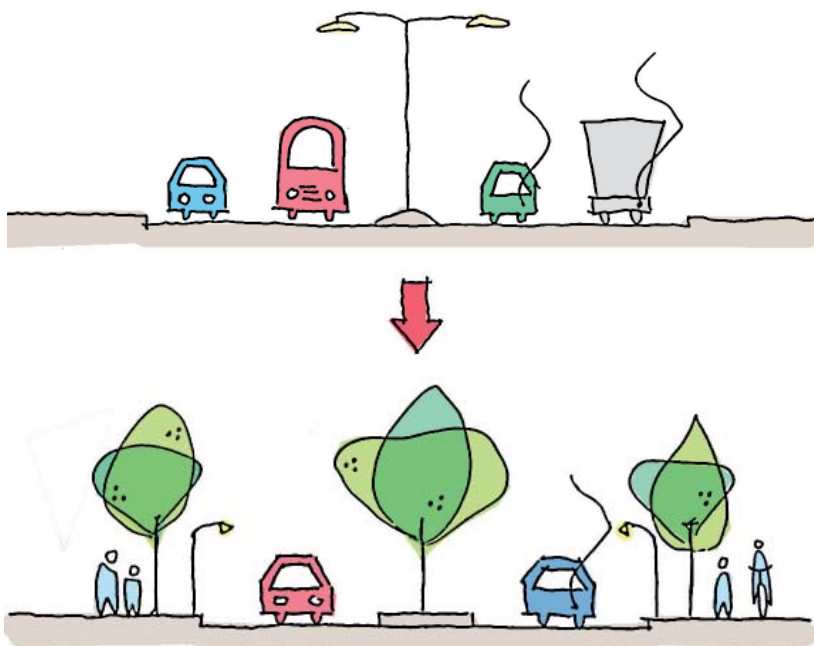
1. Dämpa trafikens inverkan
2. Utforma människovänliga stadsrum
3. Utveckla mötesplatser
4. Övervinna barriärer
5. Förstärka potentiella stråk
6. Skapa en levande stad 24-7
7. Säkra en visuell kvalitet
8. Framhäva kvaliteter

Dämpa trafikens inverkan

Biltrafiken tar alldeles för stor plats i staden i förhållande till den aktuella trafikmängd som finns där. Flera trafikleder förefaller överdimensionerade i förhållande till den faktiska trafikmängden. Stadens gator och kvarter är fyllda av parkerade bilar, vilket ger ett bildominerat intryck av staden.

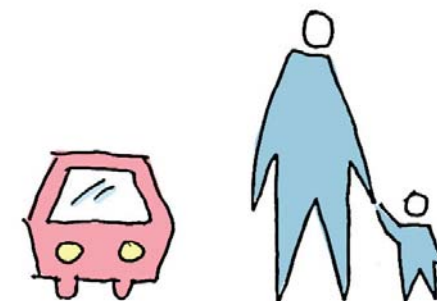
- **MINSKA GATUBREDDER.** Genom att smalna av körfälten för bilarna på flera av stadens gator kan gång- och cykelstråken utvecklas i större grad. Bilarnas dominans minskas och gaturummet kan få en mer människovänlig karaktär.

Exempel) Planer finns på att förenkla E4 från fyrfilig till tvåfilig väg. Även körfälten på Nygatan förefaller förhållandevis breda i relation till övriga trafikslag och befintlig trafikmängd i gaturummet. Borttagna ytor på såväl E4 som Nygatan kan nyttjas för gång- och cykelstråk samt för trädplanteringar.



- **GE FOTGÄNGARE PRIORITET I GATURUMMEN.** På gator där möten mellan olika trafikslag tillåts kan det vara bra om det tydligt markeras att trafiken sker på de gåendes villkor. Genom att låta de mänskliga aspekterna tränga undan de tekniska och bilanpassade perspektiven kan människovänliga miljöer skapas. Eftersom centrumkärnan är så liten ses det som fullt möjligt att genomföra trafikdämpande åtgärder utan att framkomligheten påverkas i någon större utsträckning. Det kan med fördel finnas en uttalad strategi i staden att trafiken sker på de gåendes villkor. Gaturummet kan utformas så att detta upplevs vara tydligt.

Exempel) Strandgatan, Köpmannagatan, Postgatan och Torggatan är stråk där man speciellt kan fokusera på fotgängares prioritet i gaturummet. Gatorna kan exempelvis utvecklas till gårdsgator, dvs. där all trafik sker på de gåendes villkor. Fordon får inte köra fortare än gångfart, de har väjningsplikt mot gående och får bara parkera på särskilt anordnade parkeringsplatser.



Figur 100. (Vänster) Principskiss för hur bildominansen generellt kan minskas.

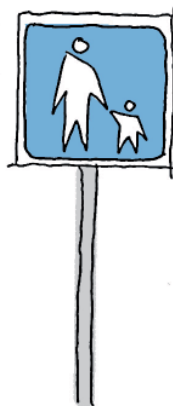
Figur 101. Principskiss för prioritering av människan i gaturummet.

- **GÖR VISSA GATOR HELT BILFRIA.** Kalix har idag ingen renodlad gågata, utan samtliga gator i staden tillåts för fordonstrafik. I en sådan liten stad som Kalix kan det vara riskabelt att helt förvisa bilarna från stadens gator, då det förmodligen skulle reducera aktiviteter och rörelse i staden. Men att införa *en* renodlad gågata borde gå att genomföra.

Exempel) Strandgatan, på delen mellan gallerian och Nygatan, rekommenderas till att utvecklas till en renodlad gågata. Åtgärden bedöms öka stråkets attraktivitet och att utvecklas till ett trivsamt stadsstråk med plats för sociala aktiviteter och möten. För att gatan även fortsättningsvis ska nyttjas av stadens bilburna besökare kan parkering erbjudas lättillgängligt till stråket.

- **GRÖNSKA I GATURUMMEN.** Trädplanteringar kan tillföra ökade estetiska kvaliteter i gaturummen. De kan skapa en förtydligad rumsbildning och bidra till intimare gaturum, vilket gör att rummen upplevs som mer människovänliga att vistas i. Grönskan kan minimera påverkan från störande trafik då den reducerar buller och luftföroreningar.

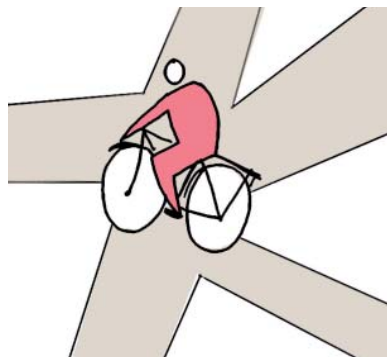
- **UTVECKLA CYKELPOLITIK.** Skapa sammanlänkande och välintegrerade gång- och cykelnät i staden. Var inte rädd för att blanda olika trafikslag i samma gaturum, men var då tydlig med att visa att gång- och cykeltrafiken ges företräde. Smalna av gator där de bedöms vara överdimensionerade för sin befintliga trafikmängd och använd de överblivna gatubredderna till att skapa gång- och cykelstråk. Anordna kampanjer till fördel för cykeltrafiken för att motivera befolkningen till att välja cykeln framför bilen, främst vid korta och vardagliga resor.



Figur 102. Gågata.



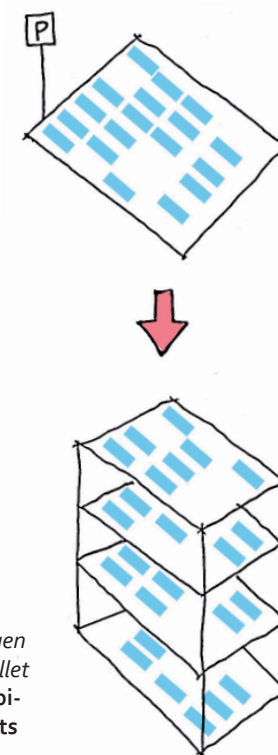
Figur 103. Växtlighet berikar stadsrummen.



Figur 104. Cykeltrafik ska främjas genom sammanhängande cykelstråk.
Inspiration: Gehl Architects Aps (2007)

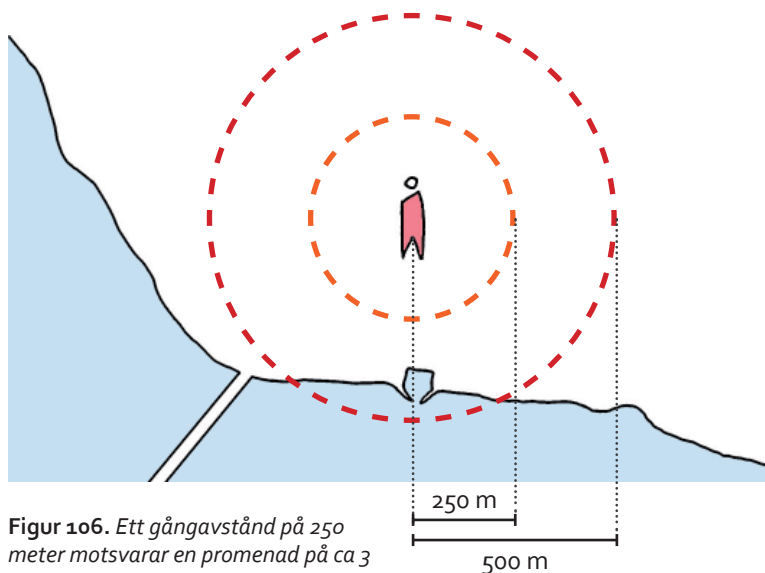
- **SKAPA MINDRE SYNLIGA PARKERINGAR.** Kalix centrum präglas idag till stor del av parkeringsplatser. Överallt finns parkeringar; längs gatorna, framför bostadsentréer, vid torgbildningar osv. Parkeringarna tenderar att få det bästa läget och ”stjäl” därmed värdefull och attraktiv mark som istället skulle kunna nyttjas för trivsamma stadsaktiviteter. Parkeringshus kan vara en av lösningarna till att minimera de synliga parkeringarna från stadens gator och rum. Genom att minimera de så många ”ströparkeringarna” runtom i staden kan den cirkulerande trafiken dessutom reduceras.

Exempel) Parkeringen utanför gallerian upptar idag den kanske mest attraktiva platsen i Kalix centrum. Parkeringsplatsen utgör stadens centrala mitt och är en naturligt sammanstrålande plats som har goda förutsättningar att kunna utvecklas till ett attraktivt torg - *stadens hjärta!*



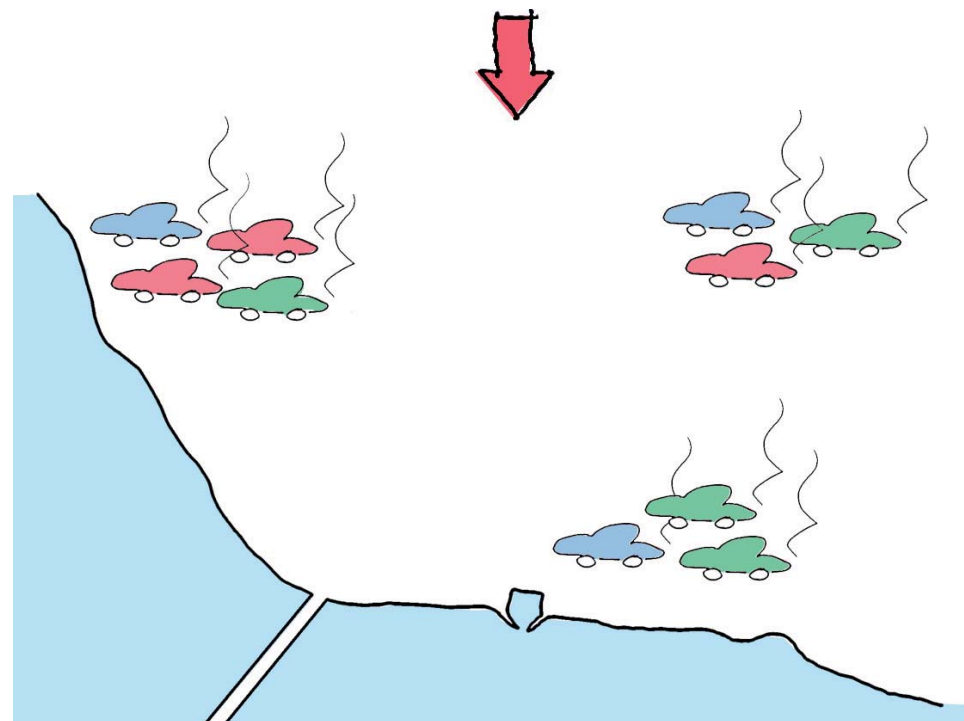
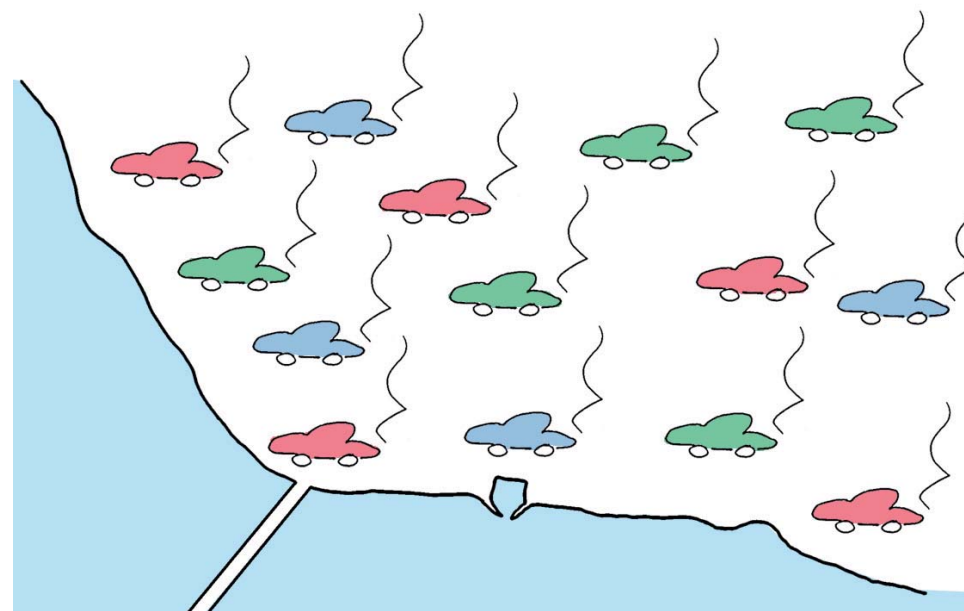
Figur 105. Ytparkeringen kan reduceras och istället ersättas av p-hus. Inspiration: Gehl Architects Aps (2007)

- PARKERINGSSTRATEGI.** Man kan fundera på om det verkligen ska vara möjligt att parkera överallt i centrum. Genom att definiera vissa speciella parkeringsområden kan man undvika att parkering sprids över hela centrumkärnan och därmed skapar en stökig bild av staden. Parkeringsområdena bör vara väl uttänkta och ta stor hänsyn till stadens starka målpunkter. Tack vare de korta avstånden i staden finns det goda möjligheter att flytta ut trafiken från den innersta stadskärnan och samtidigt kunna nå centrumfunktionerna inom 5-10 minuters gångfärd. Ett gradvis borttagande av parkeringsplatserna rekommenderas så att människor får tid att vänja sig vid att hitta nya parkeringsmönstren. Parkeringsplatserna kan stimulera gångtrafiken, varför noggrann planering krävs för hur parkeringarna kan samspela med befintliga gångstråk.



