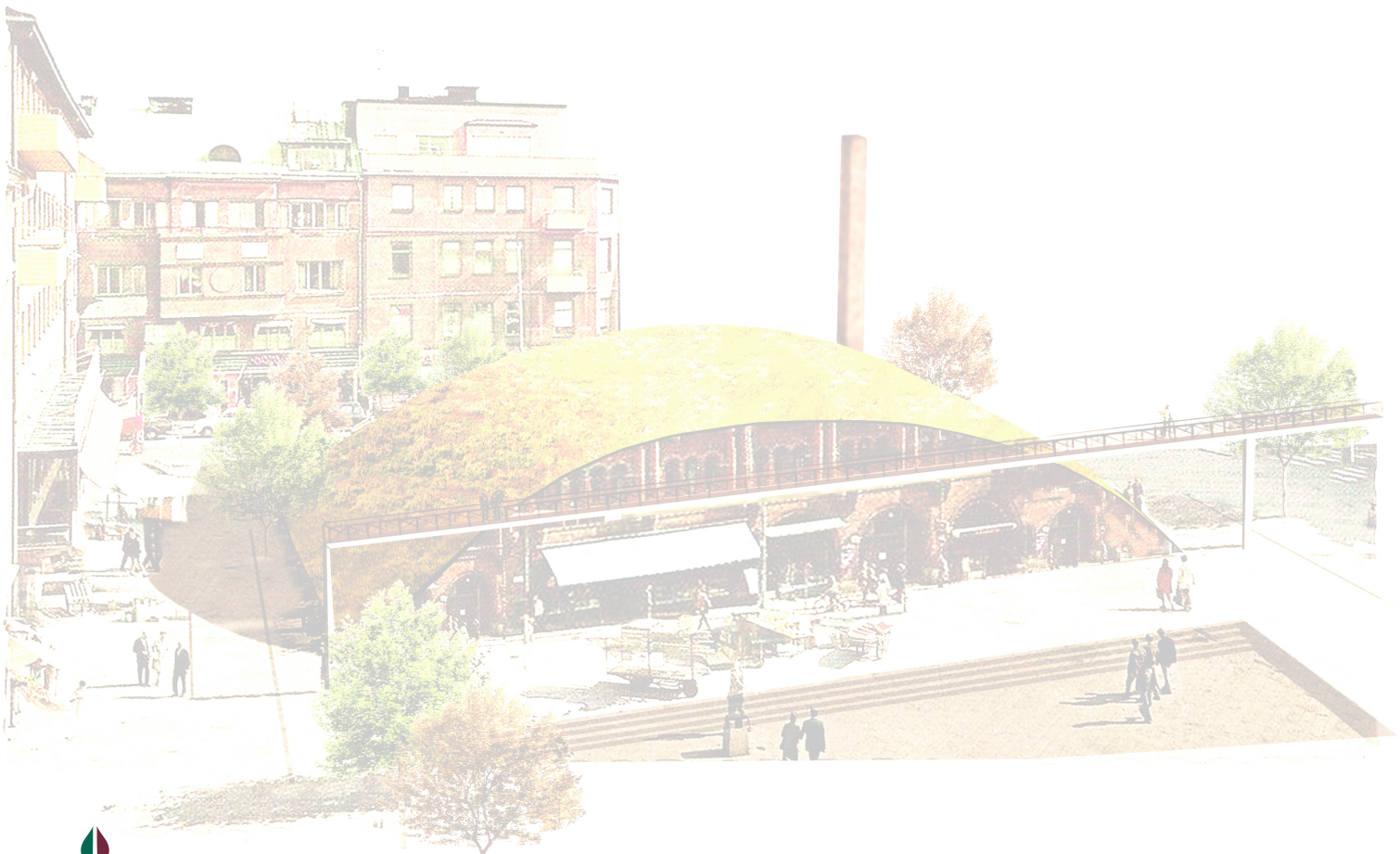


HANGARPLATSEN

-Gestaltningssidéer och teoretiska resonemang kring ett offentligt rum i Barkarbystaden norr om Stockholm



Hangarplatsen

-Gestaltningssidéer och teoretiska resonemang kring ett offentligt rum i Barkarbystaden norr om Stockholm

Hangarplatsen

- Design ideas and theoretical discussions concerning a public space in Barkarbystaden north of Stockholm

Författare: Anders Isacson

Handledare: Allan Gunnarsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Maria Kylin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr examinator: Peter Dacke, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: **Självständigt arbete i landskapsarkitektur**

Kurskod: EX0814

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2017

Omslagsbild: Illustration, Anders Isacson (gäller även övriga bilder och grafiskt material i arbetet om inget annat framgår)

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: landskapsarkitektur, gestaltungsförslag, Barkarbystaden, Järfälla, hangar, omvandlad miljö

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammandrag

När våra städer växer och nya stadsprojekt breder ut sig förändras landskapen. Platser omdefinieras genom att nya strukturer ersätter de gamla. Samtidigt är det inte ovanligt att spår efter tidigare markanvändning lämnas kvar när ett område ska omgestaltas. Frågan är hur vi bäst kan nyttja dessa kopplingar bakåt och låta dem stärka och tydliggöra vägen framåt.

På ett tidigare flygfält strax norr om Stockholm planeras utvecklingsområdet Barkarbystaden, ett projekt med ambitionen att så småningom inhysa närmare 20 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser. I kommunens strukturplan finns viljan att spara och utveckla en mindre skogskulle samt en äldre hangar belägen intill. Som del av en urban offentlig plats ska såväl skogskullen som hangaren ges ny användning.

I syfte att undersöka hur dessa strukturer skulle kunna utvecklas och skapa mervärde i sitt nya urbana sammanhang, redovisar jag i detta arbete en transparent designprocess där litteraturstudie och skissarbete utgör huvudspår. Med avstamp i teoretiska resonemang kring begrepp som rörelse, skala, nivå, rum och plats, och biodiversitet växer en gestaltningsidé om Hangarplatsen sakta fram.

Arbetet resulterar i ett idéförslag som med stöd i litteraturstudien lyfter fram platsens befintliga strukturer och bygger vidare på deras värden, både vad gäller uttryck och användning. Hangarens position och riktning utgör grunden för torgets gestaltning och definierar därigenom nya rum och vistelseytor. Skogskullens vegetationsbestånd tas till vara och får i förslaget utvecklas successivt genom inplantering och gallring mot en mer spännande och artrik parkmiljö där nya stigar och rumsbildningar kan växa fram. En gångbro, utformad som en förlängning av hangarens konstruktion, länkar samman dessa bärande strukturer och överbryggar samtidigt den barriär som utgörs av områdets huvudgata. Genom idéförslaget visar jag hur Hangarplatsen skulle kunna utformas till ett offentligt stadsrum utan att tappa kopplingen till sitt tidigare sammanhang.

Summary

Landscapes change as our cities grow and new urban projects claim new ground. Places are redefined as new structures replace the old ones. At the same time it is not unusual that traces of previous land use remain when an area is to be redesigned. The question is how we can best use these connections to the past so that they can strengthen and make clear the way forward.

The development of Barkarbystaden is being planned on a former airfield just north of Stockholm, a project with the ambition to accommodate almost 20 000 homes and 10 000 workplaces. The municipal plans expresses the intention to keep and develop a small forested hill and an adjacent older hangar. As part of an urban public space both the forested hill and the hangar will be given new uses.

With the aim to examine how these structures could evolve to create value in their new urban context, this report accounts for a transparent design process where a literature review and sketch drafting constitute the main tracks. Building on theoretical reasoning around concepts such as motion, scale, level, space and place, and biodiversity the design slowly takes form.

The process results in a design proposal that highlights the site's existing structures and build on their values, both in terms of expression and use, with support in the literature review. The position and direction of the hangar form the basis for the design of the square and serve to define new spaces and places to linger. The vegetation stands on the forested hill is utilized, and through planting and thinning it is allowed to develop gradually toward a more exciting and varied park environment, where new paths and spatial formations can emerge. A pedestrian bridge, designed as an extension of the hangar construction, links these structures and bridges the barrier made up of the area's main street. In the design proposal I show how Hangarplatsen could be turned into a public urban space without losing the connection to its earlier context.

Tack!

Allan Gunnarsson för handledning och värdefulla synpunkter.

Kerstin Sköld på Järfälla kommun för idé och material.

Marika Haeggman för korrekturläsning mm.

Marie och Roger som alltid ställer upp.

Innehåll

Inledning

Bakgrund	8
Mål och syfte	8
Metod	9
Struktur	11
Avgränsningar	11

Del I - Platsen och dess förutsättningar

Kort historik	14
Hangartorget och Hangarparken	14
Kommunens visioner	17
Jordart, naturvärde och fornlämningar	18
Platsbesöket	19
Några tankar om platsen	24
Problematik och utmaningar	26

Del II - Genvägar och villospår

Naturen, landskapet och staden	28
Rörelse, rytm och känsla	30
Rummen och normativiteten	33
Träden och biodiversiteten	35
Nivå och skala	38
Inspirationen	40

Del III - Idéförslaget

Gestaltningen	45
Överblick	47
Hangar 5 och Spiontorget	48
Skogskullen, Odlingen och Fältet	52
Beståndsutveckling	55

Reflektioner

Metod och process	57
Resultat	58

Referenser	61
Figurer	63

Inledning

Bakgrund

Landskapen lever i ständig förändring. Våra städer växer och nya urbana miljöer uppstår där tidigare markanvändning spelat ut sin roll eller helt enkelt prioriterats bort. Men vart tar spåren av dessa äldre strukturer vägen och hur kan vi ge dem plats även i framtida sammanhang?

I Järfälla, norr om Stockholm, planeras det omfattande utvecklingsområdet Barkarbystaden. Här ska en tät blandstad med bostäder, handel och samhällsfunktioner byggas på ett nedlagt flygfält. I den strukturplan som redovisas i *Program för Barkarbystaden* (2015) beskrivs ett antal offentliga rum och parker. *Hangartorget* och *Hangarparken*, belägna intill varandra, utgör navet i Barkarbystadens södra del, som även kallas *Hangarstaden*. Namnet har att göra med den flyghangar som idag står på platsen, och som är tänkt att få en ny funktion i den framtida staden. Strax öster om själva hangaren finns en skogskulle och en liten gård. Även dessa finns bevarade i den nya strukturplanen.

Att bevara och utveckla befintliga element kan vara ett bra sätt att rikta och motivera nya strukturer samt referera till platsens historia. Vilken funktion dessa element får samt hur de inkorporeras i den nya byggelsen är avgörande för hur platsen kommer att uppfattas och användas. Järfälla kommun har här möjligheten att skapa en rik och spännande offentlig plats med utgångspunkt i de strukturer som är tänkta att bevaras, en gestaltungsuppdrag som ställer höga krav på allt från det övergripande sammanhanget till de minsta detaljerna. Problemet är att många goda intentioner lätt går förlorade i de många turer som ett projekt som detta onekligen måste gå igenom. Utan en tydlig och intresseväckande gestaltungsriktning förankrad i dessa befintliga strukturer finns risken att tappa en viktig dimension av den nya staden.

Som landskapsarkitektstudent har jag intresserat mig för hur en plats förändras och får ny innebörd beroende av dess sammanhang. Det kan handla om den dynamiska process som oundvikligen sker med tiden, eller så rör det sig, som i detta fall, om en mer påtvingad förändring. En förändring som måste formos och riktas, nötas och ifrågasättas. Det är i mötet och balansen mellan det gamla och det nya som spänningen uppstår. Det är också här som vi knyter an till det som varit såväl som det som kan tänkas bli.

I detta examensarbete funderar jag över Hangartorget och Hangarparkens potential som en gemensam offentlig plats förankrad i platsens befintliga strukturer, samt ger ett övergripande idéförslag på hur denna skulle kunna gestaltas. Hangartorget och Hangarparken kommer här fortsättningsvis att benämnas tillsammans som "Hangarplatsen".

Mål och syfte

Syftet med mitt examensarbete är att undersöka hur platsens befintliga strukturer kan utvecklas och ge mervärden i en ny urban kontext. Syftet är även att vidare förstå och utveckla min egen designprocess genom att just arbeta med gestaltande landskapsarkitektur.

Målet med arbetet är att utforma ett idéförslag för Hangarplatsen i Barkarbystaden, Järfälla kommun. Idéförslaget kan i bästa fall inspirera till en vidare diskussion kring platsens potential och framtida utformning. Målet är också att skaffa mig vidare erfarenhet av gestaltungsarbetet genom att som student ta mig an en plats förankrad i ett faktiskt planprogram.

Frågeställningar:

- Hur kan platsens befintliga strukturer användas och utvecklas i sitt nya sammanhang?
- Hur kan dessa strukturer vävas samman till en gemensam plats på ett välmotiverat sätt?
- Hur kan jag utveckla min egen designprocess genom att arbeta med platsen och dess problematik?

Metod

Jag har arbetat intuitivt, låtit nyfikenheten och infallen styra riktningen, hela tiden prövat mig fram med hjälp av penna och skisspapper. För att kunna skapa mig en förståelse av vilka förutsättningar som gäller har jag använt mig av dokument från Järfälla kommun, som *Program för Barkarbystaden* (2015), *Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet* (2006) och *Ekologiska landskapssamband i Järfälla kommun* (2012). Jag har sedan gjort ett platsbesök i syfte att skapa mig en egen bild av platsen och dess potential. Detta har skett genom en personlig betraktelse av något sökande karaktär, samt en områdesindelning efter vegetationstyp tänkt att ge en mer strukturell presentation av platsen.

En stor del av arbetet har bestått av litteraturstudier knutna till de frågor och tankar som uppstått under processens gång. Här har jag dels använt mig av litteratur jag haft tillgänglig från tidigare kurser, men även lånat på såväl Stadsbiblioteket som SLUs bibliotek. Jag har i dessa fall letat brett, med sökord som ”urbanism”, ”folkliv”, ”landskapsteori”, ”urbanekologi” m.fl., och plockat ut det jag funnit intressant.

Utöver penna och skalstock har även digitala verktyg använts genom skissarbetet och i ett senare skede som presentationsverktyg. Autocad och Sketchup har använts för ökad förståelse av rummens dimensioner, höjder, avstånd mm. Därefter har jag använt Illustrator, Photoshop och Indesign i syfte att skapa en tilltalande presentation av mina idéer.

Idéförslaget har påverkats av mina tidigare erfarenheter och kunskaper, mina värderingar och personliga åsikter, såväl på ett medvetet som på ett undermedvetet plan. Jag har även inspirerats på ett mer konkret sätt av ett par platser jag besökt de senaste åren, varför jag också har valt att nämna dessa i arbetet.

Ända sedan jag först började fundera på Hangarplatsen och dess gestaltningsmöjligheter har jag varit noga med att föra journal, eller designdagbok om man så vill, i vilken jag utan förbehåll kommenterat och diskuterat min process och mina tankar kring platsen och dess möjliga omvandling. Jag har valt att lägga in brottstycken ur denna designdagbok (*kursiverat*) i samband med litteraturstudierna som en metod för att referera till min egen gestaltningsprocess. Dessa bör ses som just personliga kommentarer och ingenting annat. Inläggen presenteras tillsammans med, i vissa fall mycket enkla, skisser framtagna under arbetets gång.

Min idé- och designprocess kan förstås genom följande modell baserad på ett diagram av Meto Vroom (2006):

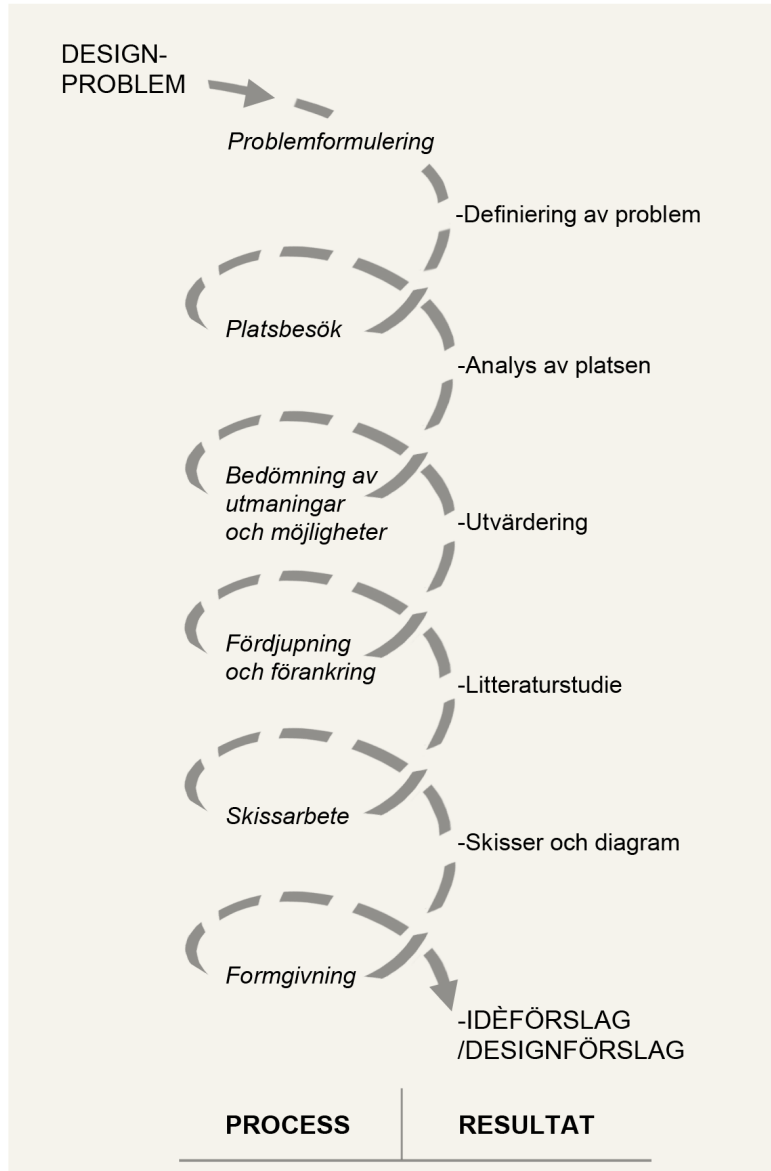


Fig. 1. Modell över idé- och designprocessen, efter Vroom (2006)

Modellen visar hur idé- och designprocessens olika steg (samt vad dessa resulterar i) hänger samman från inledande designproblem till idéförslag. Processens ska inte ses som ett linjärt tidsflöde utan snarare ett återknytande cirkulärt sådant av typen två steg fram, ett steg tillbaka.

Struktur

Arbetet är strukturerat utifrån tre delar. I den första delen, med rubriken *Platsen och dess förutsättningar*, redogör jag för områdets nuvarande situation och planerade förändring, mitt eget platsbesök samt vilka problem och möjligheter som finns kring platsens omgestaltning. Beskrivningen av dagens situation samt den planerade förändringen baseras helt på det material Järfälla kommun offentliggjort. Platsbesöket är tänkt som en kontrast mot detta, där jag främst låter min egen upptäckarlust stå i centrum. I den andra delen, *Genvägar och villospår*, söker jag bland delar av den teoribildning som finns kring ämnena landskapsarkitektur och gestaltning. Jag har här som sagt helt låtit läslusten styra och gör inga som helst anspråk på att bidra med något annat än en grund för min egen gestaltungsprocess. I detta avsnitt presenteras även de skisser och designdagboksinslag som nämns ovan, samt ett par inspirationsbilder. Den tredje delen utgörs av själva *Idéförslaget*. Här redovisar jag mina gestaltningsidéer kring platsen i text, plan, sektioner och perspektivbilder. Som avslutning resonerar jag kring min metod och mitt resultat under rubriken *Reflektioner*.

Avgränsningar

Att gestalta ett torg eller en park är ingen liten uppgift, än mindre att ge sig på båda två. Ändå kan jag i detta fall inte hantera den ena utan att beröra den andra. Jag har därför valt att se platsen som en serie sammanhängande rum bestående av en urban del (området närmast hangaren) och en mer ”grön” del (skogskullen med omgivning), och arbeta med ett övergripande idéförslag. Någon mer detaljerad gestaltning ryms dessvärre inte inom ramarna för detta arbete. Idéförslaget bör därtill ses som en del i en diskussion och absolut inte som ett färdigt gestaltningsförslag.

Jag är väl medveten om att det finns en uppsjö aspekter att diskutera och ta hänsyn till i utformandet av en plats som denna. Av tidsmässiga skäl har jag därför valt att främst fokusera på två aspekter av själva gestaltningen, dels eftersom de framstod som relevanta efter ett första platsbesök, och dels av den enkla anledningen att de intresserar mig. Det handlar om hur platsens två bärande landskapselement (hangaren och skogskullen) kan utvecklas och ta form i sitt nya sammanhang, samt hur dessa kan tänkas fungera tillsammans. Den lilla gården, som även den är relevant vad gäller platsens utveckling, har jag dock av tidsmässiga skäl valt att inte behandla närmare.

