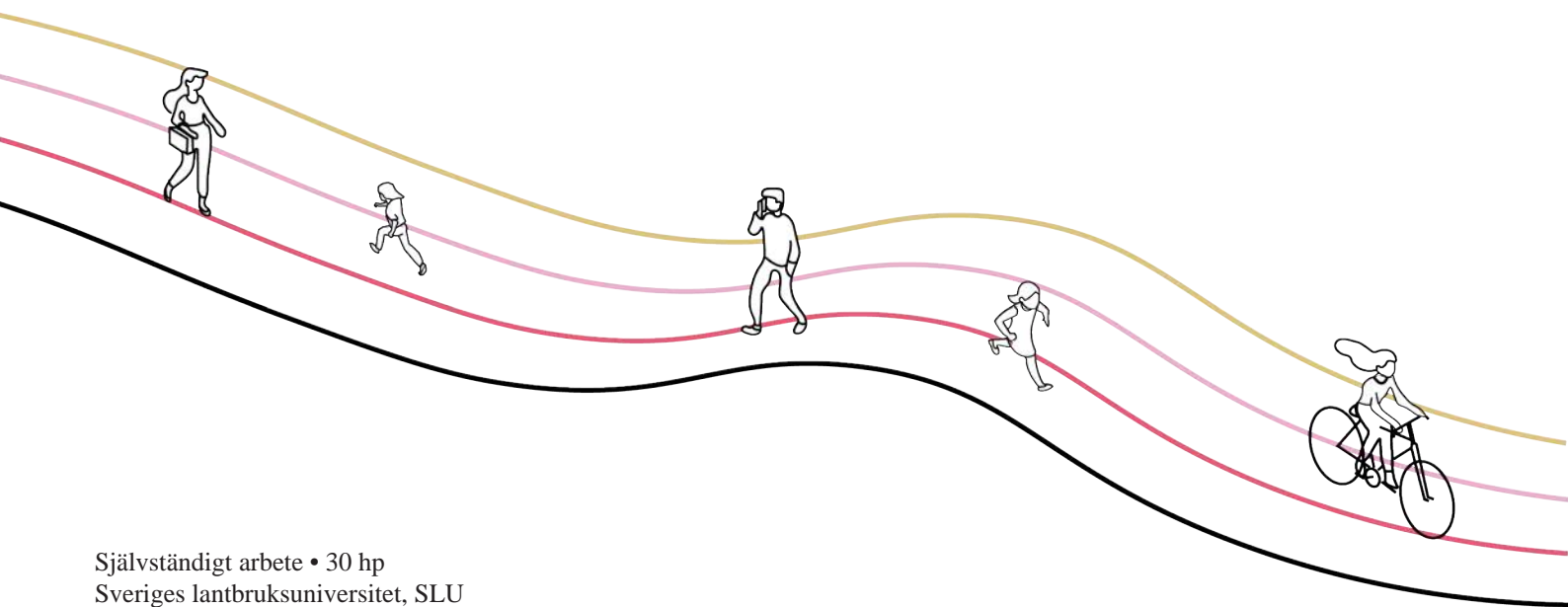




VÄGEN TILL FRAMTIDEN

Temporär gatuomvandling vid Helsingforsgatan och Roslagsgatan i Stockholm

Anna-Stella Eriksson & Kirsten Waaler



Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land
Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Uppsala 2022

Vägen till framtiden - Temporär gatuomvandling vid Helsingforsgatan och Roslagsgatan i Stockholm

Road to the future - Temporary street transformation at Helsingforsgatan and Roslagsgatan in Stockholm

Anna-Stella Eriksson och Kirsten Waaler

Handledare: Tomas Eriksson, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Anna Lundvall, SLU, institutionen för stad och land
Bitr. examinator: Ulla Myhr, SLU, institutionen för stad och land

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: Avancerad nivå, A2E
Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitektprogrammet
- Uppsala
Kurskod: EX0860
Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land
Utgivningsort: Uppsala
Utgivningsår: 2022
Omslagsbild: Illustration framtagen av författarna
Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>
Nyckelord: Landskapsarkitektur, temporär gatuomvadling, semipermanent gestaltning, taktisk urbanism, urbana gator

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

Vi vill tacka alla vi kommit i kontakt med på företagen Spacescape och Edge för lärorika dialoger och delning av material. Tack till vår handledare, Tomas Eriksson, för ditt stöd under arbetets gång. Slutligen, vill vi tacka vår stöttepelare Mary-Ann.

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

<https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammandrag

När staden växer och byggs tätare, ökar kampen om utrymmet. Städernas allmänna ytor består till stor del av gator, vars främsta funktion är att transportera gående, cyklister och motorister. Vi står inför ett val där vi antingen kan låta gator endast fylla en funktion, som transportled. Eller omvandla gatorna till multifunktionella offentliga utemiljöer. Detta arbete undersöker samma två gator som ingår i Vinnova-projektet "Framtidsgatan" (2021), ett projekt som ämnar hitta flexibla, resurssnåla och klimatanpassade lösningar för att snabbt omvandla urbana gator. I arbetet används trivalent design som en målsättning för att uppnå snabb gatuomvandling med förhöjda sociala, ekologiska och estetiska värden. Syftet med det här examensarbetet är att föreslå en semi-permanent utformning för två vardagliga gator, i en innerstads- och en ytterstadsmiljö. Sociala, estetiska och ekologiska värden används för att motivera gators potential och kapacitet att ge plats för ett brett spektrum av användare och funktioner. För att få en ökad förståelse kring vad sociala, estetiska och ekologiska värden innefattar vänder sig arbetet till "12 kvalitetsprinciper" av Gehl (2010), Boverkets kategorisering av ekosystemtjänster (2019) och "Aesthetic creation theory" (Van Etteger et al. 2016). Den teoretiska kunskapen översätts sedan in i gestaltungsförslag för Helsingforsgatan och Roslagsgatan. Gestaltungsförslagen är platsanpassade efter vardera gata, men innehåller element och principer som kan återanvändas för att omvandla en mångfald av vardagliga gator i Stockholms stad. Förslagen förhåller sig till en tidsram på cirka fem till tjugo år. Det möjliggör för en flexibel utformning som kan utvecklas och anpassas efter medborgares behov över tid, innan permanenta åtgärder tillämpas. Omvandlingen av vardagliga gator håller potentialen att möta rådande och kommande behov, där vi genom snabba gatuomvandlingar kan välja vägen till framtiden.

Summary

Following is a short summary of our thesis. Firstly, a brief description of the background, the aim and the methods that we used, are introduced. Secondly, we present the supporting studies behind the design proposal. Thirdly, a short explanation states the main objective and results of the proposal. Finally, a concluding discussion discloses our reflections and acknowledgements regarding our used methods and design proposal.

Introduction

Streets are public places where many forms of traffic - such as vehicular, walking or biking - interact within the same confined space. In modern day cities the function of the street is often synonymously associated as a thoroughfare for motorized vehicles. At the same time, streets account for a substantial part of a cities total area (Al-Mashaykhi et al. 2020). In this thesis, we want to highlight the potential of street redesign as a strategy to transform and improve our urban spaces, prioritizing the unprotected road users.

Framtidsgatan

When working with our thesis, we have been in dialogue with the project "Framtidsgatan" (Spacescape, Edge, and the city of Stockholm). This means that we have worked with the same streets as within the project (see Figure 1) - Helsingforsgatan in Akalla and Roslagsgatan in Vasastaden - and with a semi-permanent timeframe. A semi-permanent time span means a design that should last between approximately five to twenty years. The project "Framtidsgatan" works with "everyday streets" so that the results can be easily applied to other and similar streets. The term "everyday streets" refers to streets that are average in design, are not well known and are not centrally located or in a popular location.



Figure 1. Scale 1:50 000/A4. Roslagsgatan is situated in central Stockholm. Helsingforsgatan is situated north of the city center, in Akalla.

Aim and question

The purpose of this thesis is to propose a semi-permanent design for two streets, located in an urban respectively peri-urban area. Social, esthetic and ecological values are utilized to motivate streets' potential and capacity to accommodate a wide range of users and functions.

How can a semi-permanent street transformation, based on social, ecological and aesthetic values, take shape on Helsingforsgatan in Akalla and Roslagsgatan in central Stockholm?

Methodology

This chapter outlines the thesis' principal methods.

Dialogues and workshop held within the project “Framtidsgatan”

At the start, we contacted the company Spacescape, who introduced us to the Vinnova funded project “Framtidsgatan” and the company Edge. Our main role within the “Framtidsgatan” project was to engage in online brainstorm meetings, concerning urban, rapid, street transformations and interventions. We have also participated in a presential workshop as well as shared our early drafts of our street redesign ideas. Our design process did not run concurrently nor in collaboration with the design process of the companies within the Vinnova project. However, through the cooperation with Spacescape and Edge we have received digital material such as dwg-files and site photos. The main purpose and product of our exchange with Spacescape and Edge was a mutual sharing of knowledge, between us and the companies, from where we could further develop thoughts and ideas into our own work.

Literature review

The literature review was initiated by the external monitoring of rapid street conversions and temporary designs within an urban context. This led us to the design strategy “tactical urbanism” (Lydon & Garcia 2015). After the introductory study we directed a closer focus to the Swedish context, in example by reviewing political governing documents for the city of Stockholm. We adopted three theories from within the literature review, “12 Quality criteria” (Gehl 2010), “Ecosystem services” (Boverket 2019) and “Aesthetic creation theory” (Van Etteger et. al 2016), to conceptualize values within trivalent design (Thompson 2000b). These theories, combined with tactical urbanism, form the foundation of our presented literature review. Additionally, we chose to further examine a handful of reference projects that we had

encountered during our research.

Study of reference projects

Studying and analyzing the reference projects provided ideas and examples of different measures that can be applied to rapid street conversions. For each project, we examined and analyzed its purpose, functions and results.

Study of the streets

Helsingforsgatan and Roslagsgatan were studied through literature, digital means, physical site visits and analysis based on social, ecological and aesthetic values. The study was conducted to familiarize ourselves with the streets, their conditions and development potential. This laid the foundation for the continued design work.