Figur 106. Ett gångavstånd på 250 meter motsvarar en promenad på ca 3 minuter, vilket de flesta kan klara av. I en stimulerande miljö kan det dessutom upplevas som trevligt. **Inspiration: Gehl Architects Aps (2007)**

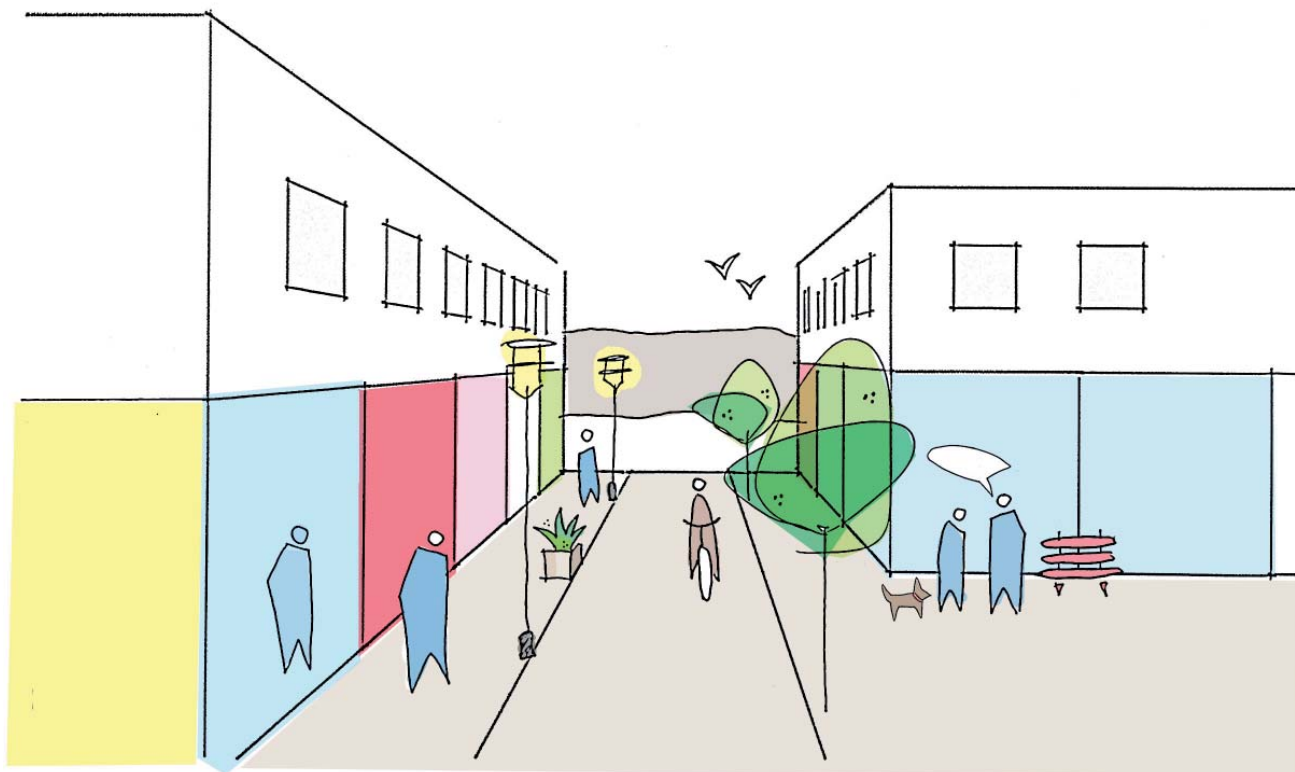
Figur 107. Idag är parkeringsplatserna spridda över stora delar av Kalix centrum, i vart och vartannat gaturum. En framtida situation skulle kunna innebära en mer strukturerad uppdelning av parkeringsplatser, med ett visst avstånd från den innersta centrumkärnan. **Inspiration: Gehl Architects Aps (2004)**



Utforma människovänliga stadsrum

Kalix har med sin småstadskrakter stor potential att utvecklas till en trivsamt stad där människor enkelt och tryggt kan vistas och färdas under dygnets alla timmar. Genom att utforma stadsrummen efter den mänskliga skalan, med variationsrikedom anpassad efter den mänskliga ögonhöjden och den mänskliga gånghastigheten, kan attraktiva miljöer skapas. Att ha andra människor omkring sig på offentliga platser är en förutsättning för att känna sig trygg. ”Ögon på gatan” under dygnets alla timmar utgör en hög trygghetsfaktor.

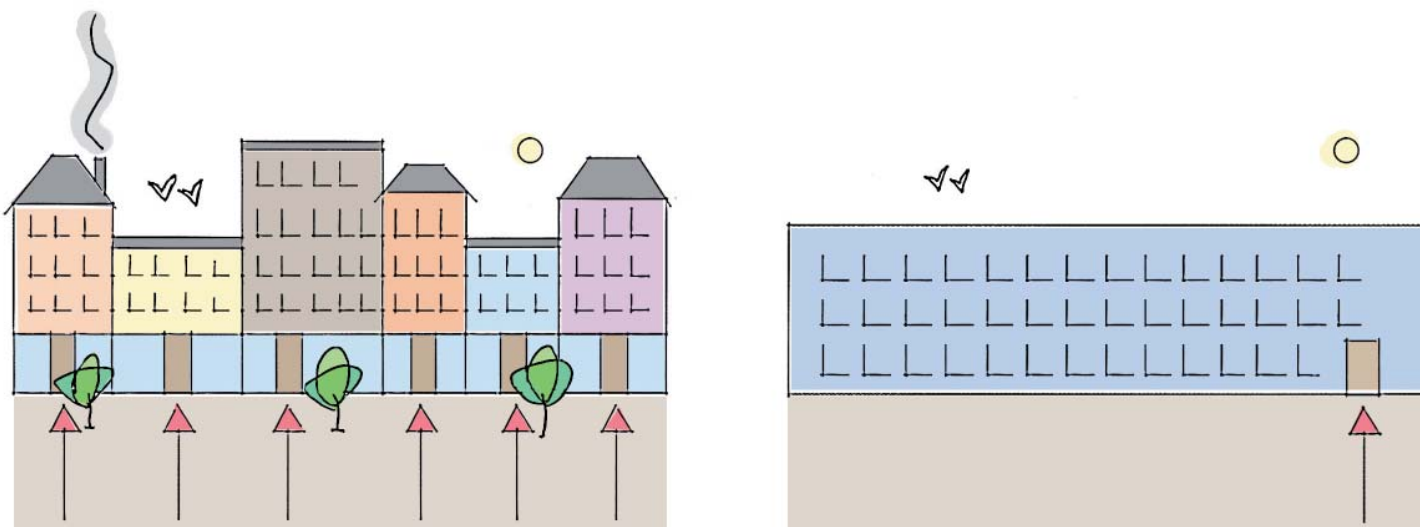
- **FÖRTÄTA.** Genom att förtäta de s.k. luckorna i bebyggelsen kan starkare stråk skapas samtidigt som en tryggare och mer händelserik vistelse säkerställs för de gående. Genom förtätning skapas tydligare rumsbildningar och förutsättningar för ”ögon på gatan” ökar. Förtätning möjliggör för fler människor att bo och arbeta i staden och skapar bättre underlag för handel och service i centrum.



Figur 108. Stadsrum som utformas för den mänskliga skalan blir trivsamma och trygga att vistas i. Transparenta fasader bidrar till ökad interaktion mellan livet inne och livet ute på gatan. Kalix har stor potential att utveckla just "människovänliga stadsrum".

- **VERTIKALA ENHETER ISTÄLLET HORISONTELLA.** Man bör eftersträva att skapa så många målpunkter och entréer per längdenhet i gaturummen som möjligt. Att ha många olika verksamheter/100 m, samt många synliga entréer/100 m, skapas en visuell variationsrikedom som har en intensitetshöjande faktor. Många entréer längs en gata ger en inbjudande gest och kan bidra till att öka gatans puls.⁹⁹

- **ENTRÉER MOT GATAN.** Genom att rikta entréer mot gatan skapas intressanta, inbjudande och varierade fasader. Entréer ger en direktkontakt med det offentliga rummet och ökar möjligheten för människor att mötas. Det bidrar i hög grad till ett levande stadsrum.

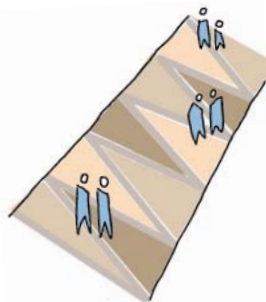


Figur 109. Vertikala enheter med många entréer riktade mot gatan bidrar till mer intressanta stadsrum.

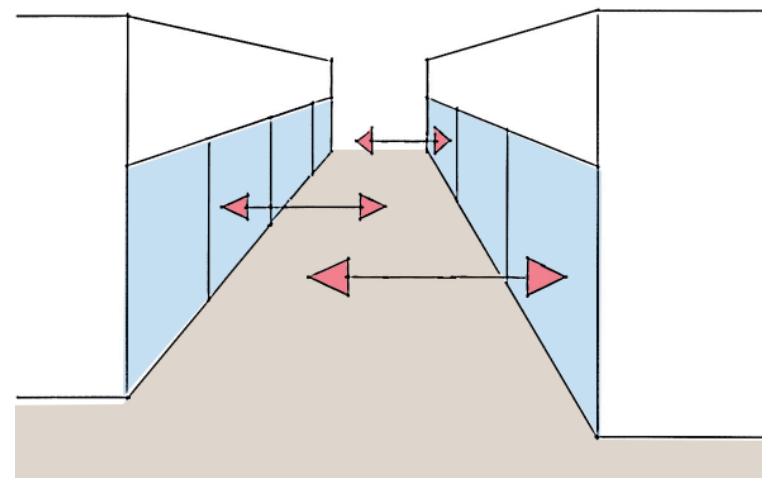
- **TRANSPARENTA BOTTENVÅNINGAR.** Transparenta bottenvåningar skapar visuell kontakt mellan inne och ute och ger en inbjudande känsla. Transparens möjliggör för insyn av de som passerar förbi, samtidigt som det skapar intressanta utblickar för de som befinner sig där inne. Detta kan öka antalet timmar för användning av och aktivitet i det offentliga rummet.
- **ÖKA ANTALET PRIMÄRA OCH SEKUNDÄRA SITTPLATSER.** Antalet primära sittplatser i staden kan öka väsentligt. Dessutom är det viktigt de få primära sittplatser som finns idag hålls fria från snö under vintertid. Genom att placera sittplatserna i *talkscape* underlättas förutsättningarna för social kontakt. Kalix kan med fördel öka utbudet av antal sekundära sittplatser. Murar, trappavsatser, nischer i fasader samt gräsplattor m.m. kan utgöra denna typ av sittplatser.

Exempel) Vid platsbildningarna utanför gallerian och Folkets är det viktigt att erbjuda såväl primära som sekundära sittplatser i solrika lägen, helst utmed kanter med tanke på ”kanteffekten”. Även utanför butiker och bostäder kan sittplatser av olika slag vara användbara för att samla människor och öka deras uppehållstid i stadsrummet.

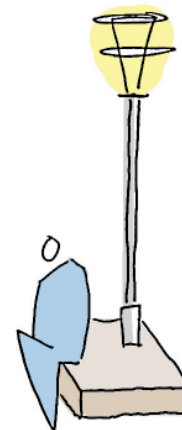
- **BEHAGLIG MARKBELÄGGNING.** Av tillgänglighetsskäl rekommenderas markbeläggningsen att ses över. Markbeläggning kan också spela en stor roll för integration mellan olika trafikslag i ett gaturum. I gaturum där olika typer av trafikslag tillåts kan en gemensam markbeläggning, utan upphöjda trottoarkanter, skapa större tillgänglighet för gångtrafikanter och belysa dess likvärdiga eller överordnade prioritet i gaturummet.



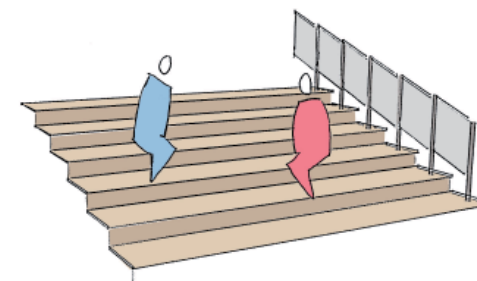
Figur 114. Genom att erbjuda fotgängarvänligt beläggning av hög kvalitet inbjuds fotgängare till att nyttja gaturummen. Inspiration: Gehl Architects Aps (2007)



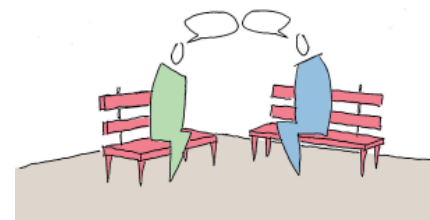
Figur 110. Transparens möjliggör för utåtriktad verksamhet i bottenvåningen, vilket vidare skapar visuell kontakt mellan inne och ute.



Figur 111. Exempel på sekundär sittplats. Inspiration: Gehl Zürich (2004)

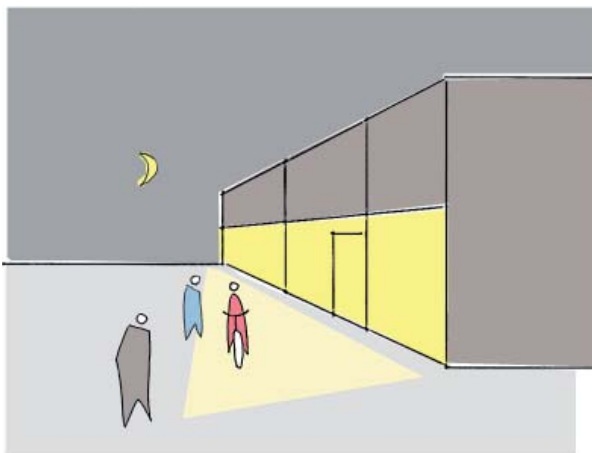
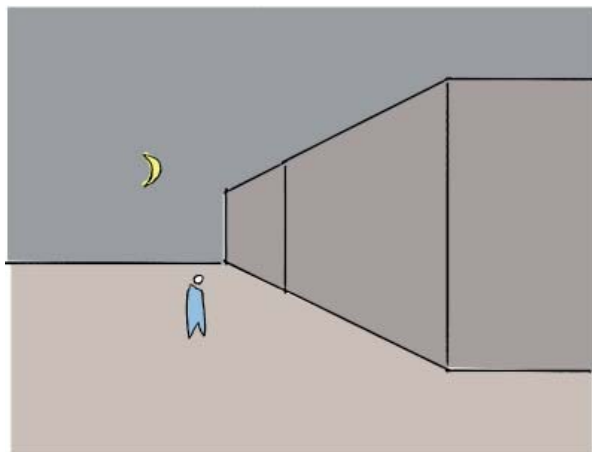


Figur 112. En trappa kan utgöra en mycket utmärkt sekundär sittplats i staden.