I detta arbete förhåller jag mig till den strukturplan som presenteras i *Program för Barkarbystaden* (2015), vad gäller placering av gator och kvarter närmast platsen. Därför har jag också geografiskt avgränsat mig till dessa linjer.

DEL I

Platsen och dess förutsättningar



Kort historik

Barkarbyfältet har fått sitt namn efter byn Barkarby, som har sitt ursprung i äldre järnålder. Platsen hade under lång tid en viktig roll som samlingspunkt för omgivningens invånare. I slutet av 1100-talet uppfördes Järfälla kyrka intill Bällstaån strax norr om själva byn. (Järfälla kommun, 2006) Efter att Barkarby station byggdes 1873 förändrades området från bondebygd till en ort av mer stadsmässig karaktär. Själva flygfältet anlades 1913 och fungerade som militärt övningsområde fram till 1974 då flygflottilj F8 upphörde som flygbas. Ett antal skyttevärn som finns i området, en bergshangar samt Hangar 5 är några av de rester som vittnar om militärens verksamheter. Mellan 1974 och 2010 användes flygfältet för sportflyg. (Beckman-Thoor, 2015).

Järfälla kommun har haft planer på att bebygga Barkarbyfältet ända sedan 1980-talet. Planerna har utvecklats och förfinats ett flertal gånger. 2001 antogs en översiktsplan som anger att det ska planeras ett större bostads- och arbetsområde på fältet. 2006 togs det fram en fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet som vidare beskriver kommunens planer. Här framgår att ca 5000 bostäder och 6000 arbetsplatser ska rymmas inom området. I Program för Barkarbystaden (2015) har ambitionerna höjts ytterligare. Programmet redogör för de ändrade förutsättningar som uppkommit i samband med nytillkomna planer på en tunnelbanelinje genom området. Nu är antalet bostäder uppe i 14000. På kommunens hemsida finns dock information om så mycket som 18000 bostäder och 10000 arbetsplatser (Järfälla kommun, online, 2015).

Beläget strax syost om Jakobsbergs centrum anses Barkarbyfältet strategiskt gynnsamt för exploatering. Områdets storlek, dess närhet till vägar, kollektivtrafik och friluftsområden ger unika förutsättningar (Järfälla kommun, 2006). Då Barkarby-Jakobsberg därtill pekats ut som en av Stockholms regionala stadskärnor (Regionplane-kontoret, 2010), blir planerna för området än mer intressanta. ”Att utveckla en regional stadskärna innebär att kommunen behöver skapa en tät, sammanhängande och upplevelserik stadsmiljö med

urbana kvaliteter, fler boendemiljöer, fler arbetsplatser och bättre kollektivtrafik” (Järfälla kommun, 2015, s. 7).

Väster om flygfältet intill E18 ligger Barkarby handelsplats, som en av Stockholms och Sveriges största. Handelsplatsen har successivt byggts ut efter IKEA:s etablering 1993 och rymmer idag omkring 80 butiker (Järfälla kommun, online, 2015).

Hangartorget och Hangarparken

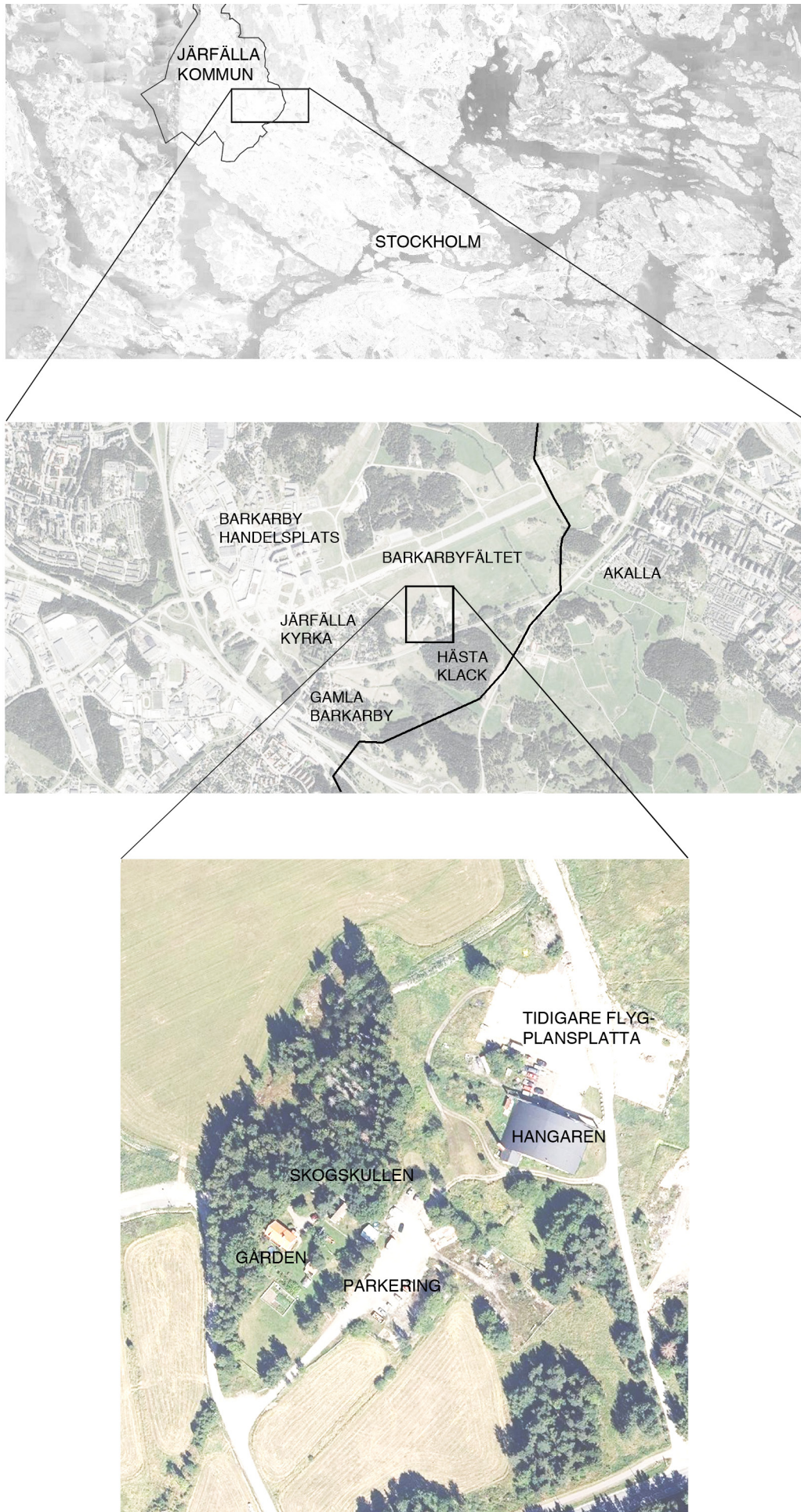
Hangarstaden utgör strukturplanens sydöstra del och är i första hand tänkt som en boendemiljö. Samhällsfunktioner, kontor och handel är främst samlade kring Hangartorget, som också är områdets centrala punkt, samt Hangargatan och Barkarbyvägen. (Järfälla kommun, 2015)

I kommunens planer finns idén om att själva hangaren skulle kunna inrymma en saluhall, för både lokal och regional användning, som en koppling till det odlingstema som föreslås för Hangarparken. Parkens gestaltning är även tänkt att kretsa kring mötet mellan naturen och det urbana. I anslutning till torget och parken finns en busshållplats inplanerad. (Järfälla kommun, 2015)

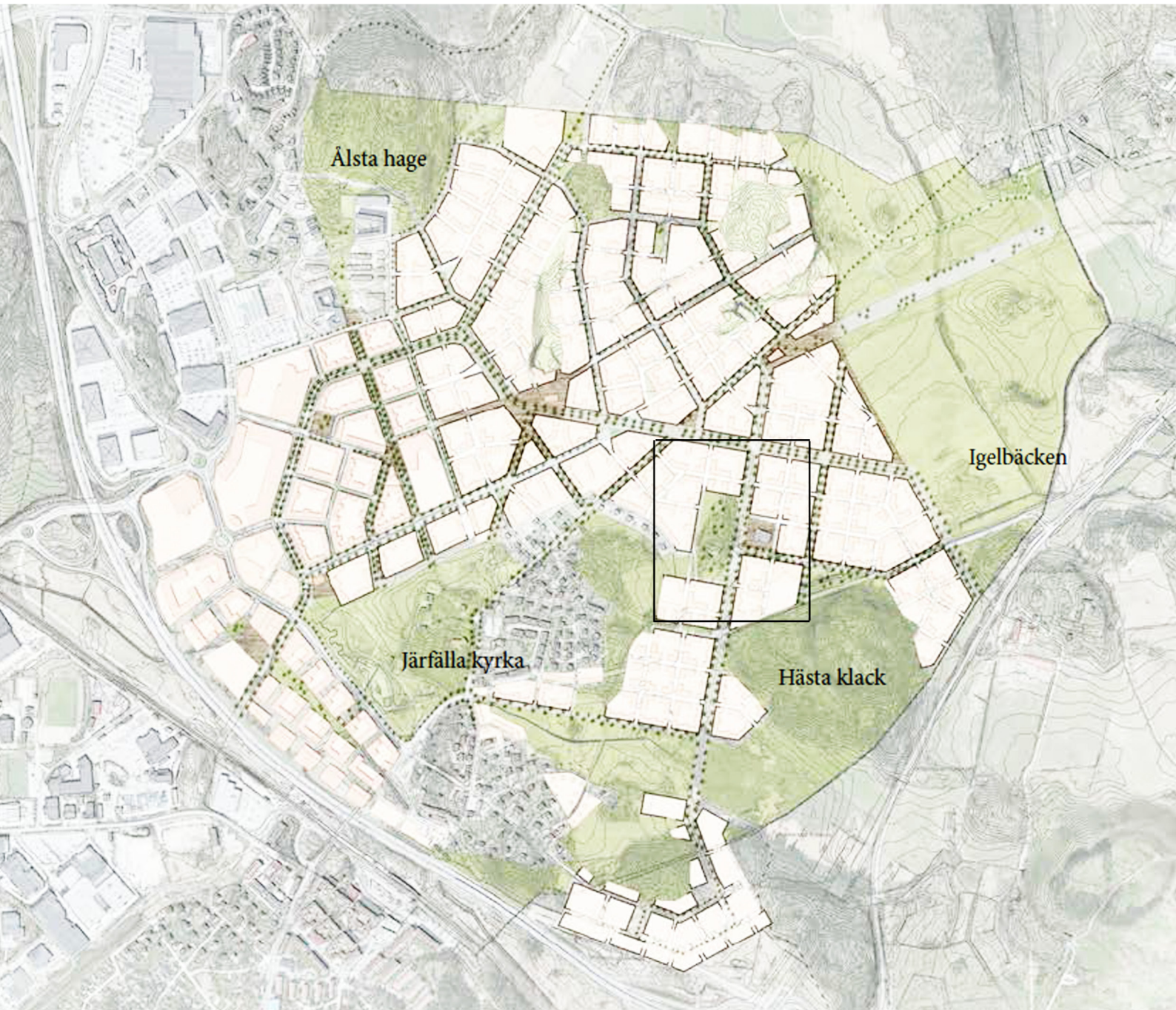
Hangar 5, som hangaren tidigare hette, uppfördes 1955 en bit ifrån flygbasens övriga verksamhet, delvis dold bakom en skogskulle. Här bedrevs diverse signalspaningsuppdrag varför hangaren även gick under öknamnet ”Spionhangaren”, och flygplansplattan framför den ”Spionplattan”. (Lagerlöf, online, 2015)



Fig. 2. Hangar 5, 1950-tal. Foto. Owe Gellermark



↑N Fig. 3. Orienteringskarta i tre steg: Järfälla i förhållande till Stockholm; Hangarplatsens position i Järfälla; Hangarplatsen inzoomad



↑ Fig. 4, Strukturplan för Barkarbystaden med Hangarplatsen inringad. Tovatt arkitekter.

Kommunens visioner

Det framgår av strukturplanen med tillhörande diagram att ett par frågor är centrala för kommunen gällande utformningen av platsen. Detta handlar om *de gröna sambanden*, dvs. parkernas fysiska kopplingar till varandra och de närliggande naturområdena, *dagvattenstråk* som en del av gestaltningen, *centrumkänslan och torglivet*, platsen som *vardagsmiljö* för boende (men även som närmiljö för ett relativt stort antal grund- och förskolor; 3 grundskolor samt 5 förskolor har planerats mindre än 200 meter från platsen), samt den starka och viktiga *riktning* som utgörs av Hangargatan.

Kommunens övergripande ambitioner kring de gröna sambanden är tydliga: ”De större omkringliggande grönområdena binds samman genom ett nätverk av gröna gator och närnatur i staden vilket skapar en väl integrerad grön infrastruktur för både växter, djur och rekreation” (Järfälla kommun, 2015, s. 18). På ett mer detaljerat plan framgår att Hangarparken, dvs. området kring skogskullen, ska kopplas samman såväl västerut med kyrkbyn och söderut med Hästa klack, som österut med området kring Igelbäcken. De två sistnämnda riktningarna innebär urbana gröna stråk i gatumiljö. Platsen påverkar emellertid inte något av de ekologiska landskapssamband som kommunen låtit undersöka (ädellövträd, barrskog, groddjur) (Calluna, 2012).

Enligt den övergripande dagvattenstrategi som kommunen låtit ta fram (2015) berörs Hangarplatsen av tre naturliga avrinningsområden. Ett leder österut mot Igelbäcken, ett söderut mot Bällstaån, och ett västerut, också det mot Bällstaån. I rapporten presenteras två alternativ baserade på dessa naturliga marknivåer, dagvattnet hanteras dock likartat närmast Hangarplatsen; det leds söderut längs Hangargatan mot en föreslagen damm söder om Hästa klack.

Öppen dagvattenhantering eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt. Hangargatan samt gågatan norr om hangaren anges som blågröna kopplingar där dagvattenhanteringen kan bli en gestaltad del av gaturummen. Öppet dagvatten är tänkt att bli en reell del av stadens helhet. Genom

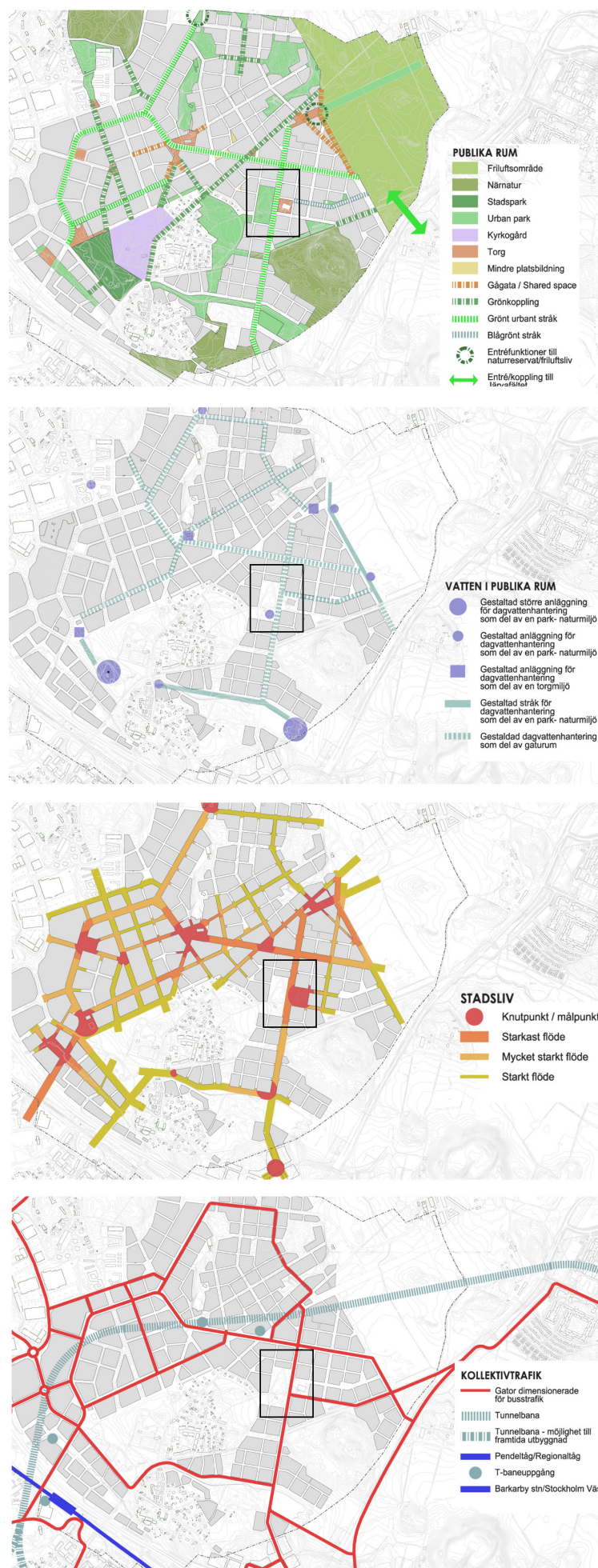


Fig. 5. Diagram relaterade till kommunens strukturplan med Hangarplatsen inringad: publika rum; vatten i publika rum; stadsliv; kollektivtrafik. Tovatt arkitekter

gestaltade strukturer, som tillfälliga vattenspeglar, förändras upplevelsen av staden vid nederbörd. (Järfälla kommun, 2015)

Hangartorget är, som nämns ovan, tänkt att utgöra Hangarstadens centrum, ett torg med handel, kontor och samhällsfunktioner. Torgmiljön blir en viktig del av centrumkaraktären och här finns en vilja att skapa förutsättningar för ett starkt folkliv. Detta innebär följaktligen utformandet av en plats där människor trivs och känner sig välkomna.

Hangargatan som löper genom platsen beskrivs i planprogrammet som en viktig länk söderut mot Stockholm och en entré till Barkarbystaden. Den är tänkt som en trädkantad huvudgata med kollektivtrafik och som del av ett regionalt cykelstråk. Längs Hangargatan i norrgående riktning från torget tänker man sig ett starkt flöde av såväl cyklister som fotgängare.

Jordart, naturvärde och fornlämningar

Marken består av ett antal jordarter. På norra delen av skogskullen återfinns morän och berg i dagen, medan södra delen av skogskullen samt området precis mellan hangaren och skogskullen består av sandig morän. Övrig mark består av glacial eller postglacial lera. (Sveriges geologiska undersökning, 2014)

Vid den naturvärdesinventering som kommunen låtit genomföra bedöms skogskullen äga ”visst naturvärde”, dvs. den har viss betydelse för biologisk mångfald. Det är den lägre av fyra naturvärdesklasser. Bedömningen anses dock vara preliminär eftersom inventeringen skedde på senhösten. (Calluna, 2015)

På skogskullen finns fornlämningar i form av en boplotsindikation, en stensträng samt gravliknande lämningar. Dessa är dock delvis skadade av militära aktiviteter. (Riksantikvarieämbetet, 2004)



Fig. 6. Vy över Barkarbyfältet

Platsbesöket

Nedan följer en redogörelse för mitt första besök till det som ska bli Hangarplatsen. Först genom en personlig betraktelse hämtad ur designdagboken, knuten till foton från platsen samt en karta över vart dessa foton är tagna. Därefter presenteras en kategorisk indelning av området utifrån mina iakttagelser.



Fig. 7. Översikt för platsbesöket. Slingan visar min rörelse genom området. Bokstäverna pekar ut var och i vilken ordning respektive foto är taget



A



C



B



D

Jag kör till Järfälla och Barkarby. Det är juli och solen skiner. Över Barkarbyfältet drar en lätt bris fram som håller temperaturen på en hanterbar nivå. Jag besöker gamla Barkarby och Kyrkbyn någon kilometer väster om Hangarplatsen. Ett avstånd som kommer byggas samman enligt strukturplanen. Ungefär lika långt åt andra hållet, precis över kommungränsen, ligger det ekologiska lantbruket Hästa Gård. Längre bort skymtas Akallas höghus. (A) Rester från miljonprogrammet. Här möts landsbygden och förorten i en märklig kontrast. Dock en spännande sådan.

