

# Södra Munksjön, Skeppsbron: STADSRUMSBEDÖMNING CIRKULATIONS- PLATSEN VID JORDBRON

Utvärdering av förslag till cirkulationsplatsen vid Jordbron utifrån urbana  
kvaliteter och ur stadsrumsperspektiv.

FÖRHANDSKOPIA 2017-06-26



På uppdrag av



Besöksadress: Södra Strandgatan 10,

Postadress: 553 20 Jönköping

Telefon: 036-10 79 70

Kontaktperson: Gunnel Helgesson

# RADAR

Innehållet i denna rapport har sammanställts av Radar Arkitekter

Monika Levan , Landskapsarkitekt LAR/MSA

[monika@radar-arkplan.se](mailto:monika@radar-arkplan.se)

031-109893

Omslagsfoto: Monika Levan

Dokumentversion 1.0

# INNEHÅLL

Bakgrund .....	5
Metod .....	15
Utvärdering .....	29
Rekommendationer .....	57

# BAKGRUND

Jordbrovägen är en av de viktigaste infartsvägarna till Jönköpings centrala delar för trafik som kommer söder och väster ifrån. Det gör att i det framtida Jönköping, som nu planeras i och med Södra Munksjöområdets omvandling, kommer cirkulationsplatsen vid Jordbrovägen och Kämpevägen att vara entrén till staden.

## Syfte

Syftet med den här stadsrumsbedömningen är att utvärdera de två framtagna förslagen till trafiklösning och övergripande utformning av cirkulationsplatsen vid Jordbron. Platsen är trafikalt komplicerad med många olika trafikslag med höga flöden som möts i en punkt. Den omfattas också av ramprogrammet för Södra Munksjöns höga ambitioner för stadsliv och urbana kvaliteter i gaturummen. Den här bedömningen syftar till att precisera de olika förslagens potential att uppnå dessa ambitioner. Den ger också rekommendationer för utformningen för att i båda förslagen, i så hög utsträckning som möjligt, skapa goda miljöer för gående och cyklister i en biltrafikpåverkad miljö.

## Utgångspunkter

Urbana kvaliteter och stadsliv är svårångade begrepp, som kan beskrivas ur många olika synvinklar och i många olika skalnivåer. Det handlar dock alltid om kvaliteter som är relaterade till utformningen, innehållet och funktionerna i den offentliga miljön. På vilket sätt stödjer eller motverkar platsens utformning människors vilja att uppehålla sig och röra sig där? Är skalan anpassad till våra mänskliga mått? Utgår utformningen från hur vi vill röra oss, hur vi uppfattar omvärlden, hur vi interagerar med varandra och vår fysiska miljö? För att fånga in dessa frågor

och bryta ner dem till kvaliteter som går att bedöma har den här bedömningen utgått ifrån Jan Gehls, professor i stadsplanering, mångåriga arbete med att studera människor i staden. Gehl har i sin forskning arbetat fram ett flertal riktlinjer för hur stadsrum bör utformas för att skapa förutsättningar för urbana kvaliteter och stadsliv. De beskrivs närmare nedan.

De båda förslagen har ställts mot dessa riktlinjer och varje kvalitet har beskrivits i text och getts ett värde från 0-3. Värdet utgår ifrån hur väl förslaget uppfyller ambitionen i ramprogrammet i avseende på just den kvaliteten. Kvaliteterna är inte alltid tydligt uttryckta i ramprogrammet. Då har en tolkning av ramprogrammets övergripande avsikter gjorts. Exempelvis står det inte i ramprogrammet att gaturummen ska vara mötesplatser. Däremot att de ska stötta stadslivet och vara trevliga att vistas på, vilket i sin tur innebär kan mätas i deras kapacitet att utgöra mötesplatser, eftersom platsers sociala funktion är avgörande för om vi uppfattar dem som trevliga eller inte.

Värdena har sedan sammanställts i värderosor som illustrerar hur väl respektive förslag uppnår goda urbana kvaliteter utifrån hur de beskrivs i ramprogrammet.

## Urbana kvaliteter

Arkitekter och stadsplanerare har under de senaste årtiondena i allt större utsträckning studerat hur den fysiska utformningen av stadsrummen påverkar trivsel och trygghet. Ett stadsrum ska bjuda på möjligheter och kreativa uttryck för att vara spännande och intressant, och i en alltför ordnad och enahanda miljö riskerar man att tappa dessa kvaliteter.

Trafik: Att avskärmade trafikleder med hög hastighet är förödande för en kontinuerlig stadsväv är oomtvistat. Men ett långsamt flöde av bilar, bussar, spårvagnar och transportfordon kan bidra starkt till stadslivet, dels genom sin närvaro, dels genom den ökade tillgänglighet som skapas.

Mötesplatser: Mötesplatser i gatumiljöer handlar i stor utsträckning om gränssnittet mellan byggnad och offentlig miljö. Om kantzonen medger att man uppehåller sig där, exempelvis står och hänger i dörren innan man rör sig ut i rummet, eller dröjer sig kvar en stund framför entrén, bidrar det till att befolka gatan. Om kantzonen i ett rum är lyckad och bjuder på uppehållsmöjligheter, så är förutsättningarna för att hela rummet ska fungera ur stadslivsperspektiv goda. Nischer i fasaden, planteringar framför husen, markiser och verandor är exempel på element i gaturummet som skapar goda uppehållsplatser. Gehl m fl. har dessutom kommit fram till att man ofta vill stå i närheten av något föremål, ett träd eller en lyktstolpe, så att man har något att hålla sig till. Goda uppehållsstäder har alltså oregelbundna fasader och ett gott urval av stöttepunkter i rummet och dessutom gångytor som är tillräckligt breda för att medge både vistelse och passage.