Sketch work

The sketch work process included several recurring phases, where sketching was used with an investigatory approach. Through the different phases of this thesis, sketching has been used as a method of communicating, generating and testing ideas. Consequently, the sketches were elaborated through reflection and further sketching, which ultimately led to various results. To carry out the numerous sketching methods we utilized a variety of media, such as freehand sketching on paper, digital sketching through AutoCAD and 3D modeling in Sketchup. Sketching as a method also played a central role in our workshops.

Workshop

As inspiration for our workshop we adapted the idea generating method “What if?” (Michanek & Breiler 2007) and created our own version “Imagine that...?”. The workshop “What if?” originates from the product development industry, therefore we decided to modify the method more accordingly to the realm of landscape architecture. In our workshop “Imagine that...?” we generated various scenarios as well as an intended target group that would possibly visit the streets

Helsingforsgatan and Roslagsgatan. This was done by writing down possible alternatives within four categories, wherefrom we drew scenarios at random. From these scenarios we sketched solutions for the potential visitors' needs in the situation they are posed.

Design Proposal

The design proposals are presented on three A1 posters respectively. Below states a short summary.

Challenge

Helsingforsgatan and Roslagsgatan are part of the Vinnova project "Framtidsgatan" which aims to transform streets into green, inclusive and attractive living environments. The goal is to provide more space for urban life, outdoor recreation, pedestrians and cyclists in city streets, whilst being better adapted for future climate change. The rapid street conversion must take place without the street losing its function as a transit route.

Solution - Helsingforsgatan

Helsingforsgatan is transformed from a transportation corridor into an invigorating pathway with social, ecological and aesthetic qualities. The street is an extension of Akalla center and an answer to how we can take advantage of and develop the city's public areas without major and extensive interventions.

Proposal - Helsingforsgatan

The design relates to a time frame between five to twenty years, and hence semi-permanent measures are used, and placed along the street. To facilitate cycling, Helsingforsgatan becomes a cycle speed street. Design measures are placed at various points along Helsingforsgatan. The points are collected to the center stretch of the street, giving the design measures a uniform look. Within each point, various design measures are applied and combined, such as modular systems, lighting and vegetation. The placement of the semi-permanent design measures enables the street to continue its primary function as a transport route.



Figure 67. Masterplan for Helsingforsgatan. Scale 1:400/A4

0m 20m 40m

Solution - Roslagsgatan

Roslagsgatan is transformed from a transportation corridor into an invigorating hub with social, ecological and aesthetic qualities. The street redesign is an answer to how we can take advantage of and develop the city's public areas without major and extensive interventions.

Proposal - Roslagsgatan

The design relates to a time frame between five to twenty years, and hence semi-permanent measures are used, and placed along the street. Roslagsgatan

is turned into a pedestrian street giving increased mobility for the pedestrians in the streetscape. Thus, the speed of car traffic must adapt to the premises of the pedestrian, where visitors can move freely between different destination points and activities. The placement of the semi-permanent measures enables the street to continue its primary function as a transport route. Within each placement, different design measures are applied and combined, such as modular systems, vegetation and bicycle racks.



Figure 72. Masterplan for Roslagsgatan. Scale 1:400/A4

0m 20m 40m

Discussion

In this section, we discuss methods and results.

Method

Site-visits

In the chapter “Studies of the streets” the physical site visits played a vital role for gathering information that doesn’t translate digitally. Being on site enabled us to perceive how well the elements of the street interact and meet the needs of pedestrians. However, we noted that the weather and season affected our perceived image of the streets. When we visited the places during the winter (during March and early April), cold and gray weather made it more difficult to realize positive aspects at the sites. The seasonal aspect could possibly have contributed to an unfair judgment when carrying-out the negative or positive value analysis.

Relevance of theories

The social, ecological and aesthetic values have served as a basis for the design proposals. However, the relationship between values and how they are expressed in practice is not self-evident. We chose to base our interpretation of the three values in the theories of Gehl (2010), Boverket (2019), and “Aesthetic creation theory” explained by Van Etteger et al. (2016). Overall, we were satisfied with the theories as a base for interpretation of trivalent design. It gave us a common perspective where we found support and an approach within the work. On the other hand, the interpretation through the theories entailed certain difficulties, especially concerning applying the theories in a similar way on both streets.

Application of tactical urbanism on “everyday streets”

Our experiences from working on this thesis has highlighted the need and potential of street redesign on “everyday streets”. Through our literary studies we noted that street transformation

projects are not as visible on “everyday streets” as compared to more popular streets in the urban grid. Considering the difficulties urban streets will face in the future, such as climate change, we see tactical urbanism as a possible answer to combat impending issues. However, planning for the needs of Helsingforsgatan and Roslagsgatan within the forthcoming five to twenty years has proven quite a challenge, as the current needs are not obvious. Another difficulty we faced, in the application of tactical urbanism within this project, is the top-down initiative that comes from Vinnova. Tactical urbanism is originally a bottom-up driven initiative (Lydon & Garcia 2015); therefore we identify civil dialogue as one of the greatest potentials of development of this project in order to maintain the spirit of tactical urbanism. Ergo, the main potential for development of this project is to initiate civil dialogue.

Design proposal

Trivalent design as objective

We have aspired to reach trivalent design in our proposals for the street redesign of Helsingforsgatan and Roslagsgatan. Both cases posed opportunities and limitations to achieve social, ecological and aesthetic values. The main difficulty was navigating the separate ways in which to tackle the distinct diverging conditions of the two streets. This meant that we had to recognize and differentiate within the three value groups, applying the three theories differently between the streets.

A balancing act between site-specific and large-scale replication

Our design proposals address a balancing act between being site-specific, whilst simultaneously designing something that can be replicated on a large scale. This has been a great challenge in the design work. To deal with this dilemma, flexibility has been a guiding concept. Flexibility is most notably visible in our design of modular systems and the use of mobile design measures (see Figure

73 and 69), such as nursery trees and containers. These design measures enable the reshaping of the places according to needs that arise during the years the designs stand on the street.

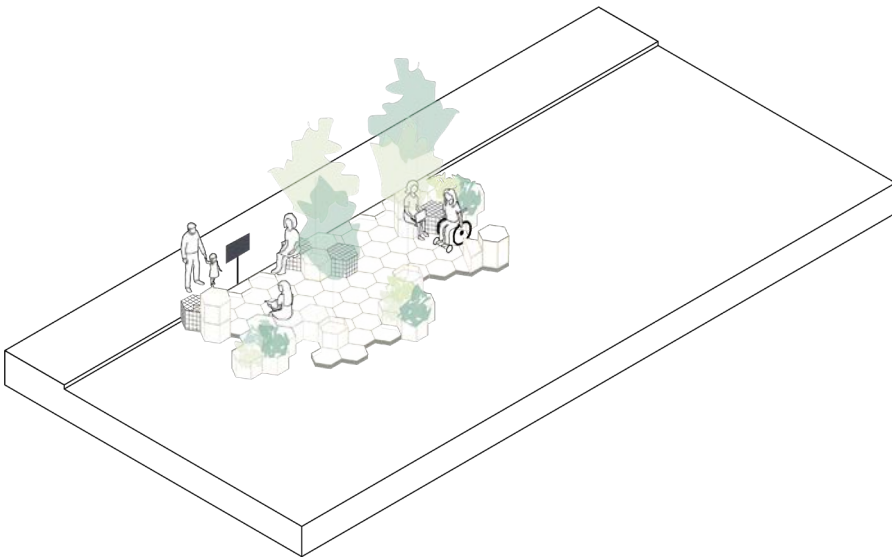


Figure 73. “Hexagon” is a modular system design for Helsingforsgatan. With the module, seating areas are created, which are integrated with nursery trees.

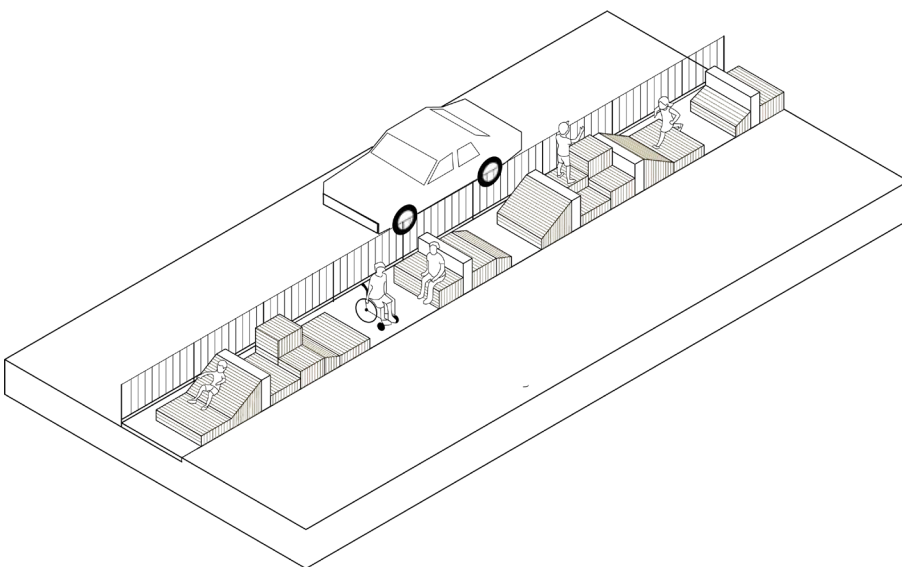


Figure 69. “Klossen” is a modular system design for Helsingforsgatan. The module consists of different entities which can be put together in different ways to create playful installations.