Tar mig ut till hangaren och vandrar runt en stund. Den är mindre än jag trott. Eller snarare lägre. Det väldiga taket löper nästan hela vägen ner till marken. Skjutdörrarnas ramkonstruktion liksom sträcker sig ut som väldiga insektsben. (B) Det är en vacker byggnad i sin ensamhet här ute på fältet. En tydlig rest från tidigare markanvändning. Norr om hangaren breder flygplansplattan ut sig som en stor parkeringsplats, delvis ockuperad av högar av jord och sten, gamla kylskåp och annat bråte. På andra sidan byggnaden är det dock trivsammare. Här växer kvarstående trädgårdsväxter som vresros, gullris och rosenval intill hangarens solvarma tegelvägg. (C) Även myskmalva, blåeld, styv fingerört, knölklocka och smällglim finns i närheten. Det luktar sommar. Syrsornas spelande blandas med det avlägsna trafikbruset bortifrån E18. Hangaren har en utbyggnad, en värmecentral med en skorsten som tornar upp sig framför skogskullens granridå. (D) Jag går vidare.

En del bilar passerar hangaren på vägen bort mot landningsbanan, vilken leder vidare västerut. Några män arbetar vid den lilla gården. Inga andra människor syns till. Klippta fruktträd och pallkragar vittnar om att någon sköter om tomten. (F) Det odlas här. Männen vid gården tycks även nyttja hangaren som garage.

Jag tar mig in i skogen från infarten till den lilla gården. Passerar två ståtliga douglasgranar, och ett par lärkträd. På krönet ligger ett stenblock och där bakom ett bestånd av björk och tall med en mängd unga lönnar under. (G) Även ask, rönn och hästkastanj återfinns bland de yngre träden. På marken är det nästan kalt. Jag fortsätter in i ett granparti som sträcker sig upp längs kullens östra sida. Det är ett enformigt bestånd. Här växer nästan bara gran, och alla i ungefär samma ålder. Men kontrasten mot fältet utanför är spännande. (E,I) Där ute skiner solen, men här står man gömd i mörkret. Det är lätt att ta sig fram mellan stammarna. Skuggan härinne ger en mycket sparsam markflora.



E



F



H



G



I

I mitten av skogen har granarna dött. (H) Här möts jag istället av en ogenomtränglig vägg av sly. Hägg, asp och fågelbär har trasslat ihop sig med några krusbärsbuskar. Jag vänder tillbaka. Alldeles intill öppnar sig en glänta, en äng där blåklocka och johannesört tittar fram bland gräsen. (J) I slänten ner mot fältet i väster blir ängsmarken torrare. (K) Mellan bergsknallarna växer gulmåra och backnejlika. Här finns även gråfibbla, fingerört och en hel del natt och dag. Ute på fältet lyser ett stort bestånd av prästkrage och klöver. (L) I fjärran syns de första etapperna av Barkarbystaden växa fram, ännu på ett betryggande avstånd. Här vid skogskullen råder än så länge lugnet. Jag fortsätter längs kanten norrut. Längst upp gömmer sig en samling stenar i gräset, som en raserad mur på gränsen mot det öppna landskapet. (M) Jag står här en stund i solen innan jag åter vandrar tillbaka över kullen.



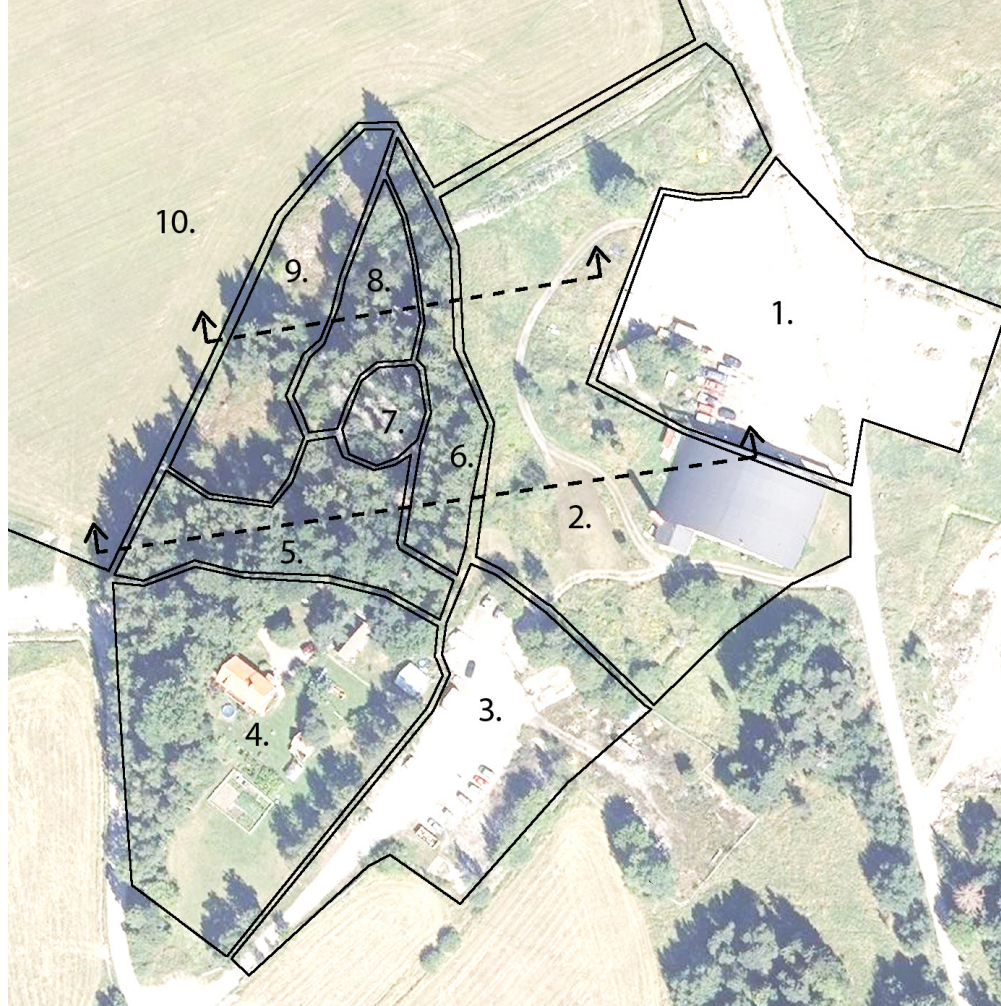


Fig. 8. Delområdena i plan

Delområden

1. Asfaltsyta

Träd-, busk- och fältskikt
Obetydligt

2. Ruduratmark

Träd- och buskskikt
Betula pendula – vårtbjörk
Populus tremula – asp
Rosa rugosa – vresros
Salix caprea – sälg
Sorbus aucuparia – rönn

Fältskikt

Campanula rapunculoides – knölklocka
Echium vulgare – blåeld
Lathyrus latifolius – rosenvial
Malva moschata – myskmalva
Potentilla recta – styv fingerört
Silene vulgaris – smållglim

3. Grusyta

Träd-, busk- och fältskikt
Obetydligt

4. Trädgårdsmiljö med inslag av ädellövträd

Träd- och buskskikt
Acer platanoides – skogslönn
Betula pendula – vårtbjörk
Caragana arborescens – sibirisk ärtbuske
Fraxinus excelsior – ask
Larix decidua – europeisk lärk
Malus domestica – äppel
Pseudotsuga menziesii – douglasgran
Quercus robur – skogsek
Tilia cordata – skogslind
Fältskikt
Förnygring av främst ek, rönn och lönn
Alliaria petiolata – löktrav
Convallaria majalis – liljekonvalj

5. Blandskog av lundkaraktär

Träd- och buskskikt
Acer platanoides – skogslönn
Aesculus hippocastanum – hästkastanj
Betula pendula – vårtbjörk
Fraxinus excelsior – ask
Picea abies – gran
Pinus sylvestris – tall
Prunus avium – fågelbär
Quercus robur – skogsek
Sorbus aucuparia – rönn
Fältskikt

Förnygring av flertalet av ovanstående arter
Alliaria petiolata – löktrav
Anemone hepatica – blåsippan
Anthriscus sylvestris – hundkåx
Convallaria majalis – liljekonvalj
Impatiens nolitangere – springkorn

6. Remsa med enartat granbestånd

Träd- och buskskikt
Picea abies – gran
Fältskikt
Obetydligt

7. Parti med döda granar och sly

Träd- och buskskikt
Prunus padus – hägg
Ribes alpinum – mabbär
Ribes uva-crispa – krusbär
Sambucus racemosa – druvfläder
Sorbus aucuparia – rönn
Fältskikt
Förnygring av flertalet av ovanstående arter
Aegopodium podagraria – kirskaål
Anthriscus sylvestris – hundkåx
Fragaria vesca – smultron

8. Slyartad blandskog

Träd- och buskskikt

Betula pendula – vårtbjörk
Picea abies – gran
Prunus avium – fågelbär
Prunus padus – hägg
Ribes alpinum – mabbär
Ribes uva-crispa – krusbär
Sambucus racemosa – druvfläder
Sorbus aucuparia – rönn
Symphoricarpos albus – snöbär
Fältskikt
Likartat tidigare nämnda bestånd (7)

9. Torrare ängsmark med berg i dagen

Träd- och buskskikt
Betula pendula – vårtbjörk
Picea abies – gran
Populus tremula – asp
Salix caprea – sälg
Sorbus aucuparia – rönn
Fältskikt
Campanula persicifolia – stor blåklocka
Campanula rotundifolia – liten blåklocka
Dianthus deltoides – backnejlika
Festuca ovina – fårsvingel
Festuca pratensis – ängssvingel
Festuca rubra – rödsvingel
Galium verum – gulmåra
Hieracium pilosella – gråfibbla
Hypericum perforatum – äkta johannesört
Melampyrum nemorosum – natt och dag
Poa pratensis – ängsgröe
Potentilla reptans – revfingerört

10. Åkermark med förvildad vall

Träd- och buskskikt
Obetydligt
Fältskikt
Galium boreale – vitmåra
Leucanthemum vulgare – prästkrage
Phleum pratense – timotej
Trifolium aureum – gullklöver
Trifolium pratense – rödklöver

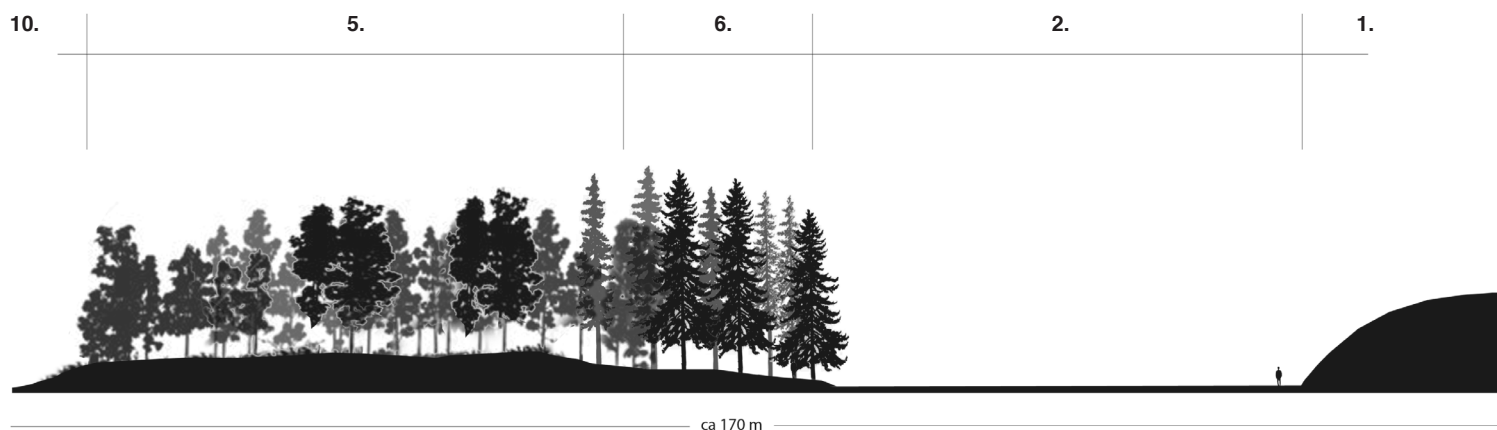
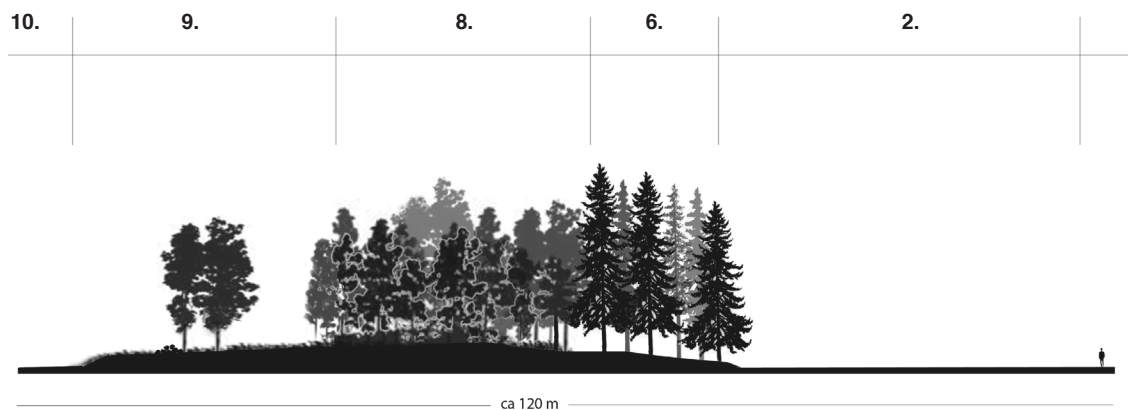


Fig. 9. Delorådena skiljer sig åt markant vad gäller rumslighet. Sektion

Några tankar om platsen

Platsen har onekligen ett rekreativvärde, även om själva skogskullen inte tycks besökas särskilt ofta. Det är snarare det öppna fältet som lockar. Utrymmet, avstånden. Skogskullen har dock vackra och spännande kvaliteter: känslan av vildhet, granpartiets rumsbildningar, ängsmarken mot väster och artrikedomen i stort. Aspekter att ta fasta på i det fortsatta arbetet med platsen. Hangaren måste betraktas som en högst fascinerande och annorlunda byggnad, åtminstone sett ur ett framtida urbant perspektiv. Det som kanske framförallt väcker intresse är de tillhörande konstruktionerna: den väldiga betongramen till

skjutdörrarna och värmecentralens tegelskorsten med ingjuten stege. Dessa skulle utan vidare passa in i ett gammalt industrilandskap. Den lilla gården med tillhörande uthus bär också en charm, men en annorlunda sådan. Det är lätt att förstå var kommunens visioner om ett odlingstema kommer ifrån. Visst vore det synd att inte ta vara på detta.

Både hangaren och skogskullen är två tydliga element i landskapet. Sett norrifrån vilar de mot Hästa klacks granskogssiluett; sett söderifrån tornar de mot himlen. Detta i sig är en kvalitet, en variation i den annars platta terrängen. Utöver dessa finns inte mycket att ta fasta på i den större skalan. Uppe på skogskullen finns ett antal spän-

nande rumsbildningar inne i både blandbeståndet och granbeståndet, men kanske framförallt de två gläntor som utgör det jag kallar den torrare ängsmarken. Här är rummen mycket tydligt definierade av omslutande vegetation samt en liten avsats ner mot åkern i väster. De rumsbildningar som finns utanför skogskullen är aningen utdragna och mindre tydliga. De mest påtagliga hittar man mellan husen och fruktträden på den lilla gården, samt nedanför gården på den klippta gräsmattan, då definierat av en rad höga björkar. Även ytan mellan hangaren och skogskullens granar äger en viss känsla av rumslighet. Här är man på sätt och vis skyddad från flygfältets väldighet. Den rektangulära asfaltsytan norr om hangaren är en mer utsatt yta utan rumslig avgränsning. Den vittnar dock om platsens tidigare användning som flygplansplatta, en struktur som är intressant i sig.

Flera av de arter som växer på skogskullen, som douglasgran, lärk och lind, är uppenbarligen planterade, och förmodligen någon gång under första delen av nittonhundratalet. Detta talar för att hela eller delar av kullen tidigare fungerat som någon form av utvidgad trädgård. Även trädgårdsflyktingar som fågelbär, snöbär och unga exemplar av hästkastanj vittnar om detta. Moränen är mullrik och det är inte omöjligt att partier har jordförbättrats.

Värt att notera är även att ett par av de arter som observerats på skogskullen under platsbesöket är listade som naturvårdsarter i kommunens naturvärdesinventering (Calluna, 2015), men då endast knutna till andra platser inom programområdet. Detta gäller backnejlika, gulmåra och äkta johannesört.

Problematik och utmaningar

Utifrån de dokument och analyser Järfälla kommun producerat samt mitt eget platsbesök finner jag följande aspekter relevanta att diskutera angående Hangarplatsen:

- *Barriärer.* En av strukturplanens huvudgator (Hangargatan) leder rakt igenom Hangarplatsen dvs. mellan skogskullen och hangaren. Gatan riskerar att bli en barriär. Huvudgatans placering är dock inte enbart en negativ fråga, utan kan tvärtom bidra till platsens potentiella livfullhet och centrumkänsla.
- *Riktningar och flöden.* Utöver den starka riktning som utgörs av Hangargatan kan man utifrån strukturplanen ana ett antal andra riktningar som kommer ha betydelse för gestaltandet av platsen. Dels finns en diagonal riktning mellan hangaren och grönområdet närmast kyrkbyn i sydväst, och dels en diagonal åt andra hållet, dvs. mellan området sydöst om hangaren och den tunnelbaneuppgång som planeras ett par kvarter nordväst om platsen. Dessa riktningar hör enligt planerna ihop med olika trafikflöden. Bil och buss rör sig längs Hangargatan samt den tvärgata som är placerad söder om hangaren, cykel även söder om skogskullen, samt gående längs dessa såväl som övriga nämnda riktningar.
- *Hög bebyggelse.* Delar av bebyggelsen, framförallt norr om hangaren, kan bli mycket hög. Standardbebyggelse planeras på omkring sex våningar med inslag av mycket höga hus (Järfälla kommun, 2015). Detta kommer påverka upplevelsen av platsen, samt skapa nya förhållanden vad gäller både hangaren och skogskullen. Dagens landskapsbild påverkas. Orienteringselement som Hästa klack och Akallas höghus kommer sannolikt inte längre synas.

- *Slitage.* Mängden människor som förväntas nyttja platsen ställer onekligen höga krav på gestaltningens förmåga att stå emot slitage. Detta blir framförallt relevant när det kommer till skogskullens vara eller inte vara. Några av kullens vistelsemässigt värdefulla aspekter, som torrängen på västra sidan eller den ”vildhet” som idag präglar skogskullen, kommer sannolikt inte gå att bibehålla i samma utsträckning då platsen omvandlas till stadspark.
- *Ljudmiljö.* Platsens karaktär, jag tänker då i första hand på skogskullen, kommer bli en annan då en stad byggs upp runt omkring.
- *Förändrad ståndort.* Aspekter som vind, ljus och värme kommer att förändras då höga huskroppar byggs som en ram omkring platsen. Hur detta kommer att påverka det växtmaterial som idag växer på platsen är oklart. Stadslandskapets hårdgjorda miljö ställer även vissa krav på val av tillkommande växtmaterial, inte minst vad gäller torg- och gatuträd.
- *Gröna och blå samband.* Den nya bebyggelsen kommer rent fysiskt skapa murar i landskapet. För att i enlighet med kommunens visioner bibehålla länkar mellan stadens parker och naturområdena runt om krävs att ny vegetation tillförs längs gator, på hus och gårdar. Gestaltningen av Hangarplatsen bör möjliggöra en grön koppling mellan skogskullen och omkringliggande natur såväl som en öppen dagvattenhantering.

För att bättre förstå och kunna arbeta vidare med dessa aspekter ur ett gestaltande perspektiv vänder jag mig till litteraturen. Under ett antal rubriker kommer jag i följande avsnitt resonera kring ovanstående frågor såväl som anknyta till arbetets större frågeställningar (se Mål och syfte) för att på så vis motivera kommande idéförslag.