Service: Tillgänglig service inom gångavstånd är inte bara en förutsättning för ett fungerade vardagsliv. Öppna bottenvåningar som gör att livet inne i byggnaderna också ger liv åt och håller uppsikt över gatan. Det skapar också i sig målpunkter som ger upphov till fler rörelser och därmed också fler möten och ett bättre fungerande urbant liv. Att skapa goda förutsättningar för fungerade service i bottenvåningarna är en av de viktigaste åtgärderna för ett fungerande stadsliv.

Stråk: Gehl och andra stadslivsforskare har kommit fram till det gångavstånd som kan accepteras i varje situation inte bara är en

fråga om den fysiska väglängden, utan också om den upplevda väglängden. Ett avstånd på 500 meter kan upplevas som långt och tröttande om man går på en tråkig väg, som är spikrak och oskyddad. De 500 metrarna kan också upplevas som korta om man går en buktande väg, så att man inte ser hur långt man ska, om den är uppdelad i etapper, och om det i övrigt är goda yttre omständigheter. Acceptabla gångavstånd är således både en fråga om vägens längd och dess kvalitet. Den behöver vara både skyddad och stimulerande

Grönska: Träd i gaturummet fyller många funktioner. De skiljer gångytor från körbanor, gör att stadsrummens dimensioner upplevs som mindre storskaliga och gör dem mera anpassade till människor. Dessutom reducerar träd och planteringar det upplevda bullret, bryter vinden och skapar ett jämnare klimat. Inhemsk träd skapar också ekologiska stråk genom staden och kan bli en del av städernas grönstruktur.

## Tillgänglighet och trygghet

Alla människor är sociala varelser som utvecklas och formas i relation till omvärlden. För att en individ skall kunna utveckla sin potential krävs att hon lever i gemenskap med andra i en anda av jämlikhet, tillit och gemensamma intressen. De offentliga rummen och deras kvaliteter som mötesplatser har alltså en avgörande betydelse inte bara för samhällets utveckling utan också för individens. Det är därför viktigt att vi alla har tillgång till det offentliga och att det skapas förutsättningar för att de skillnader som finns i våra grundförutsättningar, såsom rörlighet, kultur, ålder och ekonomi i möjligaste mån överbryggas. Det handlar då både om fysiska hinder och hur miljön upplevs.

Det finns mycket forskning som undersöker hur människors rörelsemönster påverkas både av fysiska hinder och upplevd otrygghet. Carina Listerborn, lektor och professor i stadsbyggnad, har utifrån sina undersökningar fått fram vilka miljöer som upplevs som otrygga. Hon kallar dem rädslans platser. Inte oväntat är dessa mörka, ödsliga och övergivna platser. Platser som ligger långt från möjlig hjälp. Både instängda miljöer och stora öppna ytor upplevs som obehagliga liksom buskage, vinklar och vrår samt generellt dåligt underhållna miljöer. En del av dessa miljöer förändras över dygnet, en del över årstid. Exempel på typiska rädslans platser är gångtunnlar, parkeringsgarage, parker nattetid, baksidesområden, industriområden och parkvägar mellan hållplatser och bostaden. Gemensamt för platser och anläggningar som upplevs som otrygga är att deras omgivning är svår att överblicka, både för den som använder anläggningen och när det gäller möjligheten för andra att se vad som händer på eller kring anläggningen.

2010 fick P-bolaget i Göteborg projektpengar från Boverket för att undersöka vad det är som påverkar upplevelsen av trygghet vid parkeringsanläggningarna. Det visade sig att många trygghets-skapande faktorer är gemensamma för andra offentliga miljöer i staden. Bra belysning, öppenhet, snygga och prydliga planteringar och liv och rörelse i området främjar känslan av trygghet.

I Danmark har man arbetat med trygghet och säkerhet sedan sjuttio-tioalet, och i den danska modellen uppmärksammas vikten av en levande stadskärna för att skapa trygghet. En levande stadskärna innebär att ett brett spektrum av människor rör sig i centrum vid nästan alla dygnets timmar. Förutsättningarna för att uppnå det är många olika verksamheter som lockar folk vid olika tider på dygnet samt en upplevelse av stadsrummet som trevligt och inbjudande att vistas i. Ju fler människor ur olika samhällsgrupper

som rör sig i ett område, desto tryggare uppfattas området vara generellt sett. Och ett tryggt område är inbjudande att vistas i. På så sätt etableras en »god cirkel» där ett område som uppfattas som tryggt och trivsamt lockar till sig rörelse vid olika tider på dygnet och därmed blir än mer tryggt att vistas i.

Generellt om gator i Södra Munksjöområdet:

### "Gator som stadsrum

Gatorna ska utformas på ett sådant sätt att de möjliggör trafik för en attraktiv stad. **Utformningen tar lika mycket utgångspunkt i att ge goda förutsättningar för stadslivet som i att medge framkomlighet för olika trafikslag som fotgängare, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister.** Gator är stadsrum. Det innebär att de är till för alla – för människor i olika åldrar och med olika vana och färdighet att hantera trafik."