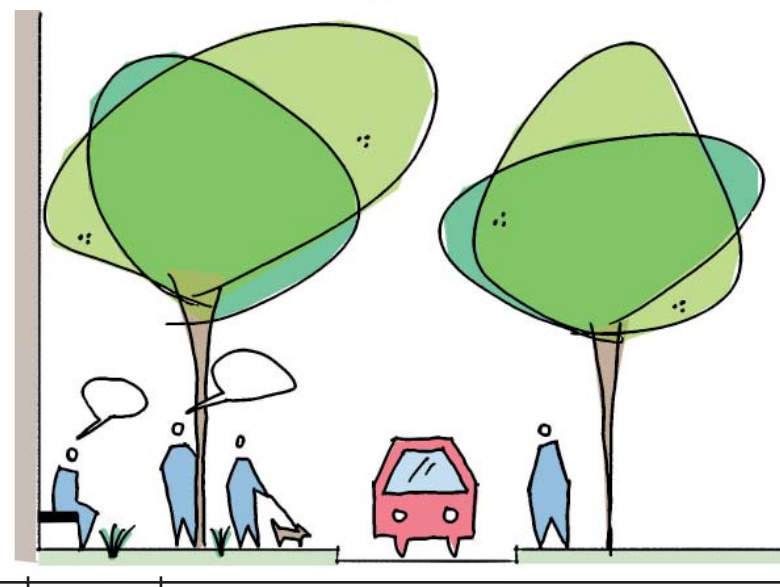
Figur 113. Exempel på primär sittplats, arrangerad i talkscape.

- **TILLFREDSTÄLLANDE BELYSNING.** Tillfredställande belysning, som är väl anpassad för de gåendes behov, är en grundläggande förutsättning för att uppnå trygga miljöer under dygnets mörka timmar. Med tanke på den förhållandevis långa och mörka vinterperioden i Kalix ses det som extra viktigt just här. Belysningen rekommenderas att vara tillfredställande under dygnets samtliga mörka timmar och bör under inga omständigheter släckas ner efter midnatt.



Figur 115. Attraktiva och upplysta bottenvåningar kan inbjuda till mänsklig aktivitet under en större del av dygnet. Inspiration: Gehl Zürich (2004)

- **SKAPA UPPEHÅLLSSTÄLLEN UTANFÖR DÖRREN.** Eftersom många av uteaktiviteterna utgörs av komma-och-gå-aktiviteter till och från bostäderna, är det viktigt att skapa goda uppehållsmiljöer utanför gatudörren. Halvprivata ytor framför bostaden, där man kan sitta eller stå och hänga, leka, vattna blommor eller prata med grannen förespråkas. Denna lilla yta kan få mycket större användning än stora, fina rekreativområden som ligger längre bort. Denna princip kan även användas för andra stadsanläggningar såsom vid skolor, dagis, sjukhus, kontor osv., i syfte att förbättra uppehållsmöjligheter i staden och därmed främja social kontakt.

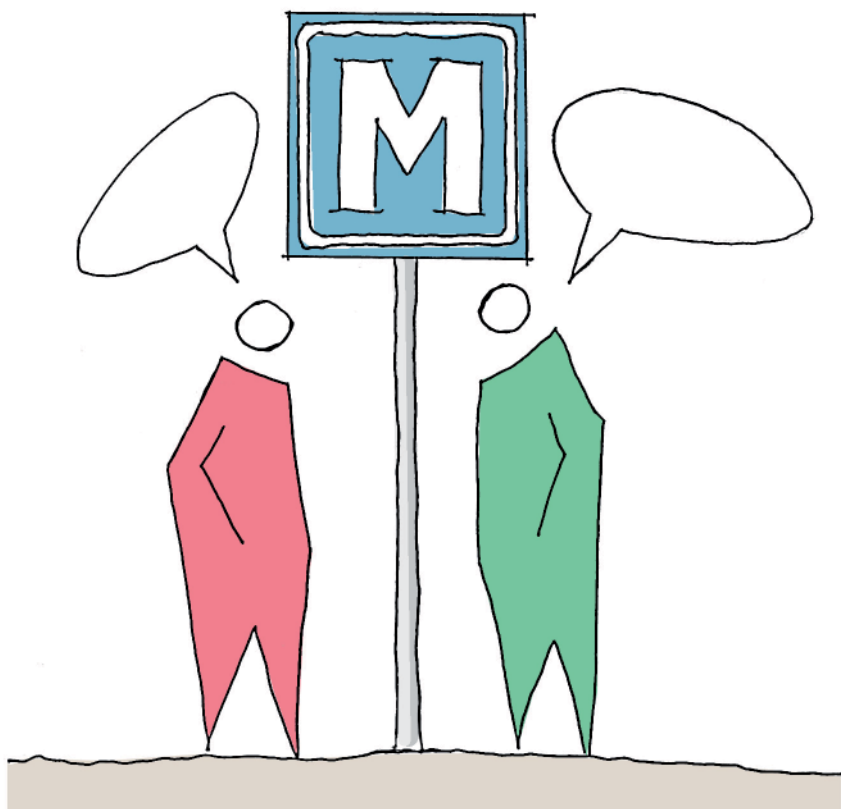


Privat Halvprivat Offentligt

Figur 116. Övergångszoner mellan privat och offentligt kan möjliggöra för en högre grad av mänsklig kontakt. Inspiration: Gehl Architects Aps (2007)

Utveckla mötesplatser

Idag finns de största och mest attraktiva mötesplatserna inomhus, nämligen i gallerian, i Folkets Hus eller i butiker och matställen. För att undvika att staden ödeläggs efter stängningstid är det därför viktigt att kunna erbjuda fullgoda alternativ utomhus som dessutom används under sommarperioden.



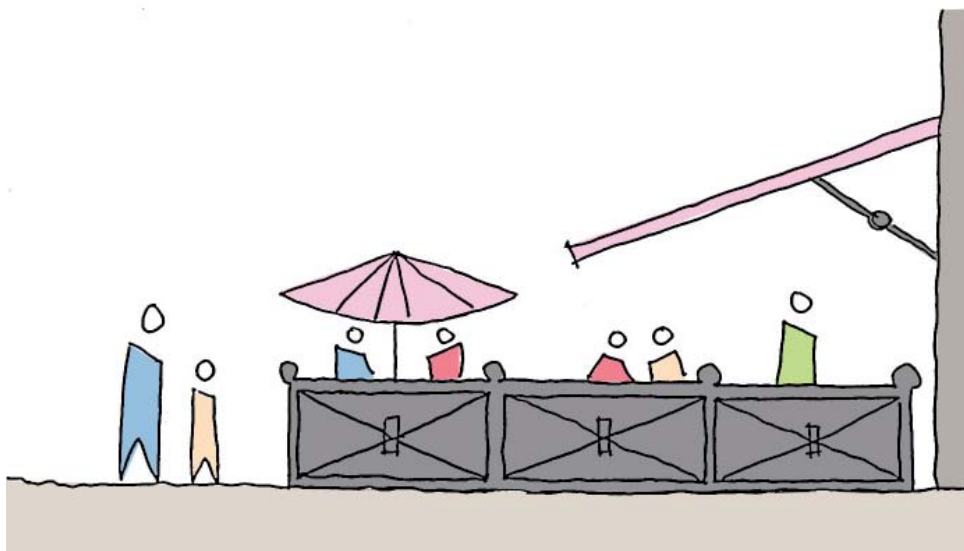
Figur 117. Vid mötesplatser ges möjlighet för mänsklig kontakt. Där människor är vill andra människor också vara. Här finns saker att titta på, vilket främjar för ökad uppehållstid i de offentliga rummen. Kalix har idag få attraktiva mötesplatser.

- **UTVECKLA PLATSEN FRAMFÖR GALLERIAN TILL ETT TORG OCH UPPEHÅLLSRUM.** Platsen utanför gallerian är, med anledning av angränsande målpunkter och som nod bland en mängd starka stråk, stadens mest naturliga mötesplats. Idag utgörs den av en stor parkering och flera inneslutande fasader. Förslagsvis kan parkeringen tas bort från platsen och Strandgatan utvecklas till en bilfri gata. Bebyggelse runt platsen kan förtätas för att skapa en tydligare rumsbildning och entréer föreslås att riktas mot platsen.

Serveringar kan anläggas i rummet, liksom olika möjligheter att sitta och stå vid. Offentlig konst, vegetation eller vatteninstallationer kan skapa visuell kvalitet och markera platsens betydelse, samtidigt som det blir målpunkter i sig själva. Inbjudan till fysisk aktivitet kan skapas i form av spel- eller lektytor.

- **UTVECKLA PLATSEN FRAMFÖR FOLKETS HUS TILL EN ATTRAKTIV TORGPLATS.** Genom att förbjuda för biltrafik på platsen och gestalta den på ett sätt som attraherar människor kan man uppmuntra dem till att uppehålla sig på platsen. Möjliggör för människor att sitta, dels på primära sittplatser i *talkscape-placering* och utmed kanter i solrika lägen, dels på sekundära sittplaster som trappavsatser, murar till planteringar etc. Berika platsen med utsmyckning i form av sammanhållna belysning, offentlig konst och vegetation. Skapa ”rum i rummet” för att platsen ska upplevas som trivsamt och inte så storskaligt och öde.
- **UTVECKLA STRANDÄNGARNA SOM MÖTESPLATS FÖR REKREATION OCH FYSISK AKTIVITET.** Arbetet med att utveckla Strandängarna är i full gång. Området har stor potential att bli stadens största mötesplats, under såväl sommar- som vinterperioden. Möjliggör för fysisk aktivitet för människor i olika åldrar. Försäkra att området är tillgängligt, såväl visuellt som fysiskt, och integrera området i strandpromenaden. Uppmärksamma området genom att attrahera festivaler och aktiviteter av olika slag.

- **UTVECKLA GRODPARKEN TILL EN MÖTESPLATS ÅRET RUNT.** Grodparken ligger tillgängligt i staden och är kulturhistoriskt värdefull. Genom att parken uppmärksammas genom evenemang av olika slag, utsmyckning, belysning etc. kan den bli en starkare målpunkt i staden. Det är av stor vikt att parken underhålls ordentligt samt att tillräckligt med sittplatser erbjuds. En grundförutsättning för att parken ska kunna nyttjas vintertid är att den snöröjs på ett tillfredsställande sätt.
- **ATTRAHERA UTMOMHUSCAFÉER TILL STADEN.** Uteserveringar är ett positivt bidrag till stadsmiljön och skapar en interaktion mellan cafégästerna och de förbipasserande. Denna positiva effekt försvinner när serveringar byggs in.¹⁰⁰ Med anledning av Kalix långa vinterperiod kan det anses vara problematiskt med just uteserveringar. Det kan därför ses som en utmaning att skapa klimatanpassade varianter.



Figur 118. Uteserveringar bidrar till flera positiva effekter för stadslivet.

- **UTVECKLA AKTIVITETER I GATURUMMEN.** Stadsfester, gatufester, marknader och utställningar är upplevelser som berikar stadsrummen och drar till sig människor. Händelser föder andra händelser, dvs. där handel och festligheter finns skapas även ett större utbud för sociala och frivilliga aktiviteter.

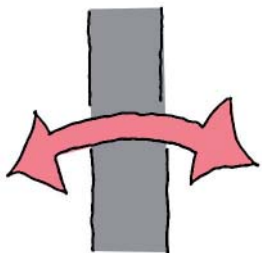


Figur 119. Uppmärksamma allt som händer och sker i staden. Skapa evenemang, marknader, festivaler etc. På så vis lever stadsrummen upp och utgör attraktiva målpunkter för stadens invånare.

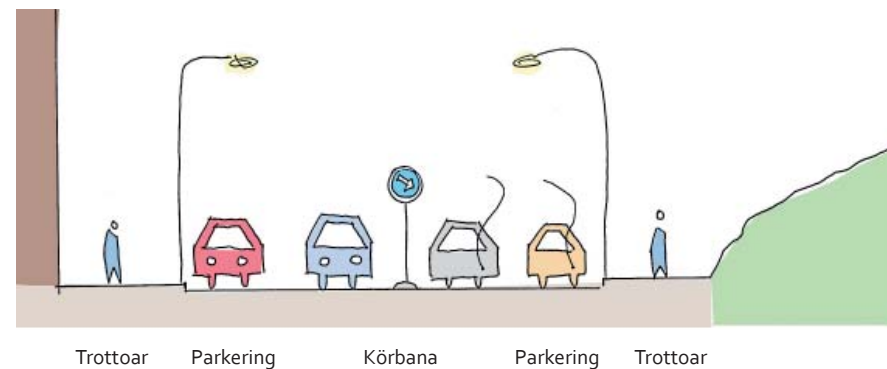
100 Gehl Architects Aps (2004)

Övervinna barriärer

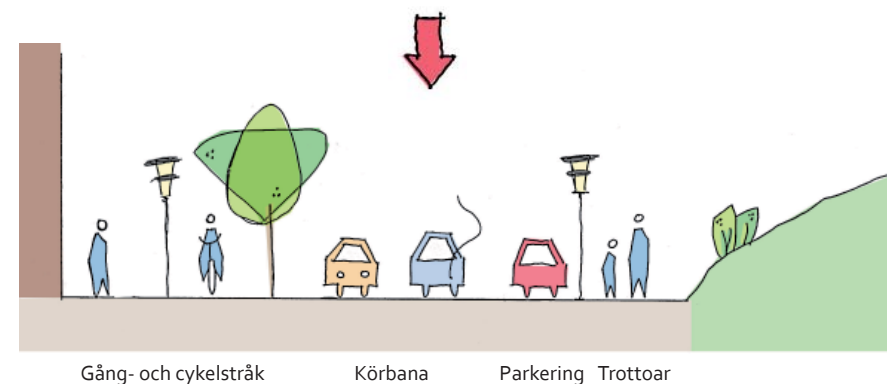
Genom att övervinna de starka barriärer som finns i staden idag skulle vissa områden ges bättre tillgång och därmed nyttjas i större utsträckning. Detta möjliggör för att skapa nya attraktiva mötesplatser av rekreativa slag. Dessutom möjliggör det för nya attraktiva bostads- och handelsetableringar i centrumnära lägen.



Figur 120. Principskiss för övervinnande av barriärer.



Trottoar Parkering Körbana Parkering Trottoar



Gång- och cykelstråk Körbana Parkering Trottoar

Figur 121. (Höger) Principskiss för hur bildominansen skulle kunna minska på Nygatan.

- **E4 SMALNAS AV OCH TRAFIKSÄKRA PASSAGER UTFORMAS.** Genom att smalna av E4 kan den visuella barriäreffekt som denna utgör reduceras markant. Frigjord mark kan nyttjas för bebyggelse, gång- och cykelstråk samt för stadsmässig trädplantering.

Fler och tryggare upplevda passager behöver utformas för att säkra tillgängligheten mellan centrum och Strandängarna och på så vis fysiskt övervinna barriäreffekten. Attraktiva passager i form av gångbroar eller övergångsställen i plan förespråkas, medan snirkliga och mörka gångtunnlar bör undvikas.

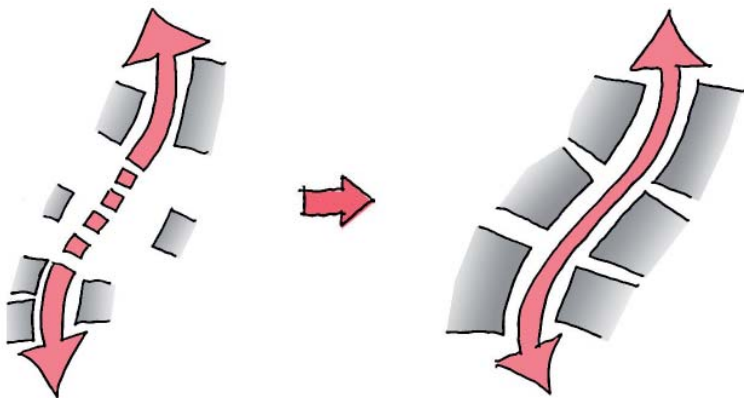
För att uppnå ett så stort flöde som möjligt mellan centrum och Strandängarna kan sammanlänkning ske efter befintliga välintegrerade stråk (se Space Syntaxanalyserna).