DEL II

Genvägar och villospår



Naturen, landskapet och staden

Jag läser Anne Whiston Spirns kapitel i boken *Landscape Theory* (2008). Hon skriver att landskap är ett språk, som kan läsas och läras ut. Det är en vacker tanke, att landskapen vi lever i, våra städer, landsbygden, skogarna, bär litteraturens kapacitet att förtrolla och hänföra, skrämja och underhålla. Att landskapsarkitekten är en poet och en historieberättare som genom landskapets språk skriver om det som varit och det som ska bli. Whiston Spirns menar att landskapsarkitekturen kan vara ett starkt hjälpmedel för oss att känna och reflektera kring vår plats i naturen, vår plats på jorden. Hon skriver: "Landscape is loud with dialogues, with storylines that connect a place and those who live there" (s. 53). Alla former av landskapsgestaltning bör ske med respekt och som en utveckling av dessa dialoger, menar författaren. Det handlar om att bli en del av konversationen snarare än att starta en ny, att plocka upp det som finns och inspirera till nästa steg. Något som bör ligga djupt hos varje landskapsarkitekt kan tyckas, men författarens sätt att diskutera frågan väcker ändå nya associationer. Jag tänker på hur inlandsisen har format vårt land, hur landhöjningen lämnat efter sig bördiga leråkrar, hur smält- och regnvatten som år efter år runnit ner från bergen skapat ett magnifikt nät av älvar, åar och bäckar. Jag tänker på hur byar och städer vuxit fram ur dessa förutsättningar, hur vi hämtat råvaror, livsmedel, utvunnit energi, allt genom att läsa och studera landskapets språk. En havsvik blir en åker som blir ett flygfält som så småningom bebyggs till en ny stadsdel. En liten gård med en skogskulle och en hangar bevaras, som en länk mellan olika tider, en dialog med de som tidigare nyttjat marken, en konversation med platsens historia. Människans verk är ett led i naturens ständigt skiftande landskap. Eller som Whiston Spirn så elegant uttrycker det: "The language of landscape reminds me that nothing stays the same, that catastrophic shifts and cumulative changes shape the present. It permits me to perceive pasts I cannot otherwise experience, to anticipate the possible, to envision, to choose, and shape the future."(s. 61).

Anne Whiston Spirns förundras över att så många inom arkitektur och design vägrar acceptera idén om att staden (precis som allt som människan åstadkommer) är en del av naturen, och inte dess motsats. Detta är något som även Elizabeth Mossop diskuterar i Waldheims (red.) bok *The Landscape Urbanism Reader* (2004).

Mossop beskriver hur landskapsarkitekter länge haft problem med att sammanföra ekologikonceptet med stadsplanering och design. Ian McHargs arbete, och då särskilt boken *Design with Nature*, har enligt Mossop satt sina spår och lett till den fortgående uppfattningen om naturen och kulturen som en absolut dikotomi. Detta har delvis resulterat i att landskapsarkitekturkåren haft en relativt liten roll när det kommer till diskussioner kring staden och det urbana. Hon tycks mena att McHargs sätt att separera design från planering egentligen har att göra med en oförståelse, eller snarare missuppfattning, av vad gestaltning är. Mossop skriver: "Embodied in this is a fundamental misunderstanding of design, of the relationship between planning and design, and of the complexity of the design process" (s.168). Vidare beskriver hon hur kåren delat upp sig mellan två skalor, där den ena berör övergripande miljö- och ekologiriiktad planering, och den andra specifika gestaltningsprojekt. Här kan idén om landskapsurbanismen utgöra en välbehövlig brygga, då begreppet enligt Mossop utlovar ett sammanförande av, eller snarare en gränsöverskridning mellan, dessa fränkopplade nivåer. Om detta har relevans även i den svenska kontexten är inte helt lätt att utröna. Jag kan hålla med om att det tycks finnas ett visst avstånd mellan storskalig planering och platsspecifik design, men samtidigt är det just i det glappet som gestaltningsidéer och koncept föds; precis som förmågan att omvandla regionala och kommunala visioner om blandstad och hållbarhet till faktisk gestaltning. "A good designer must be able to weave the diagram and the strategy in relationship to the tactile and the poetic." (Corner, 2006, s. 32)

Även James Corner (2006) diskuterar begreppet landskapsurbanism som något dynamiskt och överbryggande. Hur här bland annat finns möjligheter att genom design låta föränderliga ekologiska processer och urban form mötas på ett nytt sätt. Han beskriver hur arkitekter, designers och planerare antingen försöker integrera naturliga ekosystem i en urban kontext, eller söker rent tekniska lösningar. Ingenta ser stadens komplexa system, flöden och lager som ett eget ekosystem. Corner menar att landskapsurbanismen egentligen har med fantasi och lekfullhet att göra, ett sätt att släppa taget om en alltför rationaliserad syn på planering och design. Kanske är det just genom ett erkännande av komplexiteten och bristen på kontroll som de mest spännande ingångarna ges. Kreativitet, drömmar och fantasi är morgondagens verklighet, och balansen mellan, såväl som leken med, motsatserna utgör språngbrädan.

I likhet med Whiston Spirm önskar Mossop en djupare förståelse för landskapets egen infrastruktur, eftersom det är ur denna som den urbana kontexten har vuxit fram. En stads mest stabila och beständiga strukturer härstammar ofta från det underliggande landskapet (Mossop, 2006). Barkarbyfältets landningsbana ligger endast ca 15 meter över havet, vilket vittnar om att det var först under senare delen av bronsåldern som landhöjningarna torrlade området (Beckman-Thoor, 2015). Skogskullens bergsknallar måste under en period stuckit upp som en liten ö ute i havsviken, något som faktiskt inte är särskilt svårt att föreställa sig.

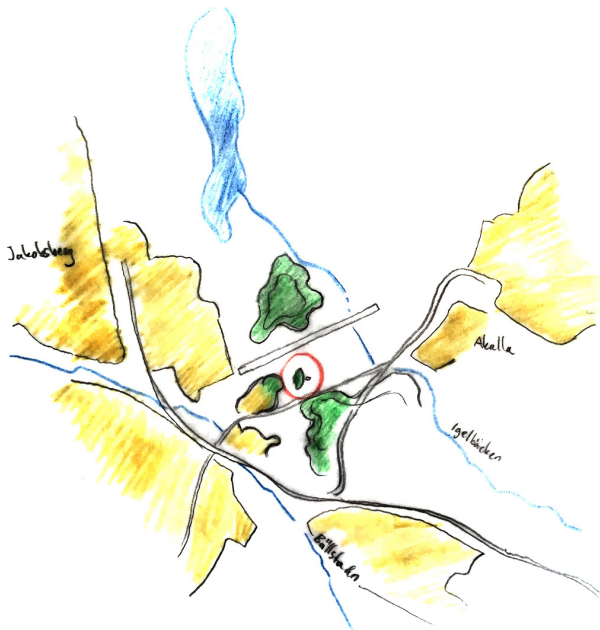


Fig. 10. Ute på fältet ligger skogskullen som en ö i landskapet

Ur dagboken:

Sitter och funderar över platsens position i landskapet. Hur den så fundamentalt kommer att förändras i och med Barkarbystadens framväxt. Ute på fältet, mitt emellan förorterna, mitt emellan vattendragen. Snart kommer bebyggelse av varierad höjd omdefiniera landskapsbilden.

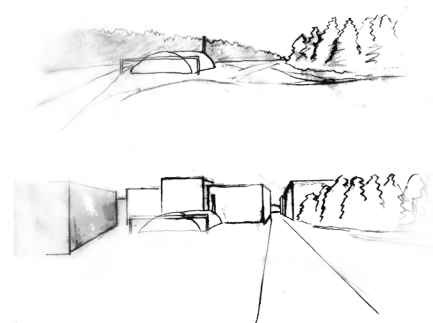


Fig. 11. Förändrat sammanhang, från ruralt till urbant



Fig. 12. Hangaren, skogskullen och den lilla gårdens placering i förhållande till strukturplanens planerade kvarter. Här finns flera vinklar och riktningar att ta fasta på

Rörelse, rytm och känsla

I en tidigare kurs läste jag om rörelse i relation till design. Tar upp dessa texter igen på jakt efter idéer och tankar kring begreppet gestaltning.

Jag läser en intervju med Olafur Eliasson angående utställningen *Your only real thing is time* (2001), *Still Pools and Crashing Waves* (1986) av Charles Moore samt Bernard Tschumis *The Manhattan Transcripts* (1994). Begreppet "rörelse" i förhållande till landskap och arkitektur kan uppenbarligen användas och tolkas på ett flertal sätt. Eliasson använder exempelvis främst begreppet i relation till tid, medan Moore bland annat beskriver människans (arkitektens) fysiska rörelse genom sin omgivning. I *The Manhattan Transcripts* tillåts istället rörelsen bli en del av ett slags historieberättande för att ifrågasätta den moderna stadens arkitektoniska språk. Då rörelse är liv, eller snarare liv är rörelse, alltså en självklar del av oss (ingenting verkar existera helt utan rörelse) kan heller varken arkitekturen eller landskapet någonsin frikopplas från dess närvaro. Jag antar att det är här vi kan tala om olika former av rörelse, eller kanske olika nivåer av rörelse: ett springande barn, en roterande elektron, en sol som går upp och ner, ett löv som faller, ett träd som växer. Allt ihop sammanflätat med människan och dess skapelser och förehavanden. Tschumi menar att arkitektur inte är någonting utan händelser, vilka ofrånkomligen innefattar någon form av rörelse i rummet, och därtill att en plats först kan definieras efter något slags sammanförande av ett flertal faktorer, däribland rörelser. Detta kan jämföras med Olafur Eliassons berättelse om en plats med en stol i "when there are no people in the space, there is also no chair" (s. 13), vilken syftar på den ständiga och ofrånkomliga subjektiviteten. Att världen endast existerar genom betraktaren.

Olafur Eliasson skildrar genom sin *river-raft series* en flods orubbliga framfart. Det handlar om både den direkta rörelsen i nuet (det aggressivt framstormande vattnet) och den mer indirekta effekten av detta framstormande (flodens meandrande genom landskapet). Han påpekar även skillnaden mellan upplevelser av ett och samma fenomen beroende på iakttagarens position. I detta fall flodens rörelse betraktad från flodbanken respektive sittande i en flotte på vattnet. Möjligen kan denna tanke överföras på trafiken i en stad, eller för den delen i ett landskap, där trafikens ständiga rörelse både skulle kunna likställas med, och samtidigt skiljas från, omgivningens rörelse upplevd inifrån en bil i trafiken. Det är alltså samma fenomen, samma händelse, men sedd ur olika perspektiv kan man börja ifrågasätta vad det är som verkligen rör sig.

Ur dagboken:

Vi rör oss på olika sätt genom staden, åker bil eller buss i sådär 30-50 km/h, cyklar i kanske 20, joggar i 10, promenerar i ca 5 km/h, eller sitter helt still på en bänk. Hangarplatsen kommer onekligen upplevas från alla dessa perspektiv. Något som bör avspeglas i gestaltningen.

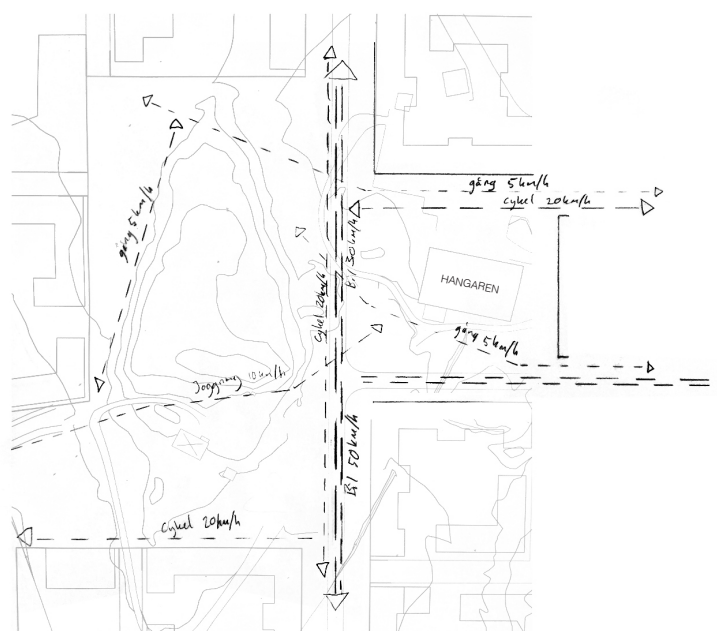


Fig. 13. Platsen kommer onekligen att upplevas i olika hastigheter

Tschumi beskriver mötet mellan rörelsens kaos och arkitekturens stelhet som "the inevitable intrusion of bodies into the controlled order of architecture" (s. 21, Illustrated index), ett ofrånkomligt måste som såklart utgör arkitekturens själva mening, men som samtidigt sätter den på prov och får den att vackla. Som tidigare nämnts är det alltså tveksamt om arkitektur alls kan existera utan de händelser som definierar den. Ett antagande som för tankarna till relationen mellan rum och plats. Hur ett rum blir en plats först efter att det tagits upp av något slags kollektivt medvetande, definierats utifrån händelser och rörelser, fått en själ. Och kanske talar vi här faktiskt om samma saker: kaos och ordning, plats och rum, liv och död. Rörelsen är det som väcker arkitekturen till liv.

Av Tschumis text framgår även att dessa aspekter är beroende av varandra för att inte avstanna eller falla platt. "In their individual state, objects, movements, events are simply discontinuous. Only when they unite do they establish an instant of continuity" (s. 9). Kanske är det denna kontinuitet som skapar god arkitektur, om man nu kan tala om något sådant, den dynamiska väv av aspekter som tillsammans utgör en plats, där alltså själva arkitekturen, scenen och dess objekt, endast är en del. En del som inte fyller någon funktion på egen hand.

Det är även intressant hur Tschumi diskuterar möjligheten att låta själva rörelsen liksom "karva ut" rum och riktningar. Det kan ses som ett slags baklängestänk där den mänskliga aktiviteten får forma sin direkta omgivning, arkitekturen, istället för det mer vanliga motsatta förhållandet. Jag tänker genast på en enklare, men mer beprövad, variant av samma idé, nämligen utformandet av en parks (eller annan öppen yta) stigar och gångar. Dels det faktum att en gräsyta med tiden ofrånkomligen får sina stigar urkarvade av människors och djurs rörelsemönster, men också hur detta i vissa fall har använts i själva designprocessen. Då menar jag inte genom rörelse- och målpunktsanalyser, utan att faktiskt lämna en yta under en viss tid, för att sedan återvända och anlägga gångar efter de mönster som framträtt. Jag kan dock tänka mig att det sällan finns utrymme för denna typ av flerstegsdesign. Vid omgestaltande av äldre platser kan nog detta däremot betraktas som en relativt självklar analysmetod, att beakta de rörelseriktningar som redan finns inskrivna, eller urkarvade, i marken.

När Charles Moore beskriver sina erfarenheter av att arbeta tillsammans med landskapsarkitekten Larry Halprin, lägger han särskild tonvikt vid en workshop som anordnades i Kalifornien i slutet av 60-talet. Genom en vandring där deltagarna tvingades "stänga av" sina sinnen ett efter ett, fick övriga sinnen en större betydelse och landskapet upplevdes därigenom annorlunda. Detta är intressant eftersom synen är ett så pass dominant sinne att de andra oftast glöms av, inte minst i designsammanhang. Att röra sig genom ett landskap innefattar på något plan såklart alla våra sinnen, men om vi inte aktivt tänker på det, vill jag nog påstå att det främst är synintrycket som kommer att dominera. När jag var yngre brukade jag gå barfota under i stort sätt hela sommarhalvåret. Jag uppskattade den frihet som det på något överfört plan medförde. Vad som med tiden hände var att jag omedvetet ritade om min mentala karta över staden utifrån den tillgänglighet, respektive otillgänglighet, som jag erfor gående barfota. Var det fanns längre stråk av sammanhängande gräs, vilka asfaltsytor som blev outhärdligt varma när solen låg på, i vilka gathörn det brukade ligga krossat glas, vilka grusgångar som hade det "skönaste" gruset, osv. I efterhand kan jag tänka att det faktiskt var ett sätt att lära känna en stad på nytt, genom att bokstavligen känna sig fram. På liknande vis skulle man kunna tänka sig att även låta andra sinnen styra ens rörelsemönster. Jag går den här vägen för att den är tystast, jag går den här vägen för att den är varmast, den här för att den luktar godast, den här för att den är vackrast. Naturligtvis är väl redan allt detta i viss mån inbakat i de vägar vi väljer att ta, även om vi kanske inte alltid tänker på det. Det är främst inom ramen för de *valfria aktiviteterna*, som Gehl (2010) uttrycker det, som dessa aspekter kommer in. Att promenera för promenerandets skull så att säga. Man kan fundera över varför vi inte i större utsträckning beaktar även de mer försummade sinnena när vi planerar och gestaltar våra rum och städer.

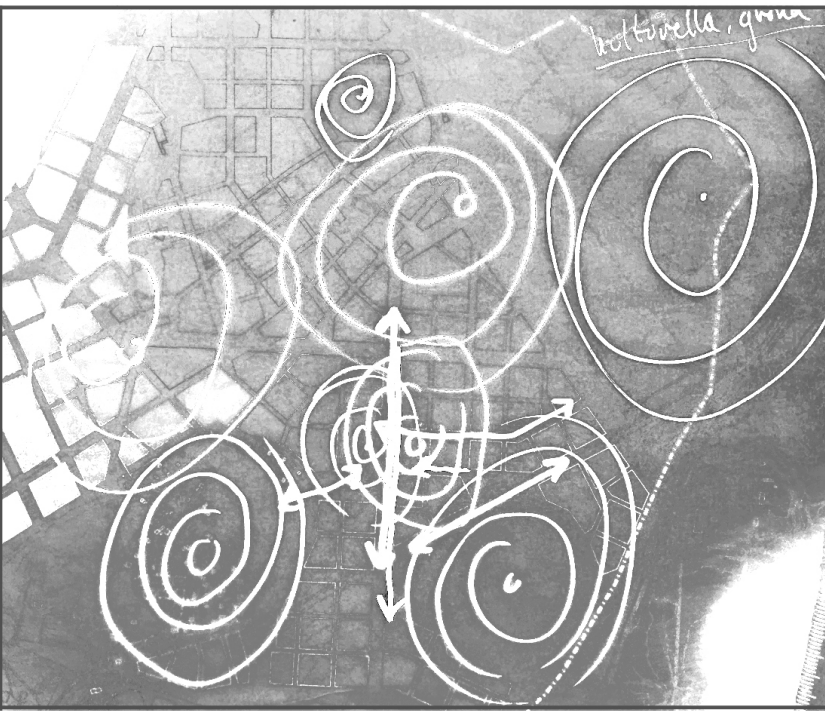


Fig. 14. Rörelse och målpunkter i anslutning till platsen

Ur dagboken:

Skissar, ritar diagram, flöden och målpunkter kring Hangarplatsen. Läger samman alla kommunens analyskartor till en stor kaotisk röra. Hur förstår man denna komplexa blandning av konkret struktur och abstrakt rörelse?

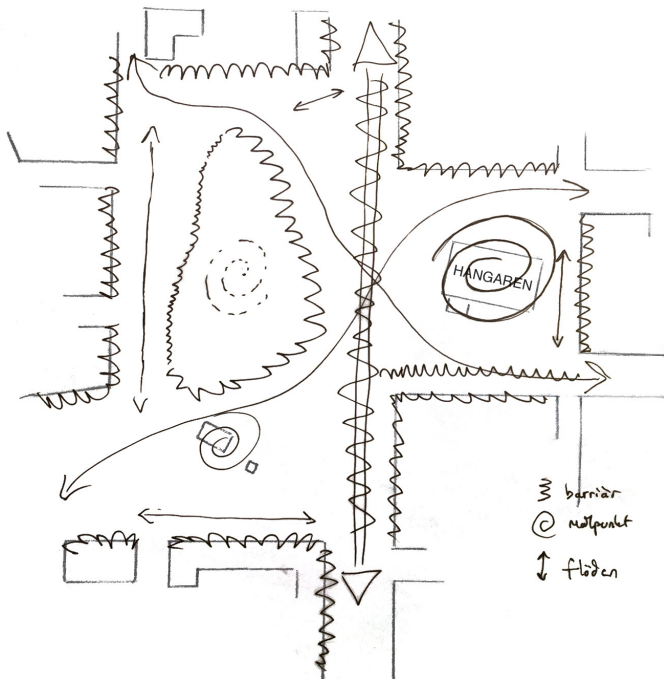


Fig. 15. Barriärer, målpunkter och flöden på platsen

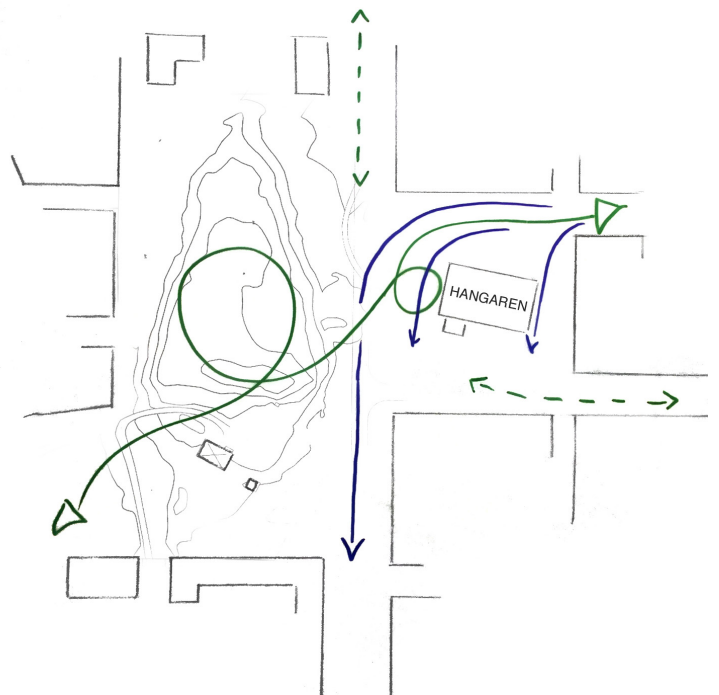


Fig. 16. Gröna och blå flöden på platsen. Kopplingar behövs i flera riktningar för att platsen ska kunna bli en del av Barkarbystadens gröna stråk.