Om Jordbrovägen och Kämpevägen:

### "Urbana huvudstråk

De urbana huvudstråken ska förbinda de nya stadsdelarna med övriga staden. De ska också förbinda omgivande stadsdelar med varandra och ge god tillgänglighet till entréer och butiker. Urbana huvudstråk ger god tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter och bilister. **Eftersom de är centrala för stadslivet ska de förutom att vara effektiva vara trevliga att vistas på. De urbana huvudstråkens stadsliv, dess bredd och grönska gör dem attraktiva för bostäder."**

### Urbana kvaliteter

Bedömningen utgår från Jan Gehls nio kvaliteter för rumsliga nätverk.

Metoden bedömer hur väl de olika förslagen uppfyller de nio kvaliteter som vår byggda miljö måste ha för att vi ska kunna skapa en attraktiv och dynamisk stad. Kvaliteterna behöver finnas på alla skalnivåer: i regionen, i de enskilda städerna, samhällena och enskilda kvarter och platser. De valda kvaliteterna bygger på såväl Jan Gehls forskning som samlad erfarenhet av stadsutveckling runt om i världen.

Vi är här!

Vision, ramprogram, utredningar:  
Stadsbyggnad

Detaljplaneprocess och förprojektering:  
Stadsrum och generella kvaliteter

Projekteringsprocessen:  
Stadsmiljö - preciserad utformning

## Tillgängligt

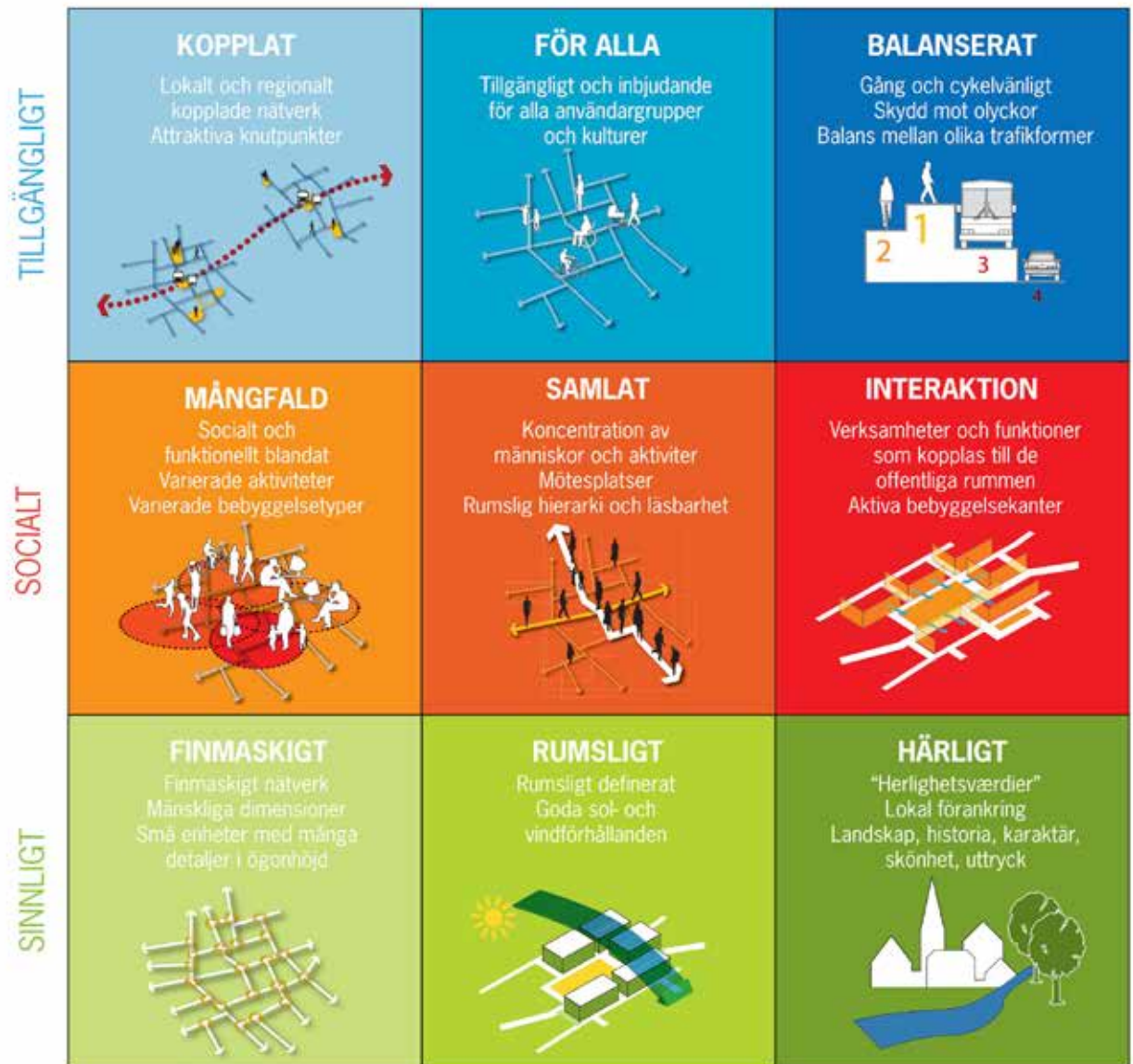
Ett bra rumsligt nätverk behöver skapa tillgänglighet och koppla ihop lokala och regionala destinationer med varandra. Nätverkets rum och platser behöver vara till för alla och välkomna alla åldrar, sociala grupper och kulturer. Det behöver också finnas en bra balans mellan olika trafikformer för att nätverket ska kunna vara levande och hållbart. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras, och vara attraktiv och säker.