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| BAKGRUND | 1 |
| Gatans roll | 2 |
| Framtidsgatan | 3 |
| Problematisering | 5 |
| Syfte | 5 |
| Frågeställning | 5 |
| Målgrupp | 5 |
| Avgränsning | 5 |
| METOD | 7 |
| Litteraturstudie | 9 |
| Dialoger och workshops inom projektet "Framtidsgatan" | 10 |
| Skissarbete | 10 |
| Workshop "Tänk om...?" | 11 |
| Studie av Helsingforsgatan och Roslagsgatan | 12 |
| LITTERATURSTUDIE | 15 |
| Taktisk urbanism | 16 |
| Trivalent design | 16 |
| Estetiska värden | 17 |
| Sociala värden | 18 |
| Ekologiska värden | 19 |
| REFERENSEXEMPEL | 21 |
| Broadway boulevard | 22 |
| Parkmobiles | 23 |
| Barcelonas skolgator | 24 |
| Klostergatan | 25 |
| STUDIE AV GATOR | 28 |
| Helsingforsgatan | 29 |
| Helsingforsgatans fysiska förutsättningar | 31 |
| Analys utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden | 37 |
| Roslagsgatan | 40 |
| Roslagsgatans fysiska förutsättningar | 42 |
| Analys utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden | 47 |

| | |
|------------------------|-----------|
| Workshop "Tänk om...?" | 49 |
| FÖRSLAG | 53 |
| Helsingforsgatan | 54 |
| Roslagsgatan | 56 |
| DISKUSSION | 59 |
| Resultat | 60 |
| Metod | 62 |
| REFERENSER | 67 |
| Muntlig kommunikation | 69 |
| Figurförteckning | 69 |

KAPITEL 1

BAKGRUND

I kapitlet redovisas bakgrunden till arbetets ämne och varför snabb gatuomvandling är aktuellt. Här introduceras Vinnovaprojektet “Framtidsgatan”, arbetets problematisering, syfte, frågeställning, målgrupp och avgränsningar.

Gator är allmänna platser där fordonstrafik samt gång och cykel samspelar inom samma yta. I dagens städer är gatans funktion ofta synonymt med genomfart för motordrivna fordon. Samtidigt utgör gator en betydande del av städernas totala area (Al-Mashaykhi et al. 2020). Stockholms stad har över 15 000 000 m² gatumark, av den ytan är ungefär en tredjedel tillgänglig för gående. De resterande två tredjedelar, en yta motsvarande två stycken Kungsholmen, är körbanor för fordonstrafik (Framkomlighetsstrategin 2012).

I detta examensarbete vill vi belysa att gator som omvandlas till att istället prioritera den oskyddade trafikanten, skapar bättre offentliga utemiljöer i städer. Om Stockholm ska kunna möta stadsbyggnadsmålet "God offentlig miljö" som står beskrivet i Översiktsplanen (Stockholms stad 2018), kan snabb gatuomvandling vara en väg att nå dit.

Covid 19 kom som en storm och har fört med sig många förändringar. Under pandemin har olika åtgärder runt om i världen visat att snabb gatuomvandling är en framgångsrik strategi för att möta nya behov som uppstått i samband med krisanteringen. Det nya smittläget har inneburit en ökad användning av temporära lösningar (Carmichael 2020). Över en natt har gator målats med sprayfärg, fått stängsel och barrikader samt skyltar. Detta för att möjliggöra säkra transporter för gående och cyklister, köbildningar utanför affärsverksamheter samt sittplatser som stödjer sociala möten. Dessa strategiska åtgärder, ofta benämnda som taktisk urbanism, har inte bara inneburit ett lägre smitto-antal, utan även mer plats åt människan i stadsrummet (NACTO 2020).

Gatans roll

I Stockholms stads "Översiktsplan" (2018) beskrivs flera utmaningar som regionen står inför. Däribland ingår teman som FN:s globala mål, befolkningsökning, klimatsårigheter, segregationsproblematiker och tillgänglighetsfrågor. Dessa utmaningar ställer krav på våra offentliga miljöer i staden och skapar

olika behov som måste tillgodoses (Stockholms stad 2018). Eftersom gator utgör en stor del av stadens offentliga mark, spelar de en viktig roll i att möta utmaningarna. Hur gator utformas påverkar upplevelsen och funktionen av en stads offentliga ytor (Al-Mashaykhi et al. 2020). Därför vill vi i detta arbete belysa möjligheten att genomföra snabb gatuomvandling för att ta vara på gatans potential att förbättra livsvillkoren i stadens offentliga miljöer.

Enligt Trafikverket (2012:10) definieras gator så här: "[...] Ett typiskt gaturum är symmetriskt uppbyggt och består av huvudelementen bebyggelse, gångbana och kantstödsavgränsad körbana." I gaturummet samspelar flöden av olika aktörer som transporterar sig med olika medel, exempelvis motoriserade eller icke-motoriserade, individuellt eller kollektivt, snabbt eller långsamt (Bertolini 2020). Arbetet kommer fokusera på gåendes och cyklisters behov inom gaturummet. Men för att rekonstruera gator utan att dess primära funktion som transportled förloras, måste hänsyn även tas till gatans fysiska komponenter och olika aktörers behov (Al-Mashaykhi et al. 2020). Wen et al. (2020) menar att om en gata ska fungera som en allmän yta för människor måste de vara multifunktionella. Författarna nämner ett antal kriterier för hur en gata bör utformas. Gatan ska anta en mänsklig skala, innehålla grönska, upplevas trygg och ha en identitet som uppmuntrar människor till att prata med varandra (Wen et al. 2020).

På grund av bilismens framträdande position i samhället och våra storstäder har gatan blivit synonymt med transporter i höga hastigheter. I jämförelse med gångtrafikanter och cyklister, tilldelas motordrivna fordon procentuellt den största ytan i gaturummet (Al-Mashaykhi et al. 2020; Framkomlighetsstrategin 2012). Det innebär att gatans funktion som plats för människa, med exempelvis handel, promenad eller möten, har avtagit (Al-Mashaykhi et al. 2020). Detta påverkar i sin tur gatans attraktivitet för gående. Bain et al. (2012) beskriver att gångtrafikanter drar sig till

livliga gator, med hög folkdensitet. Författarna jämför detta med bilisternas behov som skiljer sig från gångtrafikanterna. Vid planering av gator för motordrivna fordon vill man istället undvika folkdensitet.

Framtidsgatan

”Framtidsgatan” är ett Vinnova-finansierat uppdrag vars syfte är att hitta lösningar för att snabbt omvandla urbana gator. De lösningar som efterfrågas ska vara flexibla, resurssnåla och klimatanpassade. Dessutom ska de vara inkluderande och bidra med estetiskt värde (Vinnova 2021). Förhoppningen är att enkla gatuomvandlingar som sker nu i framtiden kan bli mer permanenta, samt skalas upp för att ske i större uträkning runt om i landet. Inom uppdraget genomförs gatuomvandlingar i städerna Göteborg, Stockholm och Umeå. Kommunerna genomför uppdraget i samarbete med flera företag, däribland Spacescape, ett forskningsbaserat konsultföretag inom stadsbyggnadsfrågor (Spacescape 2022), och konsultföretaget Edge, som jobbar med landskapsarkitektur, infrastruktur, vatten och miljö samt byggledning (Edge 2022). Inom ”Framtidsgatan” ansvarar Edge för hantering av ekosystemtjänster (Sixtensson 2022).

Under arbetets gång har vi haft en dialog med Spacescape, Edge, och Stockholms stad, där vi har utgått från de förutsättningar som definierats i projektet ”Framtidsgatan”. Det innebär att vi har arbetat med samma gator som projektet - Helsingforsgatan i Akalla och Roslagsgatan i Vasastaden (se Figur 1) - och med ett semipermanent tidsspann. Ett semipermanent tidsspann innebär en gestaltning som ska vara mellan cirka fem till tjugo år. Projektet ”Framtidsgatan” har även valt att arbeta med ”vardagliga gator” för att resultatet lätt ska kunna appliceras på andra, liknande gator. Begreppet ”vardagliga gator” syftar till gator som är genomsnittliga i sin utformning, som inte är välkända och som inte ligger centralt eller i ett populärt läge.

Helsingforsgatan och Roslagsgatan

Helsingforsgatan och Roslagsgatan är väldigt olika till karaktär och förutsättningar (se Figur.1). Helsingforsgatan präglas av tydlig trafikseparering samt stadsplaneringsideal med stora avstånd som släpper in ljus och grönska. Roslagsgatan har en tydlig innerstadskaraktär vars körbanas kantas av trottoar och höga byggnader är i direkt anslutning till gatan. Verksamheter finns i bottenplan och det finns en avsaknad av vegetation längs med gatan.



Figur 1. Skala 1:100 000/A4. Helsingforsgatan ligger i ytterstaden till Stockholm och Roslagsgatan ligger i utkanten av Vasastaden.

Problematisering

Gaturummet har potential att möta många av de utmaningar samhället står inför (Stockholms stad 2018). Vi ser temporära gatuomvandlingar som en möjlig lösning för att bemöta dessa behov, både i nutid och framtid. Från litteraturen kan vi urskilja att temporära gatuomvandlingar fokuserar på att snabbt möta behov hos människor, där sociala kvaliteter ofta uppfylls, men det nämns mindre om estetiska och ekologiska kvaliteter.

Syfte

Syftet med det här examensarbetet är att föreslå en semi-permanent utformning för två vardagliga gator, i en innerstads- och en ytterstadsmiljö. Sociala, estetiska och ekologiska värden används för att motivera gators potential och kapacitet att ge plats för ett brett spektrum av användare och funktioner.

Frågeställning

Hur kan en semipermanent gatuomvandling, med utgångspunkt i sociala, ekologiska och estetiska värden, ta form på Helsingforsgatan i Akalla och Roslagsgatan i centrala Stockholm?

Målgrupp

Arbetet avser att inspirera studerande och yrkesverksamma inom landskapsarkitektur och stadsbyggnad att experimentera med semipermanenta gatuomvandlingar för att testa lösningar som kan höja gatans värden.

Avgränsning

I vårt arbete har vi haft en dialog med projektet ”Framtidsgatan”. Vår ingång i projektet var genom vårt intresse för gatuomvandling och vår kännedom kring Spacescapes tidigare arbete inom gatuomvandling. Vi tog därför kontakt med Spacescape och fick möjlighet att delta i ”Framtidsgatan” för att etablera en dialog med yrkesverksamma som medverkar i projektet och möjliggöra för ett kunskapsutbyte.