Det finns onekligen en spänning mellan staden som form, och staden som rörelse. I *The Manhattan Transcripts* presenteras en serie bilder som illustrerar någon slags överförd piruett. En isdansare snurrar, bild för bild, och en bit av ett kvarter tycks följa med i snurren. Det blir en surrealistisk mix av form och rörelse. Det är högst oklart vad bilderna verkligen föreställer, men jag tror det är av underordnad betydelse. Vad som får mig att reagera på dessa bilder är istället vad som tycks som ett sammanförande av två totala motsatser: den dynamiska dansaren och den monumentala byggnaden. En perfekt roterande rörelse överförd på en perfekt dimensionerad orörlighet. Resultatet blir naturligtvis komiskt, och det är väl det som gör det så intressant. För var går egentligen gränsen mellan form och rörelse, om det nu finns en sådan gräns? Och vem har sagt att arkitektur inte kan vara dynamisk och full av rörelse? Det kommer som alltid tillbaka till hur man väljer att definiera sina begrepp, varifrån man tittar, samt hur nära man har till skrattet.

Rummen och normativiteten

Människans förhållande till rum och ting är dubbelriktad. Lika mycket som vi bebor rum och ting, bebor också dessa oss (Göransson 2012). Enligt detta resonemang förs arkitekters och planerarens idéer och värderingar vidare genom de miljöer de skapar, och påverkar de kroppar som rör sig i miljöerna, även decennier, eller kanske till och med århundraden, senare.

Precis som Tschumi antyder att arkitekturen väcks till liv genom rörelse, tycks även motsatsen vara sann: rörelse frodas och begränsas genom arkitekturen. Alla rum vi befinner oss i säger något till oss om hur vi ska bete oss, vem vi bör vara, eller inte vara. Det kan handla om färg och form, material, utrymme, eller något så enkelt som könsseparerade toaletter. Utöver de medvetet, och omedvetet, förespråkade användningarna av ett rum, tillkommer också våra egna föreställningar, tolkningar och fördomar. Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att tänka sig ett rum helt friställt från detta, men det vore samtidigt ignorant att inte försöka.

Det råder ingen tvekan om att staden är en subjektiv plats, med lika många tolkningar som det finns invånare. Eller som går att läsa i förordet till Sharon Zukins *Naken stad* (2010) att det, gällande New York, finns åtta miljoner historier. Motsvarande skulle även kunna sägas om Stockholm eller Malmö. Den fysiska miljön som omger vårt liv i staden är, måhända inte helt objektiv, men rent konkret lika för oss alla. Däremot är våra upplevelser av miljön individuella och i högsta grad subjektiva. Om vi exempelvis skulle rita varsin karta över staden, skulle de sannolikt se helt olika ut. En favoritplats för någon är troligtvis helt okänd eller bara ointressant för någon annan. Maria Bäckman uppmärksammar i kapitlet *Hemma i förorten?: om bruket av plats* ur *Andra Stockholm* (2010) hur individen förankras i olika omgivningar genom sina minnen och upplevelser. Kanske är det på så vis vi går från rum till plats. Man skulle kunna beskriva en stad som en serie konkava och konvexa rum, visserligen delvis värdeladdade i sig själva, men som utan människors närvaro, eller frånvaro, saknar identitet, är just bara rum. Det är först när vi skapar platser som rummen verkligen får värde, fylls med erfarenheter och minnen. Platsen är ett förankrat rum, subjektiv och personlig. Eller som Mats Franzén uttrycker det: "Plats handlar om rum plus mening" (2003, s. 53). På samma vis förankras också invånarnas identiteter i stadens rum. "Förplatsligandet" av staden medför möjligheten till ett sam- och hemmahörande, men även såklart risken för uppdelning och utestängning. Samtidigt som platsen är personlig är den också kollektiv. Då en grupp likasinnade identifierar sig, och/eller identifieras med, en plats förändras genast dess värde för andra människor. Denna sociala och dynamiska process är kanske det som, i samklang med själva materialiteten, gör en stad till en stad.

Ur dagboken:

Funderar över hur man kan göra platsen mer tillgänglig för alla, även de som inte normalt rör sig i parker och på torg. Wifi? Pokémongym? Tänker att en öppen torgyta med oklar funktion är viktig, alltså en plats som kan användas för tillfälliga aktiviteter och framförallt en plats för demokrativerkan. Att träffas och umgås, spontandiskussioner, torgmöten tillfälliga konserter och teaterscener. En yta fri från kommers. En mental amfiteater. Kanske ytan precis norr om hangaren skulle kunna vara lämplig; något avskild från gatans oväsen. En yta som skär in på gågatan, tar plats, fångar upp.

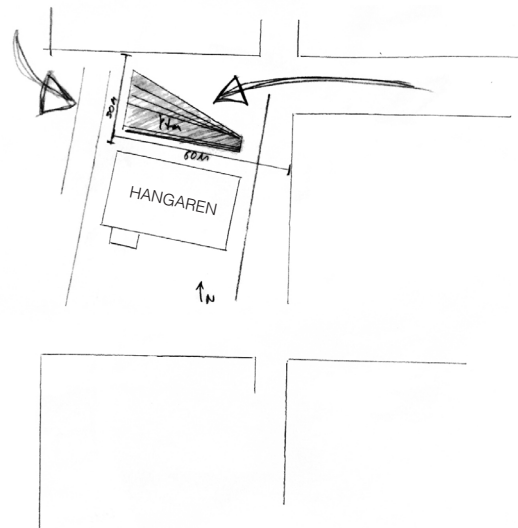


Fig. 17. Ett nytt torgrum norr om hangaren

Jan Gehl diskuterar i *Cities for people* (2010) hur staden bör planeras och gestaltas utifrån den mänskliga skalan. Hur det finns ett tydligt samband mellan kvaliteten på den gestaltade miljön och graden av stadsliv som uppstår i densamma. I likhet med Göransson (2012) menar Gehl att en stads fysiska strukturer formar dess invånare. Han ställer den mänskliga dimensionen mot skrymmande bilar och storskalig arkitektur, och presenterar ett antal gestaltningsverktyg baserade på allmängiltiga sociala mönster och beteenden. Gehl behandlar stadsbor som en unison grupp med just entydiga sociala beteenden men berör inte alls det faktum att stadens rum kan påverka och upplevas olika beroende på invånarnas ålder, kön, hudfärg, sexualitet, klass mm. Att det finns en minst sagt stor variation bland alla de miljontals människor som rör sig i våra städer. Det är intressant att fundera över vilka som egentligen ingår i gruppen ”människor” i Gehls titel. Med tanke på den komplexitet och mångfald som utgör en stad kan man fråga sig om inte generaliseringar kring invånarens viljor och beteenden motverkar sitt syfte. Stänger ute fler än de inkluderar.

Jag läser Åke Dauns (1974) beskrivning av livet i förorten. Han menar att vantrivsel uppstår när individens aktivitet inte korresponderar med omgivande värderingar. Detta kan enkelt vändas på, samt överföras på samhället i stort, det vill säga en individs vantrivsel beror på samhällets snäva värderingsramar. Dessa ramar kommer sannolikt materialiseras genom utformandet av stadens fysiska miljö (Göransson, 2012). Det öppna och fördomsfria samhälle som många av oss eftersträvar är således inte enbart en fråga som berör vår samtid. Genom stadens fysiska miljö knyts vi samman med föregående, såväl som framtida, generationer. Att staden står med ena foten i det förflutna och den andra i framtiden, ger inte bara en målande bild, det är också fullt och riktigt. Staden utgör ett tidsspänn som ingalunda slutar i vår tid. Våra barnbarn och barnbarnsbarn kommer dras med, eller i bästa fall uppskatta, den stad vi konstruerar idag. Man brukar likna stadens historiska utbredning med årsringarna på ett träd. Även detta ger en målande beskrivning, men samtidigt tycks varje generation planerare och politiker påverka och omforma nästan alla stadens delar, på gott och ont. Trots att man i dagens planeringssammanhang gärna refererar till dessa mosaikliknande miljöer som något eftersträvansvärt, fortsätter man i stor utsträckning att premiera likartade och relativt storskaliga projekt. Den omtalade mångfald som presenteras sträcker sig sällan särskilt långt bortom färg och form. Visst verkar det ske mycket inom området, inte minst vad gäller ekologisk och social hållbarhet, men att det är pengar som styr är svårt att komma ifrån. Således blir det också den köpstarka normativa medelklassen som det främst tycks byggas för.

Det är tydligt att arkitekter, designers och planerare har en viktig roll i sammanhanget. Man kan inte fransäga sig ansvaret för de miljöer man skapar, och heller inte tro att det skapade är frikopplat från ens egna värderingar. Det finns alternativa sätt att tänka och arbeta inom arkitekturkåren, bland annat genom att normkritiskt ompröva sådant som fastnat i traditionella värderingar och kategoriseringar (Petrescu, 2007). Detta bör ses som en viktig pusselbit i utvecklandet av ett bättre samhälle. Att lära och förbättra, att våga tänka kritiskt och ifrågasätta rådande strukturer. Staden som plats, eller en serie platser, rymmer uppenbarligen en diversitet av perspektiv, och ett samspel mellan en stor mängd parametrar. Förhoppningsvis kan vi lära oss att bättre beakta och relatera till denna mångfald genom ett mer normkritiskt förhållningssätt även när det kommer till platsspecifik gestaltning och design.

Träden och biodiversiteten

Jag funderar över hur jag bättre kan förstå den problematik som finns kring skogskullens omvandling till stadspark. Vilka förutsättningar de olika miljöerna har att överleva i ett urbant sammanhang. För att komma vidare läser jag om stadsträd, biodiversitet och urbana ekosystem.

Det finns många goda argument för att öka antalet träd i den urbana miljön. Träd bidrar exempelvis till en mängd ekosystemtjänster. Det handlar om att binda partiklar och på så vis rena luften, ta hand om regnvatten, utjämna temperaturskillnader och öka luftfuktigheten, motverka erosion och ge skugga, och inte minst utgöra livsmiljö för en mängd andra växter och djur (Boverket, 2010). Träd är även bra för vår hälsa. Som del av välplanerade parkmiljöer kan de både minska stress och öka koncentrationsförmågan (Grahn et al. 2005). Därtill har träden ett mycket starkt estetiskt värde, såväl som ett spirituellt och ett kulturellt. Träd är vackra, en del väcker tankar om andlighet andra vittnar om forna tider. Som Lindberg (2013) skriver, är parker, torg och andra gröna element lika mycket del av vårt kulturarv som stadens byggnadsarkitektur. Man får heller inte glömma de pedagogiska aspekter som kan kopplas till värdet av träd i stadsmiljön. Exempelvis lär förståelsen för naturen och dess ekosystem ha försämrats som en följd av en ökad urbanisering (Boverket, 2007). Träden, parkerna och stadens grönstruktur i stort blir därför viktiga för att människor ska kunna bibehålla en ekologisk läskunnighet, vilken i sin tur kan anses nödvändig för framtida generationers miljöengagemang (Molander, 2008).

Det räcker inte med att endast beakta antalet träd i staden, vi bör även se till diversiteten av trädarter. Artrika system anses nämligen vara mer stabila och ha större resiliens, dvs. större förmåga att hantera störningar, än de med endast ett fåtal arter (Dunnett, 2004). Artrikedomen ger också ofta mer intressanta och varierade miljöer. Olika arter ger olika uttryck, både på nära håll och på avstånd. Habitus, höstfärg, bladform, skirhet, blomningstid mm. är några faktorer som ger variation mellan olika arter. Att öka diversiteten av stadsträd minskar även risken för att många träd slås ut samtidigt vid händelse av artspecifika sjukdomar liknande de som gått på alm och ask. Vidare kan man fundera över om det inte finns en stor pedagogisk fördel med artvariationen. Många tycks uppskatta det lite ovanliga och udda, arter som annars inte hör hemma i vår svenska natur, nya färger, frukter och dofter. Möjligen bidrar diversiteten till ett ökat intresse och en större förståelse för världen utanför, både biologiskt och mer allmänt. I den urbana miljön finns många möjligheter till gynnsamma mikroklimat, varför växter från sydligare områden också har lättare att etablera sig här (Florgård et al. 1994). I och med att den globala klimatförändringen medför en högre medeltemperatur lär dessutom antalet möjliga arter öka ytterligare. En intressant tanke skulle vara en stad som i sin helhet fungerade som ett stort urbant arboretum. En trädssamling med arter från hela världen, placerade i stadens olika områden utifrån ståndort och växtsätt, och tydligt utmärkta för allmänheten. På sätt och vis kan man säga att många städer redan idag består av en samling trädarter från olika världsdelar, och att det egentligen bara handlar om att ta tillvara och bygga vidare på detta.

Det finns ett antal faktorer som skiljer de urbana ekosystemen från de som återfinns utanför stadsmiljön. Högre temperaturer och större nederbörd (tillrinning) samt färre producerande och nedbrytande organismer är några exempel (Martin, 2013). En annan viktig skillnad är fragmenteringen av habitat, dvs. att arters spridningsvägar skurits av som resultat av den hårdgjorda miljön (Barthel et al. 2005). Järfälla kommun har låtit ta fram en rapport (2012) som beskriver ekologiska landskaps samband inom kommunen. För att bevara och utveckla hela eller delar av skogskullen som en urban park blir det viktigt att fundera över systemets kopplingar till omkringliggande landskap. Även om skogskullen med sin ringa storlek kan anses relativt obetydlig i det större sammanhanget (den nämns överhuvudtaget inte i rapporten ovan), är den omvända relationen desto viktigare. Hur kommer skogskullens system att hantera att genom bebyggelse isoleras från sin omgivning? I kommunens strukturplan

(2015) beskrivs bland annat ett antal gator som gröna kopplingar. Om dessa kommer kunna fungera som ekologiska korridorer och spridningsvägar återstår att se, även om ambitionen tycks finnas. Hangarplatsens koppling till omgivande landskap lär till mångt och mycket bli en fråga om gestaltning. Vad händer mellan husen, på taken, längs gatorna, var finns växtbäddar, hur stora, vilka arter osv. Det är svårt att säga att strukturplanen i sig utgör något hinder. De urbana ekosystemen tycks tvärt om ha kommit att bli en prioriterad planeringsfråga, i Järfälla såväl som på andra håll. Dessa ekosystem har exempelvis blivit allt viktigare när det kommer till biodiversitetsfrågan i stort, delvis som ett resultat av en intensiv exploatering av många naturliga ekosystem (Farinha-Marques et al. 2011).

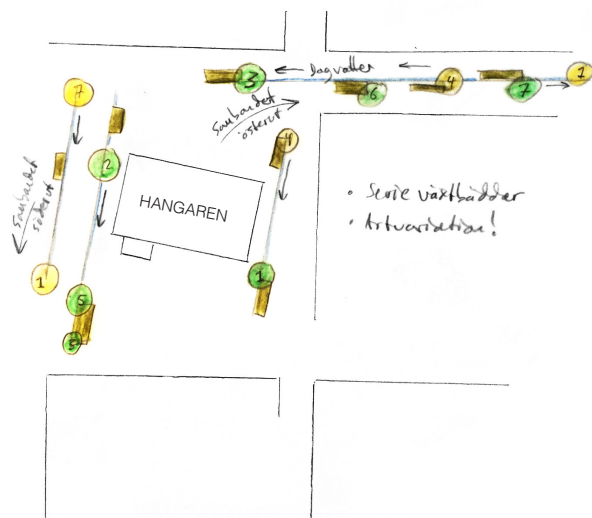


Fig. 18. Blågröna kopplingar närmast hangaren. Dagvattenrännor och regnbäddar i den hårdgjorda torgmiljön

Ur dagboken:

Hur kan de gröna och blå strukturerna hänga samman över den hårdgjorda delen av Hangarplatsen? Gestaltningmässigt känns det rätt att hålla sig till det rektangulära uttrycket. Tänker mig att man skevar markytorna så att dagvattnet leds till delvis öppna rännor som i sin tur lutar mot regnbäddar. På så vis blir även torget en levande del av dagvattenhanteringen. En serie rektangulära gröna ytor sammankopplade med öppna rännor. Träden behöver inte nödvändigtvis placeras i växtbäddarna utan kan nog med fördel bredda det gröna uttrycket längs rännorna.

Stadens träd har en viktig roll även gestaltningmässigt. Sjöman et al. skriver i ett kapitel i boken *Träd i urbana landskap* (2015) om samspelet mellan staden och dess träd. Här lyfts bland annat tankar kring hur trädens olika karaktärer kan användas för att stärka länkar och definiera noder i stadslandskapet. Hur stammar och kronor kan skapa rum eller skärma av. Hur trädens placering kan fungera förtydligande i en trafiksituation. Exempelvis kan gatuträd som gradvis planteras tätare och tätare både bidra till att fordonstrafiken sänker farten och att bilister, cyklister och fotgängare upplever att ett torg eller annan betydande plats närmar sig. Huvudgatan som skär genom Hangarplatsen skulle kunna dra nytta av en liknande gestaltninglösning. Här finns både anledning att sakta ner biltrafiken och att på olika sätt markera den rumsliga förändring som sker.

I likhet med Tschumis tankar om urkarvade rum och riktningar för Sjöman et al. även ett intressant resonemang kring stigbildningar i redan befintliga trädbestånd. Genom försiktig gallring kan mjukare och mer organiska stigar erhållas än om träd planteras omkring en redan anlagd stig. På så vis låter man trädens placering styra riktningen, likt de stigar som bildas i naturliga skogsmiljöer. Detta är relevant vad gäller skogskullens omvandling till stadspark. Här finns ett antal mindre bestånd som genom gallring skulle kunna ge upphov till både spännande rumsbildningar och mer organiska stigar. Bestånden på skogskullen ger också andra intressanta möjligheter vad gäller omgestaltning. Genom att identifiera ett bestånds successionsfas och sedan utifrån detta plantera in lämpligt växtmaterial skulle en ny spännande woodlandmiljö kunna skapas. Det handlar alltså om att låta ett upplevelsemässigt ointressant bestånd omvandlas till en mer attraktiv miljö med hjälp av nya vegetationsskikt som buskar eller blommande markskikt (Sjöman et al. 2015).

Roland Gustavsson beskriver i sin avhandling *Struktur i lövskogslandskap* (1986) hur olika träd- och buskarter samspelar och utvecklar olika typ av bestånd. Ett bestånd består förenklat av ett eller flera skikt inom vilka beståndets arter, såväl som individer inom samma art, kämpar om ljus och utrymme. På så vis framträder strukturer av mer eller mindre dominerande arter med ”härskande” respektive ”undertryckta” individer. Det hela är ett intrikat samspel som till stor del definieras av arternas olika strategier i den ekologiska successionen. Ljuskrävande pionjärer slås med tiden ut av mer skuggtåliga sekundära arter tills ett så kallat klimaxstadie uppstår. Vanligtvis får en yttre störning (avverkning, skogsbrand e. d.) sedan processen att börja om igen. Detta är intressant att ha i åtanke även i ett mer urbant sammanhang. Kanske svårt i torg- och gatumiljö, även om tanken är spännande, men i parker och naturliga planteringar blir beståndens strukturer desto viktigare. På skogskullen finns ett parti som med Gustavssons terminologi kan betraktas som ett blandbestånd, dvs. det är mer än en trädart bland de dominerande (partiet benämns i tidigare avsnitt som blandskog av lundkaraktär). Huruvida partiet är stort nog för att kunna behandlas i detta sammanhang kan diskuteras. Med sina ca 20x60 meter når det inte riktigt upp till Gustavssons minimikrav på 60x80 meter för ett ”högbestånd”, alltså ett bestånd som är minst 10 meter högt. Blandbeståndet på skogskullen är mycket grovt uppmätt och kommer därför endast behandlas på ett principiellt plan i idéförslaget.



Ur dagboken:

Funderar över skogskullens omvandling. Vore synd att inte nyttja tillgången på redan etablerade bestånd. Kan man ta till vara och utveckla de rumsligheter som finns och på så vis omvandla befintliga bestånd till parkmiljö?