## Socialt

Ett bra rumsligt nätverk behöver erbjuda såväl funktionell som social mångfald. Detta kan åstadkommas genom en flexibel bebyggelse och en variation av aktiviteter och bebyggelse typer. Nätverket behöver samla människor och aktiviteter för att kunna skapa trygga och levande platser, vilket kräver att nätverket har en tydlig hierarki och läsbarhet. För att nätverket skall stimulera till möten och utbyte mellan människor och aktiviteter så måste det skapas interaktivitet mellan byggnadens funktioner och det offentliga rummet. Det skapas med öppna fasader och överlappande funktioner.

## Sinnligt

Ett bra rumsligt nätverk behöver också kunna erbjuda positiva sinnliga upplevelser. Ett finmaskigt nätverk med mänskliga dimensioner, små enheter och många detaljer i ögonhöjd appellerar till de mänskliga sinnen och gör både färden och vistelsen intressant. Ett nätverk som är väl definierat och avgränsat rumsligt bidrar till att skapa en trygg miljö och förutsättningar för goda sol- och vindförhållanden. En lokal förankring genom en tydlig identitet och karaktär som lyfter fram platsens kvaliteter skapar goda förutsättningar för en härlig och attraktiv miljö.



# UTVÄRDERING:

## Cirkulationsplats vid Jordbron - plankorsning

*Beskrivning av förslaget i WSPs PM.*

### Tillgängligt:

Kopplat: Platsen är en viktig del i både lokala och regionala nätverk tack vare sin lokalisering. Den har också potential att tydligt signalera stadsmiljö att vara en viktigt - eller kanske den viktigaste - entrépunkten till Jönköping. Genom att den utformas som ett gemensamt gaturum för alla olika trafikslag, gående, cyklist, biltrafik och kollektivtrafik, skapas goda förutsättningar för att etablera ett aktivt stadsliv här.

3

För alla: För de flesta grupper av människor är överblickbara passager, där man kan röra sig i riktning mot sitt mål utan att ta omvägar, det som upplevs som mest attraktivt. Att övergångar är förlagda i eller nära anslutande gång- och cykelbanors förlängning gör att de upplevs som enkla och naturliga att använda. I anslutning till cirkulationsplatsen vid Jordbron är det många körfält och som skall passeras. Dessa passager har i förslaget underlättats genom att varje körfält som passeras skiljs åt med en refug, så att även de som inte rör sig så fort ska kunna känna sig säkra på att hinna till en säker plats innan trafikljusen slår om till grönt.

För lite äldre barn som cyklar själva skulle ett cykelbanesystem som tydligt är skilt från fordonstrafiken, exempelvis genom planskildhet, vara att föredra eftersom det inte förutsätter att barnen överblickar och tolkar biltrafiken.

2

Balanserat: Att alla trafikanter rör sig i samma nivå skapar möjligheter att interagera även mellan de olika trafikslagen. Det gör också att platsen blir överblickbar och det är enkelt att förstå hur man ska röra sig för att ta sig från en sida till en annan. Plankorsningen innebär en rimlig balans mellan de olika trafikslagen då den innebär att gående, kollektivtrafik och bilar ges goda sammanhängande rörelsestråk och relativt generösa ytor. Det ger förutsättningar för att gående och cyklist ska vilja röra sig på platsen. Det sker i viss mån på bekostnad av biltrafikens framkomlighet, eftersom de oskyddade trafikanternas passager över Jordbrovägen riskerar att stoppa upp biltrafikens flöde på ett sätt som kan uppfattas som orimligt.

1

### Socialt

Mångfald: Runt cirkulationsplatsen vid Jordbron finns goda förutsättningar för att etablera en variation av olika verksamheter. Det är därför också viktigt att stadsrummets utformning och funktion stöttar olika typer av verksamheter för att ta vara på den potential som platsen och läget innebär. En överblickbar lösning med alla trafikslag samlade i en nivå är ett sätt att se till att verksamheterna blir synliga och därmed tillgängliga. Ytterligare ett verkkningsfullt sätt att göra det är att se till att det finns långsgående parkering utmed de anslutande gatorna, i första hand Jordbrovägen och Kämpevägen. I förslaget med en plankorsning är det möjligt att anlägga, om än inte med i förslaget i dagsläget, långsgående parkering, vilket skulle förbättra förutsättningarna för ett aktivt stadsliv betydligt.

2

Samlat: På Skeppsbron är alla trafikslag samlade i gemensamma gaturum vilket skapar goda förutsättningar för en koncentration av människor och för att synergieffekter mellan olika aktiviteter ska uppstå. Gaturummet ges potential att bli platsen för det stadsliv som beskrivs i ramprogrammet och visionen. Rumsligheten är tydlig och platsen blir läsbar och lättnavigerad.