Vi fick på så sätt information om Stockholms stads önskemål och begränsningar gällande gatuomvandlingarna. Därtill utgår vi ifrån samma två gator som ”Framtidsgatan” hanterar i Stockholm. Vi förhåller oss även till projektets begränsningar som exempelvis områdesgräns, hur länge gatuomvandlingen ska vara på plats och kommunens planer för gatorna.

Tematiskt avgränsas arbetet till gestaltning av urbana gatumuljöer med hänsyn till sociala, ekologiska och estetiska värden. Detta görs med ett urval av teorier som behandlar sociala, estetiska och ekologiska aspekter. Genom att fokusera på människan i staden samt hur gator kan öka människors livskvalitet, antar vi ett antropocentriskt perspektiv. Ekologiska funktioner beskrivs därmed utifrån hur de är till nytta för människans välmående.

Detaljnivån presenterar förslag för utformning och åtgärd som skulle kunna implementeras på Helsingforsgatan och Roslagsgatan. Gestaltungsförslaget presenteras med illustrationer och text på tre A1 planscher per gata. Illustrationsplanerna redovisas i skala 1:400. Därefter visas sektioner, vyer, detaljbilder och perspektiv i varierande skalor för att redovisa förslagets olika delar och komponenter. Gestaltungsarbetet antar ett tidsperspektiv som förhåller sig till interimistisk design, vilket för oss innebär ett tidsspänn på 5–20 år.

KAPITEL 2

METOD

I det här kapitlet presenteras vilka metoder som användes för att besvara vår frågeställning. För att på bästa sätt kunna undersöka frågan delades arbetsprocessen in i ett antal stadier och till varje skede tillämpades olika studiemetoder.

Frågeställning

Litteraturstudie

Information om trivalent design, sociala, ekologiska och estetiska värden samt taktisk urbanism

Referensprojekt

Omvärldsbevakning av andra projekt gav inspiration

Studie av gator

Informationshämtning och besök av gatorna

Vinnovaprojekt

Utgångspunkten i innovaprojektet gav förväntningar och begränsningar från stockholmsstad och Spacescape

Skissarbete

Utforskande arbete för gestaltningen, principer och idéer

Förslag

Gestaltningförslag för Helsingforsgatan och Roslagsgatan

Figur 2. Arbetsprocessen för att besvara frågeställningen var inte linjär. Studiemetoder var överlappande och vi fick ofta vända oss tillbaka till ett skede för att utvärdera tidigare beslut.

Litteraturstudie

Tidigt i arbetsprocessen påbörjades en litteraturstudie av snabba gatuomvandlingar och temporär design i en urban kontext. Senare under arbetets gång började vi fokusera på texter i och närmre den svenska kontexten, exempelvis politiska styrdokument för Stockholms stad. I detta stadie gjordes även ett urval av vetenskapliga texter, designguider, böcker och styrdokument. Litteraturstudien var ett sätt att fördjupa våra kunskaper, vilket ledde oss till temat taktisk urbanism i relation till gator. Inom studien använde vi oss även av litteratur vi blivit bekanta med under utbildningens gång. Exempelvis studerades Thompson (2000b) för att få bättre förståelse för och beskriva teorin ”trivalent design”. För att få ökad förståelse för de tre delarna inom trivalent design studerades olika teorier inom varje värdekategori. Boken ”Cities for people” (2010) med Gehls beskrivning av tolv kvalitetsprinciper studerades för att bättre förstå de sociala värdena. För att förtydliga ekologiska värden vände vi oss till Boverkets (2019) klassificering av ekosystemtjänster, vars definition är vägledande för det politiska och beslutsfattande styret. Ekosystemtjänster används alltså som praxis vid olika planeringsprocesser, och betonas i styrdokument, exempelvis Stockholms stads Översiktsplan (2018). För de estetiska värdena lästes Van Etteger et al. (2016) beskrivning av Zangwill’s ”Aesthetic Creation Theory”. Det som presenteras från litteraturen är ett urval av den information vi anser vara relevant för detta arbete. Urvalet gjordes för att anpassa teorierna efter de möjligheter som finns inom ramarna av temporär gatuomvandling.

Teorierna var en integrerad del av gestaltningen. Det vill säga att teorierna kring sociala, ekologiska och estetiska värden användes i analys av gator och i skissarbete. I analysen använde vi oss av teorierna för att utvärdera vilka värden som finns på Helsingforsgatan och Roslagsgatan idag och vilka som kan höjas. Sedan kunde vi dra slutsatser kring vad gestaltningen ska fokusera på inom respektive värde. När vi exempelvis skissade i

gestaltungsprocessen utforskade vi hur det sociala värdet kunde höjas genom att få människor att vilja vistas på en plats. Då vände vi oss till Gehls (2010) kvalitetsprinciper.

Styrdokument studerades för att vi i gestaltungsarbetet skulle kunna förhålla oss till de hållbarhetsmål som samhället har. Rapporter och designguider ingick i vår litteraturstudie, exempelvis NACTO (2020) och Carmichael (2020). Dessa fokuserar främst på praktiska exempel på snabb gatuomvandling och gav därmed mycket inspiration till referensprojekt och vårt eget gestaltungsarbete.

Taktisk urbanism dök snabbt upp som ett nyckelord inom litteratur som hanterar temporära gestaltungslosningar, exempelvis i Cariello et al. (2021) och Wen et al. (2020). Då taktisk urbanism visade sig vara ett sådant centralt ämne inom snabba gatuomvandlingar var det för oss en självklarhet att studera det närmare. Från litteraturen kunde vi urskilja att taktisk urbanism ofta har ett stort fokus på att skapa sociala kvaliteter (Lydon & Garcia 2015). Det var däremot svårt att hitta information som belyser ekologisk nytta genom taktisk urbanism, därför vände vi oss till Boverket (2019) som beskriver vad gator kan skapa för ekologiska tjänster vid permanenta lösningar. Syftet var att påvisa vilka möjligheter gaturum har att skapa ekologiska värden, även om de ännu inte blivit prövade inom taktisk urbanism. Litteratur kopplat till temporär design, såsom Cariello et al. (2021), Wen et al. (2020) och (Lydon & Garcia 2015), tog dessutom inte upp estetiska värden vilket är varför vi istället vände oss Van Etteger et al. (2016).

Databasen PRIMO från SLU och Google Scholar användes vid sökningen av akademiska texter. Exempel på använda sökord är: interim+”...”, temporary+”...”, intervention “...”, street design, tactical urbanism, shared street, slow street, walkable cities, liveability, streetscape renovation, street ecology, urban ecology, street design, aesthetic values.

Dialoger och workshops inom projektet ”Framtidsgatan”

Vår roll inom ”Framtidsgatan” var att närvara på interna möten som hölls av Spacescape och/eller Edge. Från december 2021 fram till mars 2022 deltog vi på sex möten med Spacescape och fyra ”brainstorm”-möten med Edge. Vid mötena med Edge diskuterades olika lösningar som påträffats under omvärldsbevakning, som vi respektive Edge, gjort individuellt. Omvärldsbevakningen har inneburit en bred och obegränsad digital sökning av innovation som kan appliceras inom taktisk urbanism. Mötena med Spacescape och Edge skedde via Microsoft Teams, men vi deltog även på en fysisk workshop vid Spacescapes kontor i Stockholm i den 17e mars, 2022. Till workshopen samlades involverade parter inom projektet ”Framtidsgatan”. Förutom flertalet anställda hos Spacescape så deltog en till tre personer från företagen Edge, Norconsult, IVL samt från Stockholm stad, Göteborg stad och Umeå kommun på workshopen. Det var en blandning av stadsplanerare, arkitekter, landskapsarkitekter, landskapsingenjörer och trafikplanerare. För oss var det ett tillfälle att höra tankar från Stockholms stad, vad deras ambitioner är och vilka permanenta åtgärder som planeras för gatorna utanför ”Framtidsgatan”. Under workshopen genomfördes idéspåning i grupper, där förutsättningar och möjliga förändringar för varje individuell gata inom ”Framtidsgatan” diskuterades. Såväl som hur åtgärderna kan genomföras snabbt.

Under ett Microsoft teams möte delade vi med oss av tidiga skisser på våra gestaltungsförslag till Spacescape. Från mötet fick vi positiva kommentarer på skisserna, men vi tog inte med oss någon feedback som implementeras in i gestaltungsförslagen. Under arbetets gång har vi inte tagit del av Spacescapes skisser på gestaltungsförslag. Vår gestaltungsprocess har inte skett parallellt med Spacescapes, som påbörjar sitt gestaltungsarbete i ett senare skede än oss.

Dialogen med företagen har även inneburit delning av digitalt material som ger information om gatorna, såsom dwg-filer och platsfoton.

Referensprojekt

Att studera referensprojekt gav idéer och exempel på olika åtgärder som kan tillämpas vid snabba gatuomvandlingar. Projekten som undersöktes upptäcktes under omvärldsbevakning och litteraturläsning. Inspirationen inkluderade flera projekt från olika typer av allmänna platser, med olika tidsramar och skala. Till varje projekt tittade vi på dess syfte, det vill säga varför åtgärderna genomfördes. Vi ville därefter förstå vilken eller vilka funktioner som ämnades att skapas genom olika åtgärder. Vi letade efter beskrivningar kring typer av möbler, materialanvändning, form och mått. Dessutom var det intressant för oss att läsa om hur resultatet av installationerna påverkade gatornas användning och upplevelser. Vi sammanfattade vad vi tog med oss som inspiration från varje projekt in i vårt skiss- och gestaltungsarbete.

För samtliga utländska referenser lästes texter online, antingen i form av blogginlägg och artiklar eller från arkitektföretagets egna hemsida. För det svenska projektet hämtades informationen från boken ”LANDSKAP NU!” (Kling et al. 2016).

