

Sollentuna och Kista

En stad

tack vare

Sollentuna Boulevard

(före detta Uppsalavägen)

(nuvarande E4:an)

Ett examensarbete av: Oskar Nygren
Examinator: Tomas Tögil
Handledare: Thoms Hellqvist
Arkitektskolan vid Lunds Universitet

INNEHÅLL

Inledning

s. 3

Abstract

s. 6

Bakgrund

Stockholm

s. 8

Förbifart Stockholm

s. 12

Nuvarande planer - En kritik

s. 20

Vision

s. 22

Varför boulevarden?

s. 26

Det jag värderar i stadsbyggande

s. 28

Studie av gator (Appendix)

s. 33

Genomförande

Principer

s. 73

Lokala strategier

s. 88

Ritningar

s. 100

Reflektioner

s. 136

Källförteckning

s. 144

Inledning - Uppsalavägen -> E4an -> Sollentuna Boulevard

När vi diskuterar stadsutveckling tar vi sällan upp det faktum att de senaste två hundra årens urbanisering inneburit ett historiskt undantag. Det råder emellertid inga tvivel om att industrialismen förde med sig en radikal omgestaltning av vår fysiska miljö, inte minst i- och omkring de stora städerna. Med detta följde en likaledes omfattande förändring av vår stadsbyggnadstradition, och det är denna - i mina ögon mycket negativa - utveckling som är av intresse för detta examensarbete.

I *The Structure of the Ordinary* (2008) beskriver Habraken hur byar och städer historiskt vuxit fram genom en levande stadsbyggnadstradition, med en mängd olika aktörer som genom en nedärvd ömsesidig förståelse agerat i samförstånd, men utan formell styrning. Denna process skapade en sammanhållen och robust stadsmiljö, som kunde absorbera förändring och ändå bestå över tid. Byar och städer dominerades av vardaglig arkitektur - småskalig och anspråkslös i sitt uttryck. Denna byggnadsmassa utgjorde i sin tur scenen på vilken byggmästare och arkitekter lät uppföra särskilda byggnadsverk, såsom broar, rådhus, kyrkor och slott åt sina herrar.

Habraken beskriver sedan hur denna folkliga, allestädes närvarande, stadsbyggnadstradition under modern tid kom att ersättas av en process där städer detaljplaneras av professionella. Detta ledde över tid till att den folkliga stadsbyggnadstraditionen gick förlorad vilket beskrivs mycket poetiskt i bokens förord återgivet nedan på originalspråket engelska:

“What used to remain unquestioned has been taken up as a design problem to be solved: nothing may be taken for granted. Ordinary growth processes that had been innate and self-sustaining, shared throughout society, have been recast as problems requiring professional solution. Built environment, the ubiquitous, stable, ordinary background for architectural innovation, is now itself being reinvented by professionals, bit by bit, time after time.”

Än så länge ligger Habrakens resonemang helt i linje med mitt examensarbete. Men därefter drar han slutsatsen att vår folkliga stadsbyggnadstradition är förlorad för alltid, och att det är omöjligt att återgå till det han kallar vårt naiva förflutna. Därför menar han att professionella arkitekter och planerare ska detaljstudera denna förlorade folkliga stadsbyggnadstradition, för att på så vis kunna återskapa de informella, vardagliga miljöer som han menar är att föredra.

Jag drar en annan slutsats. Jag tror istället att vi ska sträva efter att skapa de förutsättningar som krävs för att en ny, samtida folklig stadsbyggnadstradition ska kunna växa fram. I detta examensarbete ämnar jag därför undersöka hur ett konkret stadsbyggnadsförslag kan främja ett småskaligt stadsbyggande med självbyggeri som grund, och därigenom medelst människans inneboende, slumrande skaparglädje och det fria initiativet återuppväcka detta nygamla sätt att bygga städer.

* * *

Jag föreslår i detta examensarbete att den del av Uppsalavägen (nuvarande E4:an) som ligger mellan trafikplatserna Kista och Häggvik, och som utgör både kommungräns och fysisk barriär mellan södra Sollentuna och Norra Järva (Kista-Husby-Akalla i Stockholms stad), byggs om från att vara motorväg med planskilda korsningar och trafikseparering, till att bli en stadsgata med plankorsningar och blandtrafik. Ombyggnaden av denna ca 4 km långa motorvägssträcka skulle frigöra ca 120 ha attraktiv, jungfrulig mark. Vidare skulle ett än större område befrias från motorvägens bullrande skugga.

Det jag föreslår är förstås mycket kostsamt, men teoretiskt genomförbart när dagens E4 söder om trafikplats Häggvik ersätts av förbifart Stockholm. Denna är planerad att vara färdigställd 2030 och E4an ska då ledas västerut från Häggvik och vidare i en tunnel under målaröarna innan den ansluter till den befintliga vägen igen vid Kungens Kurva på Södertörn. Namnet förbifart Stockholm antyder att den tidigare genomfarten, alltså föremålet för detta examensarbete, ska avlastas av den nya vägen.

Om så ej blir fallet, kommer den nya vägen endast utgöra ytterligare en motorväg i ett ännu mer finmaskigt nät av motorvägar, och borde således kallas vid ett annat namn.

Med detta förslag vill jag egga er fantasi. Skulle ombyggnaden verkligen genomföras, kunde resultatet bli att de två förorterna: Sollentuna och Norra Järva, växer samman och bildar rikets femte stad. De bägge förorterna är redan idag del av - den av SCB avgränsade - tätorten Upplands Väsby och Sollentuna, som med sina 150 000 invånare utgör just Sveriges femte mest befolkningsrika tätort, likväl är det inte någon stad i egentlig mening. Men, om kärnan i denna tätort befriades från motorvägens våld; skulle dess spridda förortsbebyggelse kunna växa samman och bilda en helhet, rik inte bara på invånare, men även på liv, kultur, skönhet och sann mångfald!

Abstract - Uppsalavägen -> E4an -> Sollentuna Boulevard

This work focuses on the southern part of Sollentuna municipality and the adjacent suburbs of Kista, Husby and Akalla located in the northernmost part of Stockholm municipality, which henceforth will be referred to as "Kista".

The urban core of Sollentuna/Kista is strategically located both close to Stockholm but also along the north going road towards both Arlanda airport and Swedens fourth city, the university city of Uppsala. Also the old marketplace of Sollentna is situated at a natural crossroads between a fjord (Edsviken) and a large north-south going lake (Norrsviken) where roads connecting the densely populated western suburbs and the wealthy but sparsely populated eastern ones intersect. This historical crossroads has become the most heavily trafficked interchange in Sweden, and this will intensify as the new Stockholm Bypass highway opens by 2030, which will connect this interchange in Häggvik directly to the more populous but less work place dense suburbs south of Stockholm.

This bypass will take the name E4 from the road that now divides Sollentuna from Kista as it heads towards central Stockholm. This road (also called Uppsalavägen) will, if nothing is done, remain as a highway even after the bypass is finished. However, the land surrounding the present highway is very attractive and due to its strategic location, Kista has turned into the tech hub of Sweden and next to central Stockholm it is the largest business district in the capitol region.

Along the highway, planning of high density, mixed use neighbourhoods is on-going and whilst I was working with a competition during my internship in 2016 about developing one of these quite inhospitable properties called "Kilen" I started thinking about the elephant in the room: The highway. If this real estate, situated on both sides of the highway that follows the legal border dividing Sollentuna from Kista, is so valuable, why not invest money in transforming the noisy highway that soon will be relieved from much traffic by the Stockholm Bypass into a vital urban artery, not only for both traffic and business, but also for daily life and culture, as well as for architecture and art.

Sollentuna/Kista is already Swedens 5th most populous urban area and a vibrant business center. It is however not considered a proper city. It lacks historic significance and the built characteristics that constitutes a city. Nevertheless it has the potential to transform into a real city, just as many villages did at the turn of the 20th century. Yet this requires that we notice and remove the previously mentioned elephant. Only if the barrier is turned into an artery and if this transformation becomes a cultural and architectural catalyst, only then can Sollentuna and Kista stop being two separate suburbs and become ONE city.

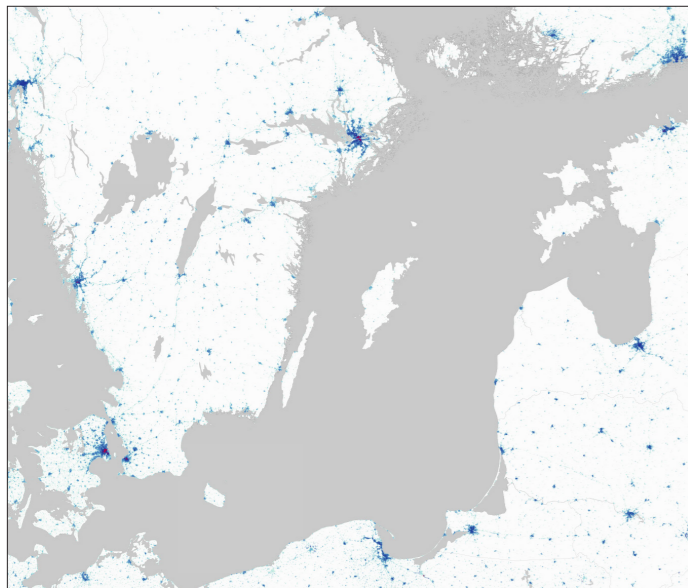
Stockholm is being built a bypass, this project suggests that this new road truly becomes a bypass, in the sense that the highway that has divided Sollentuna from Kista should be relieved from more though-traffic than an urban environment can handle. Furthermore it studies how this large intervention can be used to support small scale city building where the free initiative is allowed space, and where many independent agents can act, and over time find an informal common understanding, in order to create a vital, contemporary city building tradition.

BAKGRUND STOCKHOLM

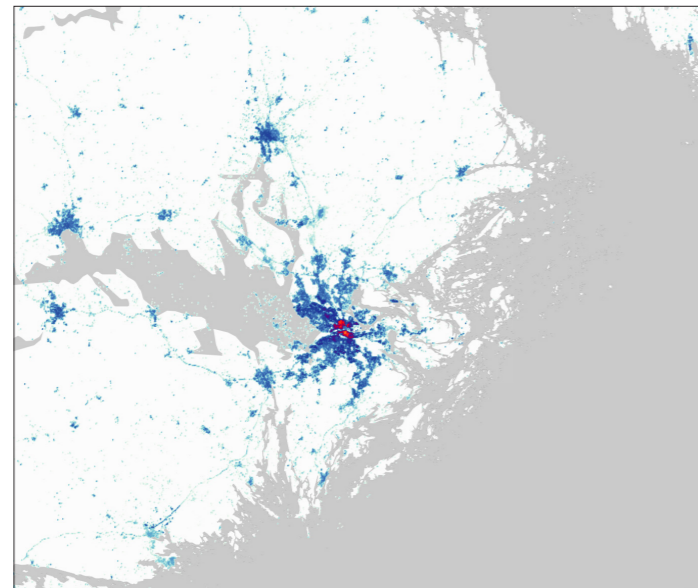
En bläckfiskformad stad

En bebyggelsestruktur formad av förortsbanor och motorvägar

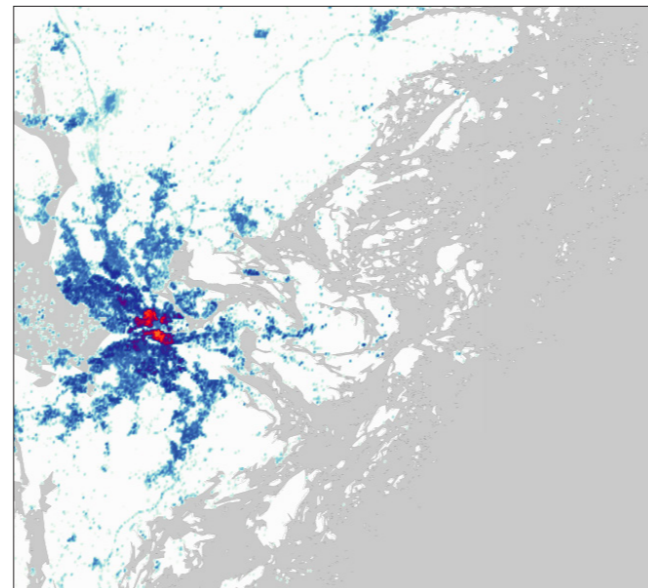
En flerkärnig region efterfrågas - Sollentuna/Kista har störst potential som alt. kärna



Stockholms storregionala kontext
Karta över befolkningstäthet



Mälardalen - Stockholms närmaste omgivning



Storstockholm med sollentuna/Kista som den mellersta "armen" norrut



"Någon norrort och österort inom stadsgränsen fick Stockholm aldrig. Stadsgränsen mot Solna ligger ännu där den legat sedan 1699. Dagens kartbild av Stockholms kommun med innerstaden, Söderort och Västerort som tre isolerade öar omgivna av vatten och en krans av självständiga kommuner bestämdes inte av någon högre princip, noggrannare planering eller en mer sofistikerad idé än tillgången på billig mark mellan 1903 och 1905."

Ola Andersson, Vykort från Utopia

*I förgrunden Nybodamotet i Söderort.
I bakgrunden fortsätter Essingeleden norrut.*

SOLENTUNA OCH KISTA

SVERIGES FEMTE TÄTORT - EN NATURLIG NOD

Sollentuna och Norra Järva (samlingsnamnet på de tre, till Stockholms stad tillhörande, tunnelbaneförorterna Kista, Husby och Akalla) utgör tillsammans med Upplands Väsby Sveriges, enligt SCB, femte största tätort med en sammanlagd befolkning om 150 000 personer. En tydlig gräns vid Norrvikens IP (se karta) delar den tätare södra delen av tätorten från den mer spridda norra delen. De södra delarna, som består av Södra Sollentuna och Norra Järva, utgör i min mening EN sammanhållen urban kärna med över 80 000 invånare och har potential att bli landets femte stad, inte bara ur befolkningssynpunkt, utan också ur ett kulturellt, ekonomiskt och arkitektoniskt perspektiv.

Från politiskt håll efterfrågas det att Stockholm blir en flerkärning stadsregion. RUF5 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) pekar ut sex olika regionala stadskärnor i en krans runt om Innerstaden, alla mellan en till två mil från Strömmen. De andra utpekade stadskärnorna består dock till stor del av verksamhetsområden och externa köpcentrum i bullerstörda lägen medan bostadsbebyggelsen i huvudsak utgörs av så kallad betongförort. De saknar också det geografiska läget Sollentuna/Kista har. De har helt enkelt låg potential som framtida stadskärnor.

I Stockholm arbetar man hårddraget antingen i stan eller norr om stan. Tre mil norr om Stockholm ligger den internationella flygplatsen Arlanda och ytterligare lika långt norrut ligger rikets fjärde stad, universitetsstaden Uppsala. Denna axel utgör hela mittsveriges ryggrad.

En mil norr om Stockholm längs denna ryggrad ligger Sollentuna/Kista. Ett näs mellan havsviken Edsviken och den långsmala sjön Norrviken bildar på Edsbergs slotts historiska ägor ett vägskal där vägar från de rika, glesbefolkade förorterna nordöst om Stockholm möts med vägar från de fattigare, mer befolkningstäta förorterna i nordväst.

Sollentuna/Kista befinner sig mitt emellan de nordvästra och nordöstra förorterna, i ordets alla bemärkelser. Här är både rikt och fattigt, här bor både svenskar och invandrare, här finns både lummiga villastäder och karga betongförorter. Här finns framför allt en potential att utvecklas från förort till genuin stad. En stad som inte, likt sina historiska förlagor, kommer utgöra centralort i ett agrart landskap utan vara en primär nod i en modern, flerkärnig stadsbygd. Icke desto mindre kan Sollentuna/Kista utvecklas till att bli en rik stad, inte bara ekonomiskt utan även kulturellt och arkitektoniskt.

Vi har förmågan att med hjälp av förtätning förädla och försköna våra miljöer. Under den tidiga industrialismen omvandlades vad vi idag skulle kalla för byar till att bli de vackra, pulserande städer vi känner idag. Detta tack vare en stark, levande byggnadstradition. På samma sätt kan våra förortslandskap omvandlas till att bli rika, vackra stadsmiljöer. Min tes är att detta enklast uppnås genom ett stadsbyggande där självbyggeri utgör stadsbyggandets ryggrad och byggnadstraditionens kulturbärare.

Jag föreslår därför att E4an som delar södra Sollentuna från Norra Järva byggs om till boulevard. På så sätt kopplas Sveriges femte största tätort ihop. En ny, mer trivsamt miljö skapas vilket höjer värdet på omkringliggande fastigheter och ger incitament till att förtäta med påkostade hus, både på jungfrulig mark och på befintliga, ej längre bullerstörda, villatomter. På så sätt kan rika, vackra stadsmiljöer skapas.



FÖRBIFART STOCKHOLM

E4an nuläge: Sedd från trafikplats Häggvik

Norrortsleden, som kommer från de nordöstra förorterna, går vid Trafikplats Häggvik samman med E4an från Uppsala som går från att ha 3 filer till 5 i vardera riktning. Vägen löper sedan mellan Sollentuna och Kista söderut mot Stockholm. En enda fotgängarvänlig passage binder samman de två förorterna.



I förgrunden Trafikplats Häggvik.

I bakgrunden Akalla i Stockholms Stad till höger om motorvägen och Töjnan i Sollentuna Kommun till vänster.

Framtidens trafikplats enligt trafikverket: 20 parallella körfält (+ GC-bana)

När förbifarten står klar blir Häggvik en av Stockholms största trafikplatser. Förbifarten ska leda tung trafik runt Stockholm, men på bilden är motorvägen genom Sollentuna/Kista oförändrad i bredd.

Är förbifarten verkligen en förbifart om genomfartsleden kvarstår, eller är den endast ännu en motorväg i ett än tätare nät av motorvägar? Finns det en alternativ framtid?



Trafikverkets illustration av Trafikplats Häggvik efter bygget av Förbifart Stockholm
Förbifarten fortsätter västerut via Hjulsta och Vällingby för att sedan gå ner i en 3 mil lång tunnel under mälaren.

En alternativ framtid: En riktig förbifart lämnar en otrolig potential

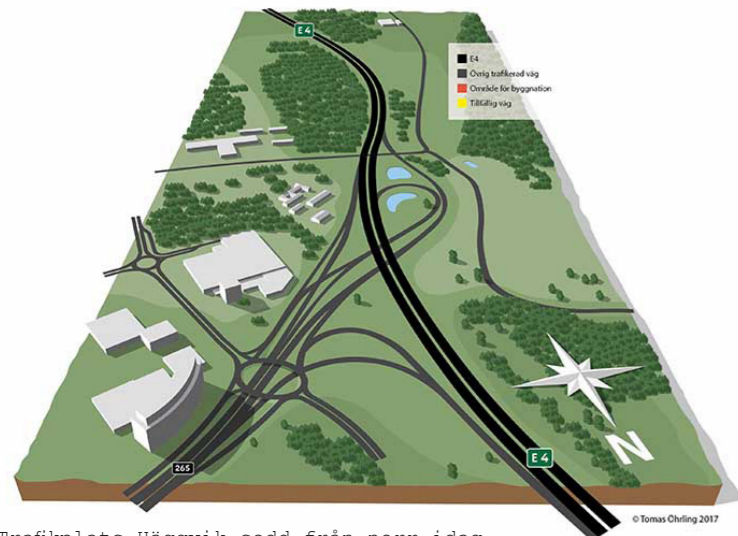
En imaginär bild. Jag har helt enkelt suddat ut dagens E4, då den ska ersättas av en ny. Då lämnas en 200 meter bred remsa av obebyggd mark i ett av få områden i Storstockholm som är attraktivt att både bo och arbeta i. Dessutom försvinner en 1000 meter bred remsa av sänkt livskvalite och sänkta fastighetspriser orsakade av buller och barriärer.



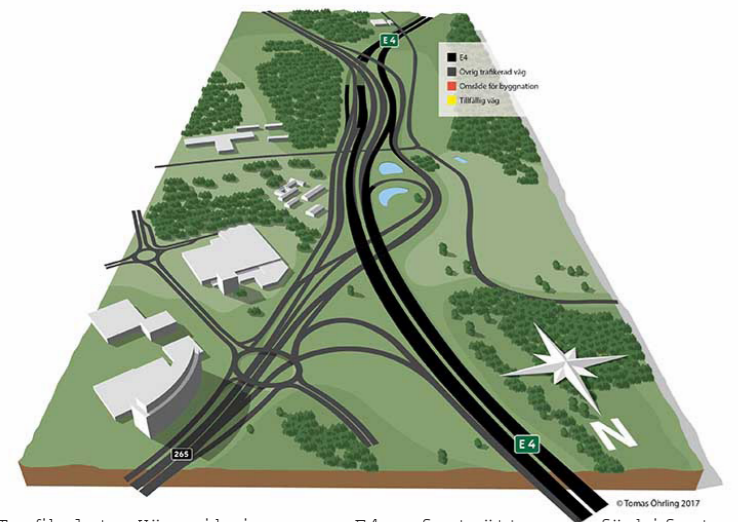
Min illustration av Trafikplats Häggvik efter bygget av Förbifart Stockholm
Förbifarten fortsätter västerut medan dagens E4 söderut upphör att vara motorväg och byggs om till boulevard.

Förbifart Stockholm

En förbifart eller ytterligare en motorväg?
Mellan Trafikplats Häggvik och Kungens kurva
finns längs med dagens E4 en enorm potential.



Trafikplats Häggvik sedd från norr idag.
E4an fortsätter söderut och delar Sollentuna från Kista



Trafikplats Häggvik imorgon. E4an fortsätter på förbifart stockholm. Dagens motorväg finns kvar mellan Sollentuna och Kista. Jag föreslår att den byggs om till boulevard. Inspiration kan hämtas från Drottningholmsvägen.



Drottningholmsvägen - Enda infartsväg till Stockholm från västerort - Befolkning tillsammans med Ekerö 150 000 - Ej planskild - 46 m bred

Behöver vi motorvägar? Huvudleder för trafik kan samtidigt vara goda livsmiljöer.
Drottningholmsvägen kastar en avsevärt mindre "skugga" över sin omgivning än en motorväg.
Fart premieras dock framför trivsamt även längs drottningholmsvägen. Kan man prioritera framkomlighet istället för fart för att slippa kompromissa med trivsamt?



Drottningholmsvägen, sträckan mellan Brommaplan och Tranebergsbron, i höjd med Lövåsvägen (mitt i bild) som delar Ulvsunda Trädgårdsstad från Abrahamsberg.

NUVARANDE PLANER EN KRITIK



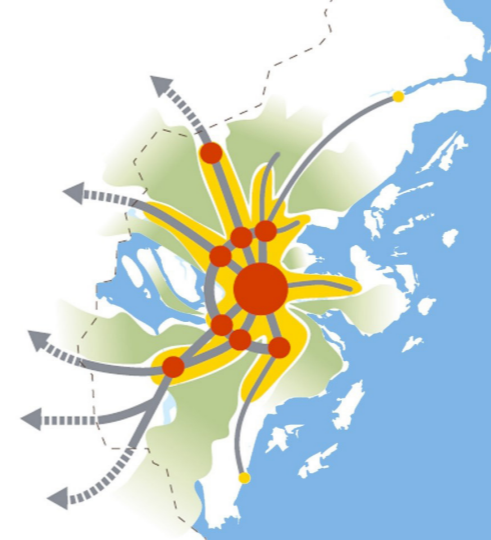
Visionsbild av Lomar Arkitekter, beställd av RSS Nordic Holding
Ansökan om planprogram och markanvisning

En smal remsa tät stad bredvid en bullrande motorväg kan inte bli en dynamisk stad; en stad kräver ett omland - i alla riktningar!

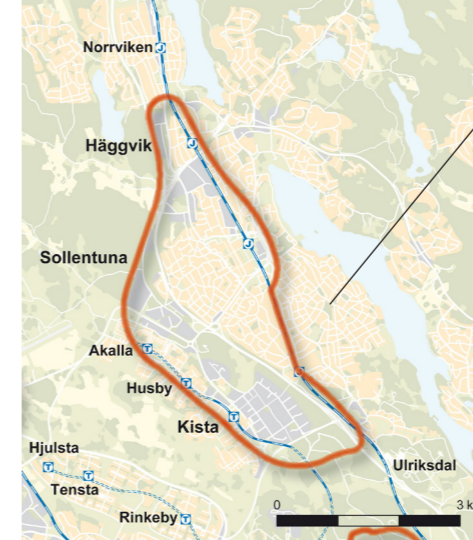
Nåja, åtminstone i någon riktning. Kvarteren på bilden i bakgrunden gränsar i söder till Kymlingelänken (E18), i öster till E4an, i väster till Kista företagsområde och endast i norr gränsar toppen på detta konformade storkvarter till något som kan förväntas bli, och förbli, en stadsmässig miljö under överskådlig framtid.

Istället för att låta stora byggföretag bygga oerhört tätt och generiskt på enstaka bullerutsatta och otillgängliga lägen, för att med planmonopolet i ryggen skapa så stor vinst som möjligt kortsiktigt men långsiktigt lämna oss med sterila miljöer som sakta men säkert kommer bli omoderna och förslummas, kunde vi låta vanligt folk förtäta i en mänsklig skala, sporadiskt, där genuina kvalitéer redan finns och en genuin drivkraft ligger bakom deras beslut att bygga nytt. På så sätt kunde staden förätatas "jämnt". Förtätningen skulle ge synergieffekter och förhoppningsvis skulle mängden av aktörer skapa en levande samtida byggnadstradition och god arkitektur.

Denna allmänna kritik och naiva förhoppning var min ingångspunkt i examensarbetet. Både kritiken och förhoppningen har jag tvingats omvärdera men idén till projektet lever kvar och tar form allteftersom ni läser vidare.