- **MINSKAD BILDOMINANS PÅ NYGATAN.** Gatan är förhållandevis bred med tanke på den aktuella trafikmängden, vilket möjliggör för utveckling av gång- och cykelstråk. Att ge gång- och cykeltrafikanter större prioritet i gaturummet främjar för denna sortens färdmedel. Sammanhållna gång- och cykelstråk till omkringliggande områden behöver utvecklas.
- **CENTRUMVÄGEN BLANDAS AV OLIKA TRAFIKSLAG OCH TRAFIKSÄKRA PASSAGER UTFORMAS.** Olika trafikslag kan blandas i större utsträckning än vad de gör idag. Gatan kan få en mer stadsmässig karaktär för att den inte ska uppfattas så stor och bildominerad. Man ska, genom att man befinner sig på gatan, få en uppfattning om att man är i stadens centrala delar. Farten och utformningen ska påvisa detta. Det finns dessutom behov av fler och trafiksäkrare passager.

Förstärka potentiella stråk

För att promenaden genom staden inte ska upplevas som alltför monoton och osammanhängande är det viktigt att stråken kantas av variation i en omfattning som är anpassad efter den mänskliga ögonhöjden och den mänskliga gånghastigheten.

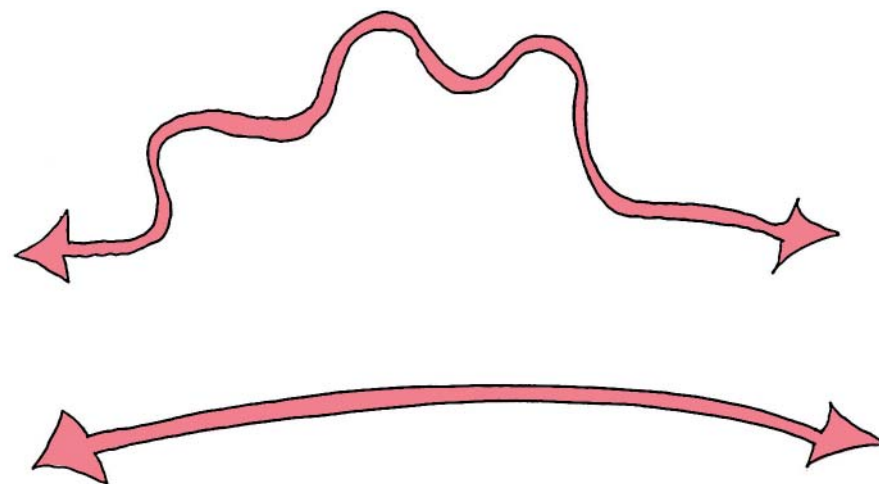
- **FÖRTÄTA MED MÅLPUNKTER OCH ENTRÉER.** De s.k. luckorna i bebyggelsen föreslås att fyllas med nya målpunkter av varierade slag. Tätt mellan entréer ger upphov till fler möten och händelser i stadsrummen samt bidrar till intressanta fasader. Fortätning skapar dessutom bättre underlag för handel och service i centrum. Genom att koncentrera centrumverksamheten till vissa stråk skapas en mer definierad centrumkärna som dessutom kan uppfattas som större än om den är utspridd över ett större område.
- **SKAPA INTRESSANTA BOTTENVÅNINGAR.** Intressanta bottenvåningar bidrar starkt till variationsrikedomen längs färden genom staden.



Figur 122. Genom att fylla igen luckor i bebyggelsen kan starkare stråk bildas.

- **RÄTA UT STRÅK.** Vissa stråk upplevs som uppbrutna eller omotiverat snirkliga, vilket kan skapa förvirring och otrygghet. Genom att rätta ut dessa stråk kan siktlinjer förstärkas och en tydligare och tryggare struktur uppnås.

Exempel) De stråk som i första hand åsyftas är Strandgatan och gångstråket mellan centrum och Strandängarna. Då E4 smalnas av finns goda förutsättningar att skapa en rätare och tryggare gång- och cykelpassage mellan centrum och Strandängarna. Att körbanan blir smalare innebär en mindre distinkt tunnel, vilket kan vara positivt för stråket som helhet.



Figur 123. Principskiss över hur stråk kan rätas ut och därmed bidra till en tydlig och läsbar struktur.

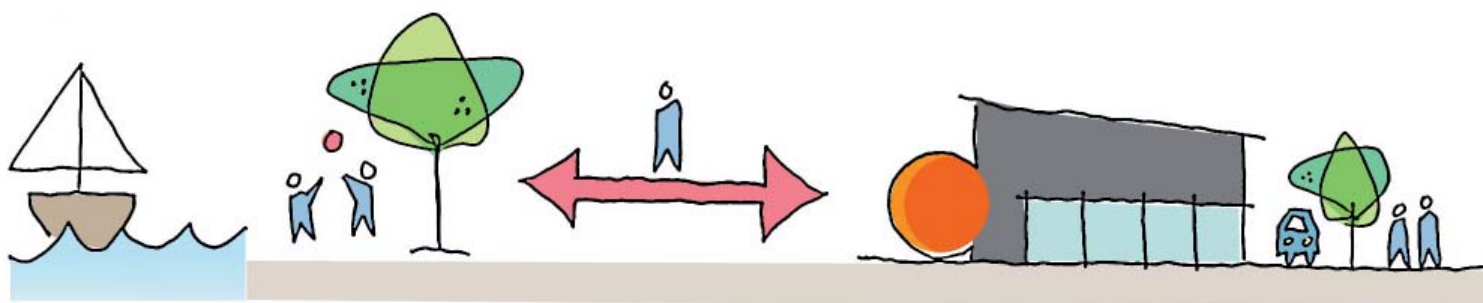
- **SAMMANKOPPLA STARKA STRÅK.** Stadens huvudsakliga stråk för handel och service löper parallellt med varandra och saknar starka tvärförbindelser. Enligt både den visuella analysen och Space Syntaxanalysen är förutsättningarna att förbinda dessa stråk mycket goda. För en lyckosam sammankoppling gäller generellt att de tvärgående förbindelserna förtätas med bebyggelse med blandade funktioner. Genom att öppna upp verksamheter samt rikta dem mot gatan kan rumsformen upplevas som inbjudande.

Exempel) Strandgatan och Köpmannagatan skulle effektivt kunna sammankopplas genom förtätning av Postgatan och Torggatan.

- **SKAPA STARKT STRÅK MELLAN CENTRUM OCH STRANDÄNGARNA.** Det är viktigt att man tydligt, tryggt och säkert ska kunna färdas mellan centrum och Strandängarna, varför ett starkt stråk häremellan behöver skapas. Att integrera strandområdet med centrum skulle innebära stora kvaliteter för Kalix som helhet.



Figur 124. Principskiss som visar vilka stråk som bör sammankopplas i staden.

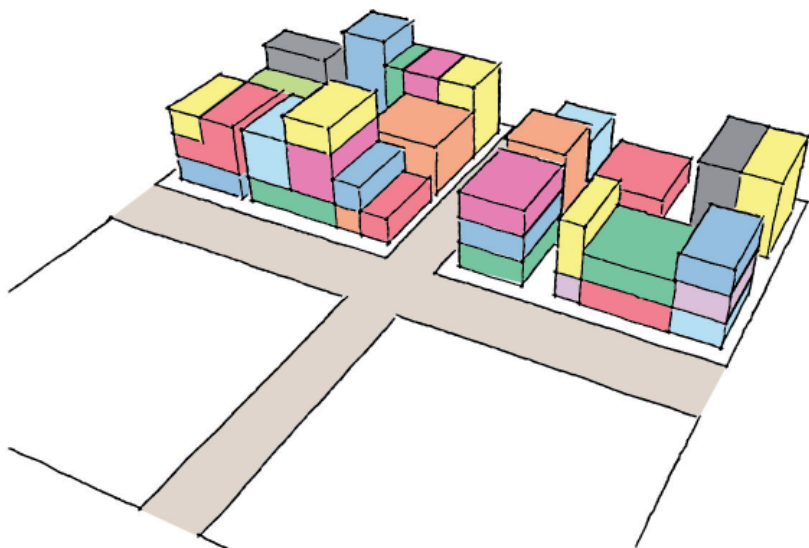


Figur 125. Principskiss som visar på sammankoppling mellan centrum och Strandängarna.

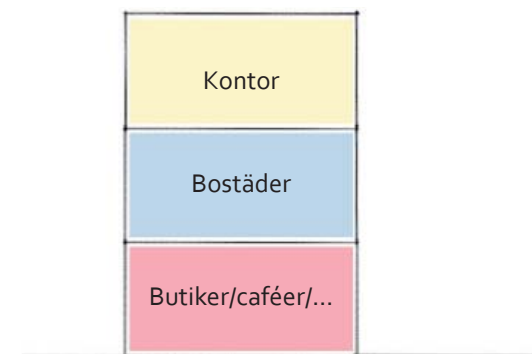
Skapa en levande stad 24-7

Blandning av funktioner i tid och rum skapar förutsättningar för ett folkliv under en stor del av dygnets timmar, vilket vidare bidrar till trygga stadsrum.

- **ARBETSPLATSER OCH BOSTÄDER SIDA VID SIDA.** Arbetsplatser och bostäder sida vid sida borgar för ett folkliv under en stor del av dygnets timmar. Medan renodlade bostadsområden står tomma under dagtid, blir stadskärnor med butiker och kontor ödelagda på kvällarna. Därför föreslås bebyggelsen i centrum att så långt som möjligt funktionsblandas. Detta kan ske genom att bebyggelsen längs de centrala stråken utformas för att rymma butiker i bottenplan samt kontor och bostäder på övriga plan.
- **FUNKTIONSBLANDNING PÅ KVARTERS- OCH HUSNIVÅ.** Kvarter med småskalig fastighetsindelning och blandade verksamheter möjliggör för en levande stad under stora delar av dygnet.

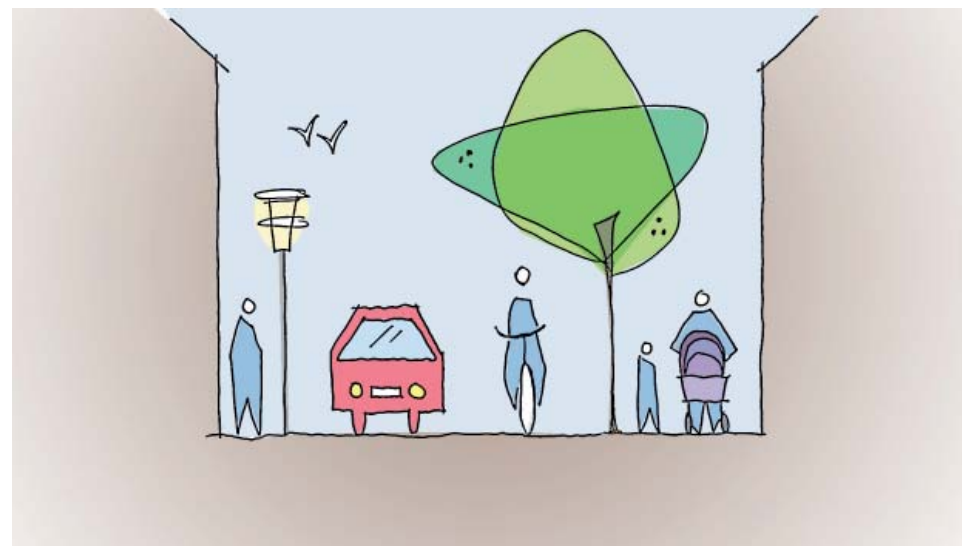


Figur 126. Principskiss för funktionsblandning på kvarters- och byggnadsnivå.



Figur 127. Förslag för funktionsblandning på byggnadsnivå.

- **BLANDA TRAFIKSLAG.** Var inte rädd för att blanda trafikslag, då en sådan situation kan möjliggöra för den mänskliga närvaron under större delar av dygnet. Bilars närvaro kan öka trygghetskänslan för fotgängare under kvällstid, vid färd genom staden. I sådana fall är det viktigt att integrera gång- och bilstråk med varandra istället för att separera dem i plan och rum. Gångtunnlar och ensligt belägna cykelbanor kan kännas så skrämmande att människor istället går ut i gatan.

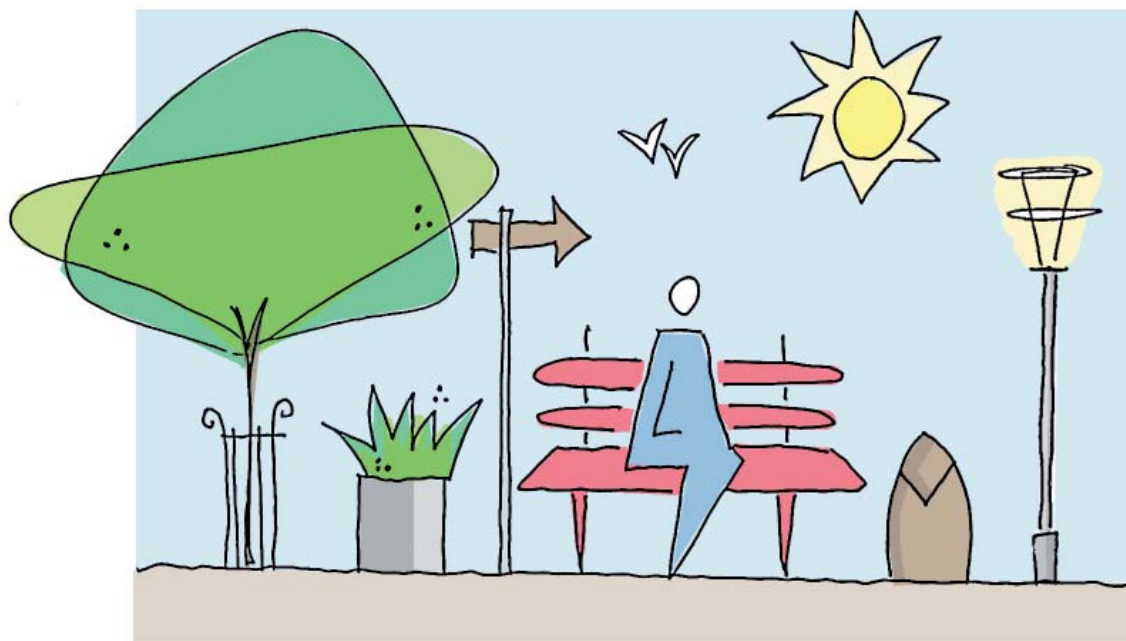


Figur 128. Där det är möjligt kan olika trafikslag blandas, då det kan bidra till ökad trygghet.

Säkra stadens visuella kvalitet

Att säkra en visuell kvalitet bedöms vara positivt för helhetsintrycket av staden. Det kan skapa en kontinuitet och sammanhang av stadens karaktär och identitet.