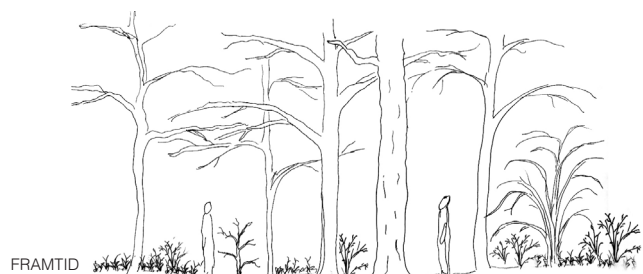


Fig. 19. Beståndsutveckling. Genom gallring och inplantering kan ny miljöer skapas

Nivå och skala

Sjöman et al. diskuterar möjligheterna att lyfta blicken från markplanet och nyttja övergivna eller nedlagda stadsstrukturer som del av den gröna gestaltningen. På så vis kan man stärka stadens ekologiska samband. Riktningar och kopplingar som är begränsade i markplanet kanske kan skapas på andra nivåer. Att planera för gröna tak har till exempel blivit allt populärare senaste åren, såväl av ekologiska skäl som samhällsnyttiga (binder luftföroreningar, samlar dagvatten mm.) (Earth Pledge, 2005). Det är dock sällan som de planerade gröna taken blir mycket mer än tunna sedummattor. Detta beror både på byggtekniska begränsningar i form av takens bärighet, dvs. tyngden styr jorddjupet vilket i sin tur styr vad som kan växa på platsen, och det faktum att ståndorten ofta är väldigt kärvt, vilket ytterligare försvårar valet av växtmaterial (Snodgrass & Snodgrass, 2006). Det är kanske här som just dessa gamla övergivna stadselement kan bidra; broar, järnvägsspår och andra konstruktioner som kan bära mer än vanliga hustak.

Människan har en begränsad perceptionsförmåga både horisontalt och vertikalt, för att återvända till Gehl, vilket sätter vissa ramar för hur vi rent socialt kan nyttja stadens rum. Gehl menar att vi har en socialt visuell räckvidd på ungefär hundra meter inom vilken vi upplever stadens liv och aktivitet. Det handlar alltså om hur många människor som vistas samtidigt på en begränsad yta, vilket mycket styrs av om det finns vilja eller incitament för att stanna upp, och inte enbart skynda förbi. Detta är i sin tur beroende av rummets variation, detaljrikedom, skönhet, klimat med flera aspekter som bidrar till attraktivitet för många människor. Gehl poängterar särskilt att just närvaron av andra människor bidrar till att fler väljer att vistas på samma plats. Vi dras till varandra och skapar folkliv där de rumsliga förutsättningarna tillåter och uppmuntrar. Visst vill de allra flesta ha en livfull stad med bra samlingsplatser och mycket människor, men det finns också anledning att planera för dem som söker andra värden av stadslandskapet än höga hus, smala gator och mycket folk. Kanske är den organiska staden en enda stor böljande rörelse av social aktivitet, men i den rörelsen måste det även finnas "asociala" utrymmen, möjligheten att välja, att dra sig undan, att vara privat. Lugn och ro är en bristvara i den urbana miljön, en oundviklig konsekvens av en stads "naturliga" funktioner kan tyckas, men samtidigt måste vi ställa höga krav på utformandet av våra livsmiljöer. En modern stad bör kunna innehålla platser för alla behov, även om det blir på bekostnad av dess täthet. Självklart ska de fysiska strukturerna verka för att sammanföra människor och inte separera, men man ska också kunna välja andra vägar om man så önskar. Bakgator, obelysta parkstråk och snåriga buskage är en del av samma spretiga mångfald som återfinns också bland invånarna i en frisk och vital stad.

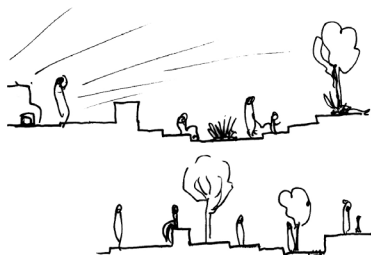


Fig. 20. Nivåskillnader i torgmiljön

Ur dagboken:

Spännande att fundera över hur man kan lämna gatuplanet och röra sig på andra nivåer. En nedsänkning kunde även vara ett sätt att fly gatans ljudmiljö, fast då måste man såklart ner ordentligt. Kanske en kombination av en lägre granitmur och en nedsänkning; på så vis behöver inte höjdskillnaden bli lika stor. Nedsänkta ytor kan lokalt fånga upp regnvatten; bilda små dammar. Årstidsdammar.

Vertikalt har vi inte samma förmåga att se och agera som i det horisontella planet. Gehl menar att tar vi oss högre än fem våningar upp i ett hus förlorar vi kontakten med markplanet och därigenom också själva staden. Kan man inte längre kommunicera med staden är man heller inte del av den. Detta kan såklart diskuteras men faktum kvarstår att vi är ytterst begränsade vad gäller socialt utbyte i det vertikala ledet. Från första och andra våningen fungerar social interaktion utmärkt, därefter blir det svårare och efter femte våningen alltså i stort sett omöjligt. Nu är det ju inte alltid så att vi vill kommunicera med markplanet från vår balkong eller vårt köksfönster, men vi vill heller inte förlora kontakten helt. Framförallt blir kanske detta en fråga för de som rör sig på markplanet: känslan av brist på fysiskt sammanhang, förlusten av skalförståelse, känslan av litenhet. Historiskt sett har hög och väldig arkitektur använts för att manifesteras och kommunicera makt, skrämman den lilla människan, visa på styrka och rikedom (Lawrence, 2008). Med detta i tankarna känns det tveksamt att överhuvudtaget ägna sig åt mastodontprojekt och skrytbyggen i den moderna urbana kontexten. Den mänskliga skalan tappas lätt bort i stadsrum som omges av idrottsarenor och skyskrapor, och det är just den mänskliga skalan det handlar om. Det är här vi upplever, vistas, verkar och lever. Det är en känsla av att passa in och höra hemma rent fysiskt, att förstå proportionerna och trivas i rummet. Detta är naturligtvis subjektivt i känsla och ungefärligt i utformning. Gehl pratar om måtten 80x40 meter som en återkommande dimensionell konstant i äldre städer. Ett torg med dessa mått tillåter betraktaren att se och ta in hela platsen. Större ytor kan med fördel brytas ner till mindre rum, bland annat genom grupper eller rader av träd eller annan fysisk möblering.

Ur dagboken:

En idé skulle kunna vara att i någon slags industriromantisk anda bygga vidare på hangarens struktur och låta den få leta sig över till skogskullen. På samma vis skulle skogskullens träd kunna få rinna över till torget.

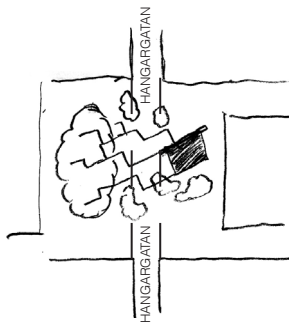


Fig. 21. Sammanvävning som koncept. Det "industriella" uttrycket möter och vävs samman med det organsika

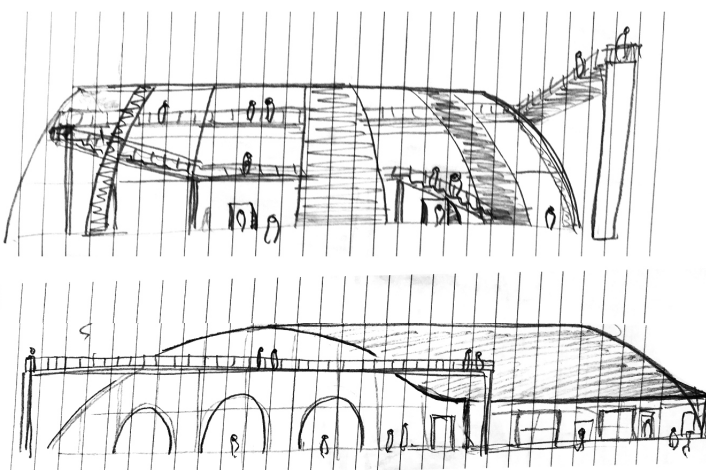


Fig. 22. Hangaren kan omvandlas till en offentlig konstruktion med vistelsemöjligheter i flera plan. Exempelvis kan skjutdörrarnas ramkonstruktion användas

Ur dagboken:

Värför ska de offentliga rummen vara begränsade till det horisontella gatuplanet? Nästan alla andra nivåer blir privata i en stad byggd på ett platt flygfält. Jag skulle nästan vilja säga att det borde vara en demokratisk rättighet att få uppleva en stad ur mer än ett rumsligt plan utanför den privata sfären. Att få sjunka ner för lite avskildhet, lugn och ro, eller höjas upp från gatan för utsikt och spänning. I Barkarbystadens platta struktur måste nivåer tillkomma. Egentligen skulle man använda sig av byggnaderna, tex. en gångväg längs taken, men det är kanske väl modigt i detta läge.

Tänker att det, i likhet med de nya bostadshusen finns en vertikal riktning i både hangaren och skogskullen, det gäller bara att ta till vara denna.

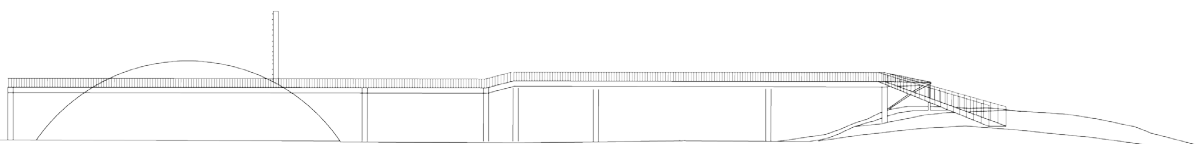


Fig. 23. En gångbro skulle vidare kunna knyta samman hangaren med skogskullen på andra sidan Hangargatan

Att träden genererar rumsbildningar i stadslandskapet är lätt att förstå, men det finns även en korrelation mellan träden och stadens byggnader. Sjöman et al. liknar denna skalmässiga relation vid ett samtal mellan två individer, ett samtal som kan vara mer eller mindre balanserat. Läger man sedan till en människa i samtalet, så skulle träden även kunna fungera som en tolk eller en diplomat om man så vill. Trädet blir alltså någon slags mildrande övergång mellan två icke korresponderande skalor, som ett höghus och människa.

Inspirationen

Inspiration är en livsviktig om än något svårfångad del av gestaltningsprocessen. Jag går här kortfattat igenom ett par av de platser som på olika sätt inspirerat eller påverkat mig i arbetet med Hangarplatsen.

De gamla järnvägsspåren in mot Meatpacking district i New York har gjorts om till en urban park som bjuder på nya alternativa betraktelser av staden. Dessa industrifundament vittnar om stadens historiska förändring och fungerar i sin nya funktion både som vistelseyta och ett sammankopplande ekologiskt stråk. I Paris finns en liknande ”förhöjd” park som också där utgörs av en tidigare järnvägssträckning. Det är intressant hur man i båda dessa fall låtit den offentliga miljön utvidgas i det vertikala planet. Man låter besökare röra sig fritt ovanför gatorna utan att hindras av bilar eller andra barriärer. Detta innebär dock inte så mycket en trafikseparering som ett alternativ till gatuplanet, eftersom även gatuplanet är tillgängligt för gående.



Fig. 24. High Line Park, New York



Fig. 25. Promenade plantée, Paris



Fig. 26. Natur-Park Schöneberger Südgelände, Berlin



Fig. 27. Landschaftspark Duisburg-Nord, Duisburg. Foto: Marie Åslund

I de tyska landskapsparkerna Schöneberger Südgelände och Duisburg-Nord har strukturer från tidigare markanvändning använts för att forma nya miljöer, i det ena fallet spontant genom uppvuxen vegetation och i det andra delvis mer styrt genom bland annat odlingsytor. Spåren efter platsernas industrihistoria fungerar som en länk mellan olika tider och ger såväl spännande gestaltningskontraster som upplevelsemässigt mervärde. Dessa platser vittnar om en vilja att respektera och synliggöra historiska miljöer vars värde kanske inte alltid anses så stort.

Skalan är, som bland annat Gehl (2010) poängterar, en avgörande faktor vad gäller upplevelsen av den fysiska miljön. Blir glappet för stort mellan våra mänskliga proportioner och storleksskalan på de miljöer vi rör oss i finns en risk att vi känner oss alienerade, att vi helt enkelt inte trivs. Det finns dock även element av både spänning och vördnad i detta spel mellan det stora och det lilla. De amerikanska redwoodträdens väldighet påminner exempelvis om hur det känns att vara riktigt liten. Kanske en värdefull påminnelse om hur även mer ”normala” träd i skog och parker kan upplevas för små barn. Att vandra längs den gamla landningsbanan i Berlins Tempelhofer Park ger ytterligare en dimension till begreppet skala. Här känner man sig mer som något i storleksordning med en näbbmus. En näbbmus som förrirat sig ut på en landsväg.



Fig. 28. Jedediah Smith Redwood State Park, Kalifornien



Fig. 29. Tempelhofer Park, Berlin

DEL III

Idéförslaget

I Del I identifierades ett antal diskussionspunkter (*Barriärer, Riktningar och flöden, Hög bebyggelse, Slitage, Ljudmiljö, Förändrad ståndort och Gröna och blå samband*) som sedan ledde vidare till litteraturstudierna i Del II. Följande idéförslag återknyter till dessa diskussionspunkter och visar, med stöd från litteraturen, hur Hangarplatsen skulle kunna utformas så att dess befintliga strukturer kan utvecklas och ge mervärden i den framtida staden.



Fig. 30. Gestaltningens grundläggande riktningar

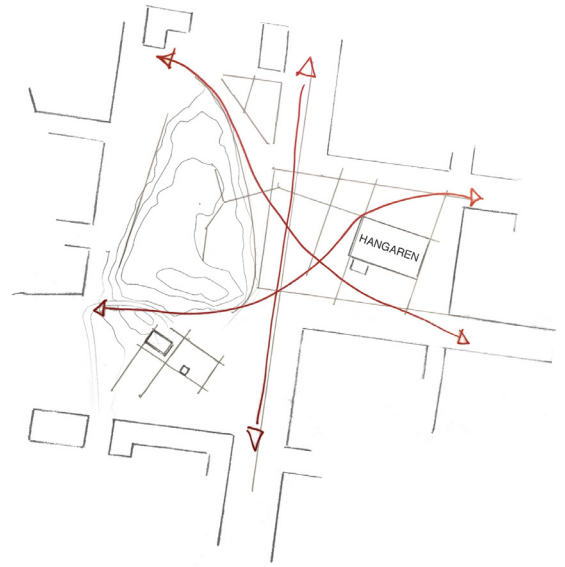


Fig. 31. Platsens korsande flöden

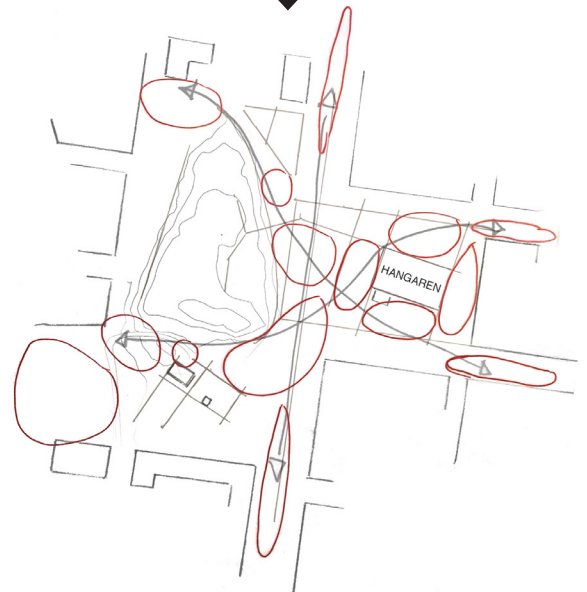


Fig. 32. En serie rum växer fram



Fig. 33. Rummen definieras av byggnader och vegetation



GESTALTNINGEN

Genom att låta hangarens position styra gestaltningens riktning ges byggnaden en central roll som kan stå starkt mot omgivande kvartersstruktur. På så vis framträder, i linje med Whiston Spirn (2008) och Mossops (2006) resonemang kring landskapens olika lager, delar av platsens historiska tidsspänn i sin nya urbana kontext. Detta gör även att platsens hårdgjorda del skevar gentemot Hangargatans riktning och ges därmed en egen karaktär. Torgytan följer med över gatan och möter där parken, istället för att själva gatan ska utgöra gräns. Idén är att fånga upp flödet längs Hangargatan, få människor att sänka farten eller stanna till och inte nödvändigtvis fortsätta rakt igenom Hangarplatsen. Inspirerat av de diskussioner Eliasson (2001) för kring förhållandet mellan rum och rörelse är tanken att platsens korsande flöden ger utrymme för upplevelser i olika hastighet (bil, cykel, gång).

Den oundvikligt subjektiva upplevelsen som enligt bland annat Göransson (2012) utgör rummets övergång till plats påkallar behovet av en mångfacetterad fysisk miljö. En serie rum av varierande storlek och nivå är i enighet med detta tänkta att skapa förutsättningar för platsbildningar såväl i torgmiljön som i parkpartiet, avgränsade av bland annat trädens placering. På vardera sida om hangaren finns nedsänkta vistelseytor. Syftet med dessa är att erbjuda öppna demokratiska rum som kan användas till aktiviteter av olika slag. Nivåskillnaden är en viktig markering som erbjuder vistelsealternativ i det vertikala planet, men kan även delvis vattenfyllas vid extrem nederbörd och ge upplevelsemässiga kvaliteter.

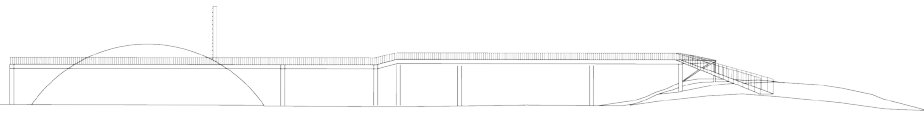
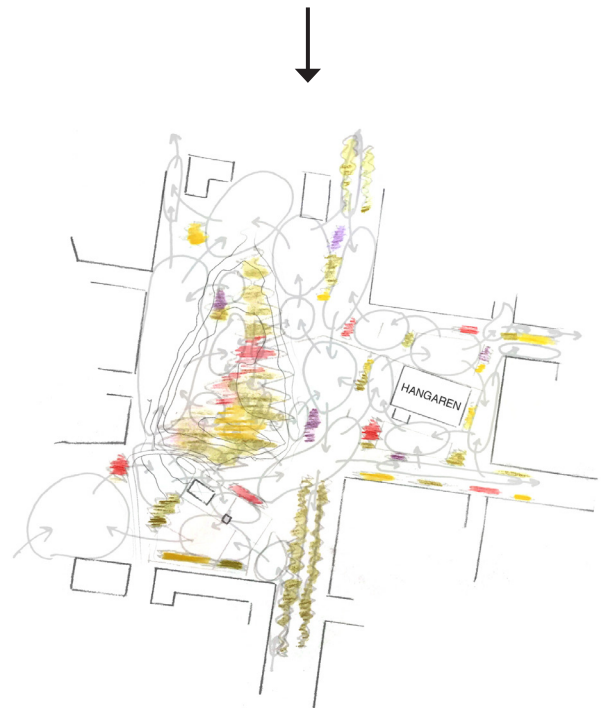


Fig. 34. En smal gångbro mellan hangaren och skogskullen

Inspirerat av bland annat Gehls (2010) tankar om den mänskliga skalan leker förslaget med nivåer och tillåter alltså vistelse på olika plan. Både nedsänkningar och upphöjningar ur gatuplanet ger bredd i upplevelsespektrumet och erbjuder alternativa betraktelser av staden utöver de horisontella. Tanken är inte att separera, utan snarare variera. En smal gångbro binder rent fysiskt samman skogskullen med hangaren, som just ett lekfullt alternativ till gatuplanet, en lekfullhet som bland annat Corner (2006) efterfrågar. Här är tanken att man bygger vidare på den ramkonstruktion som använts till hangarens skjutdörrar och utvecklar på så vis konstruktionen vidare utan att för den delen tappa kontakten med byggnadens historiska användning.

Skogskullen får genom gallring och nyplantering utvecklas successivt till ett mer parkmässigt bestånd, vilket medför att befintliga värden tas tillvara. Dessa idéer är delvis baserade på det dynamiska förhållningssätt kring beståndsutveckling som Sjöman et al. (2015) förespråkar. Vidare föreslås anlagda parkvägar främst nedanför skogskullen, medan själva skogskullen, med sin befintliga vegetation, lämpar sig bättre för stigbildningar som, i Tschumis (1994) anda, med tiden får "urkarvas". Trots att skogskullens växtmaterial ligger till grund för förslagets trädval, förespråkas här också en bredare palett av arter. Mängden stadsträd, liksom själva artvariation, är som tidigare nämnts (Dunnett (2004), Grahn et al. (2005), Boverket (2010)) viktig av ett flertal anledningar. Detta gäller såväl i parkpartiet som i de hårdgjorda miljöerna. Genom ett varierat växtmaterial tillförs även parametrar kopplade till sinnesintryck. Doft, färg, textur mm. vidgar upplevelsespektrumet, relaterat till Moores (1986) beskrivning av hur balansen mellan våra sinnen påverkar upplevelsen av landskapet. Dagvattenhanteringen blir också en påtaglig del av torgmiljön genom ett antal breda rännen som leder dagvattnet från den hårdgjorda ytan till regnbäddar.