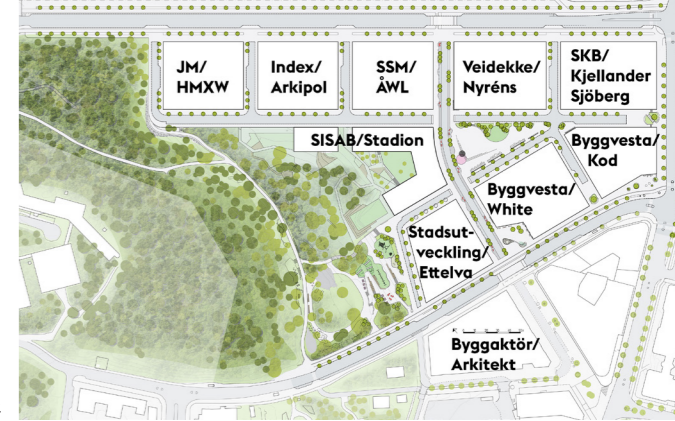
RUFS karta över Stockholm som en flerkärnig stadsregion. Av kärnorna i den inre ringen är Sollentuna/Kista den enda med riktig potential.



RUFS utpekade stads kärna Sollentuna/Kista. Varför lämnas centralt belägna villaområden utanför?

Edsvikens Villastad

Centralt beläget i Sollentuna/Kista, nära vattnet, nära spårtrafik, endast en mil från Stockholms innerstad men av kulturhistoriska skäl ändå inte en del av RUFS utpekade stads kärna. Tror vi så lite om vårt eget stadsbyggande att vi inte vågar förtäta där det redan är vackert? Om man inte utgår från det kulturhistoriskt värdefulla, vad har man då att utgå ifrån?



Storkvarter i Kista Äng "skänks" bort till byggherrar.



Strukturplan för Kista Science City av BAU Arkitekter, 2003
Där E4an löper längst upp i bilden finns den största potentialen

VISION

Sollentuna/Kista idag - Två förorter

Öar - Separerade av motorleder



Sollentuna/Kista imorgon - EN stad

Två parallella stråk, boulevarden (blå) och esplanaden (grön), knyter ihop Sollentuna och Kista
Fyra parallella vägar (de orangea + boulevarden) med blandtrafik leder in till Stockholm och kopplar till motorvägar.
På så sätt skapas både ett resilient trafiksystem och en trivsamt stadsmiljö utan oöverkomliga barriärer.



Södra Sollentuna och Norra Järva
Två förorter
Befolkning idag 83 000
Öar av homogen bebyggelse



Södra Sollentuna och Norra Järva
En stad
Befolkning imorgon 150 000
En sammanhängande urban struktur
Sveriges femte stad



VARFÖR BOULEVARDEN?

För att frigöra människans
förmåga att skapa skönhet

Drivkraften bakom att jag gör det här examensarbetet och föreslår en boulevard på platsen för dagens E4 är att jag vill ha en vackrare stad. Längre har andra värden än skönhet, såsom fart, prioriterats högt i stadsbyggandet, detta med goda skäl ska tilläggas.

Jag tror emellertid att det nu är läge att sätta skönheten främst. Jag tror också att en långsam, folklig kulturell evolution - snarare än en toppstyrd idéburen revolution - är det som i slutändan skapar mest skönhet.

Därför vill jag med detta projekt skapa förutsättningar för en levande samtida byggnadstradition. Med långsiktig planering och förutsägbara regler vill jag skapa en kultur av byggande där många är delaktiga och där människors strävan och genuina drivkrafter lägger grunden för stadsbyggandet snarare och än teknokratiska idéer och skrivbordsprodukter.



Strömserums herrgård, uppförd på 1760-talet

Kungsgatan i Malmö under första världskriget. Den ansträngning det krävdes för att anlägga denna esplanad av kontinentalla mått vägs upp av den betydelse gatan haft för investeringarna i stadsmiljön som annars hade uteblivit. De många påkostade husen längs gatan hade aldrig byggts utan esplanaden som dessutom kommit hela stadens befolkning till gagn.



Det jag värderar i stadsbyggande

Vallastaden - Jan Lööf - Svenska kåkstäder - Barceloneta

Alldaglig arkitektur av vanligt folk - spontant samordnad i harmoni.

Människan har förmågan att, likt ett fiskstim, samordna sig utan att yttra ett endaste ord. Hos myror och termiter kallas denna förmåga till självorganisation för stigmergi eller svärmintelligens. Hos människan talar vi i stället om sedvänjor, social kontroll och Jantelagen. Men, precis som myror trampar vi människor också upp stigar som få sedan väljer att avvika från.

Denna förmåga till koordinering utan skrivna regler hjälper oss att upprätta och bibehålla kulturer och traditioner. Ett exempel på detta är hur den moderna rödfärgen gick från att först användas av högre ståndspersoner i syftet att efterlikna tegel, då stenhus ansågs finare än trähus. Trenden fick senare fäste bland Sveriges lägre samhällsklasser samtidigt som den blev omodern i de högre. Bollen var dock redan i rullning och trenden gick ej att stoppa. Trots att trendens ursprung torde vara en vilja att framstå som finare än man egentligen var levde den vidare och frodades även när färgen inte längre representerade hög status hos den klass man ville efterlikna. Trenden i sig var helt enkelt starkare än vad som ursprungligen startade den.

Habraken beskriver i *The Structure of the Ordinary* (1998) hur folklig arkitektur och den vardagliga byggda miljön växte fram och blev bestående utan formell styrning. Denna ordinära vardagsarkitektur fick sedan utgöra scenen som herrefolket och deras byggmästare och arkitekter experimenterade på och de tilläts uppföra extraordinära byggnader som kontrasterade till det vardagliga. Denna, tidigare allestädes närvarande, förmåga att skapa vardaglig byggd miljö har vi enligt Habraken förlorat och professionella, såsom planerare och arkitekter återupptäcker nu det som en gång var självklart.

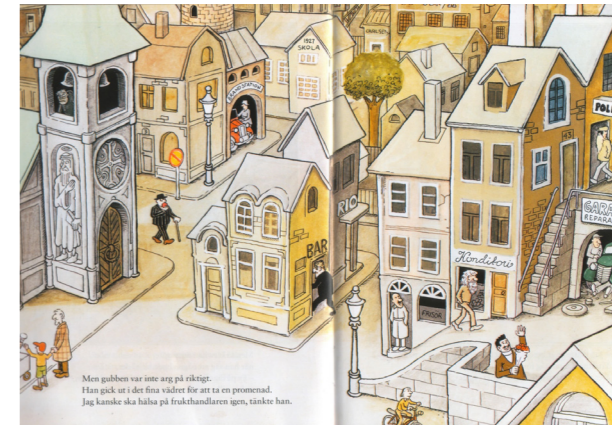
Enligt Habraken är denna förändring oåterkallig och arkitekter och andra professionella måste därför studera dessa enkla, vardagliga miljöer för att på så sätt, med hjälp av kunskap, på artificiell väg återskapa till synes organiska miljöer som innehåller de värden vi förut tog för givet. Min naiva förhoppning i detta examensarbete har varit att istället föreslå ett sätt att återställa ordningen genom att skapa förutsättningar där enskildas inneboende förmåga att skapa skönhet får blomstra.



Vallastaden är inspirerat av medeltida stadsplanemönster. Men variationen är krystad och slutresultatet känt redan från början.



Gamla Hagalund hade en generell stadsplan. Det som planerades som en trädgårdsstad för arbetare bebyggdes inte bara med villor utan också med hyreskaserner och verkstäder. En unik miljö som slumförklarades och revs.



Jan Lööfs teckningar romantiserar de svenska "kåkstäder" som idag till största del är rivna.



De fattigaste fiskarna i Torekov bodde i enkla trähus närmast havet. Idag är denna anspråkslösa, folkliga miljö en av rikets mest eftertraktade.



Huset där jag bor (bodde) är byggt 1871 och utbyggt 1922, 1954, 1970 och 1987. Det sker ett ständigt stadsbyggande i småhusmiljöer.



Alla husen i Barceloneta var 8x8m i två plan när området byggdes på 1600-talet. Idag är exploateringen mycket högre.

Det vi har förlorat i stadsbyggandet

Alby - Sundbyberg - Råsunda - Hagalund - Huvudsta (1960)

Stockholm hade kunnat ha en alternativ kärna.

Nordväst om stockholm växte längs Norra Stambanan, Mälarbanan och spårvägslinje 15 (nuv. busslinje 515) ett antal självständiga förstäder fram, till stor del genom självbyggeri av arbetare och hantverkare. De olika förstäderna kom över tid att växa samman och började mer och mer att likna **EN** sammanlänkad stad. Att arbetare kunde rå sig själva visade sig dock vara otänkbart för de teknokrater som kom att styra stadsbyggandet och stadsdelarna slumförklarades, varpå de senare även förslummades, innan de slutligen revs. Endast de stadsdelar som var byggda för tjänstemän, såsom min födelseort Råsunda, sparades till eftervärlden.

Min tes är att dynamiska städer, som innehåller sann rumslig variation och föder och upprätthåller ett rikt stadsliv inte kan byggas av teknokrater och att vi därför bör återgå till ett stadsbyggande där självbyggeri utgör den viktigaste grunden, för att på så sätt åter lära oss att bygga sådana vardagliga och trivsamma miljöer som alltmer blir en bristvara.



Sundbyberg

Råsunda

Hagalund

Alby

1 Mosebok 11

5 Då steg Herren Staten ner för att se på staden och tornet som människorna byggde. 6 Herren Staten sade: "Se, de är ett enda folk och de har ett enda språk. Detta är deras första tilltag, och härefter skall ingenting vara omöjligt för dem vad de än beslutar sig för. 7 Låt oss stiga ner och förbistra deras språk, så att den ene inte förstår vad den andre säger." 8 Så spred Herren Staten ut dem därifrån över hela jorden. **Storstockholm**, och de måste upphöra att bygga på staden.

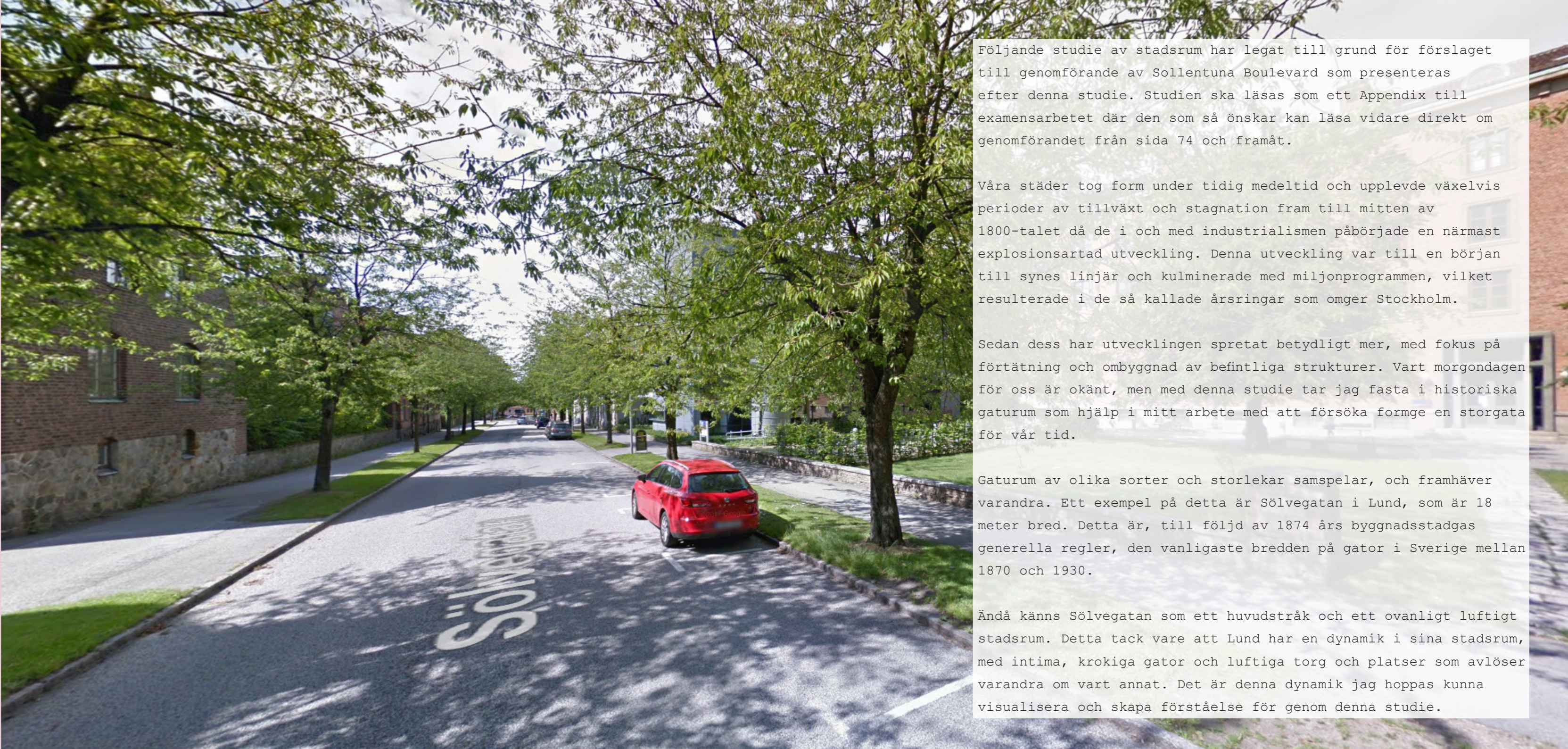
Huvudsta

Appendix

STUDIE AV GATOR

Innehåll

Impasse	0,75 m
Tvärgränd	1,5 m
Gränd	3 m
Tvärgata	4,5 m
Gata	6 m
Långgata	9 m
Storgata	12 m
Landsvägsgata	15 m
18-metersgata	18 m
Väg liten	24 m
Väg mellan	30 m
Väg stor	36 m
Primärt stråk	42 m
Primärt stråk +	48 m
Ultraprimärt stråk	60 m
Ultraprimärt stråk +	72 m



Följande studie av stadsrum har legat till grund för förslaget till genomförande av Sollentuna Boulevard som presenteras efter denna studie. Studien ska läsas som ett Appendix till examensarbetet där den som så önskar kan läsa vidare direkt om genomförandet från sida 74 och framåt.

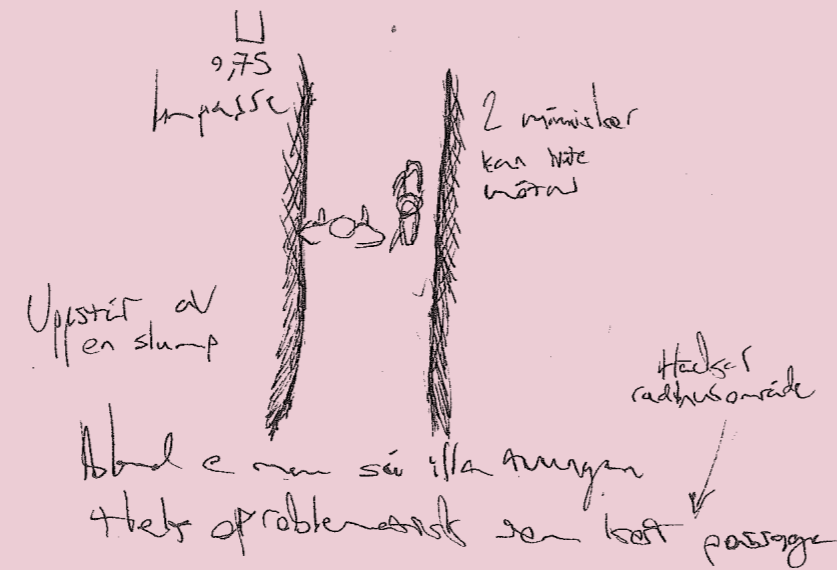
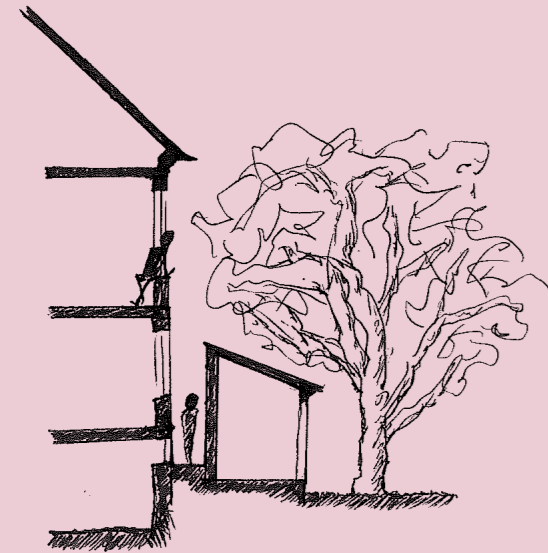
Våra städer tog form under tidig medeltid och upplevde växelvis perioder av tillväxt och stagnation fram till mitten av 1800-talet då de i och med industrialismen påbörjade en närmast explosionsartad utveckling. Denna utveckling var till en början till synes linjär och kulminerade med miljonprogrammen, vilket resulterade i de så kallade årsringar som omger Stockholm.

Sedan dess har utvecklingen spretat betydligt mer, med fokus på förtätning och ombyggnad av befintliga strukturer. Vart morgondagen för oss är okänt, men med denna studie tar jag fasta i historiska gaturum som hjälp i mitt arbete med att försöka formge en storgata för vår tid.

Gaturum av olika sorter och storlekar samspelar, och framhäver varandra. Ett exempel på detta är Sölvegatan i Lund, som är 18 meter bred. Detta är, till följd av 1874 års byggnadsstadgas generella regler, den vanligaste bredden på gator i Sverige mellan 1870 och 1930.

Ändå känns Sölvegatan som ett huvudstråk och ett ovanligt luftigt stadsrum. Detta tack vare att Lund har en dynamik i sina stadsrum, med intima, krokiga gator och luftiga torg och platser som avlöser varandra om vart annat. Det är denna dynamik jag hoppas kunna visualisera och skapa förståelse för genom denna studie.

Impasse 0,75 m



Mårten Trotzig Gränd Stockholm

Stockholms smalaste gränd är hela 90 cm bred.

Så är det också en viktig gränd, den genaste passagen från Järntorget till Stadsholmens höjdplatå.

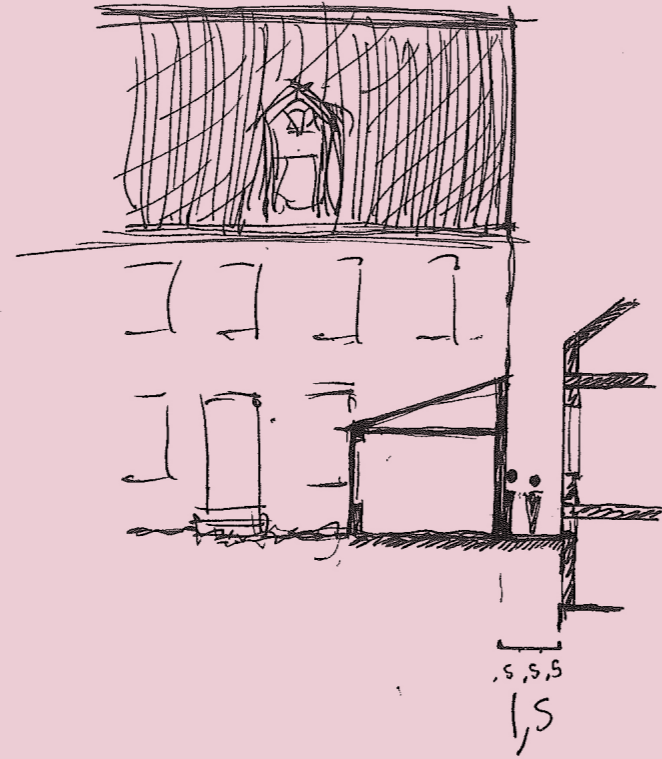
Mycket smalare än så här kan en gränd inte bli förrän den blir - som namnet impasse antyder - ogenomtränglig.

I Mårten Trotzig Gränd kan man däremot - enligt arkitektens handbok - både bära redskap, och mötas, förutsatt att den ena vrider på sig en aning.

Ett hus bör inte ha en sån här gränd som sin enda fasad, men bara för det tycker jag inte man ska avfärda impassen.



Tvärränd 1,5 m



"Tvärränd"

Ej körbar. Duger ej som enda fasad för fortighet.

Duger som "sida-entré" eller "genväg".

"Mindre mått än så här \Rightarrow onödigt.

Här är det fortfarande möjligt för två människor att mötas
utan att behöva vrida på sig. Gör att bete besvoren
etc.

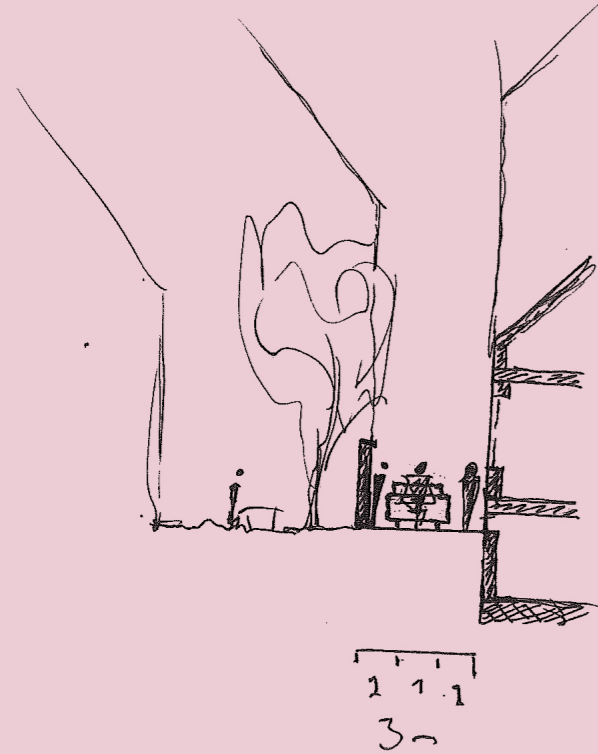
Ignatiigränd Stockholm

En tvärränd får inte vara för lång och den får gärna öppna upp sig lite åt söder för att släppa in mer ljus. Flera gränder i Gamla stan i Stockholm, liksom gränder i nyare Bo01-området i Västra Hamnen i Malmö, öppnar upp sig och breddas åt söder. Åt norr kan de i stället överbyggas när så är lämpligt.

I gamla stan i Stockholm finns det hus vars enda fasad vetter mot en så här smal gränd. Det är inte optimalt vad gäller ljus,



Gränd 3 m



Gränd

Minsta mått för att fortfarande vara köbbar, - i.e. ha entré mot.

Passer ej som gata → stråk. Men duger som angräning. ↘ Enda fasad mot

Prästgatan Stockholm

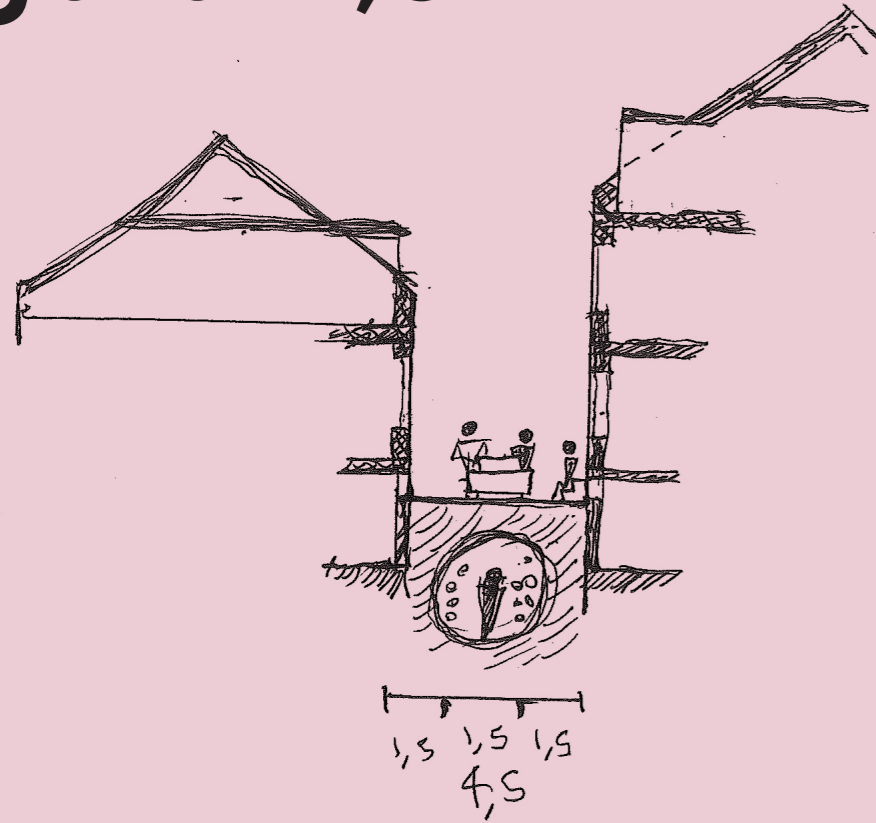
Gränder har till stor del reglerats bort ur stadsbilden.

Men gränder behövs och de är inte dåliga miljöer. Tvärtom!

Innanmursgatorna i Gamla stan i Stockholm, det vill säga Prästgatan, Baggensgatan och Bollhusgränd, är 3 meter breda. När de anlades kantrades de inte av 3- och 4-våningshus, men även idag, när de är så hårt exploaterade, är de fantastiska miljöer. Dessutom löper de parallellt med de livligaste stråken, vilket är praktiskt för den som har tröttnat på baksidan med stadslivet.



Tvärgata 4,5 m



Alla måste samsas.
Men alla får plats. En bil kan bara passera en parkerad bil
Men ska man parkera måste man göra det "mot väggen".
Intimt, men såljer kan fortfarande på gator.
"Allmän gata" under medeltiden.

Kindstugatan Stockholm

Under medeltiden var en
"Allmän gata" 9 alnar, ca
4,8 m.

Kan idag kallas bredgränd
eller tvärgata.

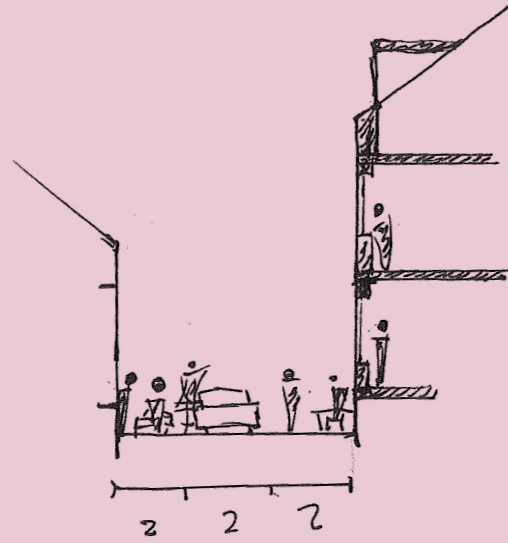
Tillräckligt bred för att
släppa ner dagsljus och för
att angöra med fordon.