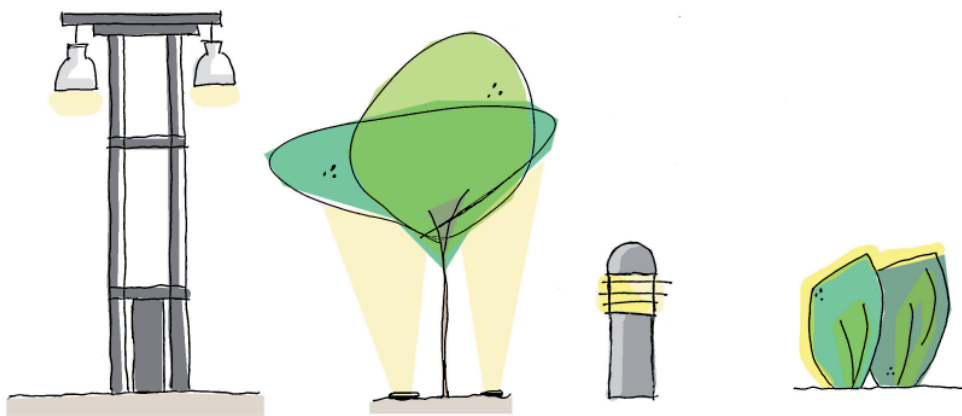
- **SÄKRA EN HÖG KVALITET PÅ ARKITEKTUR OCH UTFORMNING AV DE OFFENTLIGA RUMMEN.** Utformning av den fysiska miljön, av byggnaderna såväl som av de utrymmen mellan dessa, har stor betydelse för hur staden används. Ny bebyggelse samt om- och tillbyggnader av redan befintlig bebyggelse bör utformas med stor omsorgsfullhet. Bebyggelsen bör få ett passande uttryck och kunna användas på ett tillfredställande sätt. Hänsyn bör tas till plastens specifika förutsättningar samt till stadens speciella karaktär.
- **TA FRAM ETT GESTALTNINGSPROGRAM FÖR MÖBLERING OCH UTSMYCKNING I DE OFFENTLIGA RUMMEN.** Att ta fram en slags designkatalog för utformning av bänkar, lampor, papperskorgar, affischpelare etc. kan skapa en lokal designprofil och därmed stärka stadens profil och identitet. Hög kvaliteten av element och möbler i de offentliga rummen kan stärka känslan av välkomnande i staden, och därmed bidra till att man känner sig som en värdefull gäst på stadens gator och rum.



Figur 129. Ett gestaltningsprogram för möblering och utsmyckning kan stärka stadens sammanhållna karaktär. Inspiration: Gehl Zürich (2004)

- **BELYSNINGSPOLITIK.** Genom att anpassa belysningen till fotgängarna kan upplevelsen av trygghet stärkas. Belysning kan planeras och gestaltas så att den framhäver de rumsliga och arkitektoniska kvaliteterna i stadsrummen. I Kalix finns en speciellt framtagen belysningsstolpe, vilken kan nyttjas i högre grad.

Belysning kan ske på oändligt många vis; i marken, på fasader, vid vegetation, genom lyktor osv. Träd kan lysas upp och speciella platser och fasader kan uppmärksammas genom spektakulär belysning. En speciell belysningsstrategi för Kalix kan tas fram, där noggranna studier ligger till grund för förslaget. Belysningen kan bli en attraktion i sig och skapa estetiska mervärden i staden.



Figur 130. Belysning kan ske på oändligt många vis. Här ges några exempel.

- **BEVARA SIKTLINJER OCH VACKRA UTSIKTER.** Utsikt mot vattnet och karaktäristiska fondbyggnader berikar upplevelsen av att gå omkring i staden. Att kunna känna igen sig i viktiga knutpunkter och landmärken underlättar dessutom orienteringen.



Figur 131. Kyrkan utgör en karaktäristisk fondbyggnad vid Strandgatan.

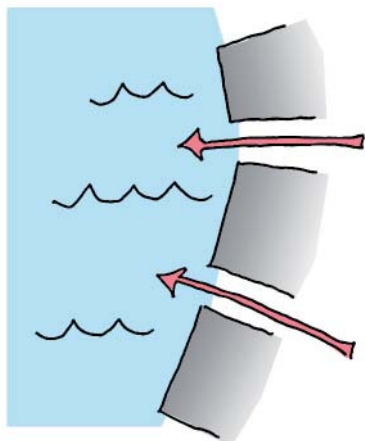


Figur 132. Telegrafbyggnaden utgör en karaktäristisk fondbyggnad vid Köpmannagatan.

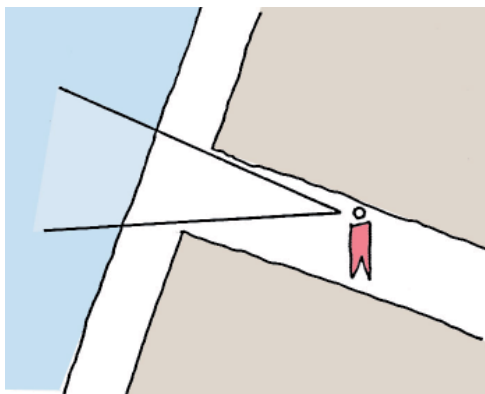
Framhäva kvaliteter

Istället för att försöka skapa ett ”nytt Kalix” kan man istället fokusera på att framhäva och utveckla det som är unikt just här. På så vis förstärks stadens karaktär och identitet, vilket är viktigt för människorna som bor, lever och verkar där idag.

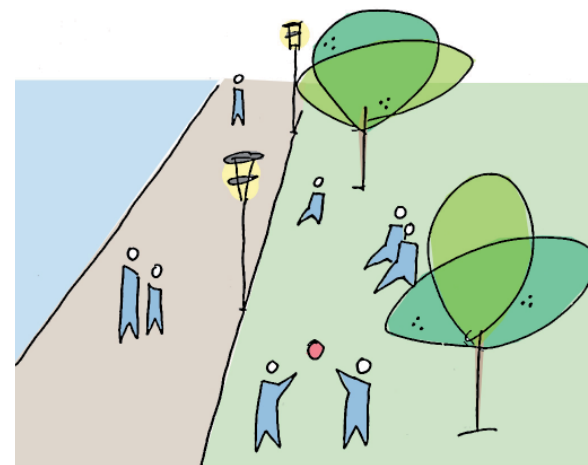
- **SMÅSKALIG OCH CHARMIG STRUKTUR.** Det är oerhört viktigt att ny bebyggelse samspelar med stadens befintliga karaktär och struktur, dvs. är småskalig och placeras på ett sätt som bidrar till intressanta vinklar och rumsbildningar. Den övergripande strukturen, med utgångspunkt från P O Hallmans gamla stadsplan, bör bevaras och förstärkas. Kalix som charmig småstad kan lyftas fram, vilket även kan återspeglas i bebyggelsen. Trästadsprägeln är viktig att förvalta och utveckla.
- **BEVARA OCH UTNYTTJA KONTAKTEN MED VATTNET.** Det är viktigt att det även fortsättningsvis finns en stark visuell kontakt med vattnet. Ta därför stor hänsyn till utsikten mot vattnet till vid samtlig planering av ny bebyggelse.



Figur 133. Principskiss för utblickar mot vattnet.

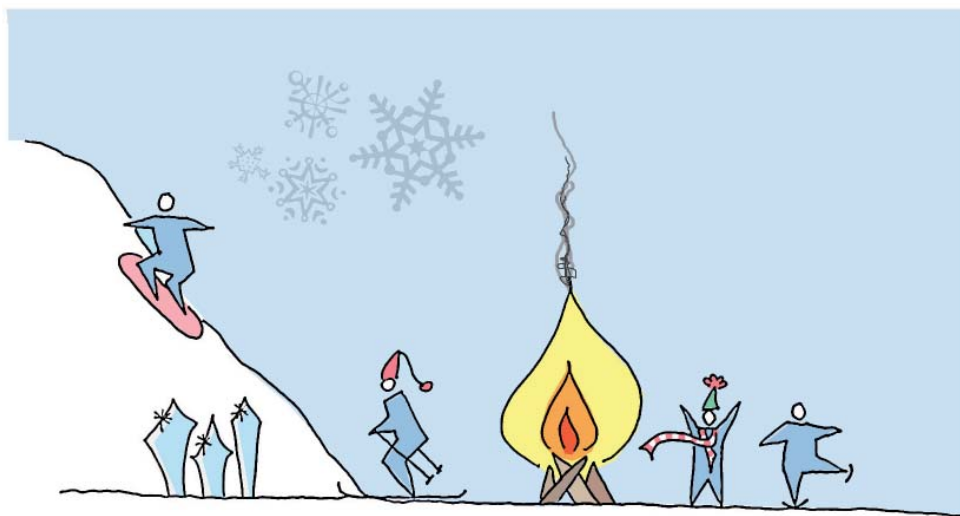


Figur 134. Visuella hinder bör undvikas i siktlinjerna mot vattnet. Inspiration: Gehl Architects Aps (2007)



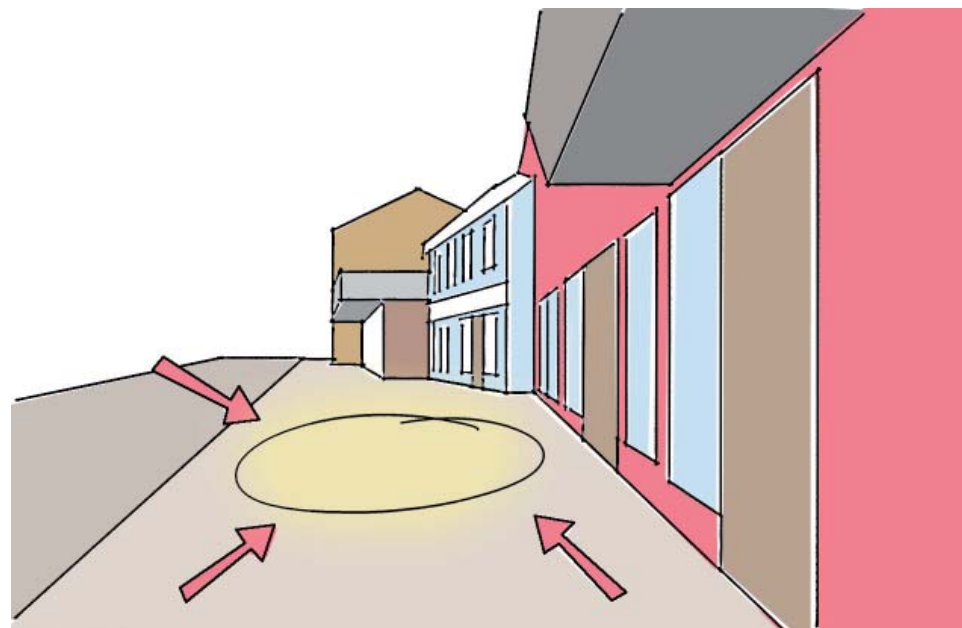
Figur 135. Strandpromenaden kan utvecklas till ett händelse-rikt stråk med plats för aktiviteter och sociala möten.

- **TA VARA PÅ VINTERN.** Utveckla Kalix till en vinterstad genom att hämta inspiration från vinterarrangemang och festivaler som genomförs i andra städer. Utveckla något eget, dvs. något som är speciellt för just Kalix. Isvägar och skidspår är enkla åtgärder som kan skapa stora mervärden och locka till andra frivilliga och sociala aktiviteter. Festivaler för snö- och iskulpturer kan utgöra speciella händelser som lockar till folkfest samtidigt som det bidrar estetiskt till den offentliga miljön. Ljusinstallationer av olika slag kan bli målpunkter och attraktioner i sig själva samtidigt som de bringar ljus och trygghet till stadsmiljön.



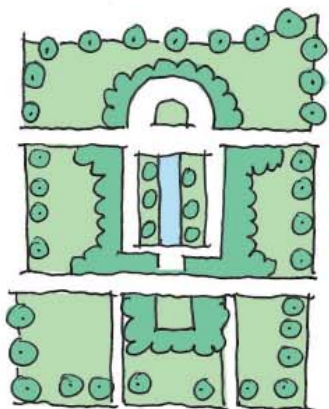
Figur 136. Vinterperioden möjliggör för en mängd olika aktiviteter och spektakulär utsmyckning i stadens offentliga rum.

- **TA TILLVARA PÅ INTRESSANTA RUMSBILDNINGAR.** Runtom i staden finns intressanta rumsbildningar som ett resultat av P O Hallmans stadsplan. Ta tillvara på dessa och låt dem utgöra ”rum i rummet”. Markera dem genom att tillföra sittplatser, belysning eller någon slags utsmyckning.

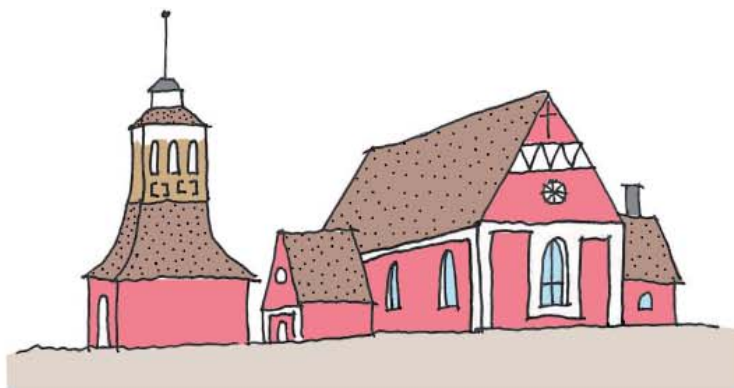


Figur 137. Uppmärksamma stadens unika rumsbildningar! Ett exempel kan vara platsen som skapats utifrån byggnader placerade i vinklar mot varandra på Köpmannagatan.

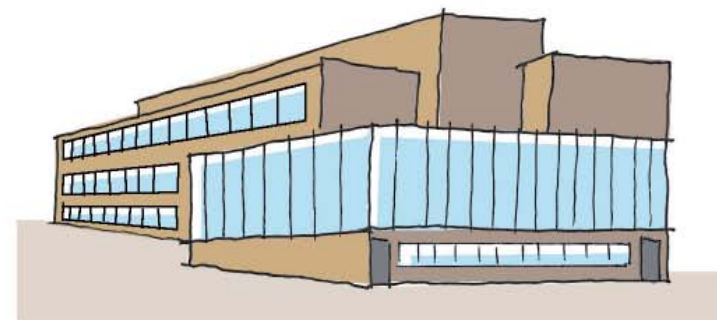
- **BEVARA OCH FRAMHÄVA KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA OBJEKT OCH MILJÖER.** Kyrkan, Telegrafbyggnaden, Grodparken m.fl. bidrar starkt till stadsbilden och till stadens historia. Framhäva dessa objekt och miljöer och se till att de underhålls och bevaras. Gör dem tillgängliga och närvarande i staden så att de blir en del av människors vardagliga användning av staden.



Figur 138. Grodparken.



Figur 139. Kyrkan.



Figur 140. Kommunhuset.

6.2 FÖRSLAG PÅ DETALJERAD NIVÅ

På detaljerad nivå ges ett antal åtgärdsförslag för de detaljstuderade gatorna Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan. Förslagen beskrivs mycket kortfattat i punktform och illustreras med hjälp av konceptuella kartskisser i plan.

Strandgatan



Figur 141. Strandgatan.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

- Låt gångtrafikanterna övervinna bilarna i stadsrummet
- Minska andelen parkeringsyta
- Omvandla delen mellan Gallerian och Nygatan till gågata
- Förbättra sammanlänkningen med Köpmannagatan via Postgatan och Torgatan
- Koncentrera centrumverksamheten till vissa delar av Strandgatan och sammanlänka med Köpmannagatan
- Förbättra sammanlänkningen med Strandängarna
- Återskapa Strandgatan som ett sammanhållet och starkt stråk
- Skapa transparens mellan ute och inne
- Samtliga entréer ska vara riktade mot gaturummen
- Skapa blandade funktioner på byggnadsnivå verksamheter i bottenvåningar och bostäder på övervåningar

- Utveckla platsen framför gallerian som samlingspunkt i staden – ett *torg med plats för en mängd olika aktiviteter!*
- Skapa förutsättningar för valbara och sociala aktiviteter vid platsbildningar
- Erbjud fler primära sittplatser arrangerade i *talkscape*
- Erbjud fler sekundära sittplatser
- Erbjud möjlighet till fysisk aktivitet
- Ta fram gestaltningsprogram för offentlig möblering
- Förbättra belysningen, speciellt nattetid
- Skapa övergångszoner mellan privat och offentligt
- Erbjud väderskyddade platser och passager i form av skärmtalk etc.