Skissarbete

Skissarbetet är en metod som har varit närvarande genom hela vår utbildning och som vi har använt genomgående i arbetsprocessen av detta examensarbete. Vår användning av skissandet baserar sig på skissandets utforskande, lärande och kommunicerande aspekter. Likt Pirjo Birgerstam och Lennart Nord beskriver skissprocessen i deras bok ”Skissandet som didaktiskt fenomen” (1997) använder vi skissandet som en estetisk organisation för att synliggöra tänkandet. Skissandet låter oss prova inre bilder och visioner mot fysiska realiteter. Detta beskrivs väl av Birgerstam och Nords formel där skissaren ”...söker sig fram i ett växelspel mellan intuition och reflektion, byggd

på egna erfarenheter och informationsinhämtning” (Birgerstam & Nord 1997, s.19).

I arbete har skissandet haft flera återkommande faser som löpt parallellt. Exempelvis har vi redan från början kontinuerligt skissat på den övergripande layouten av arbetet genom en dummy. Även arbetets skriftliga del har varit iterativ och påverkat dummyns utseende. Olika skeden inom gestaltningen och framtagandet av arbetets resultat har också löpt parallellt där exempelvis illustrationsplaner och mer inzoomade detaljer påverkat varandra. Till exempel har vi först arbetat i en skala där man ser hela gatans längd för att sedan zooma in till en mindre yta på gatan. När vi på den detaljnivån upptäckt problem har vi behövt zooma ut igen för att angripa problemet. Alltså har vi då gått tillbaka och ändrat i illustrationsplanen innan vi går tillbaka till detaljen igen. Denna process i gestaltungsarbetet kan beskrivas med att skissandet har hjälpt kommunicera tankar och generera idéer. Sedan bearbetades dessa genom reflektion och ytterligare skissande, vilket slutligen har lett fram till olika resultat.

Skissandet har utförts med olika tillvägagångssätt. Tidigt upprättade vi skissböcker där idéer och tankar samlades i ord och illustration. Utöver detta har vi jobbat med skissande på skisspapper över kartor, digitala skisser på illustrationsplan, i AutoCAD, 3D modellering, i SketchUp och frihandsskisser på olika detaljlösningar. Skissandet som metod har även haft en central roll i workshopen ”Tänk om...?”.

Workshop ”Tänk om...?”

Workshopen är baserad på idégenereringsmetoden ”What if?” (Michanek & Breiler 2007) som främst används inom produktutveckling. Metoden anpassar sig väl till framställandet av förslag med tydliga målgrupper. Tillvägagångssättet liknar ett rollspel där idégenereraren sätter sig in i olika karaktärer och situationer för att prova olika synvinklar och lösningar på en frågeställning.

Idéerna som genereras blir ett svar på hur målgruppen hade velat åtgärda situationen. Eftersom vi inte har möjlighet att utföra en medborgardialog är ”What if?” användbar som utgångspunkt för vår workshop då metoden sätter stort fokus på målgruppen och användarna. Metoden kan inte ersätta en medborgardialog, men kan fylla en funktion i att ge fler synvinklar och perspektiv för att bidra till den kreativa processen. Det kan också ses som en möjlighet att ställas inför scenarier som annars inte hade tagits i beaktande. Eftersom metoden är beroende på slumpmässighet innebär det även en möjlighet att frångå typiska tankegångar där fler situationer kan tas hänsyn till än endast förutsägbara vardagsscenarier. Metodikens ursprunglighet från produktutvecklingsbranschen innebär att den inte är heltäckande för vårt behov av idégenerering. Detta eftersom det inte täcker platsspecifik design. Därför har vi valt att bygga vidare på ”What if?” i skapandet av vår egen workshop ”Tänk om...?”

Workshopen genomfördes genom att skriva 10 lappar till fyra kategorier. Lapparna lades i fyra olika skålar, en för respektive kategori. Sedan drogs en lapp från varje skål och de fyra dragna lapparna sattes samman för att bilda ett scenario. Utgångspunkt i workshopen var att skapa olika scenarier. Vår tänkta målgrupp för scenarierna var besökare på Helsingforsgatan eller Roslagsgatan. Det finns många anledningar till varför människor besöker en gata och vi ville därför möjliggöra för en bred variation av scenarier. Samtidigt som det var viktigt att avgränsa den komplexitet som kan skapas när scenarier bildas utav en slump. Därmed valde vi att begränsa antalet kategorier som bygger upp ett scenario till fyra. Kategorierna var ”person med sällskap”, ”tid och månad”, ”sinnessillstånd” och ”syfte”. För att undvika orealistiska scenarier såsom ”ett 10 årigt barn med sitt barn” skrev vi person och dess sällskap inom samma kategori. I denna kategori presenteras dessutom en ungefärlig ålder. Detta genom att använda ord som syftar till ett visst åldersspann när personer beskrivs, exempelvis pensionär, mamma eller barn. Vi definierade att tjej och kille syftar till tonåringar,

man och kvinna är vuxna samt dam och herre är pensionärer. Vid nedskrivning av vilket syfte besökaren befinner sig på gatan, försökte vi vara kreativa för att täcka in mångfalden av anledningar människor går på en gata såväl som hur olika deras sinnessillstånd kan vara. Till varje kategori skrev vi ned tio alternativ. När vi sedan bildade scenarierna drog vi slumpmässigt ett alternativ utifrån varje kategori. Sammanlagt skapades tio olika scenarion. Exempel på ett scenario som skapades är ”En fundersam pappa med barn i barnvagn kommer 7.00 i november till gatan för att ta det lugnt”.

Vi jobbade med ett scenario i taget och skissade ned våra idéer efter respektive dragning. Efter workshopen var avslutad ritade vi rent våra skisser så att de blev enklare att tyda och tog därefter med oss dem i vårt fortsatta skissarbete.

Studie av Helsingforsgatan och Roslagsgatan

En studie av Helsingforsgatan och Roslagsgatan genomfördes för att bekanta oss med gatorna, deras förutsättningar och utvecklingspotential. Detta genomfördes genom litteratur, digitala medel, fysiska platsbesök samt analys utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden. Studien lade grunden för gestaltungsarbetet.

Gatorna i sitt sammanhang

Vi bekantade oss med gatorna genom kartstudier, möten med Spacescape och Edge samt läsning av litteratur om platsernas historia. Syftet var att få en första bild av gatorna och samla kunskap kring deras relation till sin omgivning, vad som präglar deras utformning och vad som kan påverka hur de upplevs. Vi samlade information kring fysiska förutsättningar, såsom sol- och topografiska förhållanden. Viss information fick vi från workshopen som Stockholm kommun deltog i, exempelvis hur en skolbuss måste kunna ta sig fram längs med hela Helsingforsgatan.

Digitala informationsinsamling

Via datorn gjordes digital informationsinsamling av gatorna flera gånger. Ett av de främsta verktygen som användes för att utföra informationsinsamlingen var Google Maps. Satellitbilden ger en grov överblick av platsen i sitt sammanhang och dess orientering i landskapet. Den digitala informationsinhämtning gav en grov blick av hur gaturummen var uppbyggda och vilka utvecklingsmöjligheter som fanns. Det möjliggjorde att vi kunde börja skissa på alternativa lösningar för att omvandla gatorna. Den digitala informationsinhämtningen var förberedande för de fysiska platsbesöken och gav oss en bra möjlighet att planera vårt tillvägagångssätt.

Fysiska platsbesök

Vi besökte Helsingforsgatan och Roslagsgatan vid tre tillfällen. Innan platsbesöken diskuterade och planerade vi vad som skulle undersökas. Det första platsbesöket genomfördes under en solig förmiddag den tredje mars. Vid detta tillfälle fokuserade vi på att bekanta med området och dess närmiljö. Vi observerade till exempel gatornas och närområdets skala, trafiken och dess intensitet, rumsbildningar och siktlinjer. Dessutom fick vi en uppfattning av gatans funktionsfördelning och vilka aktörer som gavs störst utrymme. På plats noterade vi våra första tankar och intryck. Detta dokumenterades med bilder och anteckningar. På detta sätt dokumenterade vi även de kommande platsbesöken.

Det andra platsbesöket utfördes en solig eftermiddagen den femtonde mars. Vid detta tillfälle lade vi fokus på gåendes upplevelse av att ta sig fram på gatorna. Bland annat observerade vi övergångsställen, belysning, entréer, fordonshastighet och skydd mot väder. Vi uppmärksammade hur gående rörde sig i området, möjligheter att nå gatorna och om det fanns stigar som gav tecken på hur de önskar att gå. Detta var även ett tillfälle att notera hur fordonstrafiken såg ut under eftermiddagen.

Tredje platsbesöket genomfördes sjunde april, en molnig förmiddag. Vid besöket lade vi större fokus än tidigare på formspråk, material och färgsättning. Vi ville få inspiration till vårt eget gestaltungsarbete som vid tillfället hade nått en detaljnivå som krävde hänsyn till just dessa aspekter. Utöver det använde vi platsbesöket för att testa hur våra gestaltungsidéer vid denna punkt landar på platsen. Detta gjorde vi genom att måtta upp tänkta utformningar och på så sätt visualiser dem mentalt. Vi diskuterade proportioner, och hur åtgärderna förhåller sig till gatans omgivning såväl som till varandra.

Analys utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden

Studien av Helsingforsgatan och Roslagsgatan avslutades med att analysera gatorna utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden. För att göra detta användes insamlad kunskap utifrån studiens tidigare delmoment. Vid analysen utgick vi ifrån Gehl (2010), Boverket (2019) och Zangwill (Van Etteger et al. 2016). Detta gav en tydlig bild av vilka värden som platserna har idag såväl som vilka utvecklingsmöjligheter som finns. Utifrån analysen identifierade vi hur arbetet med värdena skulle te sig i det fortsatta skissarbetet. Analysen var således ett stöd för att smalna av gestaltungsarbetet genom att välja vilka aspekter inom värdena vi ville fokusera på.