Tål hög exploatering.



Själägatan
2-2D-A

Gata 6 m



Lokalgetag/gränd.

6

Mycket intill.

Mindre mått än så här kan ej säkerställa avgöring eller skedet
gällande utbyggnad av.

Öar att tillfälligt parkera en bil.

Minsta gata än så här kan endast räknas som
gränd?...

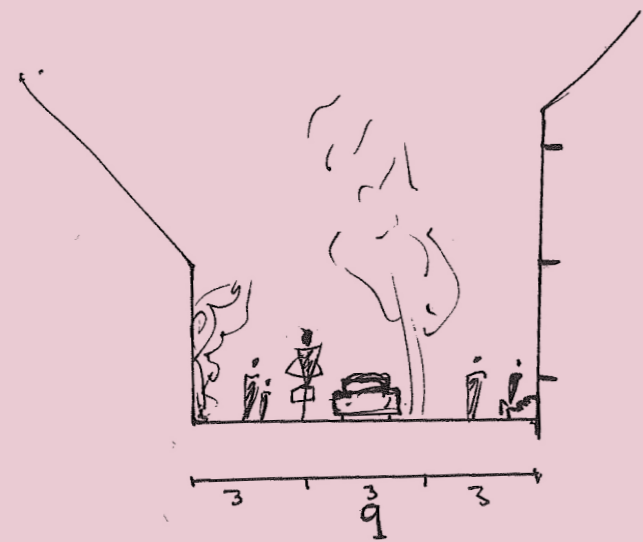
Hjortgatan Lund

Kanske den mest generiska av
alla gator. En gata, sex meter
bred, kan rymma allt från
brandbilar till uteserveringar.
Den kan bli till ett intimt,
lokalt stadsrum eller till ett
pulserande kosmopolitiskt stråk.

Bredgatan (notera förledet *bred*)
i Djurgårdsstaden i Stockholm
har denna bredd.



Långgata 9 m



Perfekt lokalgata.

Men dubbelriktad, fuhysas bara enkelriktad.

Intill, men den zillata torden som konflikter.

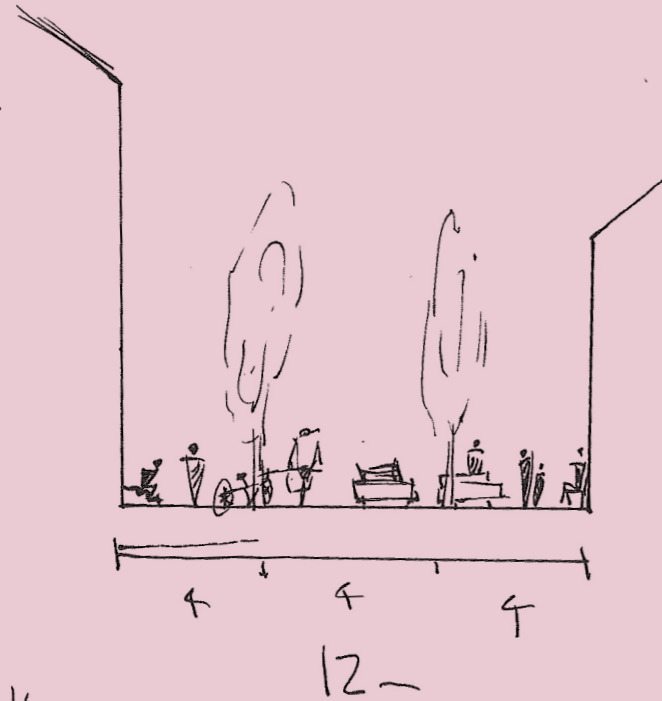
Stora Nygatan Stockholm

En lokal pulsåder.
Genomgående stråk i en
stadsdel. "kvarterets"
pulsåder. Kan förbinda
stadsdelar för fotgängare
och cyklister. Kan ha
dubbelriktad trafik, men ej
optimalt.

En gång i tiden var Sveriges
mest förnåma gata *Stora
Konungsgatan* (nu *Stora
Nygatan*) ynka 9 meter bred.
Och det krävdes en förödande
brand för att en så bred gata
skulle kunna anläggas.



Storgata 12 m



latint och funktionell.

kan bota utstillg men nu
näste sensor on utrymnet.

Tillräckligt bred för bussar, frageer som "huvudgata" och lokalgata.

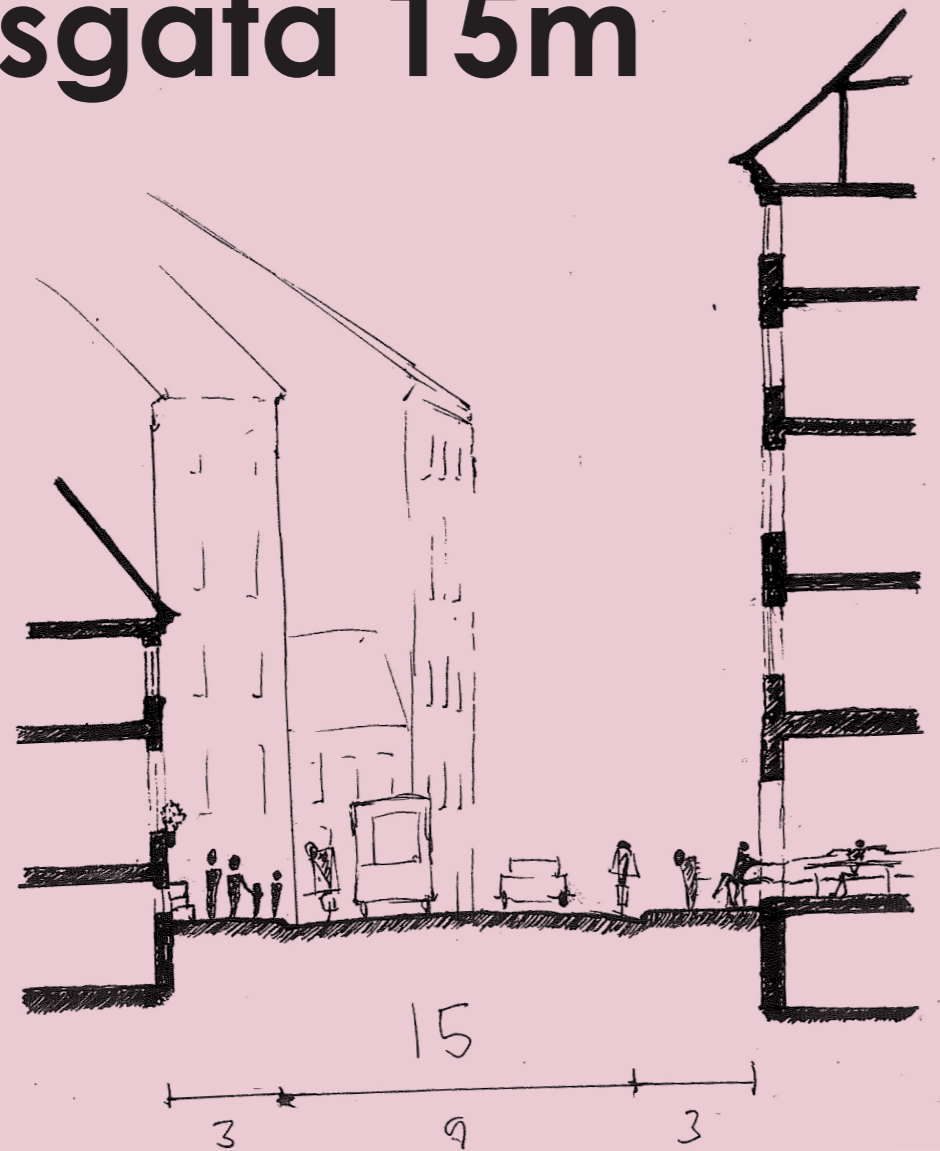
Drottninggatan Stockholm

"En dessein på gatorna så på malmarna som här i staden, tagandes dem så breda som han någonsin kan"

Bredare än så här blev det inte 1636, trots det tydliga regleringsbrevet ovan. Drottninggatan är tillsammans med Götgatan och Regeringsgatan de bredaste gatorna i Stormaktstidens Stockholm. De är alla tre huvudgator i sina respektive stadsdelar liksom genomfartsleder: infartsvägar från landsbygden till själva staden mellan broarna.



Landsvägsgata 15m



Blandad trafik
Följer en turregel om halvt vagnmet. händeringsgata
Kan va gäsgata, kan ha spårvagn
Kan ha dubbla påbesingsrader.

Östra Förstadsgatan Malmö

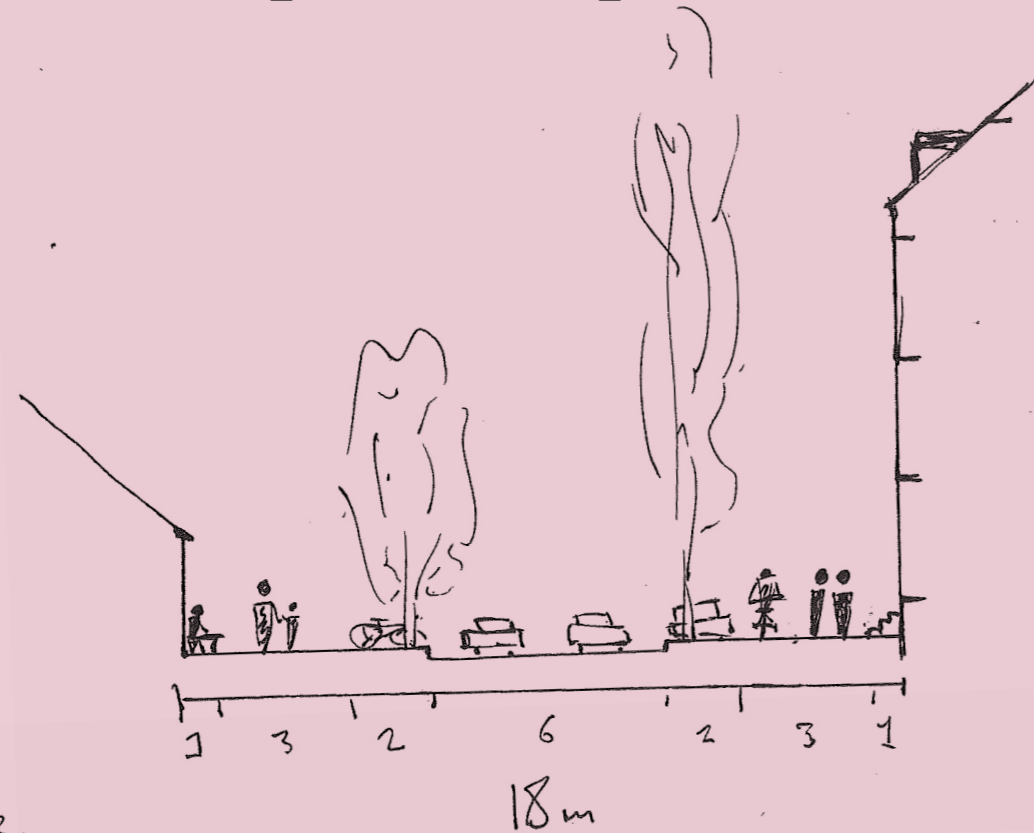
Landsvägen i staden. En intim, rumsbildande gata. Samtidigt en landsväg, en infartsgata. Gatan kan bära alla sorters trafik, gång, cykel, bil, buss och spårvagn. Samtidigt är skalan mänsklig och husens väggar omsluter en. Det behövs inga trädreder för att skapa intimitet.

Om hushöjder ska förhålla sig till gatubredd så borde denna gatubredd avgöra maxhöjden. Bredare gator ska inte få ha högre hus. De är nämligen inte gator längre, de är vägar.

Fast, jag kallar även nästa gata för gata.



18-metersgata (18 m)



Kompromissgatan
Varken intern eller trafikburen.
Kan svårta bussfiler och trafik,
men det finns ingen plats för
parkering, cykel eller gräs och människor
trycks till trottoaren på små trottoarer.

"Väg".

Fungerar med eller utan träd.

Mjölnergatan Malmö

Sveriges vanligaste gata.
Påtvingad oss alla tack vare
1874 års byggnadsstadga.
Egentligen varken gata eller
väg. Varken funktionell
som huvudstråk eller som
lokalgata. Varken lämpad för
bilar eller fotgängare. Bör
undvikas, om inte för annat,
så för att den redan finns i
sådant överflöd. En trädrad
mitt i kan dela upp den i två
fina 9-metersgator om man trots
allt råkar ha med en att göra.



Väg liten 24 m



Minsta mått på en ^{24 m} Avery/Boulevard/Esplanad.
Gatan ej längre ett rum, "parallella" gator för olika ferdstyper.
Klara separata kallestrafiksstråk, klarar också att vara
en hög gata (Esplanad).

Hornsgatan Stockholm

Människan är inte längre alltings mått. Inte heller rullstolen såsom i samtida husritande utan vagnen.

Väglanskapet har förfulats sedan bilismens inbrott. Som tur är var det fortfarande fint att bo längs med stora infartsvägar när våra städer expanderade under industrialismen. Breda vägar som idag bär mycket bullrande och farlig trafik kantras av vackra, påkostade hus vilket kan göra miljön god trots tung trafik.

En bred väg med mycket trafik kan bli en god miljö om den utformas på rätt sätt och bilen inte tillåts dominera stadsrummet. Då kanske någon också vågar bygga påkostade, väldesignade hus längs den.



Väg mellan 30 m



Måste ha gräs
Här är dubbla grästråk
Än kan enkel grästråk.
Bergsgatan, Föreningsgatan.

10

10

10

30 m

Regementsgatan Malmö

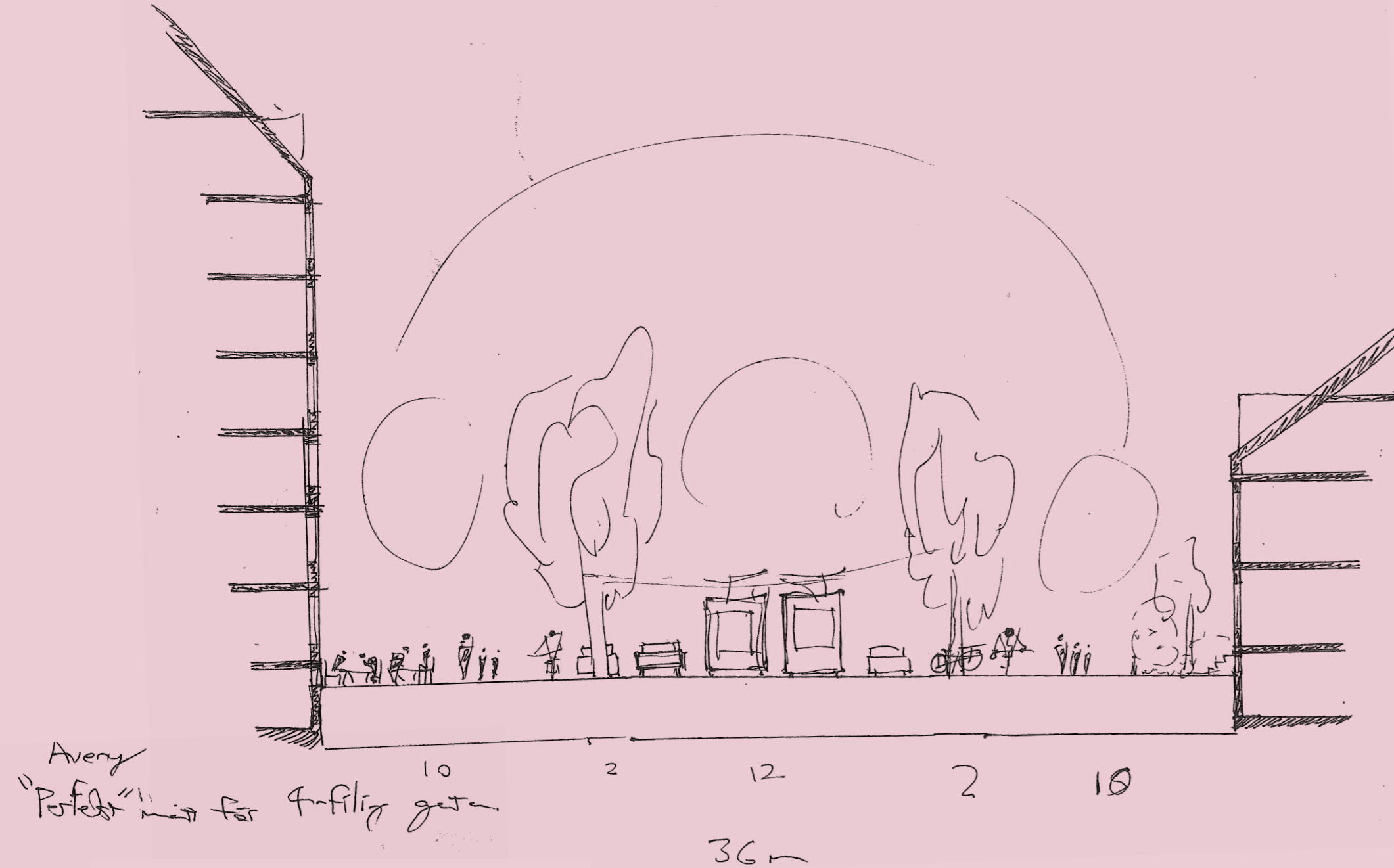
Regementsgatan i Malmö utgör kärnan i sin stadsdel Slottstaden samtidigt som den förbinder Malmö och Limhamn. Gatan samlar snarare än delar staden, mycket tack vare att bilen inte tillåts dominera stadsrummet. Gatan är också kanträd av mycket vackra hus.

Men Regementsgatan är så att säga undantaget som bekräftar regeln i Malmö. Drottninggatan, Bergsgatan och Nobelvägen utgör skräckexempel på vad som händer om bilen tillåts dominera stadsrummet, Fersens väg, Föreningsgatan och Amiralsgatan är något mer fotgängarvänliga men fortfarande inte trivsamma.

Det tycks som om 30 meter i bredd inte räcker för att en trafikerad väg med 4 körfält ska bli trivsam.



Väg stor 36 m



Vasagatan Göteborg

Är detta det perfekta måttet för en stor väg? Vägen kan ha fyra körfält och bära genomfartstrafik, samtidigt finns det tillräckligt med plats över åt fotgängare, träd och cyklister för att bilen inte ska dominera gaturummet totalt.

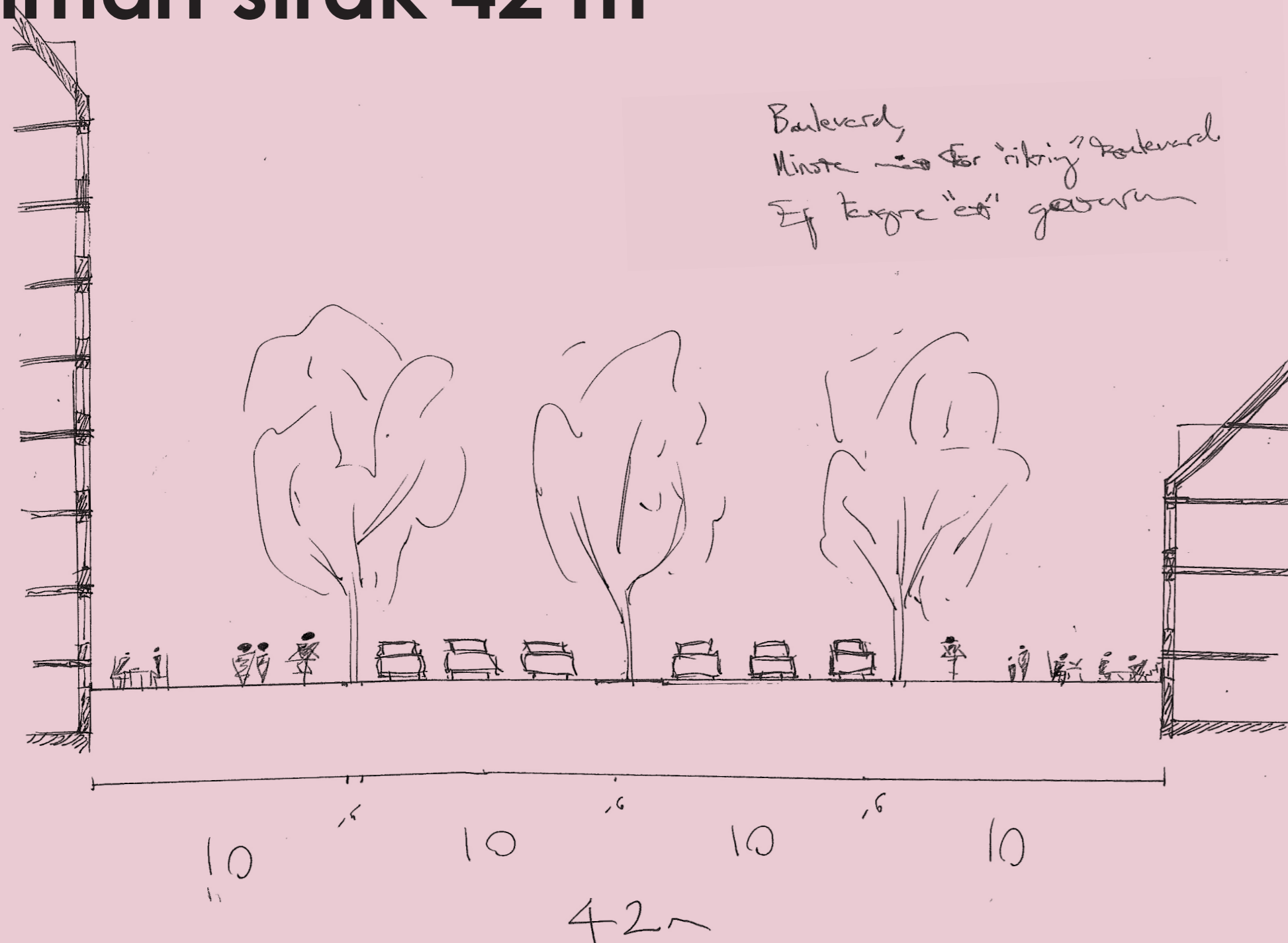
När du går i allén i mitten på Vasagatan så har du fortfarande kontakt med fasaderna på vardera sida och gatan upplevs som ett samlat stadsrum, du kan se människorna på trottoaren, och ropa och vinka till dem.

När vi nu ökar skalan ytterligare så slutar detta att gälla. Gaturummet delas upp i flera, parallella rum, som kan ha olika funktioner.



Primärt stråk 42 m

Barkevärd,
Minste ~~vid~~ för "rikning" barkevärd.
Ej längre "ett" gatorum

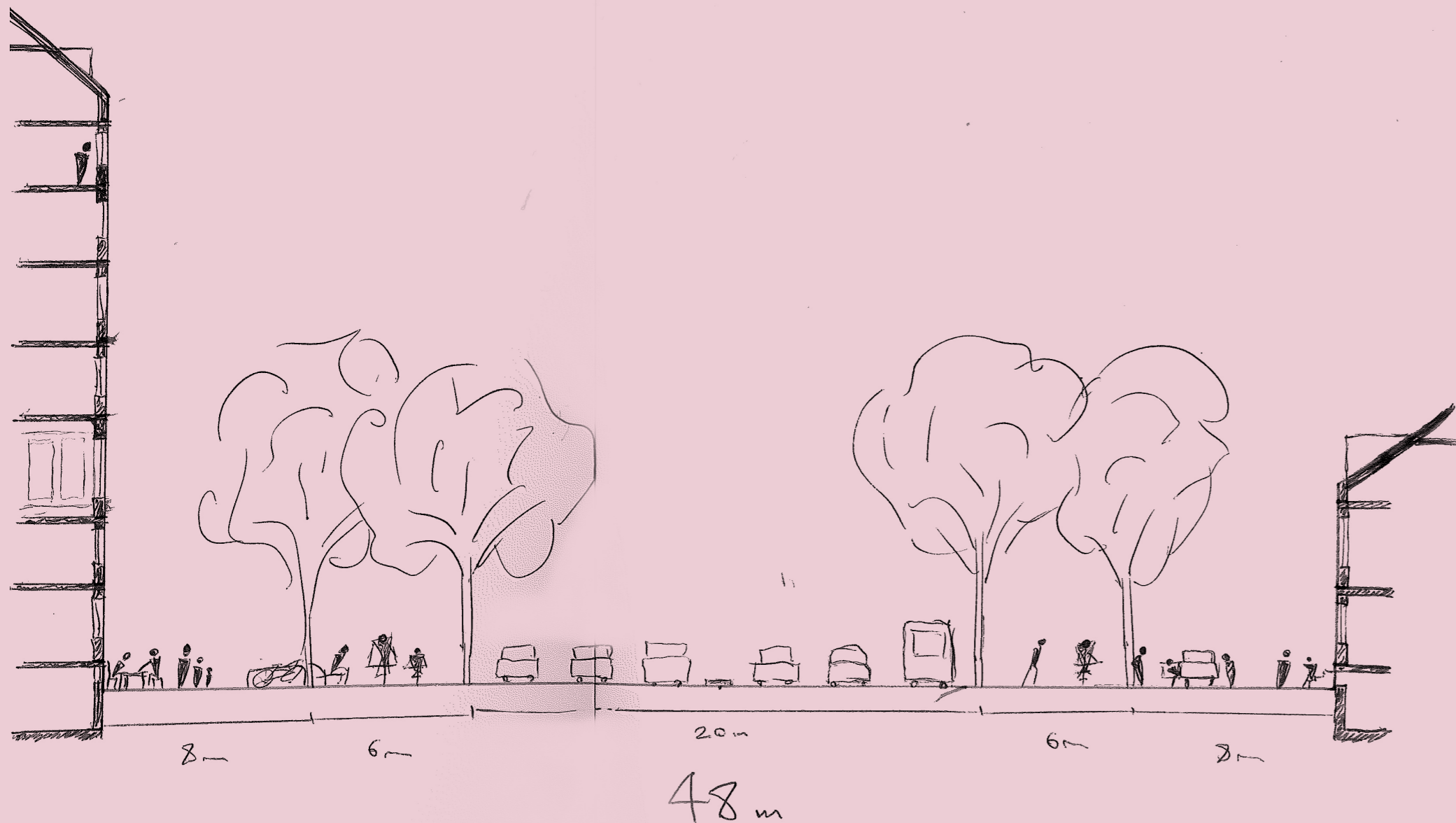


Kungsporsavenyn Göteborg

Avenyn, eller Kungsporsavenyn är ej längre en väg utan snarare ett långt torg. Notera att husen på Avenyn inte skiljer sig i skala från de inom vallgraven. Kan ses som två parallella gågator avdelade av ett trafikvarter i mitten.