Figur 142. (Höger) Illustration av förslag till förändringar på sträckan längs Strandgatan.

Bebyggelse riktas mot gatan med öppna och transparenta bottenvåningar som är intressanta att färdas längs.

Utveckla torgbildningen till en attraktiv mötesplats och naturlig mittpunkt i staden.

Utveckla en gågata dit koncentrationen av stadens handel och service sker. Byggnaderna vänder sig mot gatan och skapar en inbjudande känsla. Stråket förses med gott om sittplatser av olika slag. Utsmyckning, god belysning och vegetation ger kvalitet i stadsrummet under årets samtliga årstider.

Förtäta i syfte att tillsluta rummet och skapa en tydligare platsbildning vid gallerian.

Minska andelen bilparkeringar mot gatan och skapa istället övergångszoner mellan privat och offentligt.

Skapa övergångszoner mellan privat och offentligt.

Skapa ett tydligt och starkt stråk mellan centrum och Strandängarna.

Parkeringsytan minskas väsentligt för att ge plats för serveringar, butiker, marknader och aktiviteter som inbjuder till folkliv.

Inom detta område bör koncentrationen av Strandgatan centrumverksamhet lokaliseras. På så vis undviks känslan av utspriddhet och gleshet i staden och Kalix centrum kan istället uppfattas som större. God sammanlänkning med Köpmannagatan krävs, främst via Postgatan.



- ////// Möjlighet till förtätning
- Skapa transparens

Köpmannagatan



Figur 143. Köpmannagatan.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

- Låt gångtrafikanterna övervinna bilarna i stadsrummet
- Låt inte bilar parkera längs hela gatan utan bara längs vissa delar. Mellan dessa delar möjliggörs för uppehåll och mänskliga möten
- Koncentrera centrumverksamheten till vissa delar av Köpmannagatan och sammanlänka med Strandgatan
- Förbättra sammanlänkningen med Strandgatan via Postgatan och Torggatan
- Vegetation och enhetlig gatuutsmyckning kan förstärka stråket
- Belysning i mänsklig skala med sammanhållen karaktär ökar estetik och tryggheten i gaturummet
- Erbjud primära sittplatser längs stråket, såsom vilobänkar
- Erbjud goda sitt- och ståmöjligheter utanför Folkets Hus
- Rusta upp förfallen bebyggelse

- Förtäta med ny centrumbebyggelse med funktionsblandning på byggnadsnivå
- Reducera gatubredder vid stora korsningar
- Skapa transparens mellan ute och inne
- Locka nya verksamheter till de tomma butikslokalerna
- Reducera biltrafik runt Grodparken så att den blir mindre bullerutslätt och därmed mer trivsamt att vistas i
- Utveckla aktiviteter i Grodparken så att den blir attraktiv för fler olika målgrupper. Se dessutom till att den snöröjs vintertid
- Rusta upp Telegrafbyggnaden så att den inte förlorar sitt kulturhistoriska värde samt sin tydliga funktion som fondbyggnad
- Erbjud väderskyddade platser och passager i form av skärmtak etc.

Figur 144. (Höger) Illustration av förslag till förändringar på sträckan längs Köpmannagatan.

Korsningarna i detta område förefaller aningen överdimensionerade i förhållande till gatans skala i övrigt. Gatubredderna bör minska för att stråket ska behålla sin kontinuitet samt för att minska bilarnas dominans i gaturummet.

Grodparken är en vacker park med höga kulturhistoriska värden. Ta vara på dessa värden och utveckla parken till en naturlig och trivsamt mötesplats i staden. Trafiksituationen runt omkring parken kan behöva ses över för att minska bullerstörningar. Parken bör även anpassas för vinterförhållanden.



Nygatan

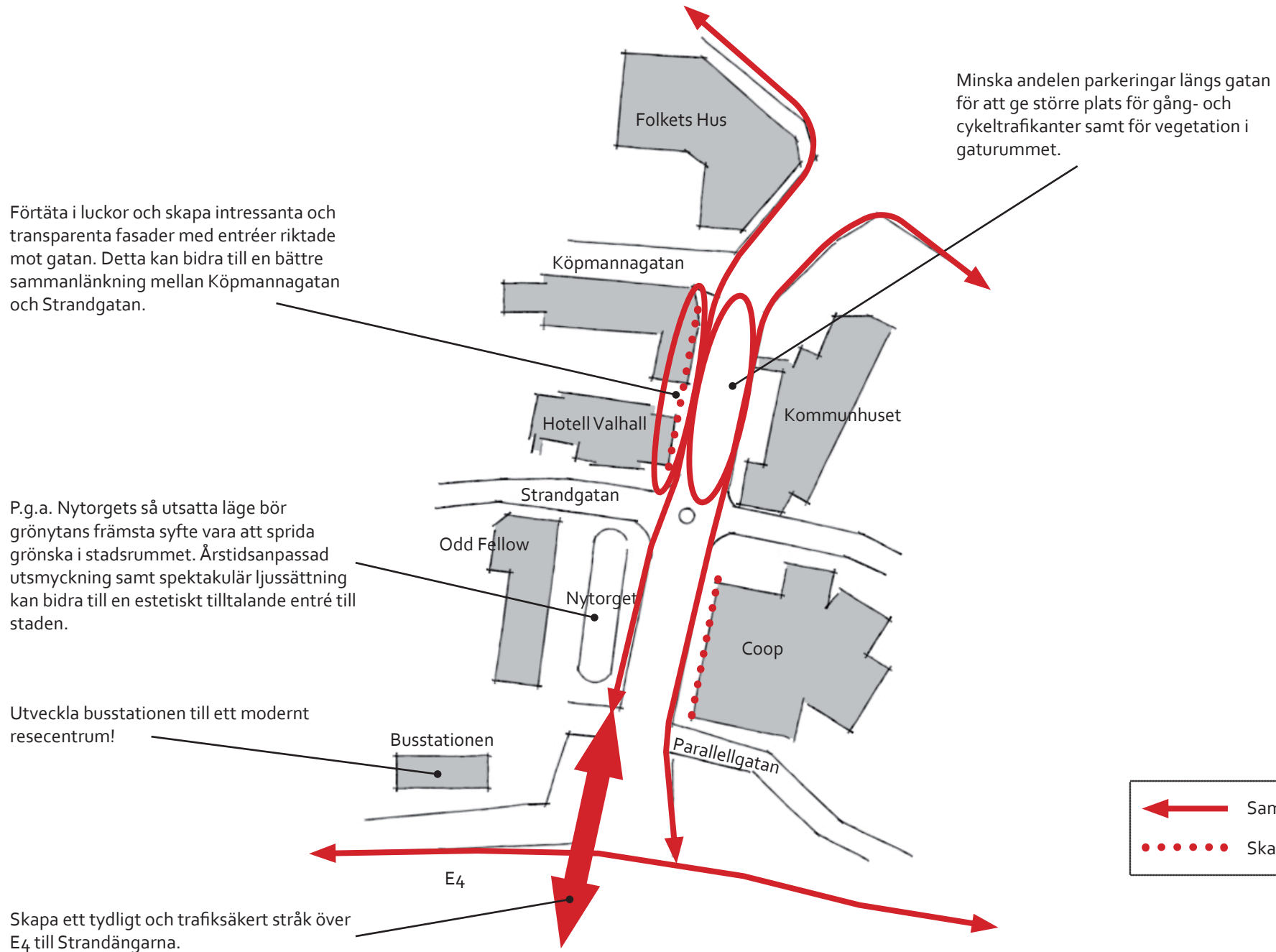


Figur 145. Nygatan.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

- Sammanlänka staden med Strandängarna genom förlängning av Nygatan
- Dämpa bilarnas dominans i gaturummet – minska bredden för fordonstrafik
- Skapa sammanhållna gång- och cykelstråk
- Skapa enhetlig belysning längs gång- och cykelstråk
- Använd grönska för att skapa "rum i rummet" samt för att dämpa trafikbuller
- Låt parken bli en utställningsplats för offentlig konst och spektakulära ljusinstallationer
- Förtäta luckor
- Skapa transparens mellan ute och inne
- Rikta entréer mot gatan för att skapa liv mot gatan
- Utveckla busstationen till ett modernt resecentrum

Figur 146. (Höger) Illustration av förslag till förändringar på sträckan längs Nygatan.



KAPITEL 7

DISKUSSION

I detta avsnitt förs en diskussion kring hur studien har genomförts och huruvida de motoder som valts för arbetet har varit relevanta och applicerbara. Resultatet av stadsanalysen diskuteras samt vilken trovärdighet och genomförbarhet de framtagna åtgärdsförslagen har. Slutligen förs ett resonemang kring det fortsatta arbetet och huruvida studien kommer till användning och implementeras i den framtida översiktsplaneringen för Kalix centrum.

7.1 MÄNNISKOVÄNLIGA STADSRUM

Det är intressant att se att samtlig litteratur som har studerats angående stadens offentliga liv och dess fysiska struktur, vare sig den är författad i eller utanför Sverige, för ett par decennier sedan eller rent av är rykande färsk, så konsekvent diskuterar problematiken kring bilismens påverkan på stadens miljöer. Om och om talas det om vikten av att skapa *människovänliga miljöer* med fokus på just människans behov och som är anpassad efter människans sinnen samt efter den mänskliga skalan. I denna miljö ska det vara enkelt att orientera sig och utläsa stadens struktur och dess övergripande sammanhang. Liv och rörelse efterfrågas starkt, för endast genom mänsklig närvaro och möjlighet till kontakt kan trivsamma stadsrum skapas. Där människor är vill andra människor också vara. Där är man trygg, där händer det saker, där finns det saker att göra, där är man inte ensam. Trots den så genomgående diskussionen om dessa till synes självklara stadsbyggnadsprinciper verkar städer gång på gång misslyckas med målet att skapa just *människovänliga miljöer*. För uppenbarligen fortsätter diskussionerna och uppenbarligen upprepas misstagen gång på gång.

Man kan inte annat än att fascineras av denna märkliga utveckling av svenska, men även av en mängd utländska städer och samhällen. Riktlinjer och rekommendationer om hur man skapar långsiktigt hållbara samhällen utifrån ekologiska, fysiska, sociala, ekonomiska och kulturella aspekter är inte revolutionerande, utan har varit på tapeten sedan en lång tid tillbaka. Vad är det då som gör att man inte lyckas fullt ut? Vad är det som gör att vi fortfarande formar samhällen med segregation och funktionsuppdelning, otrygga och avskräckande miljöer samt med ett bilberoende av omänskliga proportioner? Vad är det som gör att vi ständigt måste arbeta med att ”återerövra marken till fotgångarna - till människorna”?

Självklart är planering och utformning av stadens offentliga miljöer en fråga om avvägning mellan en mängd olika intressen, ofta av motstridiga slag. När man exempelvis talar om människors behov, så är ju faktiskt bilen en typ av behov som vi har skapat oss och som därför mycket flitigt vill tillfredställa. Vad jag fascinerats av är dock hur bilen har lyckats övervinna så mycket och att så mycket annat har fått försakats. Jan Gehl skrev redan för 30 år sedan om vikten

av *människovänliga miljöer* och om det ökade intresset för urbana livsstilar. Denna diskussion förekommer emellertid fortfarande.

Att jag har valt att studera just bilens påverkan i staden och hur man skapar människovänliga stadsrum kan bero på att det i Kalix finns så oerhört starka biltraditioner. Min studie kan kanske anses vara riktad och onyanserad med anledning av detta. Jag bedömer dock inte att situationen är sådan, utan snarare att det underlag som tagits fram kan skapa ett värdefullt diskussionsunderlag för den kommande utvecklingen i Kalix, helt i reaktion till den rådande situationen.

Redan vid första platsbesöket i Kalix förvånades jag över hur en sådan förhållandevis liten stad med så småskalig bebyggelse och på många håll smala gator var så starkt dominerad av bilen. Bilar cirkulerar på stadens samtliga gator och parkeringsplatser präglar stora delar av stadens kvarter, gator och torg. Avståndet inom stadskärnan är näst intill obefintliga, men trots detta finns starka traditioner och beteendemönster att kunna parkera nära och köra ända fram till dörren. Det finns dessutom en rädsla bland flera butiksägare att ett minskat antal parkeringsplatser skulle påverka handeln negativt. Med denna bakgrund vill jag därför, genom mina teoristudier, visa på hur en minskad bildominans och ett större främjande av gåvännliga och folkliga miljöer kan bidra till positiva effekter för handeln och service, samtidigt som det skapar ett mervärde för staden som helhet.

Man bör dock vara medveten om att andra aspekter också har påverkat Kalix bilberoende. De omkringliggande byarna innebär stora avstånd till och från stadskärnan, och även klimatet spelar in för valet av färdmedel. Vad jag dessutom sett som positivt av den täta cirkulationen av bilar i centrum, främst under kvällstid, är att det faktiskt upprätthåller en viss slags aktivitet i staden under dygnets mörka timmar. Traditionen att cirkulera med sin bil i centrum under kvälls- och nattetid har blivit ett sätt att umgås och därmed ett sätt att hålla dessa områden befolkade under stora delar av dygnet. Vad skulle hända om biltrafiken förbjöds i centrumkärnan? Skulle det utarma det enda stadsliv som faktiskt finns i Kalix under kvällstid, eller skulle det möjliggöra för ett förändrat stadsliv, ett förändrat sätt att umgås?

7.2 METODVAL

Som jag tar upp i teorikapitlet, under 2.2 *Stadsanalys som verktyg*, finns det en mängd olika analysmetoder att välja mellan för att utföra stadsanalyser. Anledningen till att jag valde Kevin Lynchs visuella analys, Gehls analys samt Space Syntaxanalyser var dels för att jag hade ett personligt intresse av att fördjupa mig inom dessa analysmetoder, dels för att jag anser att de kompletterar varandra på ett bra sätt. Samtliga metoder är kända och väl etablerade för utförande av stadsanalys, vilket jag såg som mycket positivt. Därmed fanns ett stort utbud av litteratur att tillgå och analysmetoderna är dessutom väl utarbetade. Att få tillfällighet att fördjupa sig inom dessa och att grundligt tillämpa dem såg jag som en nyttig erfarenhet inför mitt fortsatta yrkesliv inom fysisk planering. Mitt starka intresse för analyser och projekt av detta slag kan därför väl komma till användning i framtida uppdrag.

I avsnitt 2.6 *Jämförelser av analysmetoder* förs en diskussion kring huruvida metoderna dels överensstämmer, kompletterar eller kolliderar med varandra. Dessutom förstärks ju resultaten då det fått samma utfall. Det har varit nödvändigt att använda sig av flera olika metoder eftersom sådant som fångats upp i vissa metoder kanske helt har fallit bort i andra. Medan Lynchs visuella metod ger en bra överskådlig bild av staden, kan man med Gehls metod istället studera detaljer i rumsform och gestaltning samt rummets användning och den faktiska aktivitet som pågår där. Med Space Syntax får man möjlighet att testa nya lösningar och därmed kunna motivera förändringar i den fysiska strukturen. Den skilda geografiska avgränsningen för de olika analysmetoderna möjliggjorde dessutom för olika nivåer inom stadsanalysen. Medan Space Syntax och Lynchs visuella metod gav en översiktlig bild av staden, kunde man med hjälp av Gehls metod utföra detaljstudier.