Fig. 35.
Ett varierat växtmaterial
förespråkasFig. 36.
Dagvattnet leds till
regnbäddar på torgytan

ÖVERBLICK

Illustrationsplan över Hangarplatsen



Fig. 37. Plan, skala 1:1000, A3

Fig. 38. Sektion A-A, skala 1:750, A3



HANGAR 5 OCH SPIONTORGET

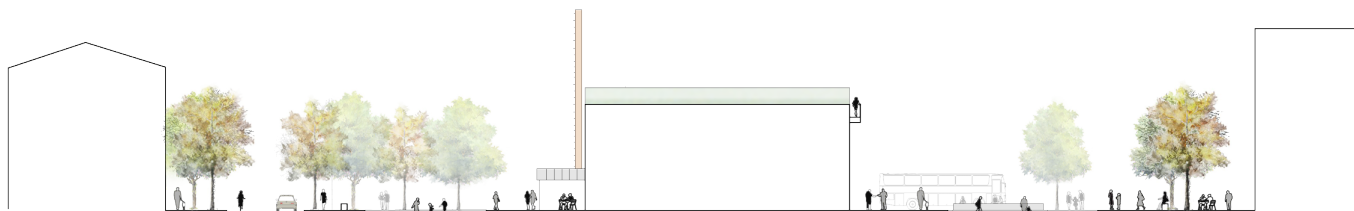


Fig. 39. Sektion B-B, skala 1:500, A3

Genom att plocka upp namn från den tid då Flygflottilj F8 nyttjade området kan man väcka intresse för och påminna om platsens historiska betydelse. Hangar 5 får ny funktion som lokal för både kulturaktiviteter och handel, och i direkt anslutning utanför finns plats för uteserveringar, utställningar och dylikt. Inifrån hangaren angörs gångbron som även nås från två ställen uppe på skogskullen. På platsen för den tidigare "Spionplattan" ligger nu Spiontorget, ett öppet demokratiskt rum ordentligt nedsänkt från omgivande ytor. Här finns utrymme för konst, kulturaktiviteter och spontanvistelse, samt exempelvis skridskoåkning vintertid. Att sätta sig på nedersta trappsteget innebär en visuell och delvis ljudmässig avskärmning från Hangargatans trafikmiljö. En motsvarande nedsänkt plats återfinns också söder om hangaren. Dessa ytor får även tillfälligt ansamla vatten vid större nederbörd och blir således en upplevelsemässig del av den öppna dagvattenhanteringen.

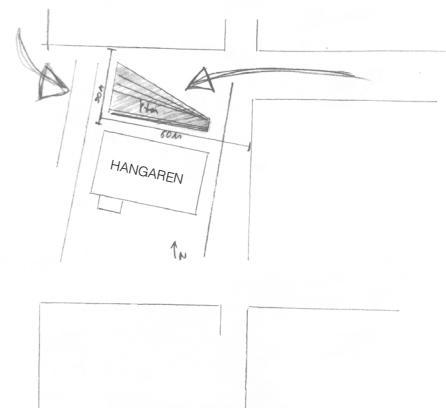
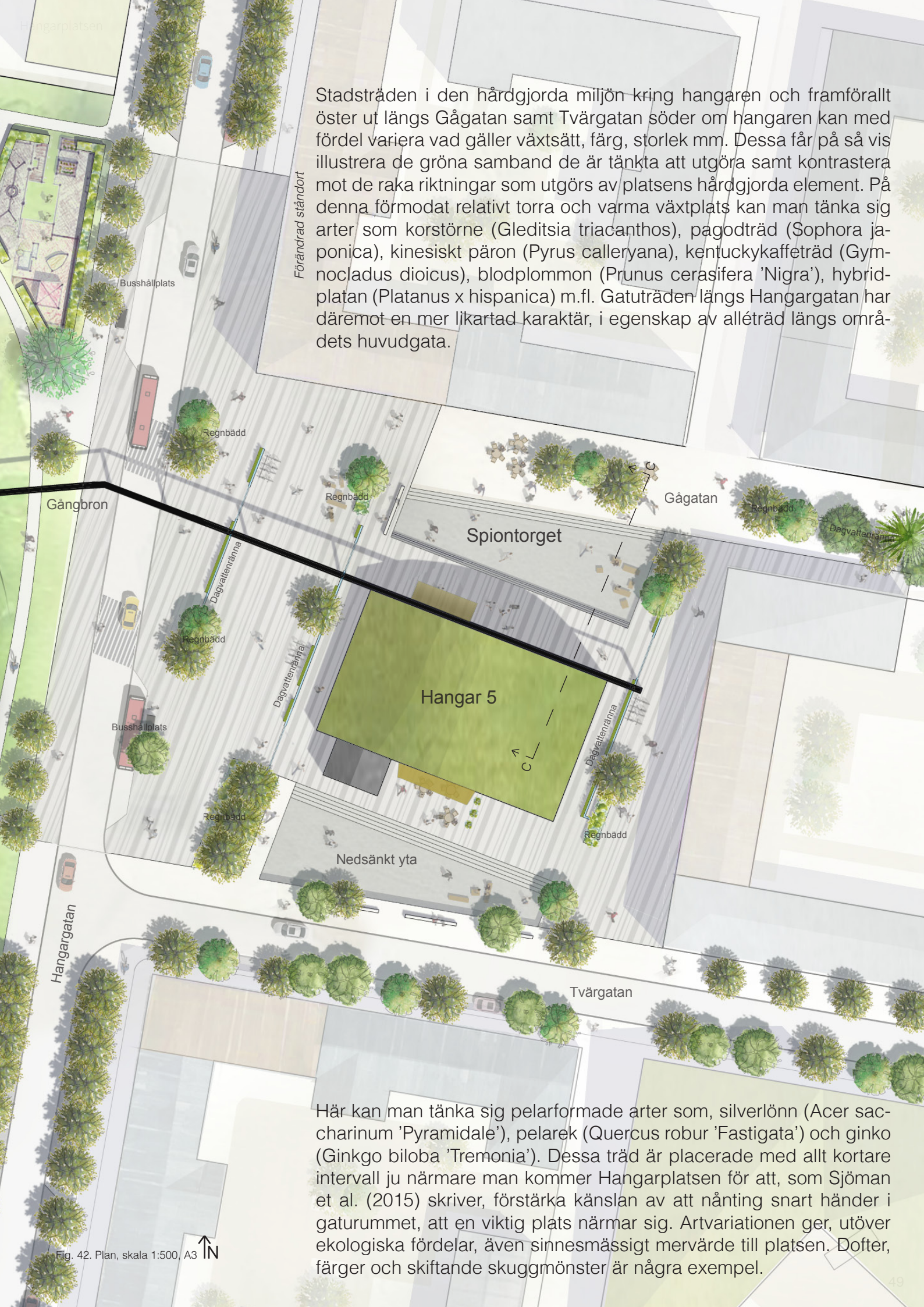


Fig. 40. Tidig skiss över hur ytan norr om hangaren skulle kunna utformas



Fig. 41. Perspektiv, Hangar 5 och Spiontorget



Stadsträden i den hårdgjorda miljön kring hangaren och framförallt öster ut längs Gågatan samt Tvärgatan söder om hangaren kan med fördel variera vad gäller växtsätt, färg, storlek mm. Dessa får på så vis illustrera de gröna samband de är tänkta att utgöra samt kontrastera mot de raka riktningar som utgörs av platsens hårdgjorda element. På denna förmodat relativt torra och varma växtplats kan man tänka sig arter som korstörne (*Gleditsia triacanthos*), pagodträd (*Sophora japonica*), kinesiskt päron (*Pyrus calleryana*), kentuckykaffeträd (*Gymnocladus dioicus*), blodplommon (*Prunus cerasifera 'Nigra'*), hybridplatan (*Platanus x hispanica*) m.fl. Gatuträden längs Hangargatan har däremot en mer likartad karaktär, i egenskap av alléträd längs områdets huvudgata.

Här kan man tänka sig pelarformade arter som, silverlön (*Acer saccharinum 'Pyramidale'*), pelarek (*Quercus robur 'Fastigata'*) och ginko (*Ginkgo biloba 'Tremonia'*). Dessa träd är placerade med allt kortare intervall ju närmare man kommer Hangarplatsen för att, som Sjöman et al. (2015) skriver, förstärka känslan av att nånting snart händer i gaturummet, att en viktig plats närmar sig. Artvariationen ger, utöver ekologiska fördelar, även sinnessmässigt mervärde till platsen. Dofter, färger och skiftande skuggmönster är några exempel.

Fig. 42. Plan, skala 1:500, A3



Fig. 43. Kinesiskt páron



Fig. 44. Blodplommon



Fig. 45. Hybridplatan



Fig. 46. Ginko

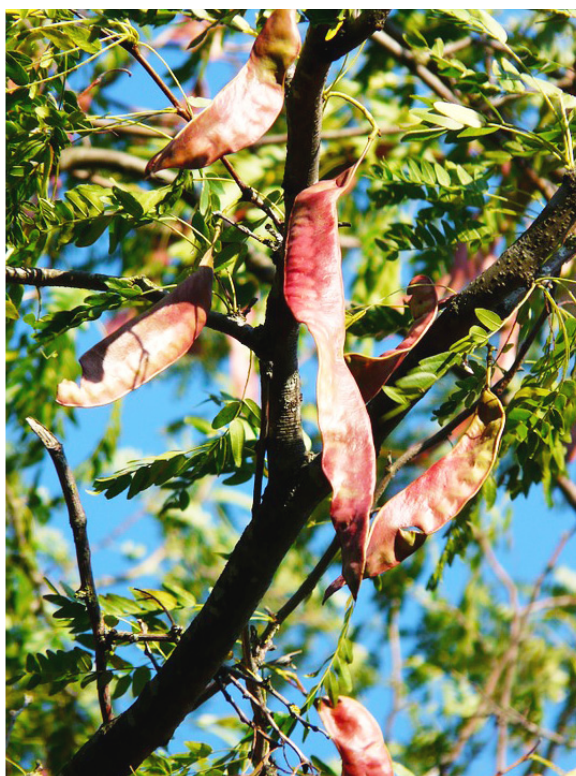


Fig. 47. Korstörne



Fig. 48. Kentuckykaffeträd



Fig. 49. Perspektiv mot skogskullen

Gröna och blå samband

En serie rektangulära regnbäddar löper från Gågatan och ut över torgmiljön, tillsammans med träden tänkta som en grön länk mellan skogskullen och naturytorna öster om Hangarstaden, samt som del av platsens öppna dagvattenhantering. Dagvatten från den hårdgjorda miljön fångas upp av öppna rännor som i sin tur leder till regnbäddarna. Rännorna kantas delvis av smala planteringar av högre perenner och prydnadsgräs i syfte att dela upp platsen i mindre sektioner. Rännorna är även delvis gallerförsedda eller nergrävda för att inte utgöra hinder där mycket människor rör sig.

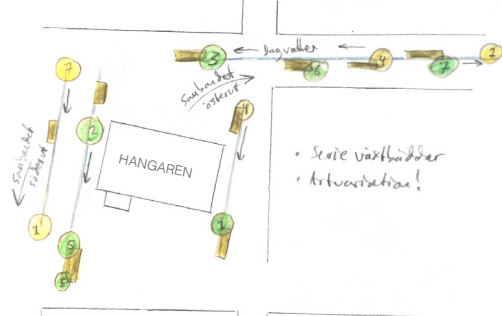


Fig. 50. Skiss över hur platsens gröna och blå element kan kopplas österut längs Gågatan



Fig. 51. Tidig skiss på idén om nedsänkta ytor

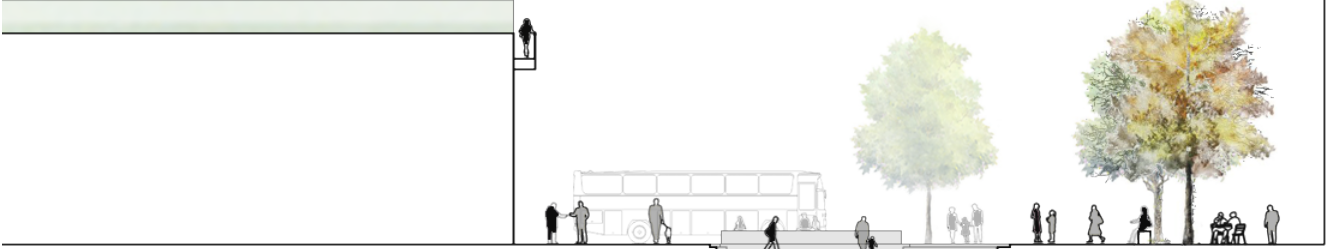


Fig. 52. Sektion C-C, skala 1:250, A3

Barriärer och Riktningar och flöden

Trots att Hangargatans nord-syd riktning har en dominant ställning vad gäller platsens uttryck, finns även tanken om att leda besökare tvärs gatans riktning med som en viktig faktor. Detta görs som sagt delvis genom att inte låta gatan utgöra gränsen mellan torg och park, men också med hjälp av markbeläggningsens riktning. Att Hangargatan ändå blir något av en barriär är oundvikligt. Här kan man tänka sig olika alternativ. Antingen höja gatan till torgytans nivå och införa någon form av "shared space"-zon, eller kraftigt reducera hastigheten på gatans trafik tillsammans med ett eller ett par rejäla övergångsställen.



Fig. 53. Sektion D-D, skala 1:250, A3

SKOGSKULLEN, ODLINGEN OCH FÄLTET

I och omkring själva skogskullen blir trädvalen mer baserade på de arter som i dagsläget återfinns på platsen, men med inslag av exoter. Skogslönn (*Acer platanoides*), skogslind (*Tilia cordata*), hästkastanj (*Aesculus hippocastanum*) och manchurisk valnöt (*Juglans mandshurica*) är några exempel. I den öppna lerhaltiga marken väster om skogskullen kan man tänka sig hägg (*Prunus padus*), rönn (*Sorbus aucuparia*) och exempelvis praktkatalpa (*Catalpa speciosa*).

Söder om skogskullen finns ett odlingstema knutet till den lilla gårdens befintliga trädgårdsmiljö. Gården får ny funktion som trädgårdskafé och styr med sin placering områdets utformning. Här intill är även en lämplig plats för en parkdamm, alternativt dagvattendamm, i linje med avrinningsriktningen som förespråkas i den dagvattenstrategi (2015) som kommunen låtit ta fram.

Parkens gångvägar utgår från de vägar och stigar som idag finns på platsen, främst vägen som leder in till den lilla gården samt den stig som fortsätter norrut längs skogskullens västra sida. Uppe på skogskullen förespråkas mer dynamiska stigbildningar med utgångspunkt i de två platser där gångbron landar. Ett par av vegetationsbestånden (som granpartiet och blandbeståndet) får till en början behålla sina nuvarande karaktärer för att med tiden successivt utvecklas i linje med kommande behov, medan andra (de mer slyartade bestånden) kräver mer direkta insatser i form av röjning och gallring. Användandet av plasten får på detta vis bli en ledande del av själva utformningen.



Fig. 54. Plan, skala 1:500, A3

Skogskullens bibehållna karaktär blir även en viktig faktor i och med dess relation till huskropparna i närliggande kvarter. Här spelar höjden på framförallt granpartiet in, då det upprätthåller en skalmässig balans till husen. Även den höga gångbron samt Hangar 5 med sin skorsten är med och kommunicerar i landskapsbilden. Genom tillgängliggörandet av dessa element blir också avståndet mindre mellan platsens offentliga miljö och omgivande privata flervåningshus.

I likhet med konceptet för skogskullen sparas även mycket av den öppna atmosfär som präglar området väster om skogskullen (nuvarande åkern) och ner mot angränsande grönområde i sydväst. Här premieras större vistelsezoner för spring-, lek- och enklare sportaktiviteter.



Fig. 55. Skogskullen. Sektion och perspektiv



BESTÅNDSUTVECKLING

Inspirerat av Gustavssons (1986) metod för att beskriva strukturer i skogsbestånd, följer här ett förslag på hur en del av skogskullen skulle kunna utvecklas. Beståndet i fråga (benämnt i tidigare avsnitt som blandskog av lundkaraktär) kan genom kontinuerlig skötsel och inplantering med tiden utvecklas till en intressant parkmiljö av woodlandkaraktär.

Idag

Beståndet befinner sig idag i en sekundär successionfas där äldre björkar och tallar fortfarande dominerar det övre trädskiktet. Mellanskiktet domineras nästan helt av skogslönn med inslag av ek, ask, rönn, hägg och till och med ett par förvildade hästkastanjer. Dessa delvis skuggtåliga arter kommer med tiden, om inga åtgärder vidtas, att konkurrera ut björk och tall, och skogslönnen lär sannolikt bli den domineranta arten i trädskiktet. Fältskiktet är idag i stort sätt obefintligt. Beståndet blandas i kanterna med ett äldre granbestånd.



Om 10 år

Ett par av tallarna och björkarna, såväl som samtliga granar, har tagits ner för att underlätta för de yngre lövträden. Några skogslönnar har gallrats bort till förmån för de andra arterna i mellanskiktet. Skogslönn, ek och hästkastanj m.fl. är på väg upp i trädskiktet. Ett antal andra arter, som katsura, japansk lönn och magnolia har planterats in för att skapa en mer varierad och spännande miljö. Dessa utgör nu främst buskskiktet. Fältskiktet har berikats med skuggtåliga perenner och lökar, som strutbräken, jätterams, kaukasisk förgätmigej, myskmadra och påsk- och pingstliljor. Nya rum och stigar har bildats i beståndet. Ett woodland får växa fram.



Om 20 år

Blandbeståndet har nu utvecklats till en parkmiljö av woodlandkaraktär. I trädskiktet återfinns skogslönn, ek, hästkastanj och inslag av ask. En och annan gammal tall står också kvar. Under dessa har de inplanterade exoterna etablerat sig i både busk- och mellanskikt. Här återfinns katsura, magnolia, japansk lönn, kopparlönn m.fl. samt förnygring av bl.a. skogslönn. I fältskiktet finns marktäckare och andra perenner. Nya skuggtåliga träd och buskar kommer planteras in för att med tiden ta sig upp genom skikten och finna sin plats i beståndet. Kontinuerlig skötsel är nödvändig för att beståndet ska fortsätta utvecklas som parkmiljö.



Fig. 56. Beståndsutveckling. Sektioner



Fig. 57. Katsura

Möjliga arter att plantera in i beståndet:

Busk- och mellanskikt

- Acer griseum – kopparlönn
- Acer palmatum – japansk lönn
- Cercidiphyllum japonicum – katsura
- Euonymus alatus – vingad benved
- Magnolia stellata, Magnolia kobus – stjärnmagnolia, japansk magnolia



Fig. 58. Vingad benved



Fig. 59. Kopparlönn

Fältskikt

- Brunnera macrophylla – kaukasisk förgätmigej
- Galium odoratum – myskmadra
- Helleborus – julros, olika sorter
- Lamiaestrum galeobdolon – gulplister
- Matteucia struthiopteris – strutbräken
- Narcissus – olika påsk- och pingstliljor
- Polygonatum multiflorum – jätterams



Fig. 60. Stjärnmagnolia



Fig. 61. Strutbräken



Fig. 63. Myskmadra



Fig. 62. Jätterams



Fig. 64. Kaukasisk förgätmigej

Reflektioner

Metod och process

Litteraturstudierna

Metoden att arbeta med litteraturstudier som en motor för idéprocessen var inte självklar från början, utan något som uppstod i och med att jag började söka förståelse och förankring för mina tankar. Att delar av resonemangen kan tyckas något utsvävande och inte alltid helt i linje med ämnesvalet ser jag som oundvikligt. Det är helt enkelt så processen ser ut. Man plockar upp gamla tankar och idéer, funderar, skissar, resonerar i stort och smått, gör ytterligare platsbesök, kommer på nånting nytt, söker information, kopplar till resonemang från tidigare kurser osv. Det är i processens början mycket svårt att veta vad det hela kommer att mynna ut i. Vilka aspekter som i slutändan ryms i förslaget. Utan villospåren skulle därför genvägarna inte kännas trovärdiga.