Primärt stråk + 48 m



Esplanaden Sundsvall

En esplanad tolkar jag som två parallella gator avdelade av ett parkkvarter. Esplanader anlades mest för att fungera som brandgator. Idag utgör de oftast gräns mellan "stan" och resten. Få esplanader i Sverige har verkligen blommat ut enligt mig. Oftast är de fyllda av parkeringsrader eller helt tomma. Funktionen som avlång park är underskattad. En bra esplanad har förmågan att likt en grön infrastruktur bli något som staden byggs utifrån. En bra esplanad kan locka rika människor att välja staden trots dess många baksidor. Nästa gata gör det jobbet bäst i hela Sverige.



Ultraprimärt stråk 60 m



Promenad
Två gator med ett "parkbrett"
Emellan Sigr.
Ej en värdnad på en gata
Utan en park. Tillräckligt luftigt.
för att parkbrettet ska kännas skilt från husen.

Kungsgatan

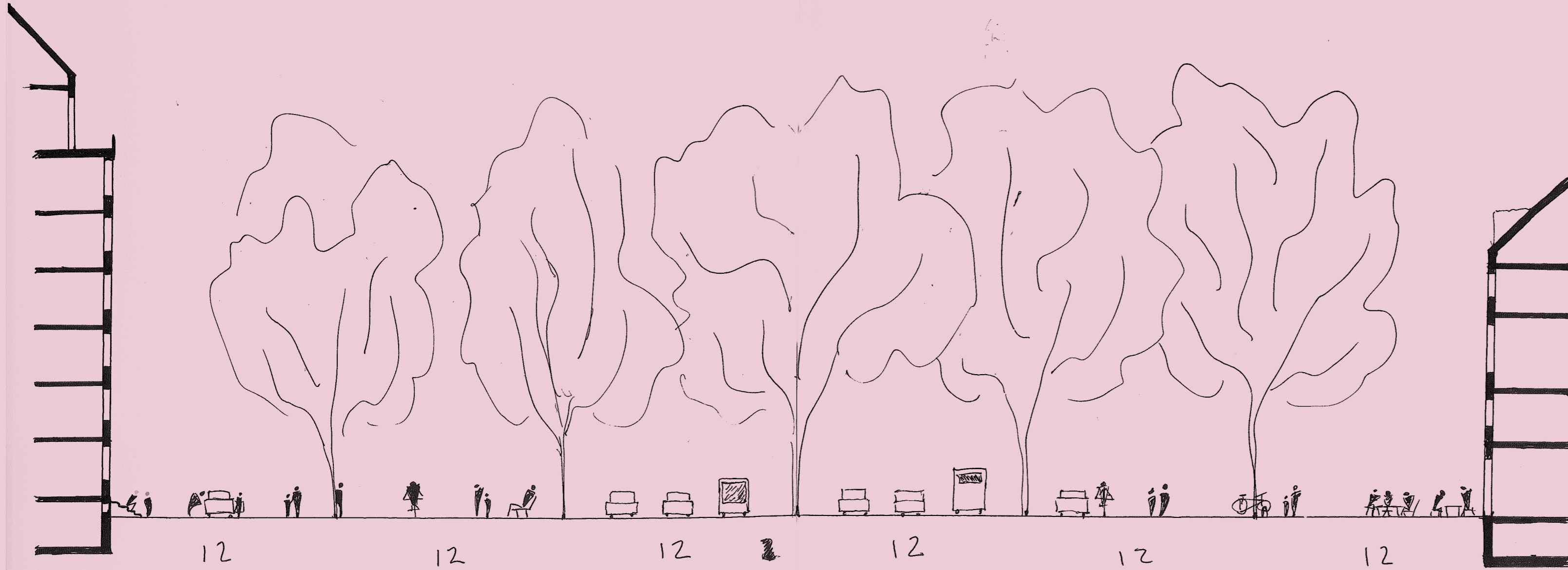
Malmö

Här bor jag, fast 800 meter längre fram. Jag älskar kungsgatan och jag tycker det är så fascinerande att detta märkliga stadsrum finns. Halva kungsgatan är i stort sett bilfri. Jag har hört att den blev det för att få bukt på den utbredda prostitutionen. Ironiskt att det är vad som krävs för att vi ska orka skapa goda livsmiljöer. Gatan ska ha fyra rader av lindar men tyvärr är många borttagna för att rymma parkeringar, på sidan 27 finns ett foto på Kungsgatan från mellankrigstiden då trädraderna fortfarande är intakta och mycket prydliga.

Dubbla trädrader skiljer (i bästa fall) promenadstråket från lokalgatorna och husen. Detta avstånd gör att man upplever sig vara i en parkmiljö när man befinner sig på promenade mitt på esplanaden.



Ultraprimärt stråk + 72 m



12

12

12

2

12

12

12

7 2

Extraordinär gata

Champs Élysées

Paris

Ett sånt här stråk har man bara ett av i en stad. Få svenska städer behöver en sån här bred gata, men väl utformade breda gator kan hantera stora mängder trafik samtidigt som de inte sprider ett öde landskap omkring sig likt motorvägar och trafikleder gör. Relativt låga hastigheter, många kopplingar, övergångsställen och tvärgator samt vackra träd och breda trottoarer eller lokalgator gör att trafiken och människan lyckas samexistera.



GENOMFÖRANDE

PRINCIPER

INNEHÅLL

ARKITEKTUR

TRÄD

VÅNINGSHÖJD

FINMASKIGHET

REGLER FÖR STADSBYGGGANDE

GÅ FÖRSIKTIGT FRAM

Detta avsnitt behandlar de generella principer som, efter studier, läsning, tänkande och diskuterande med min handledare, tagit form och kommit att bli grundläggande för utformningen av den nya staden, alltså Sollentuna/Kista.

Beskrivningen av dessa principer är tänkt att förmedla till er läsare den målsättning och de ambitioner jag har för den nya staden, samt att med ord och diagram försöka illustrera och måla upp en bild av hur jag föreställer mig Sollentuna/Kista i framtiden. Detta eftersom det färdiga resultatet i form av ritningar (som ni möter i nästnasta avsnitt, kallat ritningar) framför allt befinner sig på en högre abstraktionsnivå, även i de fall gestaltning på detaljnivå förekommer.

Min önskan är att vi som samhälle: både civilsamhället och statstjänstemän, projektörer och hantverkare, ska föda och upprätthålla en levande, samtida byggnadstradition. Hur denna tradition kommer ta sig uttryck kan jag inte mer än spekulera i, däremot kommer jag i detta avsnitt att föreslå principer som ämnar att uppmuntra till ett decentraliserat stadsbyggande och förhoppningsvis ett gott sådant.

Jag kommer att föreslå en princip om att byggnaderna i staden ska vara av max 4 våningars höjd, vilket kan tyckas vara båda auktoritärt och bakåtsträvande. Men målet med detta är varken att vi ska bygga precis som förr eller att just höghus ska förbjudas till varje pris, utan målet är att på just denna plats söka skapa ett förutsägbart regelverk som kan lägga grunden för en sund och resilient stadsbyggnadstradition.

Stadens alla element samverkar som en organism, som ett enda system, där varje lägenhet och varje hus visserligen är en enskild enhet i sig, men så även kvarteret och stadsdelen. Därför behövs det, om vi ska kunna bygga goda, sammanhållna stadsmiljöer tillsammans, antingen ett strikt och kvävande regelverk eller en gemensam byggnadstradition.

Ekonomerna Friedrich von Hayek konstaterar i sitt verk Frihetens grundvalar (1961) att social kontroll och konsensuskultur ironiskt nog utgör själva förutsättningen för frihet, eller åtminstone för ett frihetligt lagsystem, som i sin tur mer är att betrakta som en tunn fernissa som ger sken av frihet.

Huruvida lagen föregår kulturen eller vice versa är svårt att avgöra, men de båda beror onekligen av varandra. En lag utan stöd i kulturen är antingen svårforcerad, meningslös eller i värsta fall direkt kontraproduktiv, samtidigt som kultur utan stöd i lagen kommer möta motstånd och förmodligen försvagas på längre sikt.

I detta avsnitt har jag försökt formulera ett antal principer och förutsägbara regler för den framtida staden Sollentuna/Kista. Jag har formulerat regler som jag tror att de flesta kan enas om, samtidigt som jag har försökt att formulera regler som är enkla att förstå, applicera och kan tänkas hålla på sikt. Detta med siktet inställt på att skapa förutsättningar för en sund stadsbyggnadskultur.

ARKITEKTUR

Utan god arkitektur får du inga goda stadsrum.

Korsningen ringvägen/Hornsgatan (foto nedan) borde inte vara något särskilt bra stadsrum egentligen - skalan närmar sig det omänskliga, kvarteren är stora och enformiga och trafikbullret konstant - likväl är det en trivsamt miljö, tack vare arkitekturen!

De stadsdelar som byggs ut idag är ofta mycket välplanerade och planeringen har föregåtts av förstudier och space syntax-analyser. Men en bra stadsplan, såsom den i Barkabystaden (foto på motstående sida), är inte mycket värd utan god arkitektur. Och för att god arkitektur ska skapas så krävs det incitament att skapa den.



Idag förtätar vi hårt i dåliga lägen, i tron om att tätheten i sig ska ge mervärde, vilket förvisso kan stämma. Men våra historiska städer är byggda av människor som inte sällan var tvugna att bygga just det de byggde på just den platsen de byggde på, och bullerstörda perifera lägen existerade inte då utan marken innanför stadsgränsen var knapp. De ville dessutom åstadkomma någonting mer som byggherrar än att enbart producera kvadrametrar, de ville remanifestera sig i stadsmiljön, föreviga sig eller åtminstone slippa skämmas när huset stod klart.

Idag har byggherrarna få incitament att åstadkomma någonting särskilt då de sällan övergår till att bli förvaltare av det de bygger och deras nybyggda lägenheter säljs enkelt, även då kvalitén är låg, eftersom köparna är desperata och saknar alternativ.

De som vill bygga något själva tvingas vända sig till före detta fritidshusområden i kranskommuner eller brottas med omedgörliga myndigheter och de som vill köpa något genuint får vända fickorna ut och in.



TRÄD

Ej heller nu är människan alltnings mått. Träd, berg och vatten är också viktiga måttstockar i en stad.

Arkitekturen ska vara mänsklig och förhålla sig till både människans och naturens mått, därav min nästa princip.

Träd ska användas för att dela upp breda gator i olika sektioner och på så sätt dela upp omänskligt stora stadsrum i mindre delar, samt skapa ett fysiskt och mentalt avstånd mellan människan och trafiken.

Gator som är bredare än 24 meter ska alltid delas upp i skilda segment av träd. Husens höjd och den generella skalan ska förhålla sig till det enskilda, trädavdelade segmentet och inte till gatans totala bredd.

Storleken på trottoarer ska förhålla sig till gaturummets totala bredd och inte till de ytkrav som fotgängare har. Således ska en bred gata ha en bred trottoar, även om gångtrafiken är liten. Detta för att man upplever gaturummet i sin helhet och därför känner man sig undanträngd på en 180 cm bred trottoar på en 60 m bred gata, även om trottoaren i sig lever upp till ytkraven vad gäller mängden gångtrafik och hade varit fullt tillräcklig på en smalare gata.



Närmast bostadshusen på Föreningsgatan i Malmö växer Oxel, på mittrean Platan och på andra sidan gatan, på St. Pauli Norra Kyrkogård, löper en Lindallé. De tre trädsorterna trappar upp i höjd ju längre ifrån fasaderna man kommer.

Max 4 våningar

Bebyggelsen begränsas till fyra våningar för att tillåta samexistens. Småhus byggda av brukaren ska kunna samexistera med hyresfastigheter byggda på spekulation.

En begränsning i höjd skapar större förutsägbarhet och förebygger ohälsosam spekulation.

Låg bebyggelse, upp till fyra våningar förhåller sig till människans och naturens mått.

Låg bebyggelse ger kortare slagskuggor och offentliga platser kan ha intima mått men ändå få tillräckligt med ljus och en känsla av rymlighet. Låg bebyggelse kan också gå ihop ekonomiskt trots ett mindre fotavtryck, och en mänsklig skala är viktigt - inte bara på höjden - utan även på längden.

Till höger Anréegatan i djurgårdsstaden, en på 1700-talet anlagd stadsdel för varvsarbetare som förtätades i utkanterna med tidigmodernistisk bebyggelse på 20- och 30-talet. Bebyggelsen från 1700- och 1800-talet är ovanligt sammanhållen och består mest av stenimiterande trähus i två våningar. Bebyggelsen från 20- och 30-talet består av lätt klacciserande stenhus i 3-4 våningar som visserligen bryter av mot den äldre bebyggelsen men ändå - tack vare sin i grunden mänskliga skala och goda arkitektur - lyckas med att skapa en ny helhet.



*Density does not always demand high-rises.
Skyscrapers are a dime a dozen in today's world.
Once a low rise city or town succumbs to high-rise
mania, many more towers will follow,
until the city becomes a carbon-copy of every
other city in a "geography of nowhere."*

Edward T. McMahon

FINMASKIGHET

Diagrammet bredvid är till för att illustrera avståndet i CC-mått mellan tvärgatorna i olika generiska kvartersstrukturer. Gatunät generellt har en huvudriktning och en sekundär riktning. Längs huvudstråken är kvarteren generellt sett korta, medan det är längre mellan avtagsvägarna på tvärstråken. Så är fallet bland annat på Östermalm, Manhattan och i Lidköping. Så är också fallet på exemplen i diagrammet till höger. Varje figur består av 9 - för sin typ generiska kvarter - avdelade av typiska huvud- och tvärgator. Huvudstråken i diagrammen löper från vänster till höger, tvärstråken nedifrån och upp. Mellan de olika kvartersgrupperna är avståndet i skala 42 meter, detta avstånd kan läsas som primärstråk som delar storkvarteren från varandra.

Ett finmaskigare gatunät är inte bara genare utan ger lokalt mycket högre tillgänglighet. Du kan till fots nå många fler platser, portar, hus, händelser. Potentialen blir högre. Även om befolkningstätheten är den samma i två stadsdelar blir alltså den potentiella mängden människor, platser och händelser du kan nå betydligt större i den finmaskigare stadsdelen.

Bor du mitt på ett 240 meter långt kvarter (ex. Mullvaden Andra 24, Stockholm), så kan du inte nå någon annan gata än din egen på 100 meters promenad, och du når inte mer än 400 meter fasadyta på samma promenad, förutsatt att du överhuvudtaget kan korsa gatan.

Du som boende på hörnet Kåkbrinken/Västerlånggatan i Gamla stan däremot kan nå ca 24 olika gator/gränder på en 100 meter lång promenad och dessutom når du ca 3000 m fasadyta. På 400 meters promenad når du varenda adress på hela Stadsholmen! En promenad som inte ens hade tagit dig runt kvarteret i föregående exempel.

5 schematiska kvartersstrukturer (1:4000)

Kvarterstyper från vänster:

Senmedeltid (västra Gamla stan)

Kvarterstorlek:	9 x 72 m
Huvudgator:	4 - 9 m
Tvärgator:	1,5 - 3 m
Privat mark:	71 %
Fotavtryck:	71 %

Stormaktstid (Nedre Norrmalm)

Kvarterstorlek:	60 x 132 m
Huvudgator:	9 - 12 m
Tvärgator:	6 m
Privat mark:	82 %
Fotavtryck:	65 %

Industrialism STHLM (stenstaden)

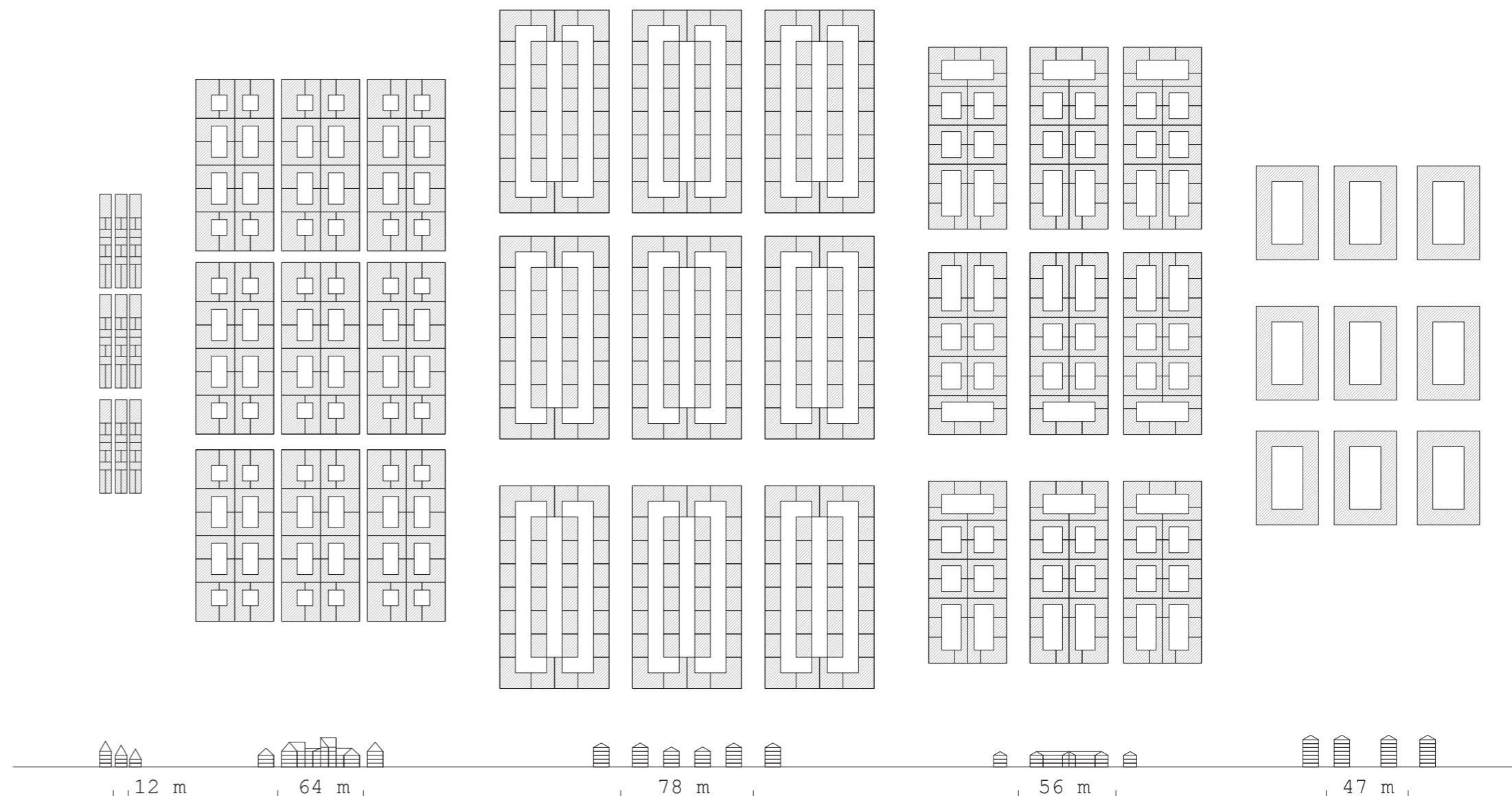
Kvarterstorlek:	84 x 156 m
Huvudgator:	18-36 m
Tvärgator:	18 m
Privat mark:	71 %
Fotavtryck:	44 %

Industrialism GBG (landshövdingshus)

Kvarterstorlek:	60 x 140 m
Huvudgator:	18 - 36 m
Tvärgator:	12 - 18 m
Privat mark:	68 %
Fotavtryck:	45 %

Samtida stadsbyggnad (Liljeholmskajen)

Kvarterstorlek:	48 x 72 m
Huvudgator:	12 - 16 m
Tvärgator:	24 - 42 m
Privat mark:	54 %
Fotavtryck:	36 %



REGLER FÖR STADSBYGGGAND

TESER

Tumreglerna på motstående sida har som mål att skapa förutsättningar för en stark samtida byggnadstradition för att frigöra och stödja människors förmåga att skapa skönhet. Ett antal teser ligger till grund för tumreglerna och för min övertygelse om att självbyggeri måste utgöra fundamentet som byggnadstraditionen står på. De följer nedan.

1. Kvalitet och kvantitet är ej i konflikt idag tack vare teknisk utveckling. Idag kan vi ha effektiva produktionskedjor utan standardisering och storskalighet är inte längre ekonomiskt fördelaktigt eller.
2. Byggnad på spekulation är dåligt.
3. Skönhet är absolut och alla människor uppskattar skönhet. Människor bryr sig om sin miljö och skulle påverka den i riktning mot mer skönhet om de hade möjlighet och med gott resultat om de backades upp av en stark tradition.
4. Allt är en evolution, ingen kommer någonsin på något *helt* nytt. Därför blir det alltid bättre när man utgår från den befintliga fysiska miljön.
5. Vi är genetiskt programmerade att samordna. Det ligger i vår natur att skapa sammanhållna miljöer, med eller utan centralstyre.
6. Sammanhållna miljöer är eftersträvänt.

BYGGREGLER

Jag har formulerat ett förslag på hur ett generellt regelverk för stadsbyggandet i Sollentuna/Kista skulle kunna utformas. Förslaget skulle innebära en radikal regel-förenkling för uppförande av enfamiljshus och små flerbostadshus. Förslaget innebär att små- och medelstora hus får uppföras utan bygglov med endast genom byggnämnden likt Attefallshus. Relationshandlingar krävs för legalisera huset.

- A. Nio meter in från tomtgräns mot allmän plats resp. sex meter in från tomtgräns mot grannfastighet får all mark bebyggas. På övrig tomtmark får 50% bebyggas.
- B. Tvåvåningshus med BYA på max 300 kvm får byggas utan bygglov, endast byggnämnden krävs. Obehövligen krav i Boverkets byggregler, BBR, utgår.
- C. Bebyggelse på 3 och 4 våningar med BYA om max 500 kvm får byggas utan bygglov om konsensus råder bland berörda grannar. 4-våningshus behöver bredare konsensus än 3-våningshus. BBR gäller, men för 3-våningshusen räcker det med att förbereda för hiss för att tillgänglighetskrav ska anses vara tillgodosedda.
- D. För större projekt, eller om konsensus inte kan nås, så krävs detaljplaneändring och bygglov. Mängden byråkrati ska stå i proportion till skalan på projektet.

TUMREGLER

Jag har även formulerat ett antal tumregler för översiktlig planering samt allmän platsmark för Sollentuna/Kista. De är inte rekommendationer riktade till allmänheten utan endast de principer som jag själv utgått ifrån när jag har designat boulevarderna och omgivningen däromkring.

- A. Yta tillägnad bilen ska aldrig ockupera mer än hälften av gaturummet.
- B. Minst 10 % av marken inom varje stadsdel ska vara allmän platsmark i form av park e d.
- C. Offentliga platser länkas samman med promenadvänliga stråk. På samma sätt ska parker och skolgårdar länkas samman med promenadvänliga, gröna stråk, som esplanader.
- D. Små och stora stadsrum ska finnas i direkt anslutning till varandra, liksom lugna stadsrum ska finnas i direkt anslutning till de livliga.

GÅ FÖRSIKTIGT FRAM

PÅ ARKITEKTSKOLAN TRÄNAS VI I KONSTEN ATT LEKA GUD

Rollen man vanligtvis tar på sig på arkitektskolan är den av beställare, projektör och statstjänsteman samtidigt. Det är en konstig roll som få - om ens någon - får i verkliga livet. Man förväntas analysera en plats, finna ut lösningen på platsens problem, expropriera markägare och samtidigt revolutionera vår arkitekturtradition.

I skissprocessen det senaste halvåret har jag motvilligt försökt gestalta stadsmiljöer i detalj och rita hus. Jag är personligt övertygad om att stadsplanerare inte bör rita hus - utan endast skapa förutsättningar och ramar inom vilken en rik byggnadstradition kan blomstra - men samtidigt har jag vetat att mitt arbete riskerade att bli alldeles för abstrakt om jag lät bli att gestalta stadsmiljöer över huvud taget.

Skissen på motstående sida bromsade in mitt arbete något då jag till att börja med lade mycket tid på den och dessutom tyckte jag om den och jag tyckte den var vacker. Jag började leva mig in i hur stadsmiljön kunde ta form och hur det öde landskap som idag delar Sollentuna från Kista kunde omvandlas till en prunkande, urban oas.