1

Interaktion: Funktioner i, och utformning av, bottenvåningarna i anslutning till platsen blir helt avgörande för hur stadslivet där utvecklas. Cirkulationsplatsen vid Jordbron har ett i Jönköping unikt läge för att markera entrén till staden. Här finns mycket goda förutsättningar för verksamheter som på ett positivt sätt kan interagera med gatan och de offentliga miljöerna under stora delar av dygnet. Stadsstrukturen med tydliga gaturum gör tillsammans med läget in direkt anslutning till det viktigaste rörelsestråket in till centrum skapar möjlighet att etablera verksamheter på ömse sidor om gatan som kan stötta varandra och på så sätt befolka gaturummet under större delar av dygnet. Exempelvis skulle ett hotell på ena sidan av gatan och en matbutik på andra sidan generera rörelser tvärs över Jordbrovägen till båda verksamheternas fördel. Fördelen skulle uppstå i både i plankorsningen och i den planskilda korsningen, men effekten på stadslivet och upplevelsen av platsen som ett levande stadsrum blir större om alla människor och funktioner samlas i samma nivå.

3

### Sinnligt

Finmaskigt: Platser som cirkulationsplatsen vid Jordbron får sin geometri och sina dimensioner i första hand från den på platsen nödvändiga trafiklösningen. Det gör att grunden oftast är relaterad till fordonens dimensioner snarare än de mänskliga. På



Skeppsbron finns höga ambitioner för att skapa attraktiva stadsrum för alla, vilket gör att man i så stor uträkning som möjligt har försök väga samman de olika trafikslagens ibland motstående intressen. Det gör att det också skapas generösa ytor för planteringar och vegetation i anslutning till gång- och cykelbanorna genom trafikplatsen. 1

Rumsligt: Den rumsliga upplevelsen av en plats definieras av dess väggar, golv, tak och möblering, dess skala och proportioner. Människor känner sig väl till mods i väldefinierade överblickbara rum med mänsklig skala. Det är svårt att åstadkomma i dagens trafikala system, där dimensionerna inte är definierade utifrån människans skala utan ifrån fordonens. I det plankorsningsalternativet är rumsligheten visserligen storskalig, men den är tydlig och platsen är lätt att överblicka och blir därför enklare att orientera sig på. 1

Härligt: Det är svårt att göra stadsrum som ska samla flera olika trafikslag attraktiva för alla. Människor undviker exempelvis att uppehålla sig i onödan på platser som bullrar mycket, vilket gör att höga trafikflöden i sig skapar en svårare situation för gående och cyklister. Detta gör att det ställs höga krav på detaljutformningen av dessa platser. Ljussättning, vegetation, materialval och konstnärlig utsmyckning får därför stor betydelse för att skapa attraktiva och lockande stråk för de oskyddade trafikanterna. Detta gäller för både plankorsningen och den planskilda korsningen. Förutsättningarna är dock något bättre i plankorsningsalternativet eftersom det drar nytta av interaktionen med de intilliggande verksamheterna i större utsträckning. 1

## TILLGÄNGLIGT

### För alla:

Tillgängligt och inbjudande för alla användargrupper och kulturer

### Balanserat:

Gång- och cykelvänligt  
Skydd mot olyckor  
Balans mellan olika trafikformer

### Mångfald:

Socialt och funktionellt blandat  
Varierade aktiviteter  
Varierade bebyggelse-typer

### Samlat:

Koncentration av människor och aktiviteter  
Mötesplatser  
Rumslig hierarki och läsbarhet

## SOCIALT

### Interaktion:

Verksamheter och funktioner som kopplas till de offentliga funktioner  
Aktiva bebyggelsekanter

### Finmaskigt:

Finmaskigt nätverk  
Mänskliga dimensioner  
Små enheter med många detaljer i ögonhöjd

## SINNLIGT

### Rumsligt:

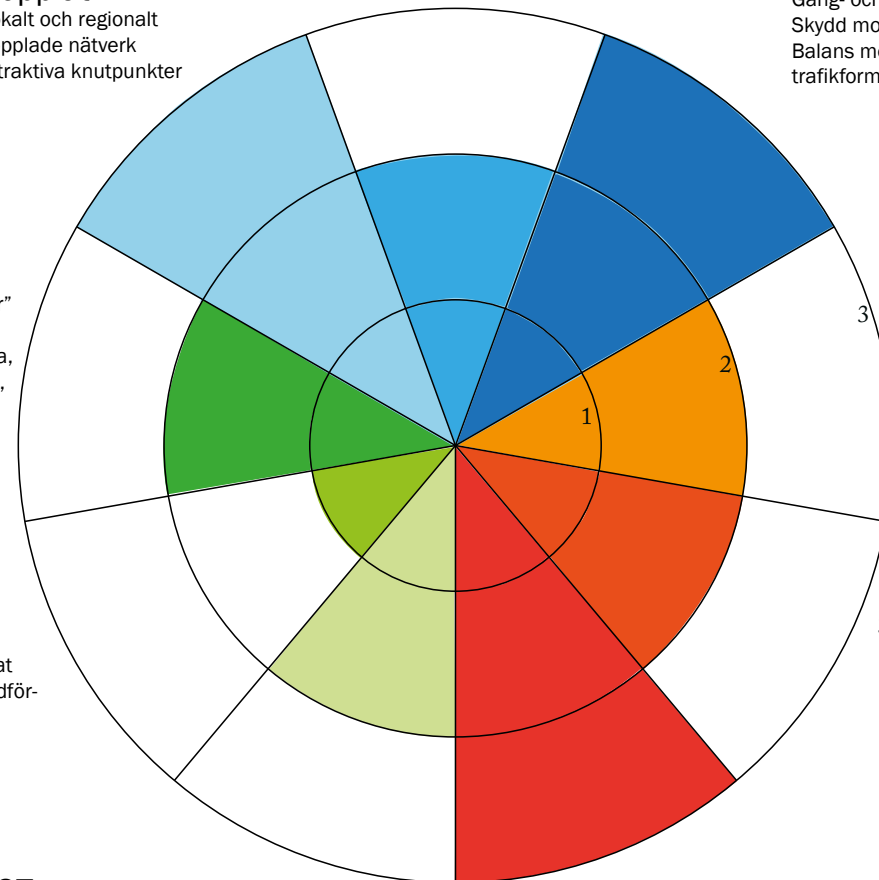
Rumsligt definierat  
Goda sol- och vindförhållanden