KAPITEL 3

LITTERATURSTUDIE

I följande avsnitt presenteras strategin taktisk urbanism samt trivalent design. I avsnittet presenteras även huvuddragen ur Jan Gehls (2010) ”12 kvalitetskriterier”, Boverkets (2019) ”ekosystemtjänster” och Zangwills ”Aesthetic Creation Theory” (Van Etteger et al. 2016). Vi har delat in dessa tre teorier i underrubriker utefter de värden som behandlas. Gehl (2010) för sociala värden, Boverket (2019) för ekologiska värden och Van Etteger et al. (2016) för estetiska värden.

Taktisk urbanism

Taktisk urbanism, innebär utvecklingen och anpassningen av existerande utemiljöer i staden för att snabbt möta behov hos invånarna (Carmichael 2020). Enligt Silvia (2016) har dessa omvandlingar visat sig vara betydelsefulla för städers potential att lösa rådande och framtida utmaningar. Begreppet taktisk urbanism syftar till temporära och resurssnåla åtgärder, som exempelvis att måla på gatan. Åtgärderna genomförs i en liten skala, men deras verkan har potential att inspirera storskalig förändring (Silvia 2016). Taktisk urbanism som strategi möter därmed Vinnovas (2021) vision om snabba lösningar som kan få genomslagskraft och upprepas i stor skala.

Taktisk urbanism som strategi växte fram ur självständiga och så kallade ”nerifrån upp” initiativ runt år 2010 (Cariello et al. 2021). Idag kan initiativet även komma ”uppifrån ned” (Lydon & Garcia 2015; Bertolini 2020): vilket är fallet med ”Framtidsgatan”, där initiativet kommer från innovationsmyndigheten (Vinnova 2021). Taktisk urbanism var ursprungligen motreaktion på den ofta långsamma stadsbyggnadsprocessen, i vilken det kan ta flera år innan förändringar sker. Inom taktisk urbanism leder däremot handling till omedelbar förändring. Interventioner får ofta stor uppmärksamhet och kan på så sätt vinna politiskt stöd för framtida och mer permanenta insatser (Lydon & Garcia 2015). Temporära omvandlingar har idag även blivit ett resurssnålt sätt att testa och utvärdera olika lösningar innan mer kostsamma och permanenta åtgärder genomförs (Silva 2016). Vi ser att de behov som inte tillgodoses i dagsläget i städer kan, genom taktisk urbanism och temporära lösningar, snabbt bemötas innan permanenta ingrepp förverkligas.

Taktisk urbanism är ett begrepp med stor diversitet då temporära åtgärder kan se väldigt olika ut (Lydon & Garcia 2015). Beroende på vilken åtgärd som tillämpas och vad dess syfte är, har projekten olika tidsspann (Silva 2016). En indelning av olika typer av projekt är: demonstrationsprojekt,

pilotprojekt, semipermanent och permanent design (Carmichael 2020). Gestaltungsarbetet i denna rapport fokuserar på semipermanent design, vilket har ett tidsspann på flera år. Hur länge en åtgärd ska finnas på plats påverkar gestaltningens utformning genom exempelvis materialval (The street plans collaborative 2016). En kort tidsram innebär oftast resurssnåla och mindre hållbara material men som har hög flexibilitet. När tidsspannet däremot innefattar flera år måste material vara av högre hållbarhet för att hålla, vilket kan innebära högre kostnader. I dessa fall måste val av material balanseras med önskad flexibilitet och förvaltningskostnader (The street plans collaborative 2016).

Trivalent design

Begreppet trivalent design beskrivs av Thompson (2000b), som förklarar att design kan delas upp i de tre huvudgrupperna estetiska, sociala och ekologiska värden. Värden mellan, såväl som inom, de tre huvudgrupperna är inte alltid kompatibla med varandra (Thompson 2000b). Däremot menar Thompson att det är möjligt att gestalta platser som innehåller värden från alla tre huvudgrupper, i sådana fall är en gestaltning trivalent design. Vidare påvisar Thompson att i varje problem som landskapsarkitekter möter så kan åtminstone ett av tre värden identifieras. Därför argumenterar författaren för att trivalent design alltid är att föredra framför univalent eller bivalent design. Det betyder att om man skapar en gestaltning som resulterar i medelmåttiga sociala, estetiska och ekologiska värden är det fortfarande bättre än en design som fullständigt uppnår ett eller två av värdena. Således betyder det att inom trivalent design behöver inte alla tre värden vara helt uppfyllda. I vårt arbete har vi valt att använda trivalent design som en utgångspunkt och en målsättning.

Inom de estetiska värdena identifierar Thompson (2000a) fyra olika synsätt som yrkesverksamma landskapsarkitekter förhåller sig till. Han presenterar att de fyra utgångspunkterna kan

ordnas på en skala, där ena änden kan beskrivas som ”orörd natur/plats” och den andra som ”funktionalism eller konstnärligt uttryck” (Thompson 2000a). Vidare poängterar Thompson skalans betydelse som gradient, där definitionerna är flytande och därmed även synen på det estetiska värdet. Thompson belyser det spända förhållandet mellan landskapsarkitektur som ett yrke vars främsta prioritering är besökarens behov eller landskapsarkitektur som en konstnärlig strävan. För att få en fördjupning vad gäller estetiska värden har vi tagit fasta på ”Aesthetic Creation Theory” (Van Etteger et al. 2016), där Thompson är medskribent.

Estetiska värden

Estetik utgör en av pelarna inom arkitektur och platsskapande (Thompson 2000b). Van Etteger et al. (2016) menar att estetiska värden har förbisetts till förmån för funktion och hållbara ideal inom professionen. Ett motto för taktisk urbanism, ”local is beautiful”, följer samma linje där betoning ligger på användaren och den sociala funktionen snarare än estetik (Silva 2016). Van Etteger et al. (2016) argumenterar däremot att funktion inte frambringar form och att en avsaknad av estetiska värden kan försvaga en gestaltning. Författarna menar fortsättningsvis att design som kombinerar estetik med funktion ger en mer fulländad och sanningsenlig bild av landskapsarkitekturtyrket. Det visuella intrycket av en allmän plats påverkar dessutom människors uppfattning av stadsbilden. När en gata ser trist ut, speglas det i hur människor uppfattar staden (Al-Mashaykhi et al. 2020). Därmed ser vi det som angelägenhet att belysa estetikens och dess betydelse för framgångsrika designlösningar i våra gestaltningar.

Estetikens byggstenar

Zangwills ”Aesthetic Creation Theory” ger en logisk förklaring till varför människor skapar och månar om konst. När teorin tillämpas på landskapsarkitektur ger det möjlighet att utvärdera projekt utefter dess estetiska värden (Van Etteger

et al. 2016). Enligt teorin grundar sig estetiska värden i icke-estetiska egenskaper. Icke-estetiska egenskaper kan vara fysiska, såsom form och relationen mellan olika mått eller sensoriska, exempelvis färg och ljus. De icke-estetiska värdena kan även grunda sig i semantiska eller representerbara egenskaper vilket syftar till platsens mening eller betydelse (Van Etteger et al. 2016). Zangwills teori hjälper oss göra våra bedömningar transparenta. Vårt synsätt är färgat av oss som individer, men genom att använda kategoriseringar, som punktar upp estetikens komponenter, möjliggör det för förståelse av vad vi tagit hänsyn till.

Det finns inget facit som säger att vissa icke-estetiska egenskaper, exempelvis färg eller form, leder till ett specifikt estetiskt värde. Ytterligare så förändras inte icke-estetiska egenskaper över tid, det vill säga vad som benämns som färgen blått kommer sannolikt vara detsamma om 100 år. Däremot kan människors förhållningssätt till färgen förändras, vilket beror på skiftningar i samhällets värdesystem (Van Etteger et al. 2016). Därför anser vi det viktigt att bibehålla en kontextkänslighet vad gäller estetiska värden, exempelvis genom att bygga på redan befintliga estetiska element.

Inom ”Aesthetic Creation Theory” finns de fyra kategorierna ”innehållsmässiga egenskaper”, ”fysiska egenskaper”, ”sensoriska egenskaper” och ”representerbara egenskaper” (Van Etteger et al. 2016). Kategorin ”innehållsmässiga egenskaper” beskriver estetikens möjlighet att frambringa känslor, såsom sorgsenhet, passion och glädje (Van Etteger et al. 2016). Att sätta ord på hur våra gator ska upplevas, är en grund varpå vår gestaltning kan byggas vidare. ”Fysiska egenskaper” syftar till form, storlek och förhållanden mellan olika mått. Inom arbetets ramar, snabb gatuomvandling, betyder detta till exempel att hänsyn måste tas till förhållandet mellan ytor för motordrivna fordon och de för gångtrafikanter. Om en del av en körbana övergår till att bli en yta för gående, ska funktionen av körbanan inte gå förlorad. De ”sensoriska egenskaperna” behandlar sådant som

påverkar våra sinnen, exempelvis färg och ljud. Liksom kategorin ”fysiska egenskaper” kan de sensoriska egenskaperna användas inom gestaltning för att skapa en viss känsla eller upplevelse. Den sista kategorin, ”representerbara egenskaper”, syftar till känslomässig mening på en plats (Van Etteger et al. 2016). Inom snabb gatuomvandling ser vi möjlighet att skapa känslomässig mening. Antingen genom att knyta an till en plats befintliga mening eller genom att skapa ny.

Vi har valt att utesluta kategorin ”värderande egenskaper”. Kategorin bedömer om något till exempel är vackert eller fult (Van Etteger et al. 2016). Anledningen är att människor har olika uppfattningar av värderande egenskaper beroende på faktorer såsom tidsepok eller kulturell bakgrund.