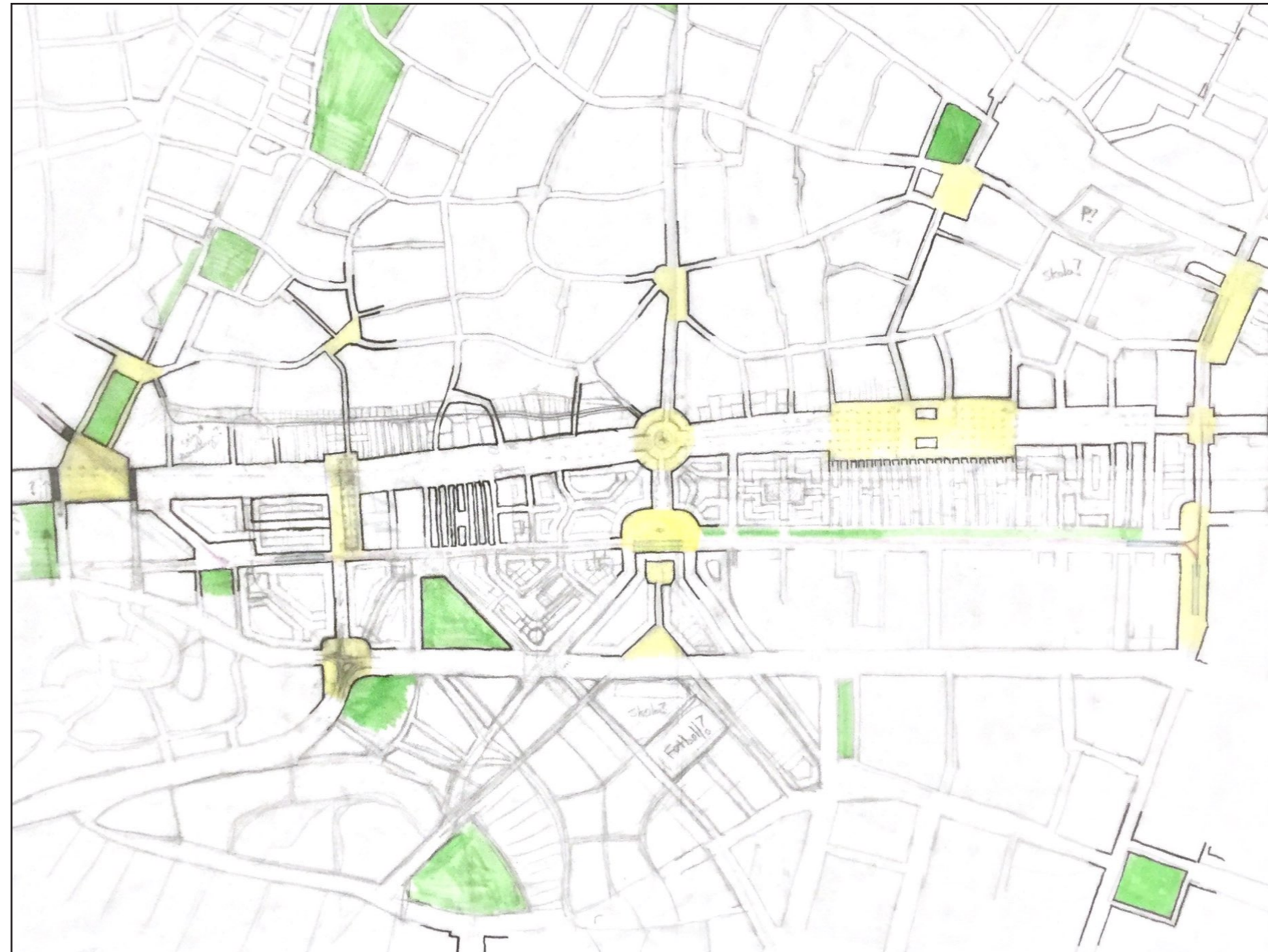
Samtidigt tyckte jag mig vara inne och peta för mycket i detaljer. I Hallmanska anda (Per Olof, legendarisk stadsplanerare) riskerade även goda föresatser och lyckade försök skapa en förvisso vacker, men likväl stel och kulissartad stadsmiljö.

Jag tog då ett steg tillbaka och tänkte: jag gör olika små exempel på tillägg på olika platser med olika förutsättningar. Ett tillägg i en tunnelbaneförort, ett i ett företagsområde, ett på jungfrulig mark, ett i villakvarteren.

I slutändan valde jag att rita ett förslag till förtätning på mina föräldrars tomt eftersom jag har mandat att göra så och mitt examensarbete bygger just på idén om att vanligt folk, i egenskap av att vara fastighetsägare ska få inflytande över stadsbyggnadsprocessen.

Tomten där jag växte upp ligger på en vacker plats uppe på Stockholmsåsen med utsikt över betongförorter och med ett ständigt svagt sus från motorvägen 2 km bort.

Förslaget till förtätning finner ni allra sist i rapporten på sida 130.



GENOMFÖRANDE

LOKALA STRATEGIER

ORIENTERINGSKARTA ->

LOKALA STADSBYGGNADSSTRATEGIER FÖR OLIKA TYPOLOGIER

FÖRETAGSOMRÅDE

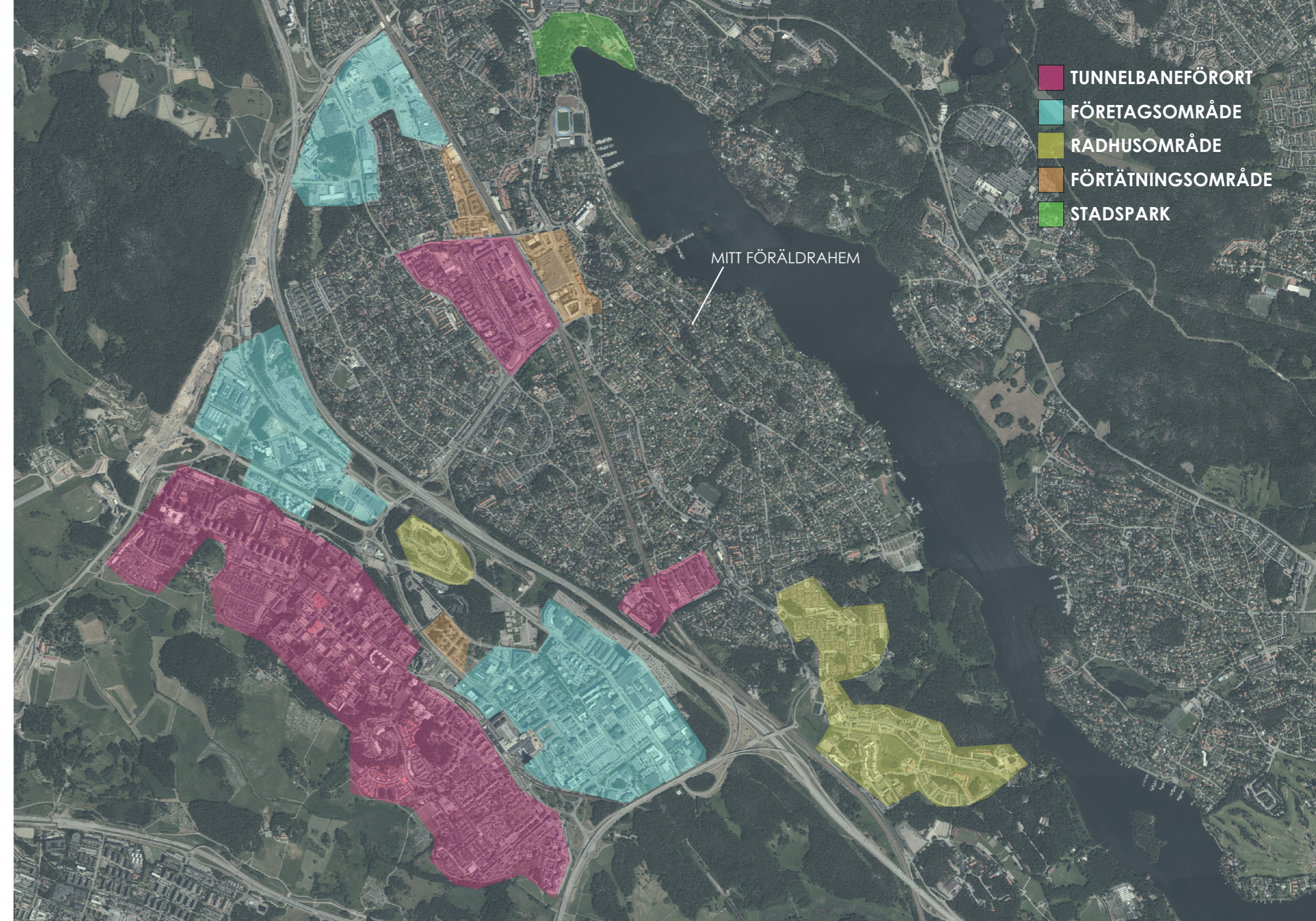
TUNNELBANEFÖRORT/PENDELTÅGSSTATIONSFÖRORT

VILLAFÖRORT

FÖREBILDER VID FÖRTÄTNING

SUNDSVALL - Förebild vid förtätning på jungfrulig mark

LUND - Förebild vid förtätning i villaområden



FÖRETAGSOMRÅDE

KISTA FÖRETAGSOMRÅDE BÖRJADE BYGGAS UT REDAN PÅ SENT 70-TAL
HAR UTVECKLATS STADIGT SEDAN DESS - SKA PÅ SIKT UTVECKLAS TILL BLANDSTAD



Isafjordsgatan i Kistas företagsområde som nu håller på att omvandlas till en blandstad med både kontor och bostäder. Till höger Ericssons kontorsbyggnad från 2010 ritad av Wingårdhs.

Strategisk förtätning

ETT FOTGÄNGARVÄNLIGT, SAMMANHÅLLET STADSRUM OCH EN NY NOD
ETT STORT GREPP MED ETT STORSKALIGT TILLÄGG SOM LYCKAS SKAPA ENHETLIGHET



Arne Beurlings Torg nära E4:an. BAU arkitekter tog ett helhetsgrepp kring området med fokus på vad de kallade för "Nytorget". Bottenvåningarna på två öststatsmässiga kontorsfastigheter har aktiverats med affärslokaler som kan gå runt tack vare nya Kistamässan och Scandichotellet Victoria Towers.

TUNNELBANEFÖRORT

NORRA JÄRVA - KISTA HUSBY AKALLA - UTBYGGT 1975

YTTERST LITE FÖRTÄTNING HAR FÖREKOMMIT INOM STRUKTUREN



Helsingörsgatan i Kista som bebyggdes i slutet på 1970-talet och vanligtvis anses vara en ovanligt välplanerad tunnelbaneförort, vilket jag instämmer i.

Strategisk förtätning

ETT SMÅSKALIGT TILLÄGG SKAPAR URBANITET OCH DYNAMIK

TÄNK VAD FLERA, PERSONLIGA OCH VACKRA SMÅHUS SKULLE ÅSTADKOMMA



Malmvägen, som det hette när jag växte upp har delvis bytt namn till Vänortsstråket i ett försök att "lyfta" området. En tidigare döyta har förtätats med en byggnad som inte håller högsta arkitektoniska kvalitet men ändå tillför otroligt mycket till platsen tack vare den mänskliga skalan.

VILLAFÖRORT

ERIKSBERG - TÖJNAN - EDSVIKEN

UBYGGT UNDER TIDIGT 1900-TAL, HAR SEDAN DESS FÖRTÄTATS KONTINUERLIGT



Vikingavägen i Sollentuna. I det bruna huset till höger växte jag upp. Basketkorgen tillhörde min äldsta bror. Vår tomtgräns ligger ett par meter in från gatan där häcken på bilden är placerad. Vad detta beror på återkommer jag till i slutet på rapporten.

Strategisk förtätning

EN STÄNDIG STADSBYGGNAD SKER

DAGENS REGLER UPPMUNTRAR RIVNING - DET BEFINTLIGA BÖR VARA UTGÅNGSPUNKT!



Villaområden är inte på något sätt statiska. Huset på bilden låg gamla konsum i ett hus som byggs om för andra gången i mitt liv. Båda gångerna är det de boende i huset som varit byggherrar. Här finns nu en gelateria, mitt i villaområdet!

Sundsvall

Förebild vid förtätning
på jungfrulig mark

Låg och tät,
Industriellt producerad,
homogen bebyggelse
3-4 våningar
Små kvarter 60x40 m
Tvärgator 9 m
Långgator 12 m
Storgata 18 m
Esplanad 48 m



Stenstaden Sundsvall 1:2000



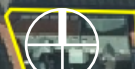
Lund

Förebild vid förtätning i villaområden

Låg och halvtät, heterogen bebyggelse förtätad över lång tid
1-4 våningar
Stora kvarter
Gator "öppnar" och "stänger" sig.
Generellt lite smalare gator än Sundsvall



Centrala Lund 1:2000



GENOMFÖRANDE

RITNINGAR

ÖVERSIKTSPLAN 1:20 000 →

ORIENTERINGSKARTA 1:10 000

BOULEVARDEN 1:4000

DE NYA PLATSERNA 1:2000

SEKTIONER - DE NYA STOCKHOLMSVÄGARNA

SEKVENSSSTUDIE BOULEVARDEN

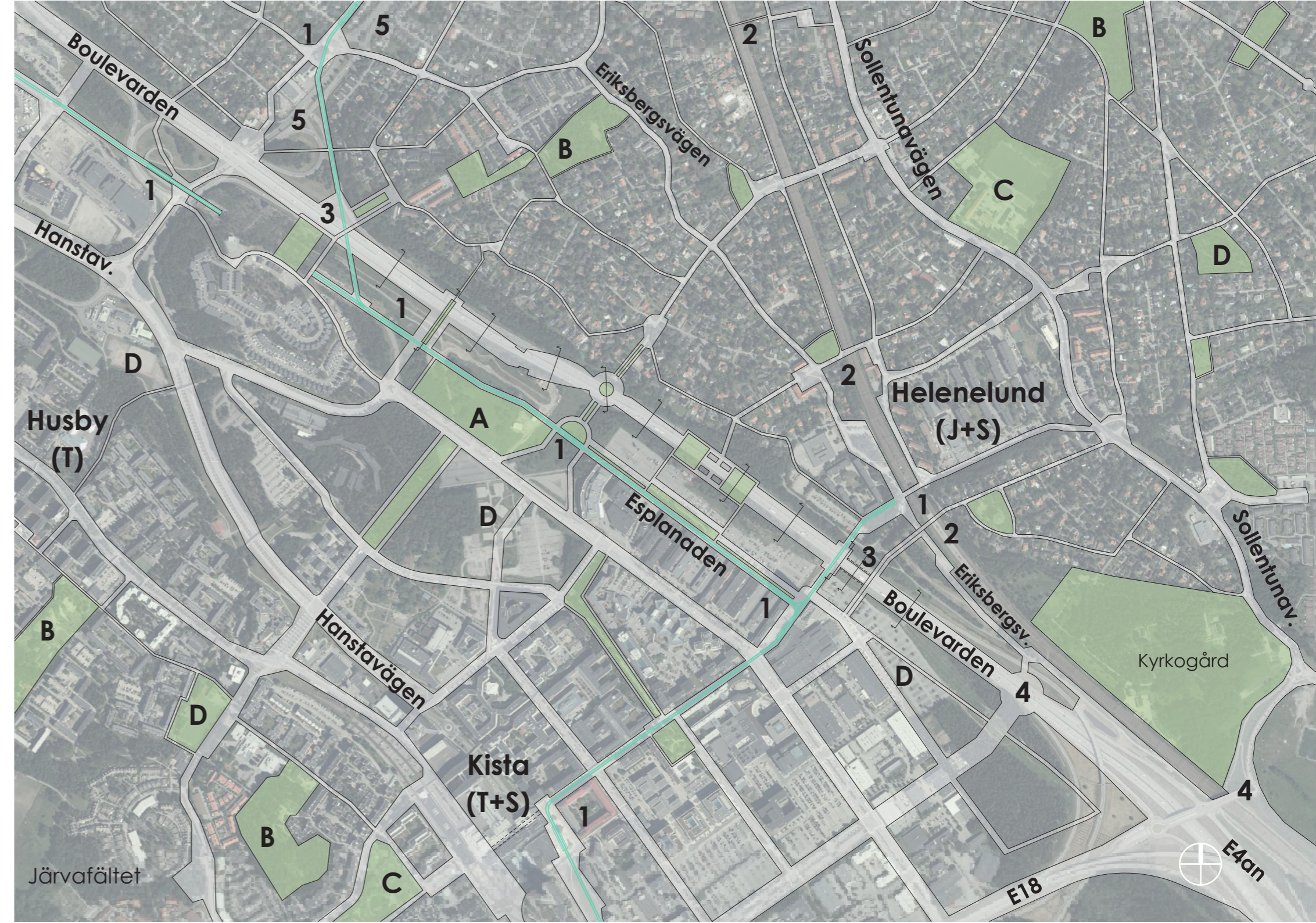
KV. HYLLAN - EN HYPOTETISK FRAMTID

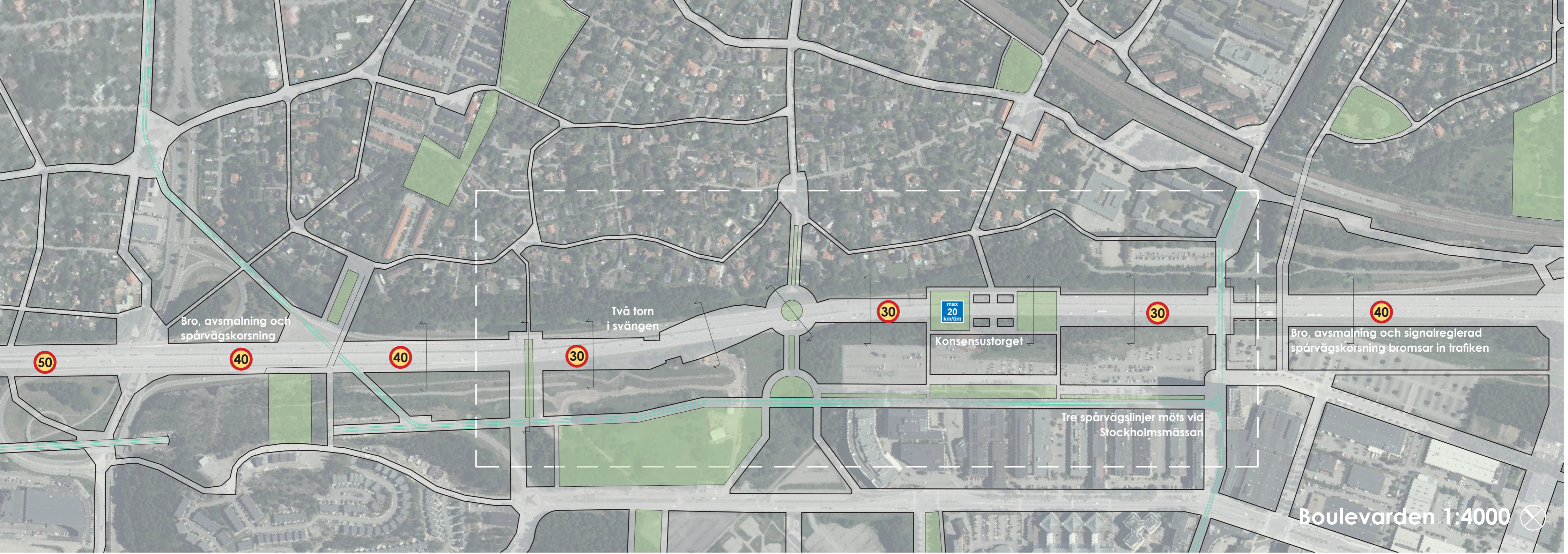
FÖRSLAG TILL FÖRTÄTNING



ORIENTERINGSKARTA 1:10 000

1. Nya spårvagnshållplatser (S)
 2. Nya passager över (under) järnvägen
 3. Broar över boulevarden
 4. Påfart motorvägen
 5. Bef. motorled blir tomtmark
-
- A. Nya stadsparken
 - B. Befintliga större parker
 - C. Befintliga större grundskolor
 - D. Plats för nya skolor (Delvis planerade)





Bro, avsmalning och spårvägs korsning

50

40

40

30

Två torn i svängen

30

max 20 km/tim

Konsensustorget

30

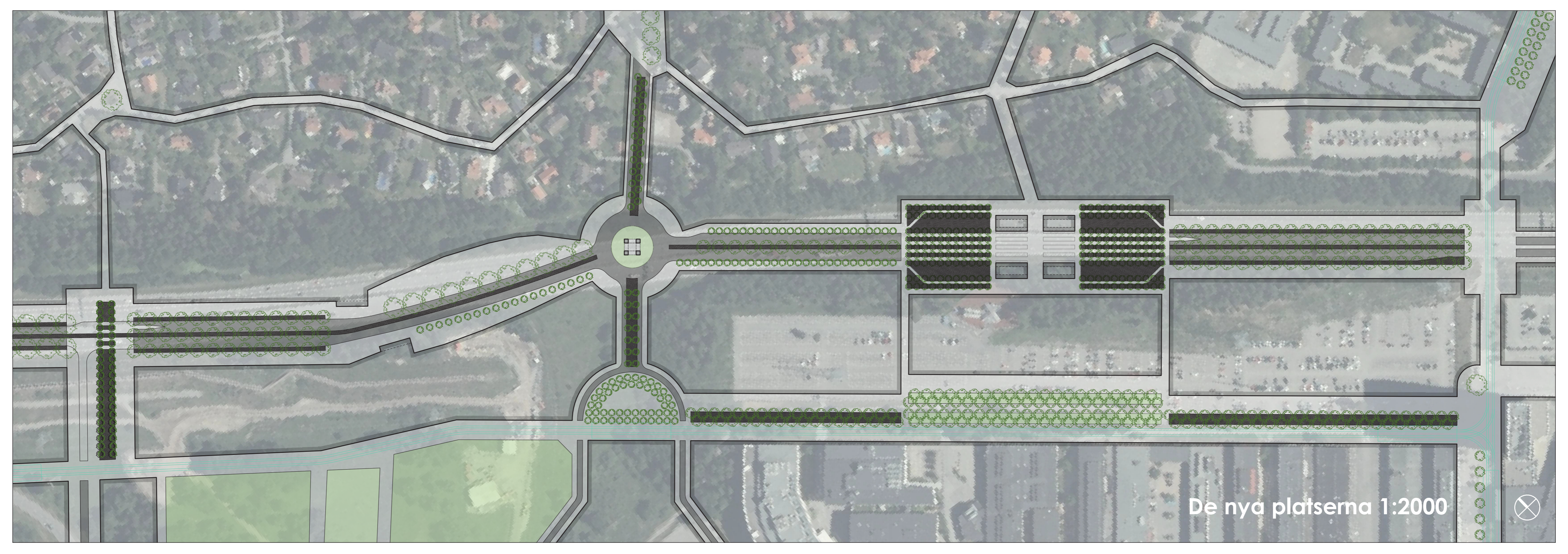
40

Bro, avsmalning och signalreglerad spårvägs korsning bromsar in trafiken

Tre spårvägs linjer möts vid Stockholmsmässan

Boulevarden 1:4000





De nya platserna 1:2000



SEKVENSTUDIE BOULEVARDEN

11 sektioner genom boulevarden
Från Kistamässan i söder
till Töjnanberget i norr
En sträcka på 1500 meter

Sektionspilar finns på ritningen på sida 104-105

Boulevarden övergår från motorväg vid trafikplats Kista.

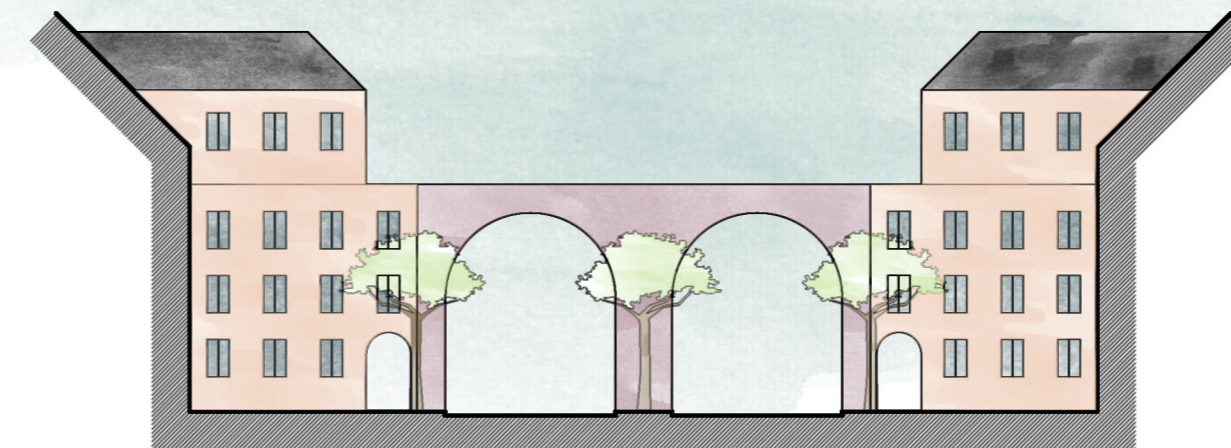
Viadukten markerar början på boulevarden

Motorvägen har övergått till att bli Sollentuna Boulevard vid en stor trafikplats i form av en rondell 300 meter bakom oss. Den trafikplatsen markerar mötet mellan väglandskap och stad, och även om det inte är någon optimal plats att bo på så är det en attraktiv plats för kontor eller hotell. De sämsta ytorna kan bebyggas med bensinstation, vägkrog eller parkeringshus. Lindhagenplan på Kungsholmen eller Brommaplan är liknande platser, som både utgör trafiknav men även i viss mån kulturnav.

Vid rondellen har vi valt att köra rakt fram. Hade vi svängt vänster hade vi hamnat på Kistavägen, en 72 meter bred gata som finns redan idag och tar oss till centrala Kista. Hade vi istället svängt höger hade vi hamnat på Eriksbergsvägens nya förläggning söderut från Helenelunds station. Eriksbergsvägen är början på västra Sollentunas viktigaste stråk.

9 kilometer långt binder "landsvägsgatan" - som delvis följer gamla Riksettans gamla sträckning - samman Sollentuna från norr till söder. Att trafikplatsen tidigt delar upp flödet på tre stora stråk är medvetet för att öka resiliensen i trafiksystemet.

Men vi har valt att köra rakt fram in på boulevarden. I fonden ser en viadukt som likt en port till staden markerar en övergång till en tätare, mer urban miljö och får oss att sänka farten. Viadukten är redan idag planerad att byggas och binder samman Helenelunds högt belägna egnahemsområde klassat som riksintresse med Kistamässan. Den passerar järnvägen med uppgång från Helenelunds station innan den korsar boulevarden. Jag har valt att ge viadukten en klassisk form inspirerad av broarna över Kungsgatan i centrala Stockholm.