### Härligt:

"Herlighetsverdier"  
Lokal förankring  
Landskap, historia, karaktär, skönhet, uttryck

### Kopplat:

Lokalt och regionalt kopplade nätverk  
Attraktiva knutpunkter



## Cirkulationsplats vid Jordbron - planskild korsning

Beskrivning av förslaget i WSPs PM.

### Tillgängligt:

Kopplat: Platsen är en viktig del i både lokala och regionala nätverk tack vare sin lokalisering. Den är attraktiv i första hand ur framkomlighetssynvinkel och för de skyddade trafikanterna och för pendlingscyklisterna för vilka hastighet och fri passage är av stor vikt. 3

För alla: Även om rekommenderade lutningar för tillgänglighet används för ramper och gång- och cykelstråk, så innebär lägeskillnader i sig en svårighet för äldre, personer med funktionsnedsättningar och personer med barnvagnar eller rullatorer på grund av det extra arbetet det innebär att förflytta sig i höjddled. Att först gå ner och sedan upp upplevs dock som enklare, vilket innebär att om det är nödvändigt att separera trafikslagen, är tunnlar att föredra.

För lite äldre barn som cyklar själva är ett cykelbanesystem som tydligt är skilt från fordonstrafiken exempelvis genom planskildhet att föredra eftersom det inte förutsätter att barnen överblickar och tolkar biltrafiken.

Ur upplevd trygghetsperspektiv är trafikseparerade lösningar aldrig att föredra, eftersom de upplevs som otrygga. Framst är det ungdomar, äldre och kvinnor som känner sig otrygga när platser har låg intensitet i antalet människor som uppehåller sig på platsen och den inte är visuellt överblickbara från omgivningen. 1

Balanserat: Utformningen med separerade trafikslag, där de oskyddade trafikanterna rör sig under fordonstrafiken, skapar ett dubbelt system. Den övre nivån är visuellt överblickbar och där är det möjligt att röra sig i en nivå direkt mot sitt mål. Den undre nivån innebär ofta att den gående eller cyklande inte kan röra sig direkt mot sitt mål, utan behöver ta omvägar som också innebär att personen inte kan se längs sin gånglinje. Eftersom gående och cyklisterna använder muskelkraft för att röra sig framåt är de känsliga för avvikelser från den närmsta vägen. Det upplevs som tröttande och besvärligt att behöva välja en annan väg än den närmaste. 1

### Socialt

Mångfald: Runt cirkulationsplatsen vid Jordbron finns goda förutsättningar för att etablera en variation av olika verksamheter. Det är därför också viktigt att stadsrummets utformning och funktion stöttar olika typer av verksamheter för att ta vara på den potential som platsen och läget innebär. Ett verkningsfullt sätt att göra det är att se till att det finns långsgående parkering utmed de anslutande gatorna, i första hand Jordbrovägen och Kämpevägen. I det planskilda förslaget är det svårare att anlägga långsgående parkering i kvarteren närmast cirkulationsplatsen, eftersom gatan där skiljs från trottoaren av gång- och cykelbanan som leder ner i tunnlar. 2

Samlat: På Skeppsbron har ambitionen varit att alla samla trafikslag i gemensamma gaturum för att skapa goda förutsättningar för en koncentration av människor och för att synergieffekter mellan olika aktiviteter ska uppstå. Det gör att gaturummet får potential att bli platsen för det stadsliv som beskrivs i ramprogrammet

och visionen. Separationen av de olika trafikslagen och att skilja rörelsstråken åt i anslutning till cirkulationsplatsen gör att det längs de första kvarteren på Jordbrovägen och Kämpevägen skapas en sträcka där ytorna splittras och förutsättningarna för möten minskar. Rumsligheten blir mindre tydlig när platsens "golv" ligger på olika nivåer vilket innebär att platsen blir mindre läsbar och därmed svårnavigerad. 1

Interaktion: Funktioner i och utformning av bottenvåningarna i anslutning till platsen är som nämnts tidigare helt avgörande för hur stadslivet där utvecklas. Verksamheter med varierad service och skilda öppettider kan då det som under större delen av dygnet och veckan skapar ett aktivt stadsliv på platsen. Precis som i exemplet ovan uppstår effekten i både i plankorsningen och i den planskilda korsningen, men effekten på stadslivet och upplevelsen av platsen som ett levande stadsrum blir större om alla människor och funktioner samlas i samma nivå.