Sociala värden

Jan Gehl beskriver i sin bok ”Cities for People” (2010) tolv kvalitetskriterier för platser som fungerar väl utifrån ett socialt perspektiv. Den systematiska sammanfattningen innefattar tre kategorier: ”Skydd”, ”Komfort” och ”Njutning”. Kategoriseringen listar nödvändigheter för skapandet av välfungerande, livfulla och inbjudande allmänna ytor där människor vill vistas sig. I boken beskriver Gehl (2010) hur metoden bör angripas likt en trestegsraket. ”Skydd” måste säkerställas först, sedan ”Komfort” och sist ”Njutning”. Det innebär att en besökare måste först uppleva att platsen är trygg innan denne kan känna sig bekväm, vilket i sin tur ger förutsättningen att kunna ta del av det estetiska värdet. Det är dessa tre kategorier lägger grunden för våra hur vi tolkar sociala värden. Inom de tre kategorier listar Gehl olika kriterier, nedan beskrivs vad vi funnit viktigt och ledande för detta arbete.

Skydd

Grundförutsättningen för kvalitativa offentliga miljöer är skydd (Gehl 2010). Inom denna kategori ingår de tre kriterierna skydd mot trafik, skydd mot kriminalitet och skydd mot väder. Den första av de tre, trafiksäkerhet, innebär att skapa säkra

förhållanden för fotgängare och att eliminera rädsla i trafiken. Gehl (2010) poängterar vikten av den mänskliga dimensionen där gångtrafikanten tilldelas företräde. Han understryker innebörden av att gaturummet är utformat med prioritering av gångtrafikanter, där all rörelse sker på de gåendes premisser, såsom en välfungerande gångfartsgata (Gehl 2010). Den befintliga uppdelningen i gatumiljöer för att främja säkerhet, är något vi, i gestaltungsarbetet, kan bygga vidare på och förstärka. Det andra kriteriet, skydd mot kriminalitet, beskriver olika faktorer som lägger grund för ökad upplevelse av trygghet när människor rör sig i stadsrum. Ett ökat stadsliv skapas genom ökad rörelse i offentliga miljöer samt liv och vistelse i byggnader, såsom aktiva bottenvåningar. Funktioner med överlappande tidsrymd ger mänsklig närvaro samt belysning under flera timmar av dygnet och ökar därmed trygghetskänslan (Gehl 2010). Gestaltningen inom arbetet kan inte påverka befintliga byggnader och funktioner. Däremot kan gatuomvandlingen ta vara på befintliga funktioner eller tillföra nya i gaturummet, vilket bidrar till ett ökat stadsliv. Tredje kriteriet, skydd mot väderförhållanden, lägger vikt på att reducera exponeringen av obehagliga upplevelser samtidigt som lokala förutsättningar tillvaratas. Att erbjuda skydd mot kyla, värme, nederbörd, stark sol samt vind, föroreningar och buller är väsentligt för att människor ska vilja vistas på en plats (Gehl 2010).

Komfort

Förutsatt att en offentlig miljö är utformat med tillfredsställande skydd, kan den följande kategorin, komfort, uppnås. Denna kategori innefattar sex kriterier: möjligheten att gå, stå, sitta, se, prata och lyssna samt leka och motionera (Gehl 2010). När möjlighet för komfort och aktiviteter skapas, kan en gata därmed sägas skifta från att endast fungera som en transportsträcka till att bli en plats där människor kan och vill stanna upp. Gehl (2010) ger sittplatser som ett exempel på komfort. Dessa kan skapa olika typer av komforter, exempelvis kan de underlätta för samtal

och kommunikation, en så kallad ”talkscape”. Gehl beskriver ”talkscapes” som ytor där social interaktion möjliggörs. Sittplatser behöver inte vara direkt utformade som en bänk eller stol för att fungera. Objekt som har ett annat främsta syfte kan också vara en sittplats, exempelvis en trappa, och kallas då sekundär sittplats (Gehl 2010). Vi anser de sekundära sittplatserna som väldigt användbara i gaturummet, där det kan vara kamp om utrymme mellan olika funktioner.

Njutning

När både skydd och komfort är uppnått, kan besökare uppskatta platsens sinnliga kvaliteter. Gehl (2010) argumenterar för vikten av människans dimensioner i utformningen av stadsrum där njutning av en plats är nära kopplat till kriterierna mänsklig skala, möjlighet att njuta av positiva väder-aspekter samt positiva sensoriska upplevelser. Denna beskrivning efterliknar de fysiska och sensoriska egenskaperna i ”Aesthetic creation theory” och kan därmed ses som nära liggande till de estetiska kvaliteterna (Van Etteger et al. 2016). Exempel på en kvalitet som ger njutning är siktlinjer som skapas av topografiska skillnader. Vid gestaltningsarbetet kan exempelvis behagligt väder tas tillvara genom skapandet av mikroklimat (Gehl 2010). I ett gaturum skulle det till exempel kunna uttrycka sig som att erbjuda sittplatser i solläge eller i skuggan av ett träd.

Ekologiska värden

Ekosystemtjänster innefattar alla de naturliga system och kretslopp som utgör grunden för liv på jorden. Dessa system, symbioser och samspel är en förutsättning för människans existens och fortlevnad, därför är det av yttersta vikt att det fungerar. I människans exploatering av sin omgivning har många av dessa tjänster rubbats eller förstörts, speciellt i våra mest urbana miljöer (Boverket 2019). Därför måste vi aktivt jobba för att skapa, stödja och underhålla dessa tjänster.

Boverket (2019) kategoriserar ekosystemtjänster under rubrikerna ”stödjande”, ”reglerande”,

”kulturella” och ”försörjande”. Under stödjande ekosystemtjänster ingår de processer som lägger grunden för resterande tjänster. Exempel på stödjande ekosystemtjänster är biodiversitet, ekologiskt samspel och naturliga kretslopp (Boverket 2019). För att bygga på och gynna de stödjande ekosystemtjänsterna kan man exempelvis plantera buskar, träd och urbana ängar (Boverket 2021). Reglerande tjänster beskriver exempelvis reglering av lokalklimat genom temperaturreducering eller pollinering. Skydd mot extremväder, bullerreglering samt rening av luft och vatten ingår även som reglerande tjänster (Boverket 2019). I en gatumiljö är buller, föroreningar från partiklar och värme som lagras i gatans golv, asfalten, ständigt närvarande. Tillägg av grönska kan användas för att motverka dessa effekter, exempelvis som bullerreducerande åtgärder (Boverket 2021). Kulturella tjänster kopplas till sociala värden som gagnas, exempelvis mentalt välbefinnande, kunskap och inspiration samt social interaktion (Boverket 2019). Forskning visar tydligt att gröna lösningar främjar dessa positiva aspekter där även små tillägg, såsom en ängsplantering, kan ge stor nytta (Boverket 2021). De försörjande ekosystemtjänsterna beskriver tillhandahållandet av råvaror i form av mat, virke, eller bränsle. Vi anser att dessa inte är applicerbara inom skalan av gatumiljöer eftersom förutsättningar för att understödja tjänsten inte finns. Boverket (2021) listar i ”Matris - gröna lösningar” att endast matproduktion är en uppnåelig försörjande ekosystemtjänst i urbana miljöer. Eftersom arbetet förhåller sig till en gatumiljö med partikelföroreningar, har vi valt att utesluta samtliga försörjande ekosystemtjänster. De ingår därför inte som en målsättning inom ekologiska värden.

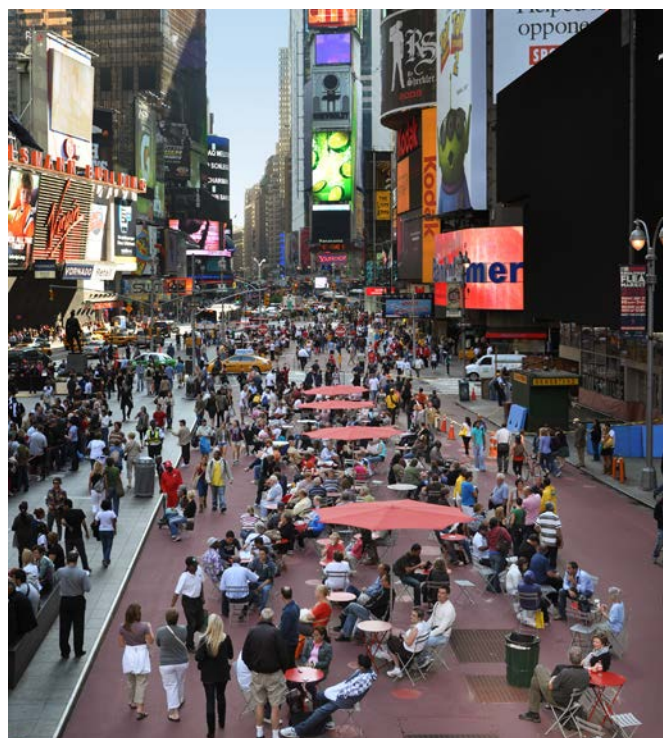
KAPITEL 4

REFERENSEXEMPEL

I kapitlet presenteras fyra referensprojekt, hur de har gestaltats och vad vi tar med oss. När vi sökt information om projekten har vi fokuserat på dess syfte, vilken/vilka funktioner som skapats, beskrivningar av material, form och mått samt installationerna resultat. Studie av referensprojekt har gett oss inspiration till skiss- och gestaltningsarbete.



Figur 3. Times Square innan projektstart. (NYC DOT 2009) (CC-BY-NC-ND 2.0)



Figur 4. Times Square efter projektstart. Det framgångsrika resultatet ledde till att omvandlingen blev permanent och att liknande insatser har genomförts på flertalet andra platser i New York (Yassin 2019) (NYC DOT 2009) (CC-BY-NC-ND 2.0)

Broadway boulevard

Projektnamn: Broadway boulevard
 Plats: Times Square, New York City, USA
 Arbetsgrupp: Gehl Architectes
 Beställare: New York City DOT
 Färdigställt: 2007
 Tidsram: 6 månader

Introduktion

Vår tids kanske mest kända projekt inom taktisk urbanism är transformationen av Broadway vid Times Square i New York City, USA. Innan projektstart hade Times Square blivit synonymt med luftföroreningar och otrygghet för gångtrafikanter (Yassin 2019). Borgmästaren av New York lovade således dess invånare en bättre stadsmiljö i mänsklig skala. Gehl Architects i samarbete med New York City Department of Transportation fick därmed i uppgift att använda taktisk urbanism för att omvandla gatumiljön (Gehl 2022b). Genom att bedöma, mäta och värdera olika faktorer i staden fick arbetsgruppen fram en faktabas. Ett av de mest slående konstaterandena var att 90 procent av arean vid Times Square var för bilar, men 90 procent av ytans trafikanter var fotgängare. Syftet med gatuomvandlingen blev därav att reducera trafik och öka cykel- och gångmöjligheter (Gehl 2022a).