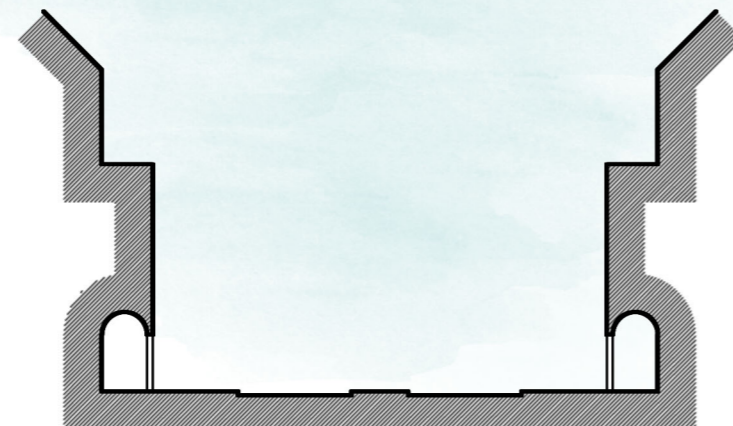
Sektion A-A - 48 m bred indelad av träd i 4 delar om 12 m vardera

Ett kompakt stadsrum

Efter viadukten smalnar vägen av till 24 meters bredd, hälften av sitt standardmått. Under en sträcka på 45 meter befinner vi oss i ett tätt, intensivt stadsrum. Inspiration hämtas från *Torgallmännningen* i Bergen, ett sammanhållet, men ändå varierat totalplanerat stadsrum som kombinerar det nordiska med det italienska. Dock här med mindre luft och mer trafik. Stadsrummet är ingen verkligt trivsamt miljö men dess småskalighet och den korta sträckan gatan har den här sektionen gör att miljön trots allt är hållbar.

För gående finns det möjlighet att gå skyddad, både från väder och trafik i en loggia eller på trottoaren, bredvid cykelbanan om vädret tillåter.

Antalet körfält minskar från 3 till 2 i varje riktning och trädraden försvinner från mitten av gatan. Bilister förväntas sakta in från 40 till 30 km i timmen vilket är maxhastigheten på boulevarden genom Sollentuna/Kistas mest centrala delar. I fonden öppnar ett torg upp sig.



Sektion B-B - 24 m bred med 3 m bred loggia på vardera sida

Tvärbanan korsar boulevarden på entrétorget

Vi kommer till ett hörnslutet torg som mäter 39x72 m (0,28 ha) och binder samman Helenelund med Kista. Här korsas boulevarden av tvärbanan som löper längs ett av de viktigaste tvärstråken mellan Sollentuna och Kista.

Detta är i dagsläget den enda fotgängarvänliga förbindelsen mellan Sollentuna och Kista. Från Helenelunds station promenerar man västerut ca 250 meter, på en gång-cykelväg söder om storkvarteret *Svalgången* byggt under miljonprogrammet, innan man når E4an. Cykelvägen löper parallellt med en bussgata för blå buss (stombuss) 178 och röd buss (lokalbuss) 523. Man passerar under E4an i en mycket bekväm tunnel, nivåskillnaderna upplevs som obetydliga. På andra sidan E4an passerar man under en kraftledning som är planerad att kulverteras och mellan två stora parkeringsplatser innan man

efter 150 meter når fram till Kistamässan och Arne Beurlings Torg, ett stadsrum som jag i förra kapitlet refererade till som ett gott exempel på förtätning i Kistas företagsområde (s 91).

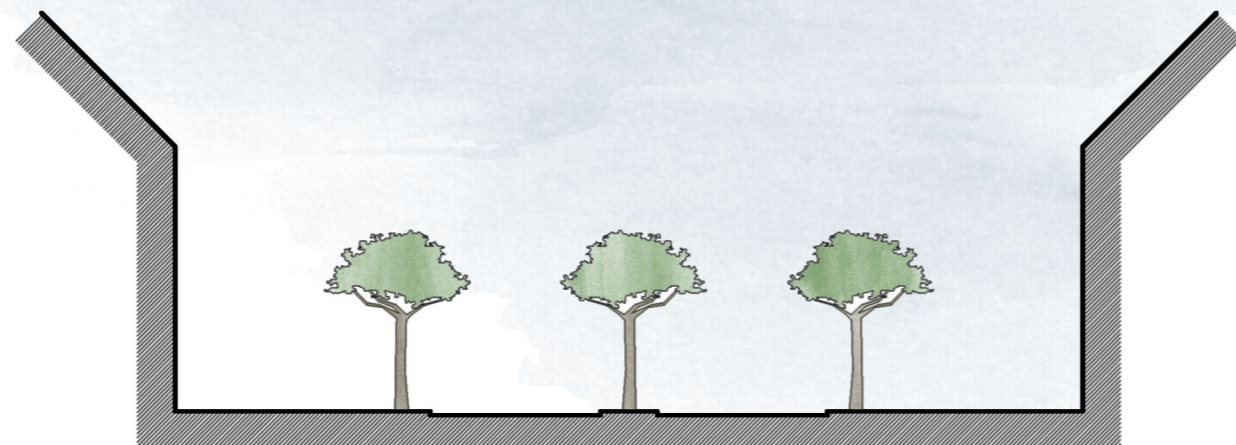
400 m av obebyggd "död zon" skiljer Helenelund från Kista. Min tes är att stadsdelarna inte kan växa ihop på riktigt om inte E4an byggs om till boulevard. Jag har valt att låta den planerade tvärbanan korsa boulevarden i en signalreglerad plankorsning. Korsningen ska fungera som en flaskhals som i rusningstrafik tvingar bilister att välja andra vägar för att på så sätt uppnå en godtagbar trafikmängd på boulevarden, samtidigt som trafiken får en rytm vilket underlättar fotgängarkorsningar samtidigt som trafikbullret ibland avtar i intensitet.



Sektion C-C - 72 m brett och 39 m djupt är torget som korsas av den 15 m breda spårvagnsgatan som går från Kista till Helenelund. Träden är i vy och står ej på torget.

220 meter av standardsektion

Efter entrétorget rör vi oss sakta framåt mot konsensustorget. Det är 220 meter mellan torgen och boulevarden har här sin standardsektion om 48 meter. Gatan är uppdelad av tre trädrader i fyra delar om 12 meter vardera. Det finns tre körfält i varje riktning och vi kör i 30 km/h. Parkeringsfickor kan vid behov rymmas mellan träden. Mitt på detta avsnitt finns ett obevakat övergångsställe. Här finns det möjlighet att parkera.



Sektion D-D - 48 m bred i 4 sektioner om 12 m vardera. Normalsektion för boulevarden med 3 körfält i varje riktning.

Konsensustorget - Gångfartsområdet mitt på boulevarden

Konsensustorget kallas den monumental, men samtidigt intima platsen mitt på boulevarden.

Platsen består egentligen av två separata torgrum på 72x72 m vardera (0,5 ha) skiljda åt av fyra, på torget, fristående byggnader. Det sammanlagda torgets yta inkl. byggnaderna är 1,5 ha. Trots att detta är den mest monumental platen längs den föreslagna boulevarden så är den ändå avsevärt mindre än ex. Stortorget i Malmö (2 ha).

Jag har genomgående strävat efter att bibehålla en mänsklig skala längs boulevarden. Samtidigt måste gatan vara bred nog för att både bära trafik och vara trivsam. Boulevarden måste också vara storstadsmässig för att lyckas i att binda samman de två förorterna till EN stad.

Konsensustorget speglar bäst mina ambitioner som är att skapa ett mänskligt och trivsamt stadsrum som bär stora mängder genomfartstrafik och samtidigt agerar en både rumsligt sammanlänkade och moraliskt upplyftande faktor i stadsbyggnadsprocessen som ska binda samman Sollentuna och Kista.



Sektion E-E - 72 m brett torgrum avdelat av 9 trädrader av små gatuträd (oxel) placerade med 6 m mellanrum. Två smala körfält i varje riktning avdelade av träd, utan möjlighet att byta fil. Mellan de fyra husen mitt på torget korsar fotgängare och cyklister boulevarden på ett upphöjt övergångsställe. Hastighet max 20 km/h.

Platsen är inspirerad av Parc de Joan Miro i Barcelona där låga träd står på en stor yta av grus och bilda en blandning av torg och park. En annan inspiration är Lange Voorhout i Haag där flera trädrader delar in körbanor, gångvägar och oprogrammerade gräsytor om vart annat. På konsensustorget delar 9 trädrader gaturummet från vänster till höger i följande: Trottoar, cykelbana, torgyta, körfält, körfält, körfält, körfält, torgyta, cykelbana, trottoar.

Mitt på torget, mellan de fyra byggnaderna korsar ett nytt tvärstråk boulevarden på ett upphöjt övergångsställe. Trädraderna är här utbytta mot 3 meter höga statyer på fotgängare som ska signalera att fotgängarna är prioriterade.

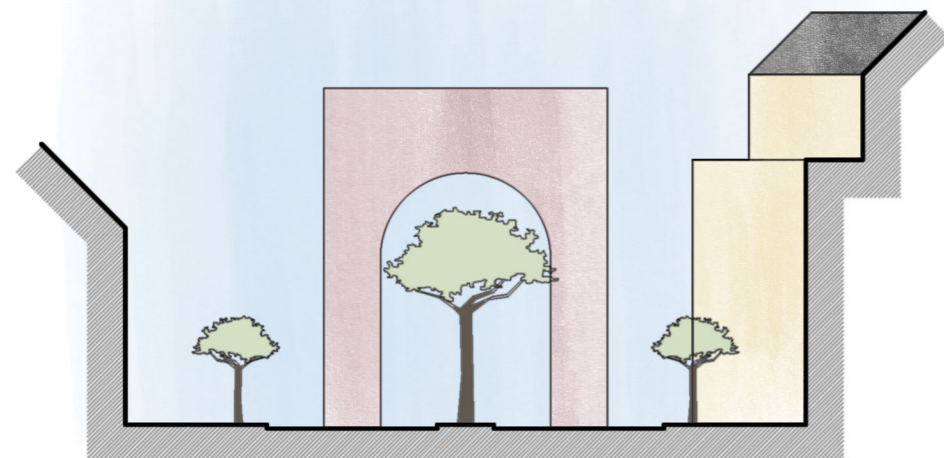
Det nya tvärstråk går från min gamla högstadieskola Helenelundsskolan (där jag även jobbat 2 år), under järnvägen i en ny tunnel vid det hinduistiska templet på åkervägen, förbi funkispärlan Eriksbergs torg innan det 250 meter senare korsar över konsensustorget och boulevarden in i Kista.

160 meter långt avsnitt av smalare boulevard

Efter konsensutorget kommer ett avsnitt där boulevarden smalnar av och blir 36 meter bred.

Avsnittet delas av träd in i 3 sektioner om 6 resp. 12 m. Lägre träd delar trottoaren från körbanan medan ovanligt höga träd delar mitten.

Här kör man i 30 km/h och det finns möjlighet att parkera. I fonden ser vi en motsvarighet till en triumfbåge som markerar den viktigaste korsningen på boulevarden.



Sektion F-F - 36 m bred gatusektion avdelat av 3 trädrader.

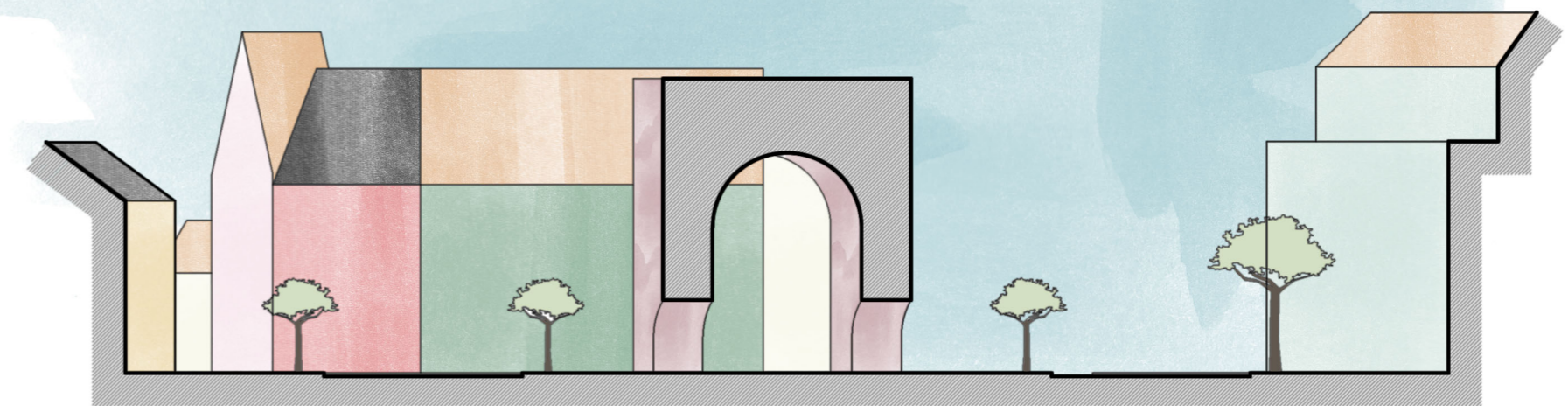
En monumental cirkulationsplats markerar boulevardens mitt

Vi kommer till ett stadsrum med en diameter på 80 meter mellan husväggarna. Ett cirkulärt torgrum på en halv hektar. Torgrummet är betydligt mindre än Karlaplan på ca 1,7 hektar, men ska samtidigt bära betydligt mer trafik. Vanadisplan i Stockholm har ungefär samma storlek även om husen omkring cirkulationsplatsen inte har krökta fasader. Vanadisplan påminner även om denna cirkulationsplats då en av Stockholms mest trafikerade gator, S:t Eriksgatan korsar platsen. Ytterligare en likhet är att fotgängarna kan "gena" över mitten på cirkulationsplatsen.

Bokvägen, som idag slutar med en vändplan bredvid E4ans ljudvall ska ansluta till cirkulationsplatsen och fortsätta in i Kista på andra sidan boulevarden för att efter en kort sträcka på 50 m ansluta till en halvmåneformad plats med spårvagnshållplats. De som korsar

boulevarden från Sollentuna till Kista eller vice versa ska gå/cykla i en esplanad mellan Bokvägens körbanor och "gena" över mitten på cirkulationsplatsen, under triumfbågen och sedan över till andra sidan. Övergången sker likt på Vanadisplan via icke signalreglerade, men markerade, övergångsställen.

S:t Eriksgatan bär dock knappt 20 000 fordon per vardagsmedeldygn (*trafikverket 2008*). Detta är avsevärt mindre än boulevarden som är tänkt att bära mellan 30 och 40 000 fordon per medelvardagsdygn. Men möjligheten, att som här, korsa boulevarden smärtfritt utan rödlysen är det som avgör hur mycket trafik boulevarden tål. Dessa platser blir därför flaskhalsar som begränsar och reglerar boulevardens maximala trafikmängd.



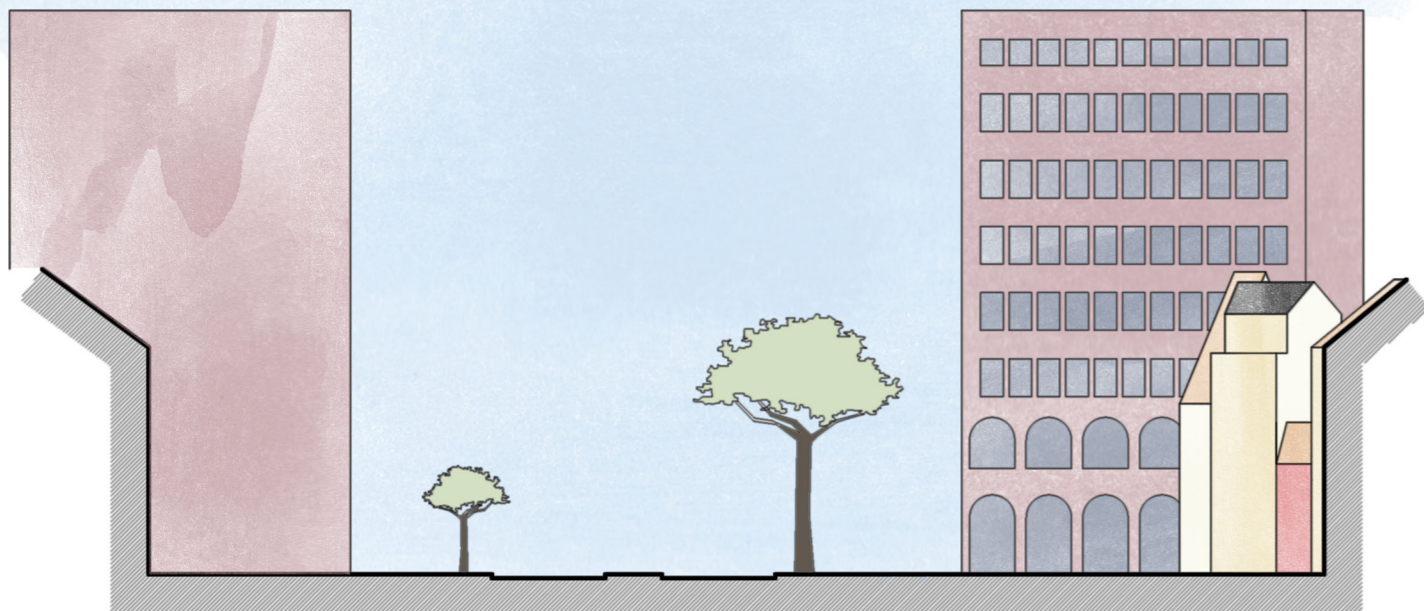
Sektion G-G - Cirkulationsplats \varnothing 80 m. 12 m breda trottoarer, 12 m breda körbanor, mittdel med triumfbåge \varnothing 32 m.

Två torn markerar den accentuerade svängen

E4an gör en svag S-kurva mellan trafikplats Kista och Tureberg. Jag har valt att accentuera denna kurva. Dels för att räta ut de långa kurvradier som ger känslan av motorväg till raka linjer som ger känslan av ett urbant, av och för människan skapat, stadsrum. Men också för att skapa ett särskilt stadsrum i själva kröken. I kröken har jag valt att placera två torn. Detta eftersom kröken och tornen bildar fondmotiv oavsett vilken riktning du kommer ifrån, men även för att göra denna sträcka, som riskerade att bli just det, en sträcka, till en plats.

Gaturummet är här uppdelat i endast tre delar av endast två trädrader, varav den ena raden består av mindre träd och den andra av ovanligt stora. Det finns fyra körfält, två i varje riktning och trottoaren på den soliga sidan gatan är ovanligt bred då gatufasaderna bildar en konkav form för att göra trottoaren i sig till en form av torgrum.

Jag har inspirerats av Kungsgatan i Stockholm som gör just detta. En ganska lång monotom gatusträckning blir något alldeles särskilt tack vare att gatan öppnar och stänger sig en aning och på så sätt skapar ett slags torgrum avgränsat av de två viadukterna och kungstornen.



Sektion H-H - Ca 60 m bred sektion som "öppnar" upp sig. 2 körfält i vardera riktning. Höga träd avdelar den 30 m breda norra trottoaren från körbanorna. Lägre träd åt söder.

150 meter av lugn innan vi når stadshusplatsen.

Gatan återgår än en gång till sin normalsektion på 48 m. Tre trädrader delar gatan i 4 sektioner om 12 meter vardera. Det finns 3 körfält i varje riktning och möjlighet att parkera. Trafiken flyter på här samtidigt

som bilarna håller en hastighet anpassad till staden, tack vare tidigare fysiska hinder. Vid slutet av sträckan når vi stadshusplatsen där en esplanad korsar boulevarden på ett upphöjt övergångsställe.



Sektion I-I - Standardsektion om 48 m, lik sektion A-A.

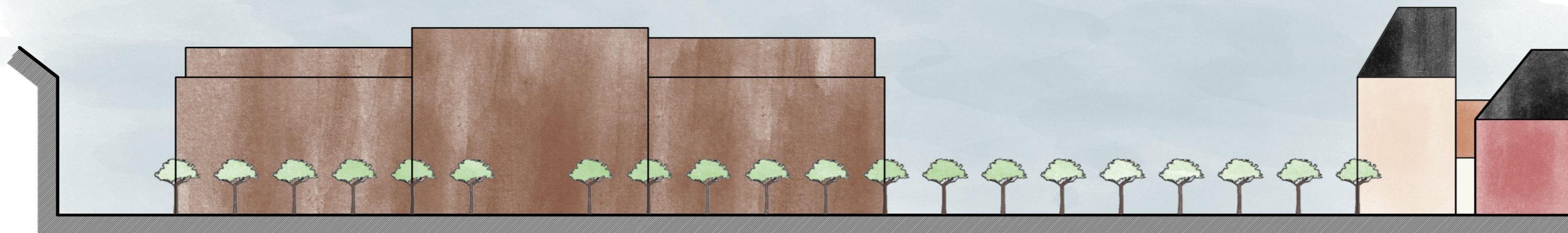
En esplanad korsar boulevarden över Stadshusplatsen

Vi når den tredje och sista monumentala torgplatsen längs de centrala delar av Sollentuna boulevard jag har valt att fokusera på i detta examensarbete. En motorväg bygger inte om sig själv till stadsgata och två förorter blir inte en stad utan arbete och samarbete. Även om detta examensarbete strävar efter att understödja ett stadsbyggande där självbyggeri utgör en viktig, om inte den viktigaste byggstenen, så går vägen dit genom ett ombyggnadsförslag som kräver en stark centralmakt av något slag.

Jag föreslår att ett framtida stadshus för Sollentuna/Kista förläggs vid detta torg som mäter 50*145 m (0,72 ha).

Ett relativt anonymt stråk ansluter från ett nyskapat torg på Sollentunasidan via en 4,5 m bred gata där det idag går en stickväg in till tre villatomter med motorvägen som bakgård. Gatan når kortsidan på ett torg som spänner över boulevarden på tvären. Torget är hörnslutet på Sollentunasidan medan det slutar i den 15 m breda spårvagnsgatan på Kistasidan. En 24 meter bred gata löper från boulevarden längs stadshuset på torgets nordvästra sida och ansluter till Torshamnsgatan i Kista.

Själva stadshuset är inspirerat av före detta Polishuset på Davidshallstorg i Malmö. En långsträckt relativt låg byggnad ska fånga in den stora platsen samtidigt som ett påkostat bygge, värdigt Sveriges femte stad ska ingjuta självförtroende i de framtida nybyggarna.

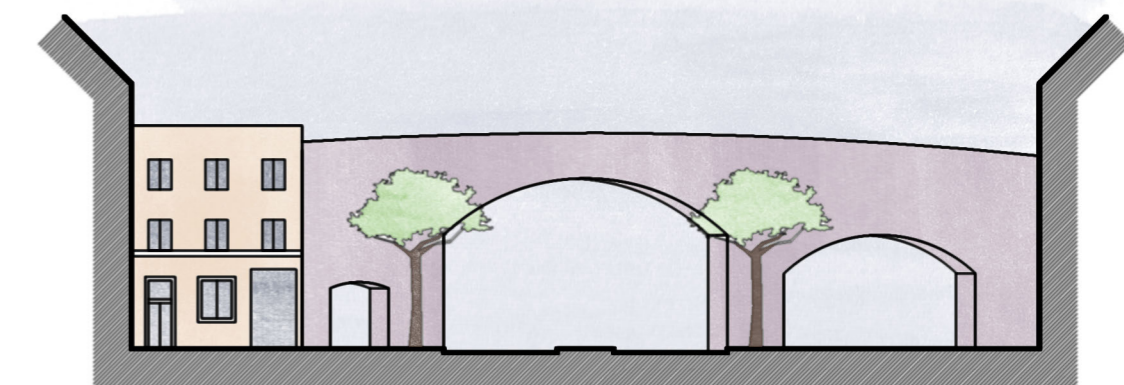


Sektion J-J - 145 m långt och 50 m brett torg. En esplanad löper över torget och korsar boulevarden.

En viadukt markerar slutet och början på boulevarden

Efter stadshusplatsen kommer en 260 meter lång sträcka med en gatusektion om 48 m. Bredden är lik boulevardens standardsektion men gatan delas här endast av två trädrader. Träden är av större typ, ex. lindar och delar gatan i två sektioner om 15 m och en mittsektion om 18 m. Det finns två körfält i vardera riktning och en 3 m bred mittremsa för att underlätta korsande. Mitt på sträckan finns ett upphöjt övergångsställe. I fonden ser vi en viadukt.

Den centrala delen av boulevarden börjar, precis som den slutar med en viadukt, en avsmalning där fotgängarna rör sig i en loggia och ett torgrum där spårvagnen korsar boulevarden i en signalreglerad plankorsning. Vi som bilister fortsätter norrut mot Uppsala via den del av boulevarden som i dagsläget inte är lika attraktiv att exploatera. Likväl ska även denna sträcka gestaltas om. Hastigheten längs den norra delen av boulevarden föreslås vara 50 km/h och bebyggelsen till en början mer av landsvägens typ.



Sektion K-K - 48 m bred. 2 trädrader av större träd delar in gatan i tre sektion om 15, 18 och 15 m. 2 körfält i vardera riktning.