Med tanke på att Kalix är en så liten stad kan det finnas anledning att diskutera metodernas applicerbarhet. Det kunde i vissa fall kännas absurt att i den visuella analysen tala om starka stråk, landmärken och inte minst distrikt i en så liten stadskärna som Kalix. De studiefall som refereras till i Kevin Lynchs litteratur är av så annorlunda karaktär och storlek. Liknande problematik uppstod gällande Space Syntaxanalyserna. Kalix har så få stråk att studera inom centrum-

kärnan, varför jag ställde mig frågande till om analyserna faktiskt skulle kunna ge några värdefulla resultat. Även Gehls studie kan till viss del ifrågasättas vad gäller Kalix storlek. Gehl talar nämligen ofrånkomligt om att skapa bilfria miljöer och bortleda trafik från stadens gator. Här är jag lite klugen till om det faktiskt är en genomförbar och lyckosam åtgärd i en så liten och gles stad som Kalix. Hur trevligt det än verkar att minimera bilens intrång i staden så undrar jag om det, med anledning av de starka biltraditionerna, kanske till viss del skulle ta död på stadens ”folkliiv”. Det ska tillföras att jag är mycket tvetydig på denna punkt, och frågan bör definitivt belysas i det fortsatta arbetet.

7.3 OM RESULTATET

Att analyserna genomfördes genom subjektiva bedömningar av miljön kan vara värt att diskuteras. Jag kan direkt se både positiva och negativa konsekvenser av detta. Vad som är positivt är att jag kommer helt utifrån och tittar med ”nya ögon” på staden, utan att ha några som helst känslomässiga band eller förutfattade meningar om det studerade området. Vanligt är annars att man blir ”hemmablind” och kanske inte ser vilka kvaliteter eller brister som faktiskt finns i staden. Detta gick väldigt tydligt upp för mig då jag samtalade med tjänstemän och invånare i staden om hur väl min analys stämde överens med deras personliga uppfattningar. Jag hade nämligen noterat spännande platsbildningar och karaktäristiska fondbyggnader, vilka de stod förvånansvärt ointresserade och ibland rent av ovetande till.

Vad som är negativt med min subjektiva bedömning kan vara däremot vara min bristfälliga lokalkännedom och att jag faktiskt inte har någon större erfarenhet av att vistas i staden. Är min analys tillräckligt nyanserad med tanke på att jag bara besökt den under vissa dagar, under vissa delar av dygnet och endast under en liten del av året? Kanske har detta inneburit att jag inte skapat mig en helt rättvis bild av staden. För att ändå skapa mig en uppfattning om hur staden upplevs och fungerar under kvälls- och natttid samt under sommarhalvåret har jag samtalat med en planerare och en invånare som vuxit upp i staden. Detta anser jag har kompletterande min subjektiva bild till viss del, men kanske skulle en kompletterande studie under sommarhalvåret ändå kunna utföras.

Mycket av det som framkom under analysen var saker som kanske redan var kända. Vissa saker finns det dessutom redan planer på att åtgärda och ta tag i. Trots detta tror jag det är oerhört viktigt att analysen ändå genomfördes, för även om man till stor del är medveten om vilka problem som finns så kan det vara svårt att förstå de verkliga orsakerna till dem. Först när en grundlig studie genomförs och när kvaliteter och brister formuleras ”svart på vitt” kan man se vad som faktiskt finns. Analysmetoderna kan därför vara ett sätt att förklara *varför* situationen ser ut som den gör, och därifrån kan slutsatser och förslag till förändringar lättare formuleras.

I resultatet pekas det ofta på Kalix bristande utbud av såväl primära som sekundära sittplatser. Enligt Gehls analysmetod spelar tillgången på sittplatser i stadens offentliga miljöer en mycket avgörande roll för dess kvalitet samt för om människor väljer att vistas där eller inte. Begreppet *talkscape* används flitigt i Gehls litteratur och föreslås vid flera tillfällen i de framtagna åtgärdsförslagen i denna studie. Även här kan det finnas anledning att diskutera analysmetodens applicerbarhet på Kalix, främst med tanke på dess speciella klimatförhållande. Jag är beredd att hålla med Gehl när det gäller att erbjuda ett stort och varierat utbud av sittplatser, samtidigt som jag ställer mig funderande till om de skulle nyttjas i ett sådant klimat som råder under stora delar av den mörka vinterperioden. Det norrbottniska vinterklimatet bjuder inte in till att sitta ute på samma sätt som i sydligare delar av Sverige, vilket till viss del kan förklara det fåtal påträffade sittplatser under inventeringar gjorda under snöperioden. Här finns därför en stor utmaning vad gäller att skapa alternativa sittmöjligheter i hårt utsatta klimat.

I Space Syntaxanalyser talas det ständigt om att hög integration och läsbarhet är positivt för rörelser och förflyttningar samt för det sociala livet i staden. Starkt integrerade stråk har således goda förutsättningar för butiks- och verksamhetsetableringar samtidigt som de utgör viktiga mötesplatser. Jag anser att det är viktigt att det i en stad finns ett blandat system av både mer och mindre integrerade gator. Eftersom Kalix är en liten stad kan det vara viktigt att skapa en stark kärna och fokusera på några enstaka stråk som är attraktiva för handel och service. Men för att dessa gator ska kunna vara välintegrerade och lätta att ta sig till krävs det att även omkringliggande gator och stråk är välintegrerade.

Samtidigt är det viktigt att vissa delar och områden är mindre integrerade för att exempelvis kunna utgöra lugna och stillsamma områden.

De analyserade förändringar som genomfördes i gatustrukturen, för såväl gång- och cykeltrafik som för biltrafik, var väldigt intressanta. Förändringar jag trodde skulle leda till högre integrationsvärden för staden som helhet, visade sig istället få omvänd effekt. Störst effekt fick integrationen av Strandängarna, där båda förändringsanalyserna visade på en större integration mellan centrum och strandområdet. I övrigt visade analyskartorna ett färre antal röda (högt integrerade) stråk efter genomförda förändringar, än vad som fanns tidigare. Att rätta ut och sammanbinda stråk borde öka integrationen i staden som helhet, och inte tvärtom. En förklaring till detta kan vara att ett för litet studieområde har använts vid axialkartorna. Linjernas förhållande till varandra kan därför förändras i högre grad än om man hade haft ett större helhetssystem.

Space Syntax är en användbar och intressant metod och bör ses som ett komplement till de övriga stadsanalyser som har genomförts. Att enbart förlita sig på Space Syntaxanalyserna kan dock vara riskabelt, då andra faktorer än rummets förhållande till varandra bedöms vara avgörande för stadsrummets attraktivitet och användning. Jag vågar påstå att det finns ett flertal andra faktorer som spelar in vad gäller människors sätt att färdas i en så liten stad som Kalix. Vad beträffar biltrafiken är det oerhört viktigt att väga in faktorer som exempelvis tillgänglighet till parkeringsplatser. Genom att arbeta med en parkeringsstrategi i staden, med parkeringar lokaliserade i utkanten av den innersta stadskärnan, skulle flödet till viss del kunna hållas borta från dessa delar. Kanske skulle det påverka människors sätt att färdas i större utsträckning än vad rummets konfiguration gör. Space Syntaxanalysen kan i sådana lägen användas för att peka ut lämpliga platser för just parkeringsområden, dvs. i närheten till högt integrerade stråk.

7.4 ÅTGÄRDSFÖRSLAGEN

Åtgärdsförslagen som har formulerats är dels på övergripande nivå och dels på detaljerad nivå för gatorna Strandgatan, Köpmannagatan och Nygatan. Förslagen är helt och hållet baserade på resultaten från de genomförda analyserna och har som syfte att göra Kalix centrum med trivsamt och attraktivt att vistas och färdas i. På så vis skapas bättre förutsättningar för Kalix att utvecklas på lång sikt med målet om att öka sin befolkningstillväxt och stärkas som stad och kommun i sin helhet.

Som inspiration till åtgärdsförslagen har jag studerat flera stadsanalyser som utförts av Gehl Architects. Många av förslagen som förekommer i andra stadsanalyser är ganska generellt formulerade och kan därför ofta appliceras på många olika städer, oavsett storlek eller geografiskt läge. Det handlar kanske snarare att anpassa dem till Kalix situation och på vad det skulle innebära för konsekvenser just här. Flera av åtgärdsförslagen kan tyckas vara generellt beskrivna och sakna konkreta lösningar. Exempelvis föreslås parkeringen vid torgbildningen framför gallerian att minskas i syfte att utveckla en attraktiv mötesplats och naturlig mittpunkt i staden. Ett sådant förslag säger ingenting om *hur* utformning ska ske, utan endast *att* den ska ske. Jag har valt att stanna på den här nivån för att undvika att fastna i detaljer och specifika utformningsförslag. Risken med att fastna i detaljutformningar kan vara att jag inte hinner utforma en övergripande strategi för Kalix. Att istället föreslå riktlinjer och strategier för centrum i stort anser jag vara en rimlig nivå för studiens omfattning. Längre fram i arbetet med den fördjupade översiktsplanen kommer detaljstudier och förslag på utformning att genomföras.

Att förslagen är så generellt formulerade ser jag dessutom som en fördel vad gäller förankring i ett senare skede. Förslagen är formulerade som strategier som samtliga har ett positivt syfte. Att exempelvis *Dämpa trafikens inverkan*, att *Utforma människovänliga stadsrum* eller att *Övervinna barriärer*, är inga kontroversiella förslag i sig, utan syftar till en positiv utveckling av staden. Vidare ges vissa förslag på hur dessa strategier skulle kunna genomföras, men även dessa har en positiv grundton. Förslagets främsta syfte är att inspirera till förändringar och att användas som diskussionsunderlag vid arbetet med centrumutvecklingen.

7.5 OM FORTSÄTTNINGEN

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Kalix centrum har precis påbörjats och denna stadsanalys kan därför ses som ett första steg i detta. Analysen kommer därmed att utgöra ett bra diskussionsunderlag för den kommande planeringen. Jag kommer personligen att aktivt delta i den fortsatta planeringen och tillföra den kompetens som erhållits under arbetet med stadsanalysen. Nästa steg kommer bli att implementera förslagen till förbättringsåtgärder i den fördjupade översiktsplanen. Här kommer samråd med såväl tjänstemän och politiker som med invånare och fokusgrupper av olika slag att spela en viktig roll för att skapa en samsyn kring de problem och brister, men även av kvaliteter, som finns i staden. Tillsammans måste tydliga mål och visioner tas fram för att skapa en gemensam drivkraft för i vilken riktning Kalix ska utvecklas. Detta är ett mycket tidskrävande och utmanande arbete, men utgör en viktig del av planeringen och för att skapa en bra och långsiktigt hållbar plan.

Detaljstudier av olika slag kommer att bli nödvändiga i det fortsatta arbetet. Trafiken spelar en stor roll i staden och kommer att behöva studeras mycket ingående. Här handlar det om att hitta nya cirkulationsmönster, förändrade hastighetsgränser, se över gatubredder m.m. Dessutom krävs en fullständig parkeringsutvärdering för att se över den befintliga tillgången och efterfrågan på parkeringsplatser i centrum. En omlokalisering av parkeringsplatser kan få betydande konsekvenser för stadens fortsatta utveckling, varför stor vikt bör läggas på att ta fram en väl fungerande parkeringsstrategi. Detaljstudier för gestaltning av vissa utvalda platser kommer också att bli aktuellt framöver. Exempelvis kan gestaltungsförslag på vissa gator samt platsbildningar tas fram, bestående av skisser för att illustrera föreslagna förändringar.

En viktig fråga vad gäller realiserandet av planen är genomförandet. Det är inte enbart kommunens ansvar att åtgärder antas, utan en stor del av ansvaret ligger på enskilda fastighetsägare och verksamhetsutövare i staden. Genom att inspirera så många som möjligt till att föreslå åtgärder kan bidra till positiva effekter för Kalix som helhet, kan ansvaret spridas och en gemensam drivkraft kan uppstå.

Den största utmaningen anser jag kommer att vara att utveckla mötesplatser som är attraktiva under årets samtliga årstider. Med anledning av Kalix långa, mörka och kalla vinterperioder finns ett stort behov av att utforma klimatskyddade offentliga miljöer där människor kan samlas och uppehålla sig på och som är tillgängliga dygnet runt. Sådana miljöer ska kunna nyttjas vintertid men även vara attraktiva under sommaren. De ska kunna utgöra naturliga vardagsrum i staden med möjlighet för passiva kontakter, dvs. kravlösa kontaktformer.

Jag ser med spänning fram emot det fortsatta arbetet då jag tror det kommer innebära en mängd olika utmaningar. Planen kommer säkerligen att medföra stora förändringar i Kalix centrum eftersom det verkar finnas en stark vilja att just förändra och förbättra.

KAPITEL 8

KÄLLOR

I detta avsnitt redovisas samtliga referenser som har använts i arbetet.

8.1 LITTERATUR

Alexis, L. (1983). *Kalix centrum - förslag till områdesplan*. Luleå: Alexis Arkitektkontor Luleå.

Alexis, L. (1988). *Grönplan och trädplan för Kalix Centrum*. Luleå: Alexis Arkitektkontor.

Boverket (2002). *Stadsplanera - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Almqvist & Wiksell Tryckeri.

Falk, L. och Bergman K. (1984). *Förslag till bevarandeplan för Kalix Centrum*. Luleå: Norrbottens Museum.

Gehl Architects Aps (2004). *Stadsliv Karlskrona 2004*. Pdf-format. Tillgänglig på: <http://www.karlskrona.se/sv/Om-kommunen/Framtid--Utveckling/Utveckling-av-stadsmiljon/Stadsanalys-2004/>. Hämtad: 2010-01-22.

Gehl Architects Aps (2007). *Strategi Karlskrona*. Pdf-format. Tillgänglig på: <http://www.karlskrona.se/sv/Om-kommunen/Framtid--Utveckling/Utveckling-av-stadsmiljon/Stadsanalys-2004/>. Hämtad: 2010-04-23.

Gehl, J. (2003). *Livet mellem husene - udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.

Gehl, J. (1991). *Stadsrum & stadsliv i Stockholms city*. Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor.

Gehl, J. och Gemzøe, L. (1996). *Byens rum, byens liv*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.

Hallberg, H. (2006). *Attraktiva stadsrum - analysering och förbättring av några offentliga mötesplatser i Eskilstuna*. Karlstad: Universitetstryckeriet, Karlstads universitet.

Hillier, B. (1996). *Space is the machine, a configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University press.

Jacobs, J. (2004). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos AB.

Kalix kommun (2009). *Kalix översiktsplan*. Kalix: Kalix kommun

Lynch, K (1960). *The image of the city*. Massachusetts: The MIT Press.

Mangsbo, I. (2009). *Husbyparken - världens mötesplats. Space och place syntax-analyser som instrument för utveckling av förortens urbana struktur*. Ultuna: SLU.

Mattson, B. (1968). *Förslag till ändring av stadsplan för Kalix Centrum, södra delen, inom Kalix stadsplaneområde*. Luleå: MAF Arkitektkontor AB.

Nylund, T. (2004). *Stadsrumsanalys - En studie av stadskärnorna i Karlsbarn och Kiruna*. Lund: Lunds Tekniska Högskola.

TRAST (2007). *Trafik för en attraktiv stad - underlag, utgåva 2*. ISBN: 978-91-7164-268-4

Viklander, M. (1998). *Stadens snö – snöns påverkan på miljö, ekonomi och välbefinnande i våra tätorter*. Stockholm: Svenska Kommunförbundet.