Platsbesöket

Jag kan såhär i efterhand se att den metod jag använde vid platsbesöket lämnar en del att önska. Exempelvis en mer kategorisk genomgång av rumslighet och sammanhang. Med det sagt har jag samtidigt haft stor nytta av den mer känslösbaserade och ostyrda upplevelse som besöket innebar, samt onekligen av min vegetationsinventering. Den senare främst vad gäller förslaget om beståndsutveckling i skogskullen; den förra i mer allmän bemärkelse.

Idé- och designprocessen

När det kommer till den modell jag använt (omgjord efter Vroom (2006)) för att beskriva min idé- och designprocess, kan jag konstatera att den bör modifieras ytterligare. Framförallt har jag i slutskedet av processen, under skiss- och formgivningsarbetet, ideligen vänt tillbaka och utvecklat litteraturresonemangen för att motivera och förankra mina skisser och designidéer. Därtill upplever jag gränsen mellan just skisserna och den mer konkreta formgivningen som näst intill obefintlig, eller i alla fall mycket suddig. Här sker ett ständigt cirkulerande in i det sista.

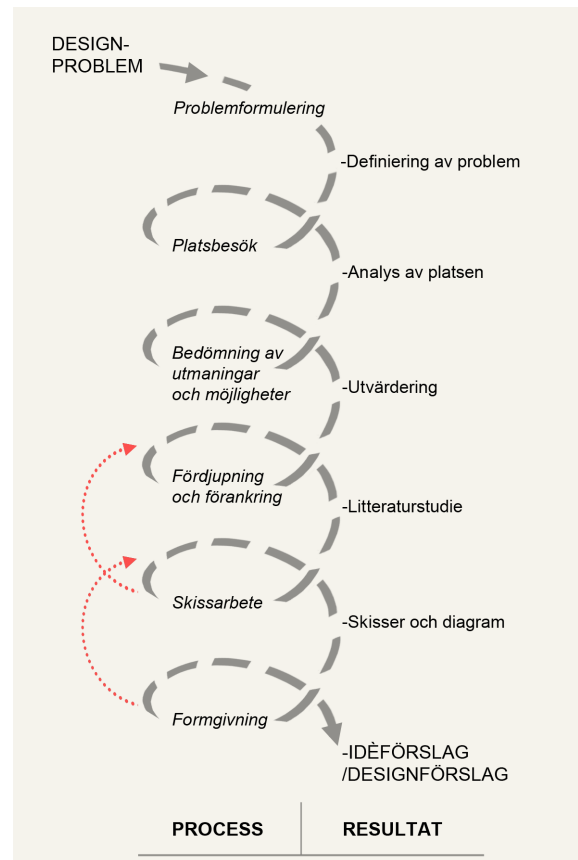


Fig. 65. Reviderad modell över idé- och designprocessen, efter Vroom (2006)

Modellen är ett försök att illustrera processens gång, något jag till stor del också tycker att den gör, om än på ett förenklat sätt. Jag upplever dock att arbetet med Hangarplatsen hela tiden rört sig framåt, på just det cirkulerande sätt som modellen visar.

En av de frågeställningar som definierades i arbetsinledningen (*hur kan jag utveckla min egen designprocess genom att arbeta med plasten och dess problematik?*) rörde just frågan om designprocessen. Arbetet med Hangarplatsen har till att börja med inneburit att jag tvingats hitta ett samspel mellan mina designtankar och de teoretiska resonemang som vuxit fram under processen. Jag har med andra ord tvingats ifrågasätta min egen gestaltning utifrån litteraturens begreppsvärld, något som helt klart varit nyttigt och såklart resulterat i ett förslag som inte kunnat uppstå utan detta samspel. Hangarplatsens storlek och de många angreppsvinklar som hade varit möjliga har även medfört att jag behövt förhålla mig strategiskt till

arbetets avgränsningar processen igenom. Detta är något jag blev bättre på allteftersom arbetet växte fram och som i slutskedet blev mer eller mindre avgörande för att överhuvudtaget nå fram till ett resultat. Designdagboken kan också den ses som ett led i svaret på nämnda frågeställning. Genom att hela tiden formulera och datera tankar och skisser har jag kunnat gå tillbaka och överblicka min egen utveckling; plocka upp spår som tappats bort; återkoppla och relatera till tidigare beslut. Skrivandet har fungerat som ett sätt att få struktur på min arbetsprocess, och därigenom har det också gett avtryck i resultatet. Att jag därtill valt att presentera ett antal anteckningar och skisser från dagboken, gav ytterligare en dimension till det hela: ett sätt att förhålla sig transparent till själva gestaltungsprocessen och därför också en viktig del av metoden för arbetet.

Resultat

Landskapsarkitektens dilemma

En utmanande aspekt av arbetet har som sagt varit avgränsningarna. Jag har valt att lägga fram ett övergripande idéförslag då jag anser att det utgör ett intressant bidrag i utvecklandet av platsen ifråga. Jag är dock medveten om att den övergripande skalan innebär vissa begränsningar i detaljrikedom och att den därmed också lämnar många frågor obesvarade. Under arbetets gång har jag aktivt fått utlämna aspekter som egentligen måste hanteras när det kommer till gestaltandet av en komplex plats, som ekosystemtjänster, tillgänglighet, parkeringslösningar, cykelstråk mm. Syftet har som sagt aldrig varit att presentera ett heltäckande gestaltungsförslag, utan snarare undersöka möjligheter och väcka tankar om platsens potential gällande utformningen, och då framförallt i relation till befintliga strukturer. Det finns de som menar att här i ligger landskapsarkitektens dilemma, att beröra en mängd frågor utan att vara expert på något, utom då just detta. Kanske ligger det något i det.

Separera eller öppna upp

Att genom nivåskillnader separera funktioner och flöden för kanske snarare tankarna till 60-talets trafiklösningar än till dagens blandstad. Jag tror dock inte att man ska vara rädd för att använda sig

av olika typer av lösningar i olika fall, beroende på situation och syfte. Därtill är det stor skillnad på vilka flöden som ges prioritet i stadsrummen, och om man, genom att tillföra nivåer, just separerar eller faktiskt öppnar upp fler alternativ. Även Gehl (2010) nämner risken att nivåskillnader avskiljer människor och därigenom kan bidra till minskat folkliv. Det kan nog ligga någonting i det, framförallt i miljöer där det inte rör sig alltför mycket folk. Är till exempel en gångbro över Hangargatan överflödigt i proportion till platsens förmodade folktäthet? Kanske, men här handlar det egentligen inte om det, utan att som sagt erbjuda alternativa vistelsezoner. De olika nivåerna på Hangarplatsen gör den mer mångfunktionell. Den som skyndar sig till tunnelbanan vill ha snabbast möjliga väg, alltså tvärs över torget och gatan, medan den som vill betrakta staden eller fanga kvällsolens sista strålar mycket hellre tar sig upp från gatuplanet om möjligheten ges.

Rätt träd på rätt plats

Valet av växtmaterial kom tidigt upp som en viktig aspekt av gestaltningen, bland annat genom de resonemang som återfinns i *Träd i urbana landskap* (Sjöman et al. 2015), resonemang som kretsar mycket kring devisen ”rätt träd på rätt plats”. Gällande Hangarplatsen fanns två separata delar att hantera, den hårdgjorda torg- och gatumiljön å ena sidan, och skogskullen med omgivande parkyta å andra. Dessa ståndorter erbjöd naturligtvis helt olika förutsättningar när det kom till växtmaterial. Jag valde snart att koncentrera mig på utvecklingen av ett av bestånden i skogskullen, med utgångspunkt i Gustavssons (1986) typologier, och lade därmed den hårdgjorda miljön åt sidan. Detta berodde främst på att jag ville diskutera och ta till vara platsens befintliga bestånd innan jag tillförde nya. Utvecklingen av beståndet på skogskullen fick därmed huvudfokus vad gäller frågan om växtmaterial. I förslaget försöker jag dock ge exempel på lämpliga arter för områdets alla delar, utan att gå närmare in på detaljer.

Normkritiskt gestaltande

Efter att ha läst bland annat Petrescu (2007) och Göransson (2012) väcktes frågan om hur normkritik kan användas i gestaltandet av den fysiska miljön. På ett teoretiskt plan är detta både greppbart och högst relevant, men hur det rent konkret

kan komma till uttryck i fallet Hangarplatsen är inte lika lätt att se. Här upplever jag personligen ett glapp mellan teori och praktik, vilket säkerligen dels beror på egna kunskapsluckor, men också på att frågan är komplex. Det är enkelt att påstå att man förhåller sig medvetet till det man föreslår, varför man gör som man gör, vilka värderingar som ligger bakom osv., men vad det sen har för betydelse för resultatet är en annan fråga. Den enda aspekt som egentligen svarar mot denna ambition är försöket att i förslaget förespråka en variation av rum och platser utan en alltför tydlig idé om hur de ska användas. Att rita både högt och lågt, öppet och slutet, stort och litet, men med utgångspunkt i goda vistelsemöjligheter och den mänskliga skalan. Det finns såklart en risk med detta något vaga förhållningssätt, till exempel att vissa ytor svämmar över och andra inte används alls. Jag skulle gärna fördjupa mig i frågan om normkritiskt gestaltande, i detta arbete får det emellertid ses som ett sidospår.

Rörelse handlar om hastighet

Rörelse är en annan aspekt som haft relevans i det teoretiska resonemanget, men som inte är helt enkelt att peka ut i idéförslaget. Medan såväl Eliasson (2001) som Tschumi (1994) förhåller sig relativt abstrakt till begreppet rörelse i förhållande till det fysiska rummet, erbjuder Gehl (2010) en mer greppbar vinkel, den att rörelse handlar om hastighet. Det blir således till mångt och mycket åter en fråga om att bejaka den mänskliga skalan. Att skapa rum som talar till de lägre hastigheterna snarare än den framrusande bilen. Kanske hade man kunnat gå hårdare fram när det kommer till frågan om Hangargatans uppenbara dominans och till exempel undersökt alternativa trafiklösningar. För vad händer egentligen med de cykelbanor som från flera håll möter torgytan? Det finns ett trassel av olika flöden och rörelser kring mötet mellan torgytan och Hangargatan som uppenbarligen kräver sin egen utredning. Gestaltningssamtal handlar rörelsefrågan även till stor del om detaljrikedom, något som hör till ett senare skede.

Kopplingar bakåt och framåt

Huruvida idéförslaget plockar upp det som finns och fortsätter konversationen, för att tala med Whiston Spirn, kan man diskutera. I min mening talar dock ett antal aspekter för detta. Hangarens

placering i landskapet ges utrymme och får styra torgets fysiska riktning gentemot strukturplanens kvarter. En ny konstruktion i form av en gångbro knyts samman med de gamla hangardörrarnas ramverk vad gäller form och uttryck. Skogskullens bestånd får möjlighet att utvecklas successivt och därigenom förhoppningsvis bibehålla delar av sin karaktär. Åkern närmast skogskullen västerut får ny funktion som öppen parkyta. Allt detta är åtgärder som knyter an till platsens befintliga strukturer, för att återkoppla till en annan av de frågeställningar som definierades i arbetets inledning (*Hur kan platsens befintliga strukturer användas och utvecklas i sitt nya sammanhang?*), dock hade man kanske kunnat gå än djupare i kopplingarna bakåt. Hangaren är ändå bara drygt femtio år gammal, och själva flygfältet omkring hundra. Platsen innefattar även fornlämningar som är avsevärt mycket äldre. Det hade varit intressant att söka djupare i dessa spår.

Väva samman

Den gångbro som löper från hangardörrarnas ramkonstruktion över till skogskullen kom att bli en bärande del av gestaltningen. Den fungerar som en fysisk länk mellan platsens offentliga strukturer, vilket relaterar till ytterligare en av arbetets inledande frågeställningar (*Hur kan dessa strukturer vävas samman till en gemensam plats på ett välmotiverat sätt?*). En gångbro är måhända en väl handfast tolkning av begreppet ”väva samman”, men likväl en fungerande sådan. På grund av platsens problematik med den korsande Hangargatan kändes den fysiska kopplingen motiverad rent gestaltningssamtal. Även torgytans markbeläggning länkar samman Hangargatans olika sidor, men då på ett mer visuellt sätt. I ett tidigt skede fanns också en idé om att plocka upp skogskullens vilda uttryck och använda detta i utformningen av torgytan, en tanke som jag dock fick släppa till förmån för annat.

Resultatet av drömmar och visioner

En aspekt som jag valt att inte alls beröra är den ekonomiska. Går det att över huvud taget kostnadsmissigt motivera bygget av en sju meter hög gångbro över ett plan torgyta? Förmodligen inte. Jag anser dock, i likhet med Corner (2006), att det i ett idéskede måste finnas utrymme att få vara både visionär och lekfull i sitt uttryck inte minst

när det handlar om stadens offentliga miljöer. Torg, parker och andra offentliga platser utgör i min mening stadens själ och hjärta, och därför blir det extra viktigt att inte, bildligt talat, förminska dessa genom ett alltför "realistiskt" förhållnings-sätt. Möjligen är det i glappet mellan den övergripande planeringen och de platspecifika projekten som någonting sker. Där storskaliga visioner ska bli till konkret design. Här behövs kanske en brygga, eller gränsöverskridning som Mossop (2004) uttrycker det, för att det visionära, såväl som det lekfulla, ska följa med och ta plats även i den slutgiltiga gestaltningen. Den sovande profeten Edgar Cayce lär ha sagt att "drömmar är dagens svar på morgondagens frågor". Ett aningen sökt citat kan tyckas, men det kan överföras till en beaktansvärd tanke i sammanhanget. Att dagens fysiska miljöer är resultatet av tidigare drömmar och visioner. Således blir det också vårt ansvar att åtminstone försöka tänka större än vad de ekonomiska ramarna kanske tillåter, i hopp om att det som väl sipprar igenom kan plockas upp och utvecklas av framtida generationer.

Referenser

Tryckta källor:

- Beckman-Thoor, K. (2015). *Kulturrehistoria invid Barkarby tunnelbanestation - arkeologisk utredning och avgränsande förundersökning*. Stockholm: Kraka kulturmiljö AB. (Rapport, 2015:5)
- Boverket. (2007). *Bostadsnära natur – inspiration & vägledning*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. (2010). *Mångfunktionella ytor: klimatanpassning av befintlig bebyggd miljö i städer och tätorter genom grönstruktur*. Karlskrona: Boverket.
- Bäckman, M. (2010). Hemma i förorten?: om bruket av plats. I: Larsson B. & Svensson, B. (Red.), *Andra Stockholm*. Stockholm: Stockholmia Förlag
- Calluna (2012). *Ekologiska landskapssamband i Järfälla kommun*. Järfälla: Järfälla kommun.
- Calluna (2015). *Naturvärdesinventering (NVI) i del av programområdet för Barkarbystaden*. Järfälla: Järfälla kommun.
- Corner, J. (2006) Terra Fluxus. I: Waldheim, C. (red.) *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural press.
- Daun, Å. (1974). *Förortsliv. En etnologisk studie av kulturell förändring*. Stockholm: Prisma.
- Dunnet, N. (2004). The dynamic nature of plant communities. I: Dunnett, N. & Hitchmough, J. (red.), *The Dynamic Landscape*. London: Spon Press.
- Earth Pledge Green Roof Initiative. (2005). *Green Roofs Ecological Design and Construction*. Atglen: Schiffer Publishing Ltd.
- Eliasson, Olafur (2001). *Your only real thing is time: catalogue of an exhibition held at the Institute of Contemporary Art, Boston, January 24 - April 1, 2001*. Boston, MA: Institute of Contemporary Art.
- Farinha-Marques, P. Et al. (2011). *Innovation: The European Journal of Social Sciences. Urban biodiversity: a review of current concepts and contributions to multidisciplinary approaches*. Vol. 24, Nr 3. ss. 247-271.
- Florgård, C. Et al. (1994). *Växter och djur i stadsnatur*. Stockholm: Byggnadsnämnden.
- Franzén, M. (2003). *Rummets tvära dialektik i Urbanitetens omvandlingar. Kultur och identitet i den postindustriella staden*. Göteborg: Bokförlaget Daidalos.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Gustavsson, R. (1986) *Struktur i lövskogslandskap*. Avhandl. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för landskapsplanering. Stad och Land Nr. 48.
- Göransson, M. (2012). *Materialiserade sexualiteter*. Stockholm: Makadam förlag.
- Järfälla kommun. (2006). *Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet*. Järfälla: Järfälla kommun
- Järfälla kommun. (2015). *Program för Barkarbystaden*. Järfälla: Järfälla kommun
- Lawrence, J. (2008). *Architecture, Power and National Identity*. 2. uppl. London: Routledge.

Molander, P. (2008). *Biologisk mångfald: en analys av begreppet och dess användning i den svenska miljöpolitiken*. Stockholm: Fritzes. (Regeringskansliet Finansdepartementet, 2008:2).

Mossop, E. (2006) *Landscapes of Infrastructure*. I: Waldheim, C. (red.) *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural press.

Moore, C. (1986) *Still Pools and Crashing Waves*. I: Halprin, L. *Lawrence Halprin: Changing Places : Exhibition San Francisco Museum of Modern Art, 3 July - 24 August 1986*. San Francisco, Calif.: The Museum, ss. 16-31.

Petrescu, D. (2007). *Altering Practices: Feminist Politics and Poetics of Space*. London: Routledge.

Regionplanekontoret (2010). *RUFS 2010*. Stockholm: Regionplanekontoret (2010:5)

Sjöman, H. & Slagstedt, J. (Red). (2015). *Träd i urbana landskap*. Lund: Studentlitteratur AB

Snodgrass, E. & Snodgrass, L. (2006). *Green Roof Plants*. Portland: Timber Press, Inc.

Tschumi, Bernard (1994). *The Manhattan transcripts*. 2. uppl. London: Academy Editions.

Vroom, M. J. (2006). *Lexicon of garden and landscape architecture*. Boston: Birkhauser-Publishers for Architecture.

Whiston Spirn, A. (2008) "One with nature": Landscape, language, empathy, and imagination. I: Ziady Delue, R. & Elkins, J. (red.), *Landscape Theory*. New York: Routledge, ss. 43-67.

Zukin, S. (2011). *Naken stad. Autentiska urbana platseras liv och förfall*. Göteborg: Bokförlaget Daidalos.

Elektroniska källor:

Barthel, S. Et al., (2005). *History and local management of a biodiversity- rich, urban, cultural landscape*. Ecology and Society. Vol. 10:10 [online], tillgänglig: <http://www.ecologyandsociety.org/vol10/iss10/art10> [2016-05-01]

Grahn, P. Et al. (2005). *A planning model for designing sustainable and healthy cities. The importance of people's need of recreational environments in an urban context*. [online], tillgänglig: <http://www.sundskap.se/publikationer/pdf/NAEP%2005%20Grahn%20Stigsd%20Ann-Margr%20-%20PAPER.pdf> [2016-07-30]

Järfälla kommun. (2015). *Barkarbystaden*. Tillgänglig: <http://www.barkarbystaden.se/omradet> [2016-07-17]

Lagerlöf, F. (2015-11-08). *Kungl Svea Flygflottilj F 8 Barkarby*. Tillgänglig: <http://www.sveaflygflottilj.se/hangar-5-17178122> [2016-08-13]

Lindberg, S. (2013). *IS BIODIVERSITY ATTRACTIVE? On-site perception of recreational and biodiversity values in urban green space*. SLU, Swedish University of Agricultural Sciences. Faculty of Landscape Planning, Horticulture and Agricultural Sciences. Landscape Architecture Programme. [online], tillgänglig via: http://stud.epsilon.slu.se/5258/11/lindberg_s_130312.pdf [2016-07-17]

Martin, L. (2013). *Urbanekologi*. Presentation [online], tillgänglig: <http://prezi.com/lvxmkvlghbib/urbanekologi/> [2016-07-02]

Riksantikvarieämbetet (2004) *Fornsök* [Kartografiskt material]. Stockholm: Riksantikvarieämbetet. Tillgänglig: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Sveriges geologiska undersökning (2014). *Jordarter 1:25000 – 1:100000* [Kartografiskt material]. Uppsala: SGU. Tillgänglig: <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100-tusen-sv.html?zom=663281.701318,6589090.718293,663880.982245,6589539.1868>

Figurer

(Foton, bilder och grafiskt material som inte är angivet nedan är skapat av Anders Isacson)

Fig.1 & 65. Efter diagram av Vroom (2006), se Referenser

Fig. 2. Owe Gellermark

Fig. 3. På underlag från Eniro/Lantmäteriet

Fig. 4-5. Tovatt Arkitekter

Fig. 6. Drönarbild Eniro

Fig. 7-8. På underlag från Eniro/Lantmäteriet

Fig. 25. Creative commons

Fig. 27. Marie Åslund

Fig 43-48 & 57-64. Creative commons