ANDRA NORDSYDGÅENDE STRÅK

SOLLENTUNA BOULEVARDS NORRA DELAR →

KISTA ESPLANAD

HANSTAVÄGEN

ERIKSBERGSVÄGEN

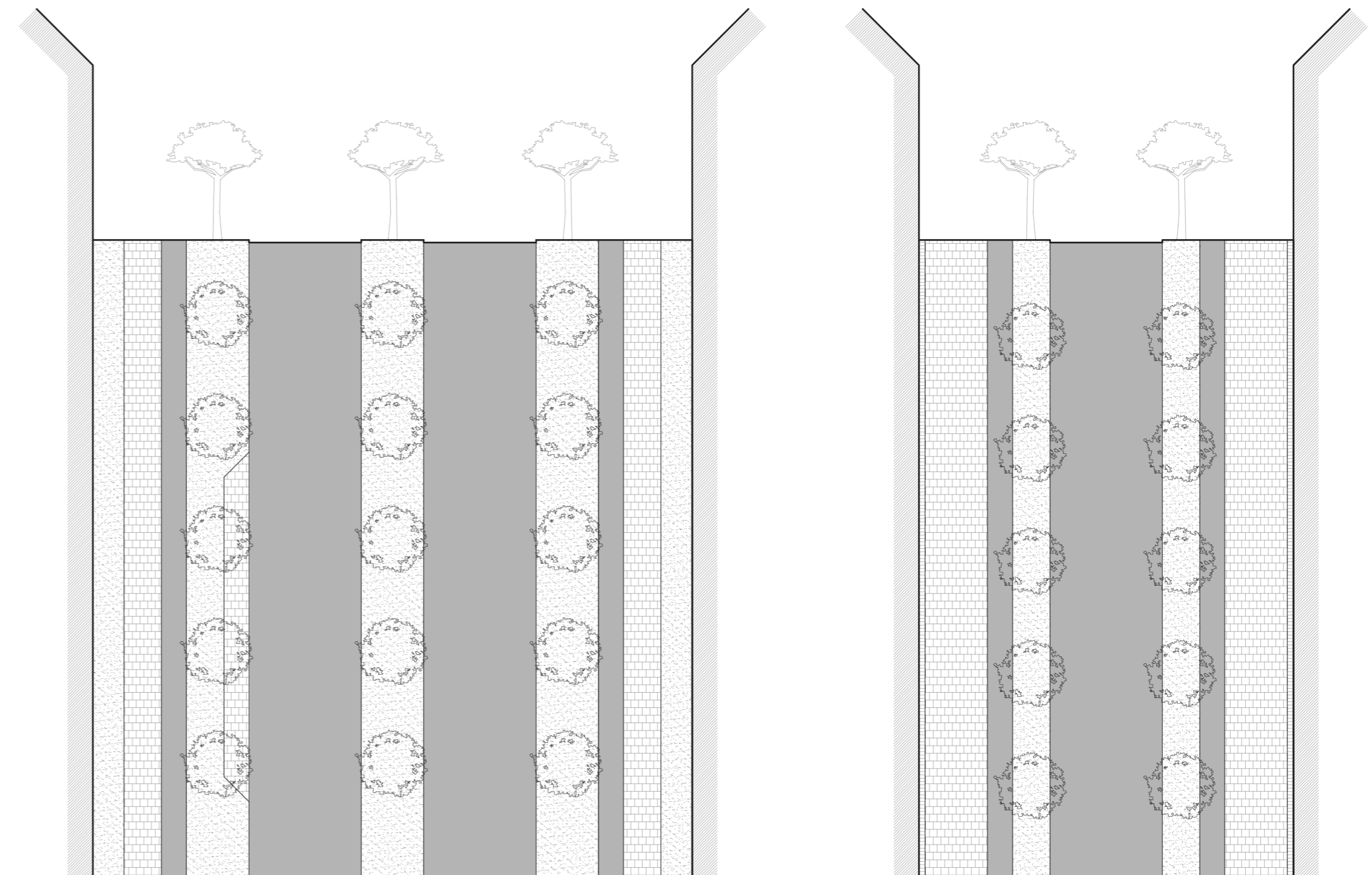
SOLLENTUNAVÄGEN

Sollentuna boulevards norra delar

Normalsektioner om 48 och 30 m.

Den norra delen av boulevarden kan delas i två delar, ni kan se dessa på översiktsplanen på sida 101. Den första delen går från det torg jag kallar triangeltorget som avgränsas av viadukten vi såg i fonden på förra sidan. Denna sträcka fortsätter spikrakt i en km via en plats jag kallar Bergsplan till det jag kallar Kronåsplan, i höjd med det läge där Kronovägen idag tangerar E4an. Här är boulevarden 48 m bred, avdelad av tre trädrader i sektioner om 10 resp. 14 m. Träden står i 5 m breda remsor om grus, och även framför husens fasader finns remsor av grus. Det finns möjlighet att parkera och de breda remsorna av grus gör det möjligt att anlägga svängfiler.

Vid Kronåsplan delas boulevarden i två enkelriktade gator som efter ca 1 km ansluter till motorvägen norrut mot Uppsala. Gatorna enkelriktas för öka framkomligheten utan att skapa för stora barriärer i denna i nuläget mindre attraktiva del av Sollentuna/Kista. Anslutningen till framtidens motorväg underlättas också av de två enkelriktade gatorna och vi slipper en enorm trafikplats likt den trafikverket föreslagit (s. 11). Denna del av boulevarden är 30 m bred, avdelad av träd i 3 sektioner om 9 resp. 12 m. Det finns tre körfält i varje riktning och stundtals möjlighet att parkera.



Kista esplanad

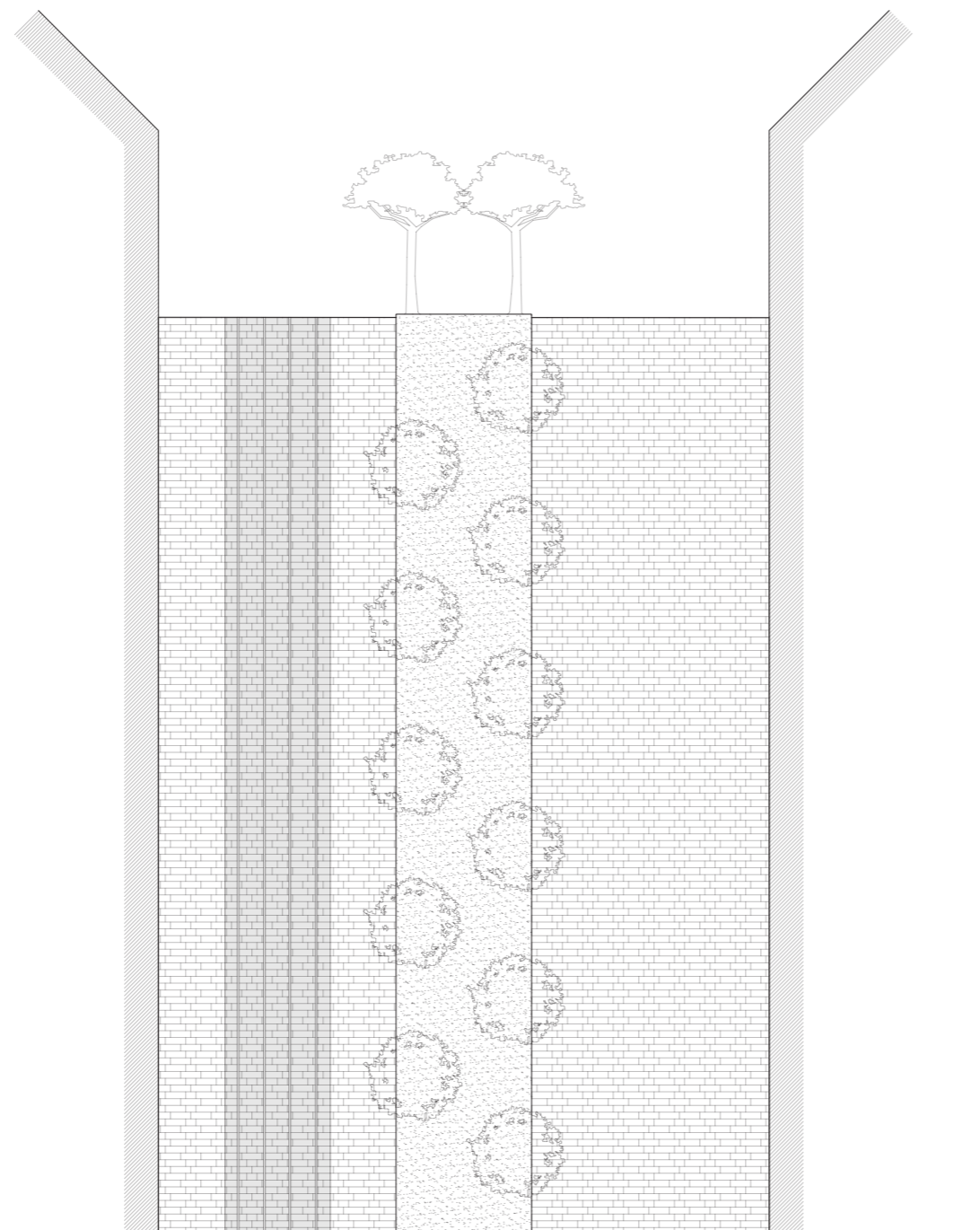
Normalsektion om totalt 36 m

Esplanaden är 600 meter lång. Den börjar i NV vid det halvcirkelformade spårvagnshållplatstorget i nivå med cirkulationsplatsen på boulevarden och slutar med Victoria Tower i fonden på Arne Beurlings torg (se sida 91).

Esplanaden består av två parallella gator, 15 meter breda. De delas av ett parkstråk, 6 meter brett, med dubbla trädrader.

Den södra sektionen rymmer spårvägen som kör i nivå med resten av gatan och på samma markbeläggning, om än något avvikande i kulör. Den norra sektionen är gångfartsområde, men med god möjlighet att angöra vid flytt/inlastning.

På mitten så breddas esplanaden. Parkstråket får nu 4 trädrader. Gångfartsgatan löper in i mitten, mellan dubbla trädrader på det bredare parkstråket.



Hanstavägen

Normalsektion om totalt 45 m

Hanstavägen är en före detta motorled som nyligen har byggts om till stadsgata på en kort sträcka.

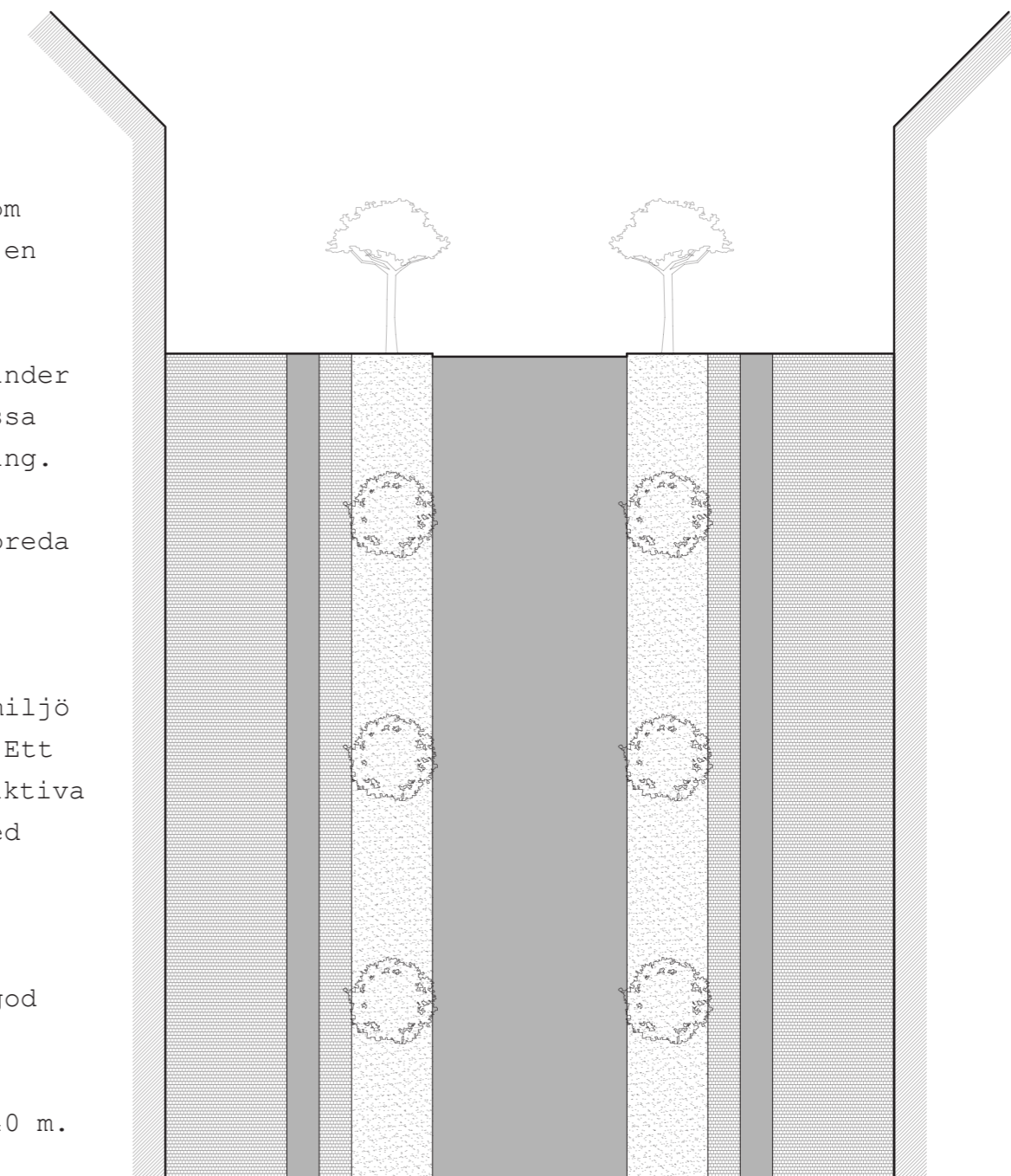
Vägen går i en sänka och gångbroar förbinder stadsdelar med varandra. Detta är på vissa ställen ett hinder för framtida förtätning.

Vägen bör i framtiden ha 4 körfält och breda trottoarer

Vid Akalla går vägen helt rakt i en kilometer. Här måste man arbeta med en miljö som får bilister att sänka hastigheten. Ett sätt kan vara att låta bebygga den attraktiva sidan av vägen, som vetter åt sydväst med påkostade bostadshus.

Vid Kista Centrum går vägen under en överdäckning. Miljön är förhållandevis god och tillgänglig för fotgängare.

Delar av vägen kommer vara smalare, ca 40 m.



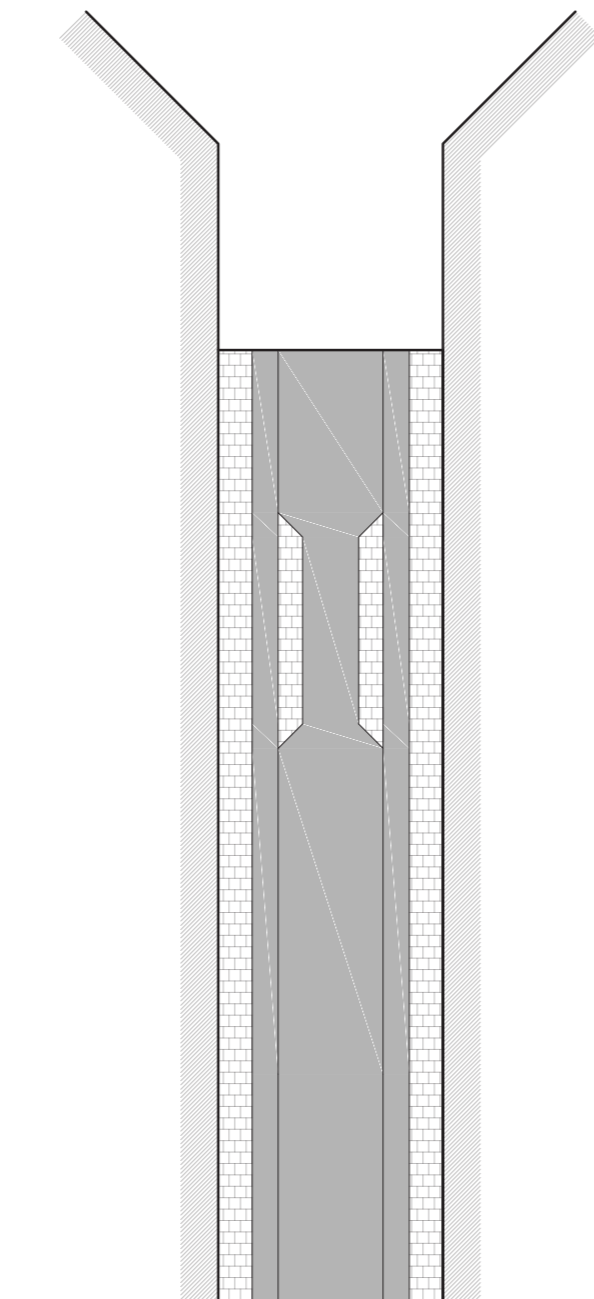
Eriksbergsvägen

Normalsektion om totalt 12 m

Vägen behöver inte ha en jämn bredd utan kan variera mellan ca 12 och 15 meter beroende på förutsättningar och behov. Markbeläggningen behöver inte ha någon nivåskillnad mellan fordon och fotgängare. Bredgatan-Kyrkogatan-Stora södergatan i Lund är en bra referens.

Eriksbergsvägen slutar i Love Almqvists väg. Tar man vänster kommer man till Sveavägen, huvudstråk i Töjnan. Tar man höger kommer man till Bagarbyvägen som passerar centrala Tureberg för att ansluta till motorvägen vid trafikplats Häggvik. På andra sidan fortsätter Norrvikenleden (gamla E4an) i vägens riktning och binder samman med de norra delarna i Sollentuna.

Har potential att bli ett starkt stråk och en viktig länk i kollektivtrafik med pendlarbussar från stadsdelar som har långt till spårbunden trafik. Ska samtidigt fungera som lokalt huvudstråk, både vad gäller trafik och folkliv.

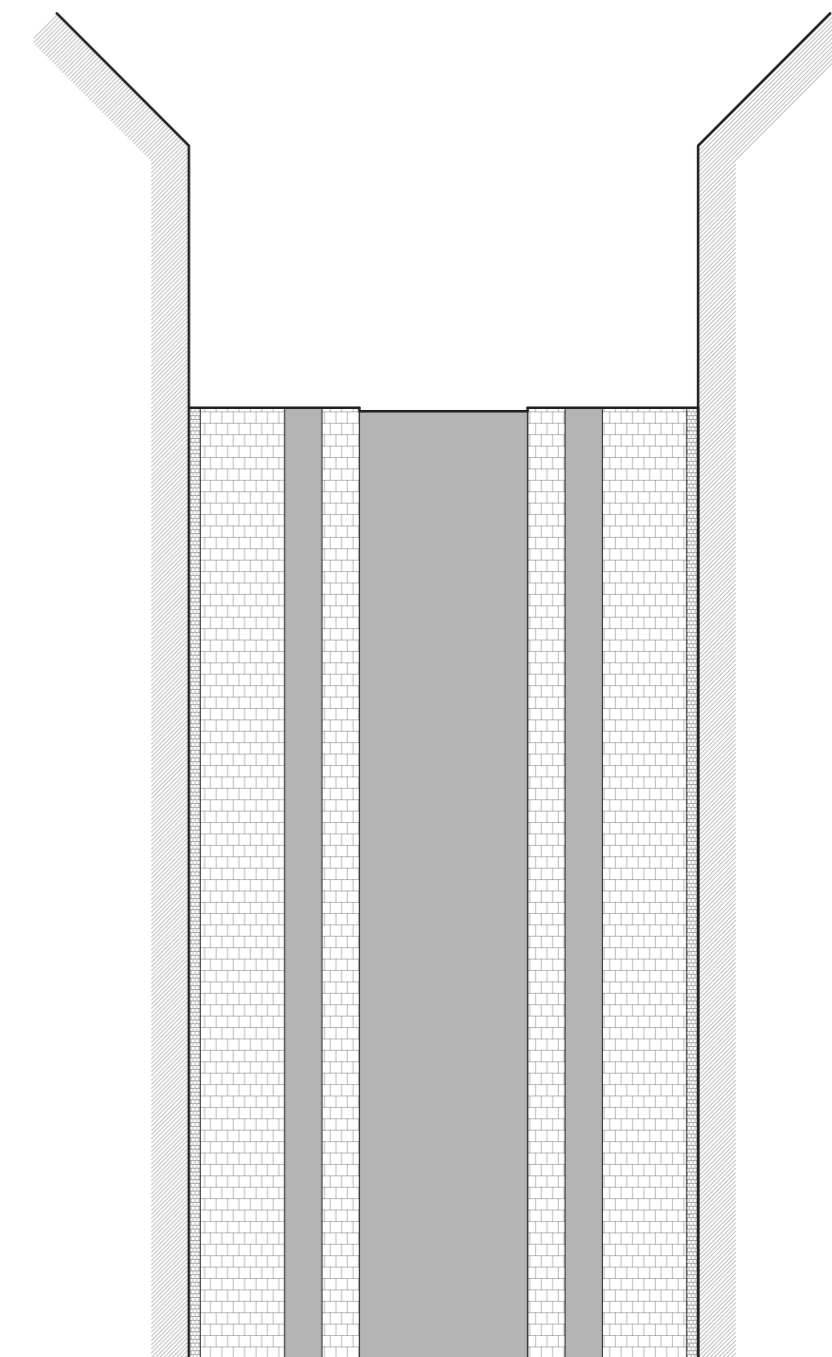


Sollentunavägen

Normalsektion om totalt 18 m

Gatan har oftast inga trädrader. Den följer gamla Uppsalavägens sträckning. Vägen är inte rak och har stora skillnader i höjddled. Vägen kan med fördel öppna och stänga sig, och bilda torgrum. Vägen bör variera mellan 15 och 24 meter, för att få hög kapacitet, men fortfarande upplevas som **ETT** stadsrum.

Vägen har 3 körfält. Körfältet i mitten är för busstrafik och går i riktning mot Stockholm på förmiddagen och motsatt riktning på eftermiddagen. Viktigt stråk för bussar idag, ännu viktigare i framtiden när staden blir tätare, och inte bara vid stationerna.



Kv. Hyllan - En hypotetisk framtid



Kvarteret hyllan idag i sitt läge nordost om E4an. Mellan E4ans vägren och kvarteret löper ett ca 50 meter brett impediment. Här finns en stig som avnyttas av hundägare, här finns några kojor, här finns någons vedbod och den bullervallen är en utmärkt pulkbacke. Jag föreslår att denna mark privatiseras.

Nuläge

Kvarteret idag, fastighetsindelning

Alla tomter nås från Aspvägen som löper parallellt NO om motorvägen. Avstyckade tomter nås via stickgator. Söder om kvarteret löper en stig på motorvägens impedimentsyta.

Beslutas centralt

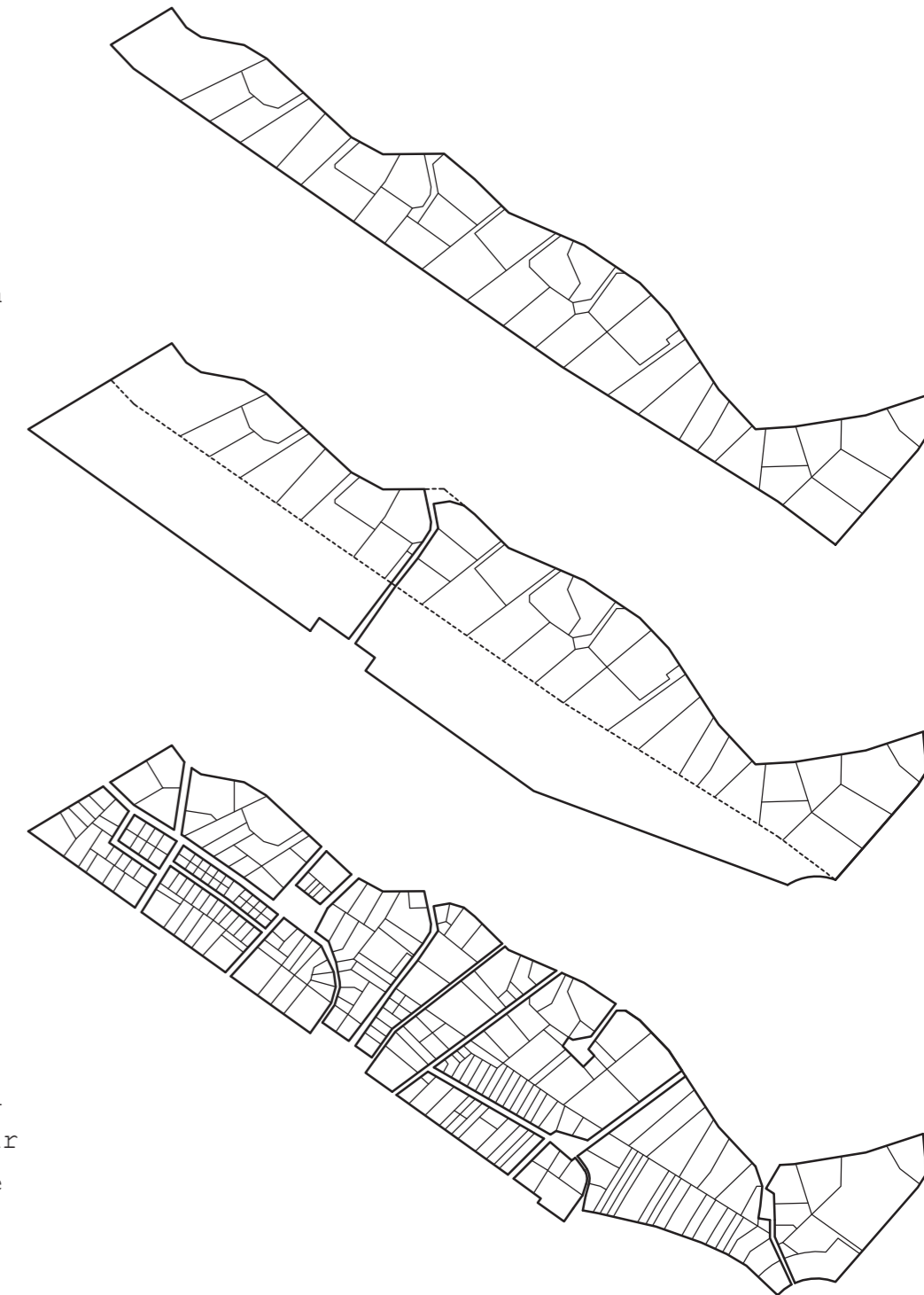
Kvarteret delas i två av nytt huvudstråk

Nya tomtmark tillkommer närmast motorvägen. Två hörn kapas för att skapa torgrum. En försäljnings- och förtättningsprocess som gynnar småskalighet påbörjas.

Beslutas lokalt

En finmaskig struktur har skapats 2030

Vid förtätning uppmuntras avprivatisering, därför har många nya gator tillkommit. De flesta tomter har styckats. 6 Villatomter finns bevarade, två har slagits samman för att bilda skoltomt. De nya tomterna närmast motorvägen har bebyggts mest med enkla gathus, men även större hus i de bästa lägena. Inga huvudbyggnader har rivits, då incitament att göra detta saknas.



FÖRSLAG TILL FÖRTÄTNING

Tornfalken 4 och Tofsvipan 22



Mitt föräldrahem

Edsviken och Östermalm

Två rika stadsdelar med en finmaskig fastighetsstruktur och ett attraktivt läge.

Läget är allt brukar de erfarna i byggbranschen upprepa som ett mantra. Bygger du i ett dåligt läge får du inte pengarna åter. Emellertid låg även Ladugårdslandet en gång i stadens periferi. Industrialismens befolkningsexplosion ändrade detta och stadsdelen omdanades och blev Östermalm.