Ur trygghetsynvinkel blir dock effekten av kvällsöppna verksamheter i direkt anslutning till cirkulationsplatsen viktigast i det planskilda alternativet, eftersom det är där de högsta nivåerna av upplevd otrygghet riskerar att uppstå. 2

### Sinnligt

Finmaskigt: Som nämnts ovan finns det på Skeppsbron höga ambitioner att skapa attraktiva stadsrum för alla, vilket gör att man i så stor uträkning som möjligt har försök väga samman de olika trafikslagens ibland motstående intressen för att skapa acceptabla förutsättningar för alla. I det planskilda alternativet har exempelvis gångtunnlarna lagts diagonalt genom cirkulationen för att underlätta cykelflödena och skapa en central öppen plats

i cirkulationsplatsens centrum. Det gör att det också skapas generösa ytor för planteringar och vegetation i anslutning till gång- och cykelbanorna genom trafikplatsen. Förslaget skalar och den begränsade hänsyn till vad människor upplever som attraktiva platser som har varit möjlig att ta gör att det kommer att vara svårt att skapa det stadsliv och det aktiva stadsrum som beskrivs i ramprogrammet. 1

**Rumsligt:** Som beskrivs ovan, definieras den rumsliga upplevelsen av en plats av dess väggar, golv, tak och möblering, skala och proportioner. Människor känner sig väl till mods i väldefinierade överblickbara rum med mänsklig skala. I det planskilda alternativet är rumsligheten otydlig och i vissa delar mera småskalig än plankorsningens öppna ytor. Eftersom det också innebär att gående och cyklister rör sig i en undre, mindre överblickbar nivå, där det är svårt att orientera sig mot sina målpunkter och där man är tvungen att röra sig längs ett stråk utan att kunna avvika från det valda stråket, bidrar rumsligheten i det här fallet också till att skapa otrygghet. Tunnelnarna riskerar också att skapa vindtunneeffekter när vindarna från den öppna centrala platsen pressas samman i tunnelnarna. 1

**Härligt:** Det är ofta svårt att göra stadsrum som ska samla flera olika trafikslag där varje trafikslag i sig har en relativt hög intensitet attraktiva för alla. Människor undviker exempelvis att uppehålla sig i onödan på platser som bullrar mycket, vilket gör att höga trafikflöden i sig skapar en svårare situation för gående och cyklister. Även tunnlar är exempel på platser som människor undviker när det finns andra alternativa vägar. Detta gör att det ställs höga krav på detaljutformningen av dessa platser, som ljussättning, vegetation, materialval och konstnärlig utsmyckning får stor betydelse för att skapa attraktiva och lockande stråk för de oskyddade trafikanterna. 1

## TILLGÄNGLIGT

### För alla:

Tillgängligt och inbjudande för alla användargrupper och kulturer

### Kopplat:

Lokalt och regionalt kopplade nätverk  
Attraktiva knutpunkter

### Balanserat:

Gång- och cykelvänligt  
Skydd mot olyckor  
Balans mellan olika trafikformer

### Härligt:

"Herlighetsverdier"  
Lokal förankring  
Landskap, historia, karaktär, skönhet, uttryck

### Mångfald:

Socialt och funktionellt blandat  
Varierade aktiviteter  
Varierade bebyggelse-typer

### Rumsligt:

Rumsligt definierat  
Goda sol- och vindförhållanden

### Samlat:

Koncentration av människor och aktiviteter  
Mötesplatser  
Rumslig hierarki och läsbarhet

## SINNLIGT

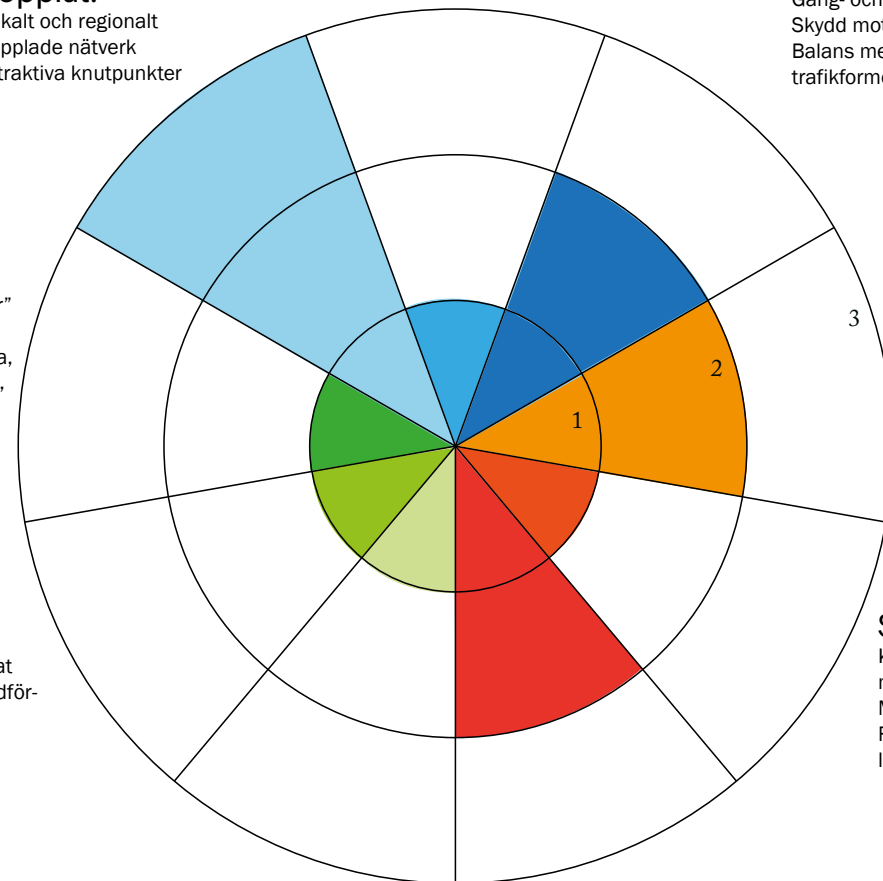
### Finmaskigt:

Finmaskigt nätverk  
Mänskliga dimensioner  
Små enheter med många detaljer i ögonhöjd

### Interaktion:

Verksamheter och funktioner som kopplas till de offentliga funktioner  
Aktiva bebyggelsekanter

## SOCIALT



# REKOMMENDATIO-



## Cirkulationsplats vid Jordbron

För att göra cirkulationsplatsen vid Jordbron så attraktivt som möjligt ur ett stadsrumsperspektiv är det viktigt att ha några principer för utformningen för ögonen. Tunnlarna är särskilt komplicerade att utforma så att de upplevs som attraktiva för gående och cyklister. Därför ägnas de särskild uppmärksamhet här, men många av principerna är applicerbara i båda förslagen.

## Utformning

Tunnelns bredd, längd och sikt: Genom att göra tunneln så bred och öppen som möjligt förbättras möjligheterna för människor att kunna mötas i tunneln utan att behöva inkräkta på varandras sociala sfär, som för de flesta människor är strax under fyra meter. Det gör att tunnelpassagen kommer att upplevas som mera positiv eftersom man då inte riskerar att ofrivilligt komma för nära andra människor. Dessutom gäller att ju längre en tunnel är, desto bredare behöver den vara för att inte upplevas som instängd och otrygg.



Ytterligare en viktig aspekt för att öka attraktiviteten och den upplevda tryggheten i gång- och cykeltunnlarna är att bredda och öppna upp platserna vid tunnelmynningarna. Det förbättrar sikten genom tunneln och gör det möjligt att överblicka tunneln i hela dess längd innan man går in i den. Att behöva svänga direkt in i en smal tunnel där det finns få möjligheter att ändra riktning skapar en känsla av obehag och otrygghet.

## Belysning

För att upplevas som trygga och så att eventuella hinder framgår tydligt, bör ljusnivån inne och utanför tunneln bör överensstämma och kontrasterna balanseras så att ögat hinner anpassa sig till de förändrade ljusförhållandena. Därför är det viktigt att det finns minst en stolpe i anslutning till tunnelmynningen. Det gör också att omgivningen inte upplevs som mörk när man kommer ur tunneln. Med tanke på cirkulationsplatsens centrala läge med många rörelser bör det vara motiverat med belysning dygnet runt här. Ett riktmärke som används av exempelvis Göteborgs



Stad är att alla tunnlar som är längre än 20 meter ska förses med belysning dygnet runt.

För att det ska kännas behagligare i mötet med andra människor ska en ljuskälla väljas som har god färgåtergivning. För bästa belysning bör reflektionen i väggar och tak utnyttjas och ljusa markbeläggningar väljas.

## Aktiviteter

Eftersom en av de aspekter som gör att platser upplevs som otrygga är ödslighet, är det viktigt att i så stor utsträckning som möjligt få människor att uppehålla sig på platsen. Sittplatser, skateboardramper, vattenspel, ljusspel, vackra planteringar: allt som gör platsen mera intressant och inbjudande är positivt ur trygghets- och stadsrumsperspektiv.



Färg – och ljussättningen av tunneln har utformats för att öka tryggheten och känslan av ljus och rymd, trots att takhöjden är låg. Det finns dessutom cykelställ i tunneln, något som både befolkar tunneln och skyddar cyklarna.

## Buller

Bullerspridningen från körfälten ovan bör i möjligaste mån dämpas för att göra det möjligt att höra steg och ljud från cyklister som närmar sig, men också för att man ska uppleva att man själv skulle höras om man ropade.

## Vegetation

Grönska i stadsrummen bidrar med såväl bullerdämpning och skugga som variation och skönhet. Det är ett effektivt sätt att skapa ledstråk och rumsligheten i breda gaturum. Det höjer dessutom människors upplevelse av platsen. Det finns också forskning från de senaste åren som pekar på att värdet på fastigheter vid gator med generösa trädplanteringar är högre än på motsvarande intilliggande gator utan.



Skapa gröna miljöer med vertikal grönska.

## Verksamheter och kantzoner

I övergången mellan fasad eller mur och gaturummets rörelsezona, bildas en mindre zon, som är utmärkt för all sorters uppehållsaktiviteter. Få saker är viktigare för stadslivet och platsens attraktivitet än att skapa så goda förutsättningar som möjligt för publika verksamheter att fungera på platsen. Det ger naturligt liv och rörelse och understödjer på så vis en positiv stadslivsspiral. Där människor är och rör sig, där vill människor också vara. Om de publika verksamheterna dessutom förstärks genom att de får möjligheten att kliva ut i gatumiljön, med en sittplats i anslutning till entrén, en ljuslykta på vintern etc, en uteservering på sommaren påverkar verksamhetens positiva effekt på hela gaturummet och sprider sig även till anslutande gator och kvarter.



Med enkla medel har män i Paris skapat attraktiva stråk och platser som uppmanar till lek längs Seine