Åslund, S. (2005). *Med tanke på vintern - ett gestaltungs-förslag för Broparken i Umeå*. Ultuna: SLU

8.2 INTERNET

UCL Depthmap

UCL Depthmap (2006) Tillgänglig på: <http://www.vr.ucl.ac.uk/depthmap/>
Hämtad 2010-03-02

Gehl Architects

Gehl Architects (2010) Tillgänglig på: <http://www.gehlarchitects.com>
Hämtad: 2010-01-22.

Jokkmokks marknad

Jokkmokks Turistbyrå (2010) Tillgänglig på: <http://www.jokkmokksmarknad.com>
Hämtad 2010-03-03.

Kalixdagarna

Kalixdagarna (2010) Tillgänglig på: <http://www.kalixdagarna.se/> Hämtad 2010-03-03.

Kalix kommun

Strömbäck, J. (2009) Tillgänglig på: http://www.kalix.se/templates/NewsPage_____23985.aspx. *Strandängarna klara till sommaren*. Hämtad: 2010-02-04.

Kalix Vinterdag

Kalix Maskiner (2010) Tillgänglig på: <http://www.kalixmaskiner.se/blogg/2010/3/11/kalix-vinterdag-203.aspx> Hämtad 2010-03-23.

SMHI

SMHI Kundtjänst (2009) Tillgänglig på: <http://www.smhi.se> Hämtad: 2010-02-05.

Snöfestivalen Kiruna

Kiruna Lappland (2010) Tillgänglig på: <http://www.snofestivalen.se/aktiviteter>
Hämtad 2010-03-03.

Spacescape

Spacescape AB (2010) Tillgänglig på: <http://www.spacescape.se> *Om Space Syntax*. Hämtad: 2010-01-28.

Vinterfestivalen Östersund

Storsjöyran Evenemang (2010) Tillgänglig på: <http://www.vinterfestivalen.se>
Hämtad 2010-03-03.

8.3 MUNTliga KÄLLOR

Kalix kommun (2010-02-12). Bergström, Karl-Axel. Ökvist, Anders. Horney, Anna-Karin. Sadqvist, Mats. Möte.

Sandqvist, Mats (2010-02-02). Fysisk planerare, MAF Arkitektkontor AB. Samtal.

8.4 BILDKÄLLOR

Foton och illustrationer av författaren där inget annat anges.

Figur 2:

Lynch, K (1960). *The image of the city*. Massachusetts: The MIT Press.

Figur 6-8, 11-14, 18: (Inspiration)

Gehl, J. (2003). *Livet mellem busene - udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.

Figur 9:

www.skyscrapercity.com

Figur 10:

www.fotoakuten.se

Figur 15:

Hillier, B. (1996). *Space is the machine, a configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University press.

Figur 16-17:

www.spacescape.se

Figur 19:

www.boexperience.com

Figur 20-22, 35:

www.lulea.se

Figur 23:

www.ydrebo.se

Figur 25:

Åslund, S. (2005). *Med tanke på vintern - ett gestaltungsforslag för Broparken i Umeå*. Ultuna: SLU

Figur 26-27, 29:

Alexis, L. (1997). *Kalix Kommun Centralortsområdet Fördjupad Översiktsplan - antagandehandling 15 maj 1997*. Kalix: Kalix kommun

Figur 28:

Lantmäteriet (1949). *Ekonomisk karta över Sverige - Norrbottens län - Nederkalix. Nederkalix J133-25M5g51*. Tillgänglig på: <http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/advancedsearch.html> Hämtad: 2010-02-02

Figur 31-33, 42, 45-47, 55-57, 62-64, 67-70, 75-76, 79, 81, 83, 90, 94:

Google maps (2010). Tillgänglig på: <http://maps.google.se/maps?hl=sv&tab=wl>

Figur 34:

www.kalix.se

Figur 38:

www.macrofoto.se

Figur 39:

www.sametinget.se

Figur 40:

www.snofestivalen.se

Figur 65-66, 87:

Foto av Joung-Min Kim, (2008) MAF Arkitektkontor AB.

Figur 107: (Inspiration)

Gehl Architects Aps (2004). *Stadsliv Karlskrona 2004 - rekommendationer*. Pdf-format. Tillgänglig på: <http://www.karlskrona.se/sv/Om-kommunen/Framtid--Utveckling/Utveckling-av-stadsmiljon/Stadsanalys-2004/>. Hämtad: 2010-01-22.

Figur 104-106, 109, 114, 116, 134: (Inspiration)

Gehl Architects Aps (2007). *Strategi Karlskrona*. Pdf-format. Tillgänglig på: <http://www.karlskrona.se/sv/Om-kommunen/Framtid--Utveckling/Utveckling-av-stadsmiljon/Stadsanalys-2004/>. Hämtad: 2010-04-23

Figur 111, 115, 129: (Inspiration)

Gehl Architects Aps (2004). *Zürich Public Spaces 2004 - Quality & Use Analyses for 18 Selected Public Streets, Squares and Parks. March - September 2004*. Pdf-format. Tillgänglig på: <http://www.gehlarchitects.com> Hämtad: 2010-01-22

BILAGOR

BILAGA 1:

Checklista för inventering utifrån Gehls analysmetod: *Aktiviteter i staden*

BILAGA 2:

Checklista för inventering utifrån Gehls analysmetod: *Möjligheter och hinder för kontakt*

BILAGA 3:

Checklista för inventering utifrån Gehls analysmetod: *Rumsform*

BILAGA 4:

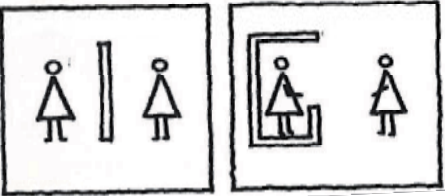
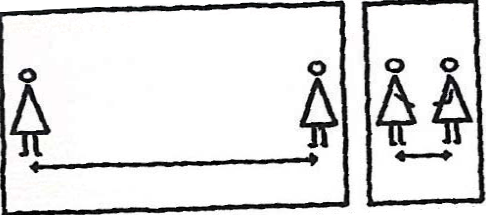
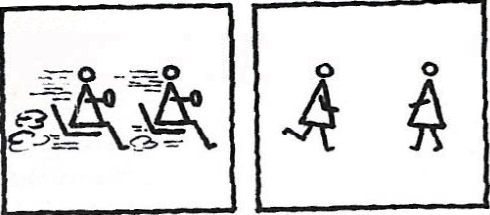
Checklista för inventering utifrån Gehls analysmetod: *Skydd, komfort, njutning*

BILAGA 1

Gehls analysmetod

Aktiviteter	Strandgatan	Köpmannagatan	Nygatan
Nödvändiga <i>skola, inköp, vänta på buss, gå till arbetet etc.</i>			
Frivilliga <i>sitta, se, vara i staden osv.</i>			
Sociala <i>se, höra och uppleva andra människor. Delta passivt eller aktivt. Lek, hälsningar.</i>			

BILAGA 2

Möjligheter och hinder för kontakt	Strandgatan	Köpmannagatan	Nygatan
<p>Väggar - inga väggar</p> 			
<p>Långa avstånd - korta avstånd</p> 			
<p>Hög hastighet - låg hastighet</p> 			

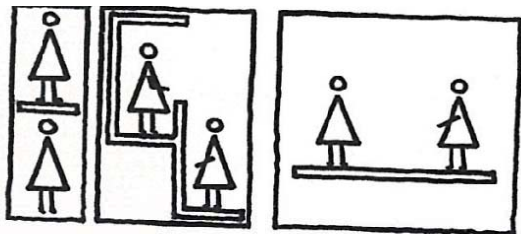
Möjligheter och hinder för kontakt

Strandgatan

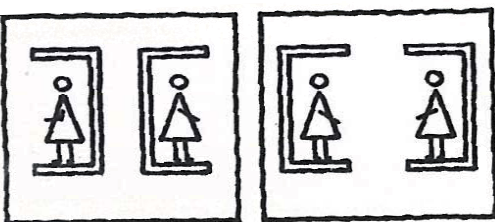
Köpmannagatan

Nygatan

Flera nivåer - en nivå



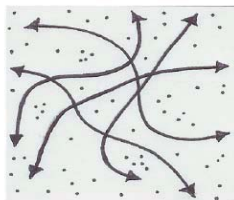
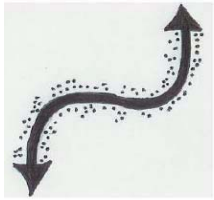
Rygg mot rygg - ansikte mot ansikte



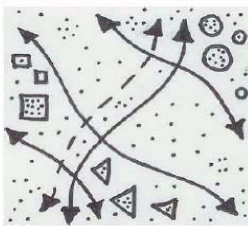
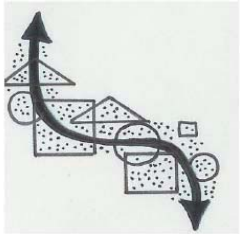
BILAGA 3

Rumsform

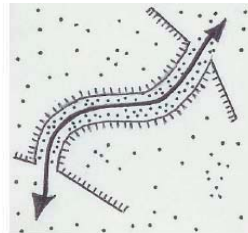
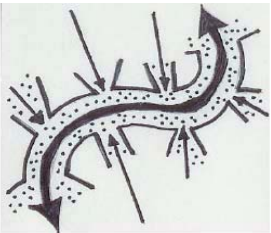
Samla eller sprida



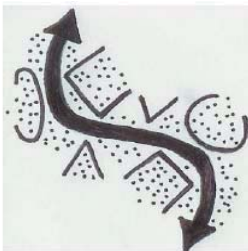
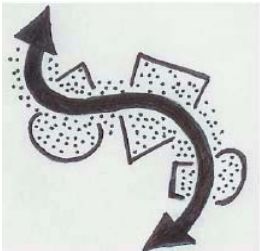
Integrera eller segregera



Bjuda in eller utesluta



Öppna upp eller sluta inne



Strandgatan

Köpmannagatan

Nygatan

BILAGA 4

Skydd, komfort, njutning	Strandgatan	Köpmannagatan	Nygatan
Skydd			
<i>mot kriminalitet</i>	<ul style="list-style-type: none"> • mänsklig närvaro • god belysning • överlappande funktioner tid och rum 	<ul style="list-style-type: none"> • mänsklig närvaro • god belysning • överlappande funktioner tid och rum 	<ul style="list-style-type: none"> • mänsklig närvaro • god belysning • överlappande funktioner tid och rum
<i>mot trafik</i>	<ul style="list-style-type: none"> • röra sig fritt, känsla av trygghet • skydd mot olyckor 	<ul style="list-style-type: none"> • röra sig fritt, känsla av trygghet • skydd mot olyckor 	<ul style="list-style-type: none"> • röra sig fritt, känsla av trygghet • skydd mot olyckor
<i>mot klimat</i>	<ul style="list-style-type: none"> • vind/drag • regn/snö • kyla/värme 	<ul style="list-style-type: none"> • vind/drag • regn/snö • kyla/värme 	<ul style="list-style-type: none"> • vind/drag • regn/snö • kyla/värme
Komfort			
<i>att gå</i>	<ul style="list-style-type: none"> • gott om plats, utan trängsel • varierade fasader • inga hinder • handikapanpassad • bra ytmaterial • belysning • gångsystem som förbinder väsentliga destinationer • få avbrott • vilobänkar 	<ul style="list-style-type: none"> • gott om plats, utan trängsel • varierade fasader • inga hinder • handikapanpassad • bra ytmaterial • belysning • gångsystem som förbinder väsentliga destinationer • få avbrott • vilobänkar 	<ul style="list-style-type: none"> • gott om plats, utan trängsel • varierade fasader • inga hinder • handikapanpassad • bra ytmaterial • belysning • gångsystem som förbinder väsentliga destinationer • få avbrott • vilobänkar

Skydd, komfort, njutning	Strandgatan	Köpmannagatan	Nygatan
<p>att stå/uppehålla sig (karta över primära/sekundära sittplatser)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • attraktiva kanter • detaljer, oregelbundna fasader med varierat utbud att luta sig mot (stolpar, träd) • goda klimatförhållanden (sol och lä) • integration funktionella och rekreativa aktiviteter 	<ul style="list-style-type: none"> • attraktiva kanter • detaljer, oregelbundna fasader med varierat utbud att luta sig mot (stolpar, träd) • goda klimatförhållanden (sol och lä) • integration funktionella och rekreativa aktiviteter 	<ul style="list-style-type: none"> • attraktiva kanter • detaljer, oregelbundna fasader med varierat utbud att luta sig mot (stolpar, träd) • goda klimatförhållanden (sol och lä) • integration funktionella och rekreativa aktiviteter
<p>att sitta</p>	<ul style="list-style-type: none"> • lagom antal primära sittplatser • gott om sekundära sittplatser • kanteffekt • klimatskydd • saker att titta på 	<ul style="list-style-type: none"> • lagom antal primära sittplatser • gott om sekundära sittplatser • kanteffekt • klimatskydd • saker att titta på 	<ul style="list-style-type: none"> • lagom antal primära sittplatser • gott om sekundära sittplatser • kanteffekt • klimatskydd • saker att titta på
<p>att se</p>	<ul style="list-style-type: none"> • se-avstånd (ansiktsuttryck 25 m, händelser 70-100 m) • fri utsikt, goda detaljer, intressanta fasader • intressant utsikt • kvällsbelysning 	<ul style="list-style-type: none"> • se-avstånd (ansiktsuttryck 25 m, händelser 70-100 m) • fri utsikt, goda detaljer, intressanta fasader • intressant utsikt • kvällsbelysning 	<ul style="list-style-type: none"> • se-avstånd (ansiktsuttryck 25 m, händelser 70-100 m) • fri utsikt, goda detaljer, intressanta fasader • intressant utsikt • kvällsbelysning
<p>att höra/prata</p>	<ul style="list-style-type: none"> • låg bullernivå • bänkplacering (mot varandra) 	<ul style="list-style-type: none"> • låg bullernivå • bänkplacering (mot varandra) 	<ul style="list-style-type: none"> • låg bullernivå • bänkplacering (mot varandra)

Skydd, komfort, njutning	Strandgatan	Köpmannagatan	Nygatan
<i>möjlighet till aktivitet</i>	<ul style="list-style-type: none"> • invitation till fysisk aktivitet, lek och underhållning (dag, natt, sommar, vinter) 	<ul style="list-style-type: none"> • invitation till fysisk aktivitet, lek och underhållning (dag, natt, sommar, vinter) 	<ul style="list-style-type: none"> • invitation till fysisk aktivitet, lek och underhållning (dag, natt, sommar, vinter)
Njutning			
<i>skala</i>	<ul style="list-style-type: none"> • dimensionering av byggnader och platser i förhållande till människans sinnen, rörelser, storlek, beteende 	<ul style="list-style-type: none"> • dimensionering av byggnader och platser i förhållande till människans sinnen, rörelser, storlek, beteende 	<ul style="list-style-type: none"> • dimensionering av byggnader och platser i förhållande till människans sinnen, rörelser, storlek, beteende
<i>njuta av positiva klimataspekter</i>	<p><i>välja mellan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • sol/skugga • värme/svalka • lä/fläkt 	<p><i>välja mellan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • sol/skugga • värme/svalka • lä/fläkt 	<p><i>välja mellan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • sol/skugga • värme/svalka • lä/fläkt
<i>estetik</i>	<ul style="list-style-type: none"> • bra design, bra detaljering • bra material • tillgång träd, vegetation, vatten 	<ul style="list-style-type: none"> • bra design, bra detaljering • bra material • tillgång träd, vegetation, vatten 	<ul style="list-style-type: none"> • bra design, bra detaljering • bra material • tillgång träd, vegetation, vatten