Stadsdelen Edsviken där jag växte upp har det bästa läget i Sveriges femte största tätort. Trots det har stadsdelen lämnats utanför RUFs utpekade stadskärna. Omdaning av E4an till boulevard är tänkt att skapa nya goda lägen i Sollentuna/Kista, längre från vattnet, och främja ett stadsbyggande där självbyggeri utgör grunden, för att på så sätt skapa en livskraftig samtida byggnadstradition.

Jag har valt att rita ett förslag till förtätning dryga två kilometer bort från boulevarden i just Edsviken, på mina föräldrars tomt Tornfalken 4, där jag har visst mandat att göra så. Här växte jag upp och jag känner platsen väl. Jag föreslår även förtätning på grannfastigheten Tofsvipan 22 för att på så sätt skapa ett torgrum högst upp på Stockholmsåsen i ett fantastiskt läge. Förhoppningen är detta skulle inspirera andra markägare att förtäta genom självbyggeri och initiera en stadsbyggnadsprocess där de två förörterna Sollentuna och Kista blir EN stad med en unik arkitekturtradition.



Tornfalken 4
Tofsvipan 22



Vikingavägen 20

En historia om ett bortglömt stadsbyggande

Här bodde jag mina 20 första levnadsår. Vikingavägen går uppe på Stockholmsåsen. Åt ena hållet har man utsikt över Edsviken och morgonsol. Åt andra hållet har man utsikt över Betongförorter och kvällssol. Priserna är betydligt högre på morgonssolssidan. Om husen hade fått byggas framme vid gatan hade de kunnat ha två goda sidor. Nu står de en bit in på tomterna som sluttar ner från gatan och husen kan inte se över åsen där de parkerar sina bilar.

Gatan är 5 meter bred. I verkligheten. Men på tomtkartan är gatan 15 meter bred. Detta kommer sig av att Arvid Stille, som ritade planen på 20-talet tänkte sig en tallesplanad här uppe på åsen. Man skulle flanera högst upp mellan tallarna och gatorna skulle löpa på sidorna, något nedsänkta. Vissa av tallarna finns fortfarande kvar, men de nedsänkta gatorna såg aldrig dagens ljus. Istället har mina föräldrar och deras grannar privatiserat kommunens mark och de flesta tomter har dubbla häckar - en vid gatan och en vid tomtgränsen.

Ner från åsen löper inga trappgränder. Men på fastighetskartan finns de. Mina gamla grannar har privatiserat den ena trappgränden. Den andra finns det en liten rest kvar av och där brukade jag gena ner till vattnet när jag var liten. Lite busig kände jag mig när jag trodde att jag genade över grannens tomt.

Jag har ritat tre hus som förhåller sig till verklighetens gränser. Trappgränderna görs i ordning. Med trappgränderna blir det 160 meter till bussen och 450 meter till Sollentunas finaste badplats. Istället för 400 meter till bussen och 900 meter till vattnet.

Mina föräldrars hus, till vänster utan rosa skraffering, ligger 3 och en halv meter lägre än gatan, men jag har valt att visa deras entréplan på ritningen.



Vikingavägen 20

Tre nya våningar om 90, 180 och 240 kvm

De nya husen består av en enkel länga längs med tomtgränsen mot grannen i sydost; ett hörnhus, 5 meter djupt, som skapar en kringbyggd gård vänd mot sydost; och ett resligt 2-våningspalats på granntomtens parادلäge tvärs över gatan. Framför grannens palats, på deras nuvarande parkering (som ägs av kommunen) skapas ett torgrum: en terrass med solnedgång, sjöutsikt och förhoppningsvis lä.

Jag har ritat en lägenhet per plan i de nya husen. Huset på granntomten är tänkt att vara i 2 plan + suterräng med inredningsbar vind och skulle kunna rymma ytterligare 6 stora lägenheter. De andra husen är i ett plan + suterräng och vind. Jag har valt att rita stora lägenheter för att utforska platsens fulla potential.

Längan har entré i suterrängplan och du kommer upp i lägenheten via en trappa. Till höger har du bad, klk, kök med matplats och sen en matsal som går att disponera som sovrum. Från matsalen har du entré ut på gatan och fönster åt NO och NV. Går du istället åt vänster så passerar du först genom ett rymligt rum (vardagsrum/barnkammare) och sen genom en dubbelvägg med förvarning in i sovrummet där du har utsikt över Solnedången året om. Genom hela lägenheten går en siktlinje.

Hörnhuset har en hall som påminner om ett portlider. Till vänster finns WC, KLK och vindstrappa. En serveringsgång leder till köket med köksentré och jungfrukammare. Till höger når du matsalen som tack vare det grunda husdjupet har fönster i tre väderstreck. Från matsalen går du genom dubbla skjutdörrar in i vardagsrummet. Härifrån kan du nå ett bibliotek/gästrum eller gå via en linnepassage till en liten hall varifrån du når två stora sovrum med utsikt och ett badrum.

Grannpalatsets lägenhet ligger en trappa upp. I entrén finns WC och kapprum, den leder till en inre hall. Till höger har du vardagsrum som gränsar till matsalen. Från matsalen leder en serveringsgång till jungfrukammare, kök och köksentré. Går du istället vänster i hallen kommer du till biblioteket. Här ifrån når du två sovrum som delar på en *en suite*. Går du igenom biblioteket når du en stor sal.



Vikingavägen 20

Jag drömde om en värld

Det kan tyckas borgligt att jag har ritat jungfrukammare i två av de tre hus jag har ritat i detta examensarbete. Men jungfrukammare är bara ett namn på en rumstyp och rummet får förstås användas av tonåring, exmake, student, som kontor, skafferi eller som dressing room. Ett litet rum innanför köket är praktiskt och behöver ingen kommunikationsyta.

Jag har själv alltid bott i stora hushåll. Jag har fem bröder och innan mina föräldrar hade råd att inreda källaren i det hus jag växte upp i så hade vi tre sovrum och under en stor del av min uppväxt så sov jag i en utdragbar soffa i övre hallen medan min storebror sov i klädkammaren bredvid.

Jag tycker det är sorgligt att vi bor i små skåpaktiga lägenheter i trapphus där vi ingen känner och tvingas använda fordon och komplicerad infrastruktur för att leva våra liv.

Det här projektet drömmer om en lite annorlunda värld. Inte ett klassamhälle där rika har tjänstefolk, utan bara en värld där livet får vara lite större, och friare och vackrare och där vanligt folks strävan, och deras önskan om bättre liv får lägga grunden för vår fysiska miljö.



REFLEKTIONER juni 2019

Jag påbörjade detta arbete under hösten 2017 då jag bestämde mig för att göra mitt exjobb om Sollentuna Boulevard och tog kontakt med min examinator Tomas Tägil. Idén fick jag ett år tidigare, då jag som praktikant på AIX Arkitekteter arbetade med en tävling gällande exploatering av fastigheten Helenelund 7:4 i Solletuna. Denna fastighet innefattar en kilformad impedimentsyta mellan E4an och ostkustbanan benämnd "Kilen".

Tävlingens förutsättningar innebar att denna mycket ogästvänliga kil skulle exploateras enormt hårt, företrädesvis med bostäder. Det ledde mig till att fundera över den motorvägsramp som löper över tomten. Vänstersvängande trafikanter från Kymlingelänkan (E18) landar på rampen efter att åkt på bro över E4an för att konfliktfritt kunna svänga vänster. Jag insåg att denna, relativt nybyggda, motorvägskorsningsbro (i Malteserkorsmodell, den dyraste sorten) skulle bli fullständigt överflödig så fort Förbifart Stockholm invigdes. Det är nämligen endast några få trafikanter med slutdestination i centrala Sollentuna som kommer att ha glädje av denna oerhört dyra bro, resten kommer ledas runt Sollentuna via förbifarten.

Denna tanke fick mig att fundera. Om denna bro samt rampen bredvid för högersväng för södergående trafik på E4an revs så tillkommer ca 5 ha attraktiv mark. Dessutom ökar värdet på den mark som i dagsläget ligger i direkt anslutning till ramperna. Jag tänkte vidare och insåg att Sollentuna/Kista är en mycket vanlig slutdestination för trafikanter då Kista är Stockholms näst största arbetsplatsområde efter innerstaden. De trafikanter som ska någonstans längre norrut ska framförallt till Arlanda eller Uppsala, destinationer där du redan idag spar nästan halva tiden på att åka tåg.

Jag insåg att: om alla städer av betydelse har förbifarter, så borde även sveriges femte största tätort ha det! Svindlande var tanken på den enorma markreserv som plötsligt ökade explosionsartat i värde. Jag insåg att detta var en utmärkt ingång för att diskutera alla de tankar och idéer jag hade om stadsbyggande och som var själva anledningen till att jag en gång i tiden började på arkitektskolan. Jag började nämligen inte för att jag ville rita hus. Jag började för att jag ville bygga mitt eget men inte fick! Jag kände då starkt att: om vi bara kunde kanalisera den skaparglädje som finns i varje människa, då kunde vi återigen bygga fantastiska städer i Sverige.

Idag är jag gammal och luttrad och känner inte lika starkt och brinner inte lika passionerat för de stadsbyggnadsideal jag formade som 20-åring. Jag tvivlar dock inte på människors förmåga att skapa enorm skönhet och teknokraters oförmåga att nå dit genom teoretiserande.

Efter ett år som yrkesverksam arkitekt på Barup & Edström Arkitektkontor AB är min övertygelse om myndigheters kontraproduktiva maktutövande starkare än någonsin. Att privatpersoners äganderätt är så svag och deras möjlighet att förvekliga sina drömmar genom byggande så motarbetad är fruktansvärt.

Jag har samtidigt fått ökad respekt för svårigheterna och konstnaderna vad gäller byggande, alldeles oavsett om man dessutom måste föra en kamp mot myndigheter bara för att få börja bygga eller inte. Jag förstår att kostnaden för att genomföra en ombyggnad av E4an till boulevard skulle bli extremt stor och processen vara mödosam. Icke desto mindre är jag fortfarande övertygad om att vinsterna skulle bli ännu större.

Jag har dock ändrat inställning under arbetets gång angående den pågående urbaniseringstrenden samt ändrat inställning vad gäller självändamålet med täta städer. Visserligen var jag kritisk

till samtidens urbanism redan innan jag påbörjade exjobbet, därav mitt beslut att arbeta med en förort, bestående till stor del av villabebyggelse. Jag var övertygad om att en stadsmiljö kan och bör vara god och att täthet och godhet inte alltid korrelerar, samt att en alltför hög täthet kastar en skugga över sin omgivning: som antingen tvingar omgivningen att anpassa sig efter den nya ordningen eller förslummas.

Däremot har jag blivit än mer kritisk till själva nyttan med urbanisering, socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Våra städer är fantastiska platser för att rikedom har samlats i dem vilket har tillåtit oss att förädla dem med påkostade hus och stora, vackra parker. Täthet i sig, utan denna manifestering av människans yttersta förmåga genererar ingenting urbant utan lämnar oss med tätt packade lador för tätt packade kreatur.

Denna inställning hade jag visserligen också innan examensarbetet påbörjades, men samtidigt hade jag en inställning att människans skaparglädje, förlöst genom anarki, skulle frigöra oss från denna gråa, maskinartade värld. Erfarenheten från detta projekt, och av att flytta till stadsdelen Rörsjöstaden, strängt rutnätsplanerad för att ge ljus och luft åt borgare, samt synen av vårt samhälles degenerering och insikten om att

det finns risk för ytterligare sönderfall och förslumning har gett mig ökad tro på behovet av samarbete, föredömlig planering och även hierkier.

Anläggandet av parker och dess enorma betydelse för stadsmiljön och dess framtida utveckling, samt vilken enormt mödosam process som ligger bakom ett gott resultat är ännu en sak jag fått upp ögonen för. Bland annat som följd av min flytt till den 60 meter breda och 1200 meter långa esplanaden Kungsgatan i Malmö samt genom de många arbeten jag gjort med kyrkogårdar och trädgårdsanläggningar under min yrkespraktik, men även tankar och idéer framkomna under min skissprocess då jag försökt formulera strategier för att omvandla min födelseort till en vacker och konkurrenskraftig tät stad: attraktiv att både bo och arbeta i.

Den sista förändringen jag gjorde i examensarbetet var att jag lade till den så kallade "Stadsparken" längs med spårvagnsgatan jag kallar för Eslplanaden. Min rädsla tidigare hade varit att stadsvävet i den nya staden inte skulle bli tillräckligt "djupt" och mångfacetterat utan istället förutsägbart och odynamiskt om jag "slösade" bort mark till att bli parkmark. Jag tänkte att små parker kunde anläggas inom storkvarter och att stora parker inte behövdes i centrala staden på grund av närheten

till omkringliggande natur samt den höga kvalitén hos Edsbergs Slottspark i Sollentuna. Jag kom dock att inse att Edsbergs Slottspark visserligen var tillgänglig för en stor del av den framtida staden, men inte lättillgänglig för den del av staden jag pekat ut som den mest centrala och som jag än idag är övertygad om besitter störst potential av alla förortsmiljöer i Stockholm att utvecklas till en dynamisk storstad (Södertälje ej inräknat, Närförorter, ex. Solna anses tillhöra Stockholm).

Jag kom även till insikt om vikten av parkers storlek. För precis som med stadsvävet måste även parker ha en viss storlek för att odla det "djup" och de många lager som krävs för att de ska bli den sortens parker vi älskar, den sorts främmande värld som lurar in en i en känslomässig resa, för en bort från stadens brus, vardagens tristess och befrierar en från den inre röst som jäktar och jagar en var dag. Parken får oss att stanna upp, ger oss nya intryck men uppmuntrar oss också att återupptäcka det äventyrliga, våra luster, vår skaparglädje, nyfikenhet och vårt inneboende barn. Detta klarar inte en ytmässigt liten park av att göra. En sådan park påminner mer om ett torg, fast med viss grönska. En sådan park kan visserligen få oss att stanna upp, vara vilosam och inbjuda till nya möten, men den kan inte skänka staden

denna ytterligare dimension som de fantastiska, vindlande, dramatiska men samtidigt rogivande parkerna vi känner främst från förra sekelskiftet.

Kungsparken/Slottsparken i Malmö är min absoluta favoritpark. Beroende på hur man räknar så täcker den ca 30 ha, medan den föreslagna Stadsparken i Sollentuna/Kista endast omfattar 3 ha. Samtidigt omfattar Edsbergs Slottspark ca 15 ha och omges dessutom av strandpromenader, marinor, idrottsplatser, simhall, och både grund- och gymnasieskola. Den föreslagna stadsparken liknar jag istället vid Rörsjöparken, min närmaste park. De liknar varandra i storlek, en storlek som passar en central stadsdelspark mycket bra, och potential finns att skapa ett visst djup även i en sådan park. Rörsjöparken, tillför enormt mycket till Östra Förstaden i Malmö, trots att den är något slapphänt planerad, framförallt tack vare dess direkta koppling till esplanen Kungsgatan, som i sin tur kopplar till St. Paili kyrkogårdar samt till Malmös kanaler som för en till Kungsparken och stranden i Ribergsborg.

"Grönstruktur" har jag alltid avfärdat som ett flumord från myndighetsvänstern. Däremot är det just den grönstruktur jag beskriver i östra Malmö som ger mig en stor del av min livskvalité. Denna grönstruktur är dock väldigt strikt anlagd,

urban och inte särskilt grön utan hårdgjord och tillrättalagd. Den grönstruktur som skildras på kommunernas samtida plankartor är däremot oftast konstlat organisk, slapphänt planerad och vad jag skulle kalla icke-urban. Den eftersträvar att lura människor till att tro sig befinna sig i naturen, men lyckas sällan med detta då dessa vindlande smala gång/cykel/joggingvägar inte sällan vindlar sig precis bredvid en motorled.

Grönstrukturen i sig har blivit ett självändamål och resultatet ska möta ett kvantitativt ramverk. Impedimentsytor som på grund av säkerhetsavstånd inte är politiskt byggbara kallas därför grönstruktur och problemet med någon godtyckligt formulerad friyttekvote är för myndigheterna löst varpå en nästintill irreversibel, dåligt utförd exploatering kan påbörjas; vars slutresultat tragiskt nog kommer bli någons livsmiljö.

Jag raljerar, men: alla de fantastiska miljöer som skänker våra städer attraktivitet har någon gång kommit till för att en eller flera, men oftast en (1) färgstark individ, med genuina drivkrafter, har lyckats uppnå ett resultat han eller hon bara kunde drömma om innan de satte sig ut för att göra det de var ämnade för att göra. De flesta parker vi njuter av idag är anlagda av en kunglighet, adelsman eller en på något sätt självägande

individ i privat regi. De flesta byggnader vi älskar är uppförda på samma sätt.

Denna människans grundläggande drivkraft att manifestera sig i den fysiska miljön, insupa miljön, gör den till en del av hennes innersta väsen för att åter remanifestera sig i den har skapat miljöer som betyder mer för oss än människoliv, miljöer som bär hela kulturer på sina murar. Denna kraft, så stark att den har förmågan att bokstavligen upphöja oss till skyarna har förtryckts i snart 100 år av byråkrati, planmonopol och en ideologiserad arkitekturdebatt, -kår och -skola.

Detta är ett globalt fenomen, och ett globalt problem som skapar enormt mycket lidande och olycka. Att leva i en ickeautentisk miljö är ungefär som att växa upp på ett barnhem där personalen inte orkar ge barnen omsorg. Det går, man överlever, men man går miste om det som är livets själva kärna.

Med det sagt hoppas jag att vi lyckas väcka till liv en global stadsbyggnadsgräsrotsrörelse så vi kan inspirera varandra och nära levande, samtida byggnadstraditioner som gör att vi når längre, och åstadkommer sådant vi förut bara kunde drömma om.

Jag önskar detta för att vi ska kunna konsolidera vår nuvarande kaosartade livsmiljö till någonting i harmoni och balans, både i sig självt, liksom med sin omgivning och med våra sinnen.

REFLEKTIONER April 2020

Ännu ett år har förflutit sedan jag skrev vad jag trodde var mina slutord i Juni 2019. I skrivande stund befinner sig världen mitt i vad som tycks bli ett paradigmskifte, utlöst av en influensapandemi. Då denna pandemi har drabbat hårt urbaniserade och globalt högintegrerade regioner alla hårdast, tvingat människor att tillämpa hemarbete och påvisat brister i låg självförsörjningsgrad så spår jag, och fler med mig, att en ny grön våg är på ingång.

REFLEKTIONER

Februari 2021

Knappt ett år till har förflutit och pandemipolitiken tycks ha kommit för att stanna. Huruvida en grön våg har infunnit sig eller ej är ännu svårt att avgöra. Samhället hålls till liv med hjälp av konstgjord andning i form av stödpaket, förlängda korttidspermitteringar och hos flera småföretagare av ren och skär överlevnadsinstinkt. Jag själv har både hunnit förlora mitt arbete på Barup & Edström arkitektkontor och skaffa ett nytt som planarkitekt på Vellinge kommun där jag börjar nästa vecka. Det återstår att se om praktiskt arbete med fysisk planering kommer ge mig nya insikter och leda till fördjupade reflektioner kring detta ännu ej färdiga examensarbete.

REFLEKTIONER

December 2021

Ytterligare tid har förflutit och det är nu fyra år sedan jag påbörjade detta examensarbete. Jag har kommit att förstå att det jag föreslår i examensarbetet endast är genomförbart i teorin medan det troligen varken är politiskt, juridiskt, ekonomiskt eller ens tekniskt genomförbart. Likväl är syftet med arbetet inte att designa den optimala interventionen i en befintlig stadsmiljö utan snarare att provocera fram en diskussion om stadsbyggande. Hur bygger vi våra städer idag, och hur borde vi bygga stad för att uppnå målet: en god bebyggd miljö. Detta begrepp som Boverket brukar flitigt är öppet för tolkning och just därför är det ett utmärkt begrepp då alla förstår att det är kvalitativa värden som åsyftas. En god bebyggd miljö förutsätter att det finns trivsamma boendemiljöer med vackra hus och sköna parker, men även att det finns goda kommunikationer, fungerande tekniska system och offentliga platser, lämpade för både handel och vandel.

Uppmuntrar mitt examensarbete och det jag föreslår till diskussion eller skriver jag läsaren på näsan med en självgod, pubertal ton? Arbetet hade kunnat

nå högre verkshöjd om den argumenterande delen av arbetet hade fått stå tillbaka till förmån för en fördjupad undersökande del. Å andra sidan önskade jag aldrig göra att en skriven, argumenterande rapport utan från början vill jag att detta skulle vara ett ritat, inspirerande arbete. Jag tog mig vatten över huvudet och lyckades inte tydligt avgränsa uppgiften under vårvintern 2017 då tiden till presentationstillfällena i maj eller september kändes oändligt lång. Denna brist på avgränsning och mitt unga sinnes oförmåga att förstå att oförmedlade idéer har litet värde i sig, ledde till att materialet blev alltför omfattande, spretigt och tidvis osammanhängande.

Jag hade tidigare under utbildningen valt att presentera mina, jämfört med examensarbetet, avsevärt mindre projekt på ett "poetiskt" vis, där betrakaren fritt kunde läsa in valfri tolkning, även om den mogna betraktaren säkerligen direkt genomskådade min åsikt. Detta presentationssätt hade delvis sitt ursprung i lathet, eller kanske snarare lättja, då syftet med att inte precisera mig ofta var att slippa försvara en kontroversiell åsikt eller dito estetiskt ställningstagande. Jag kunde bli kritiserad för otydlighet, men då projekten var mindre omfattande än detta examensarbete fanns det för det mesta tillräckligt med tid för att under kritikstillfället förklara

vilka tankar och idéer som hade lett fram till diverse designbeslut.

Vid detta examensarbets presentationstillfälle blev det också en lång diskussion, som drog över tiden. Jag fick tid att förklara en del saker som hade varit otydliga i den vid presentationstillfället halvfärdiga rapporten, men när kritikerna återsamlades var de eniga om att arbetet ej var färdigt och att omfattande komplettering krävdes. Det var tufft att höra, även om jag var relativt förberedd på det och jag var lättad över att inte behöva presentera igen.

REFLEKTIONER

Februari 2022

Sedan en vecka tillbaka har de så kallade restriktioner som utfärdats med hänsyn till smittskydd återigen slopats. Nästa kris är dock redan i görningen i form av ett annalkande storkrig mellan den atlantiska örnen och den ryska björnen. Vad bättre tillfälle att äntligen lämna in den andra vändan av kompletteringar på detta gamla examensarbete!

Om jag kunde göra om detta arbete skulle jag ha försökt avgränsa det, och jag skulle ha försökt få det till att handla mindre om "idén" att E4an skulle byggas om till stadsgata och mer om någon form av undersökning: Vad händer om E4an byggs om, på det ena eller andra sättet? Vilka möjligheter skulle vi få vid en 50-procentig minskning av personbilstrafiken? Vilka interventioner skulle starkast bidra till att länka samman Sollentuna och Kista?

Dessvärre kan jag inte vrida tillbaka klockan och börja om, utan endast konstatera att detta arbete kunde blivit en lagom omfattande avhandling ifall jag hade arbetat lite mer strukturerat med det, och varit doktorand förstås. Förhoppningsvis kan arbetet inspirera någon i framtiden, när denne rotar i arkiven.

Jag har precis köpt min andra bil, den är mycket roligare att köra en min förra. Nu ska jag ut och åka på de skånska vägarna, och glädja mig åt att Trafikverkets tjänstemän inte utgörs av idealistiska, unga arkitekter utan körkort!

KÄLLFÖRTECKNING

Kartor och Orthofoton på sida 11, 30, 97 och 99 är tagna från Lantmäteriets karttjänst under 2018/2019. Övriga flygfoton och gatuvyerna är tagna från google maps under 2018/2019.

Foto av rådjur på bullervall med tillhörande bullerplank invid E4an i Kista på omslagets baksida samt foto på hus Adelgatan 1,3 och 5 i kulturkvadranten i Lund på sida 98 är tagna av mig.

- S. 8 Kartor över befolkningstäthet är tagna från luminocity3d.org
- S. 9 Foto och citat från Ola Anderssons bok Vykort från Utopia
- S. 13,15,17 Bilder från Trafikverkets hemsida, på sida 17 redigerad av mig
- s. 18 2 illustrationer från Trafikverkets sida *Så blir det i Häggvik* (www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Vagstrackning/Haggvik/Sa-blir-det-i-Haggvik/) Foto till höger från Förbifart Stockholms Wikipediasida
- s. 20 Foto från Lomar Arkitekters hemsida (lomar.se/urban-design/kista-planprogram/)
- s. 21 2 foton från *RUFS 2010 - Europas mest attraktiva storstadsregion* Plan över Kista Äng från Stockholms stads webbplats *Stockholm Växer (växer.stockholm/projekt/kista-ang/)* *Kista Strukturplan* av BAU arkikter (www.bau.se/case/kista-strukturplan/)
- s. 25 Flygfoto från google maps över Tokyo lagt ovanpå Sollentuna/Kista
- s. 26 Foto inscannat från boken Svenska Trähus av Ingalill Snitt och Lars Sjöberg
- S. 27 Foto på Kungsgatan av Ragnar Küller, 1913, inskannad från Bygga skånska städer, Sydsvenska dagbladets årsbok 1976
- s. 29 Visionsbild över Vallastaden från tidskriften *Arkitektur* Jan Lööfs bok *Sagan om det röda äpplet* - Inscannad Foto från Gamla Hagalunds Wikipediasida Foto från bloggen Upplev Bjäre (upplevbjare.se/att-gora-i-torekov-bad-golf-och-hallands-vadero/) Foto på barceloneta - Taget från tidigare arbete på Urban Shelter VT 2017

Examensarbetet består till största del av mina egna tankar, idéer och formuleringar. Följande litteratur har inspirerat mig och banat väg för det här examensarbetet och referenser till de tre verken återfinns på sina håll i arbetet.

Andersson, Ola. (2012) Vykort från Utopia. Årsta: Dokument press.

Habraken, John. (1998) The Structure of the Ordinary. Boston: MIT Press.

Ahlberg, Nils. (2012) Svensk stadsplanering. Arvet från stormaktstiden. Stockholm: Forskingsrådet Formas.