Gestaltning

Vid genomförandet av det sex månader långa pilotprojektet stängdes gator av för motordriven trafik. I dess plats placerades flyttbara möbler ut, cykelbanor skapades och olika aktivitetsprogram fick plats i gaturummet (Yassin 2019).

Effekter av gestaltning

Detta resulterade i att 86 procent mer människor använde utrymmet för att exempelvis, möta, sitta eller prata. Vilket ger sociala värden, såsom skydd och komfort. Dessutom så lämnade 26 procent fler människor kontoret under raster (Gehl 2022a). Funktionen och bilden av gaturummet förändrades från att vara en väg full av bilar, vilket gav en ny mening till platsen. Detta visas tydligt i jämförelse mellan före och efter bilder, som redovisat ovan av Figur 4 samt

Vad vi tar med oss

Taktisk urbanismens effektivitet som metod för att omvandla gator till mer tillgängliga och trivsamma miljöer för gångtrafikanter och cyklister är något vi tar med oss. Såväl som projektets påvisning av gators möjlighet att skapa utrymmen för människor att utföra en variation av vardagliga aktiviteter som förhöjer livskvaliteten i staden.

Parkmobiles

Projektnamn: Yerba Buena parkmobiles
Plats: San Francisco, USA
Arkitekt: CMG Landscape Architects
Beställare: SPUR Urban Center, Yerba Buena Community Benefit District
Färdigställt: 2011 (pågående)
Tidsram: 6 månader

Introduktion

I distriktet Yerba Buena Benefit i San Francisco installerades sex stycken röda byggavfallscontainers som återanvändes och gjordes om till gröna oaser. De mobila containrarna var ett svar på medborgares behov och efterfrågan av ett annat nyttjande av vissa ytor i staden, exempelvis parkeringsplatser. Projektgruppen av Parkmobiles ville att arbetet skulle utmana tanken av den hårdgjorda staden som är bortkopplad från naturen. Containrarna skulle även bjuda in till rörelse på gator som annars har ett lågt antal besökare (CMG 2022).

Gestaltning

De sex röda containrarna är utformade för att hålla växtlighet vilket kombineras med sittplatser och cykelparkering för att skapa ett sammanhang och ett mer inbjudande gaturum. Sittplatserna är vända mot trottoaren där containern skyddar och ger avstånd mot körbanan. Den starka röda färgen ger



Figur 5. Containrarna förflyttas med hjälp av flakväxlare.

ett tydligt och igenkänningsbart estetiskt uttryck. Containrarna är av stål, ett material som går att forma till unika former. Det tog projektgruppen vara på för att ge containrarna en egen form och identitet (CMG 2022). Varje enskild container består av en individuell växtsammansättning. Gemensamt är att växter valdes med hänsyn till hårdighet, för att klara den utsatta ståndorten. Växterna skulle även vara attraktiva för fåglar och fjärilar. Containrarna är dimensionerade för att få plats inom en parkeringsyta och är cirka 1 meter höga, 1.5 meter breda och 2.5 meter långa (SFGate 2022). De är dessutom flakväxlare, vilket innebär att de går att flytta med hjälp av en lastbil (CMG 2022), illustrerat i Figur 8. Projektet tog vara på regeln att containers får uppta parkeringsutrymme i gatumiljö upp till sex månader. Efter licensen gått ut flyttades respektive enhet till en ny parkeringsplats där den kan stå i uppemot ett halvår för att sedan flyttas vidare. På så vis fortsätter projektet leva och skapa dynamik i området (Lydon & Garcia 2015).

Vad vi tar med oss

Parkmobiles är en inspiration för hur vi kan omvandla en yta som annars passeras förbi till en plats som besökare stannar upp vid. Vi tar med oss möbels multifunktionalitet, hur den kombinerar växtlighet med sittplatser (se Figur 6) såväl som dess flexibilitet och livscykel. Dessutom inspireras vi av att containrarna formades och fick detaljer för att skapa ett eget unikt uttryck som blev karaktärsgivande för området.



Figur 6. Containrarna är multifunktionella då de kombinerar sittplatser med växtlighet.



Figur 7. Barcelonas skolgator används av både barn och vuxna. (CC BY-NC-ND 4.0)

Barcelonas skolgator

Projektnamn: Protegemos las escuelas

Plats: Barcelona, Spanien

Beställare: Barcelona kommun

Färdigställt: 2020 (pågående)

Tidsram: ospecificerad

Introduktion

Barcelonas skolgator är ett initiativ av Barcelonas kommun för att skapa säkrare och hälsosammare utrymmen som ansluter till och blir en förlängning av skolor. Gatorna inbjuder till spontan lek, skapar plats att sitta och stanna kvar på samtidigt som de adderar grönska i gaturummet (Ajuntament de Barcelona 2022a).

Gestaltning

Gatorna utformas genom bland annat markmålningar, lekskulpturer och sittmöbler som

möjliggör för vuxna och barn att stanna upp, sitta och leka. Figur 7 visar på planteringslådor med växtlighet som ökar grönskan på platsen samt sittplatser som används för spontanlek. Säkerhetsåtgärder tillämpas även för att ge skydd genom bland annat staket som separerar skolans utvidgade område från körbanan (Ajuntament de Barcelona 2022a).

Effekter av gestaltning

Initiativet minskar biltrafik genom att reducera antalet körbanor eller sänka hastighetsgränsen. Till följd reducerar det partikelhalten i luften och förbättrar gåendes och cyklisters framkomlighet till skolentréer (Ajuntament de Barcelona 2022b). Kommunen har som mål att alla skolor i Barcelona ska ha en anslutande skolgata. Sedan de första 26 skolgatorna år 2020, har antalet växt till 155 och fler planeras tillkomma år 2023 (Ajuntament de Barcelona 2022b).

Vad vi tar med oss

Det vi tar med oss från Barcelonas skolgator är hur en gata kan omvandlas genom enkla och resurssnåla medel, samt som hur man kan skapa säkra entréer och utfarter till och från skolor som till följd får minskad biltrafik. Vi inspireras även av hur man kan uppmuntra till spontan lek utan att använda sig av lekutrustning (se Figur 8). Projektet visar även på hur markmålning kan användas för att ge gatan ett lekfullt uttryck.



Figur 8. Spontanlek uppstår på en av Barcelonas skolgator. (CC BY-NC-ND 4.0)



Figur 9. Möbeln kan användas både till att sitta, klättra eller springa (Kling et al. 2016). © 02landskap/Mats Samuelsson

Klostergatan

Projektnamn: Klostergatan
 Plats: Klostergatan, Växjö
 Arkitekt: 02landskap
 Beställare: Växjö kommun
 Färdigställt: 2014
 Tidsram: permanent

Introduktion

Klostergatan ingår i en stor satsning av Växjö kommun att successivt bygga om innerstadsgatorna till gångfartsgator. Just denna gata utformades med lekfullhet i åtanke där barn men även besökare i alla åldrar skulle lockas till platsen. Installationens syfte var att ge plats för lek, möten och oväntade aktiviteter (Kling et al. 2016).

Gestaltning

Byggnationen resulterade i en åttio meter lång lekmöbel. Materialvalet av glesa träribbor och invändig belysning i kombination med en

genomtänkt organisk utformning (se Figur 9) gör att möbeln även uppfattas som en lekskulptur (Kling et al. 2016). Valet av trä ger installationen en taktill egenskap som är mjuk, då materialet är formbart och uppfattas som varmt. Utöver detta återspeglar det även Växjös starka tradition av att bygga i trä (Kling et al. 2016). Möbeln gestaltades med svängande former i varierande höjd samt flera sektioner i bredd för att ge möjlighet till olika uttryck och användningsområden. Belysning som sitter invändigt ger ett lekfullt samt randigt sken genom ribborna och erbjuder ökad trygghetskänsla när solen gått ner (Kling et al. 2016).

Projektet mötte en del utmaningar som rör frågor kring utformning och förvaltning. En gestaltungsfråga var kopplat till gågatornas traditionella uppbyggnad vilket endast tillät 4,3 meter i bredd för själva installationen. Det ledde till den långsmala designen av möbeln (se Figur 10). En annan svårighet för arkitekterna var de strikta reglerna kring lekutrustning i förhållande till barns säkerhet. Den slutliga utformningen krävde många diskussioner kring fallskydd, klämrisk och

framkomlighet för att kunna behålla grundidén om en sammanhängande möbel (Kling et al. 2016).

Vad vi tar med oss

Vi tar med oss installationens multifunktionalitet, dess förmåga att kombinera användningsområden som lek, skulptur och möbel. Vilket är ett sätt att nå många målgrupper, exempelvis häng för unga, lek för barn och vila för äldre. Vi inspireras av användningen och sammansättningen av material för att skapa ett specifikt uttryck som dessutom tar hänsyn till närmiljön. Därutöver tar vi med oss installationens förvaltningstänk där ett modulsystem underlättar att reparera enskilda delar.



Figur 10. Ur förvaltningshänseende så måste vandalisering tas i åtanke, vilket ledde till en moduldesign där individuella delar kan bytas ut (Kling et al. 2016). © 02landskap/Mats Samuelsson

KAPITEL 5

STUDIE AV GATOR

Avsnittet introducerar gatorna med översikt samt inventering och analys. Inventering och analys är uppdelat i två delar där digitala samt fysiska platsbesök utgör grunden för båda. I den första delen inventeras och analyseras gatans fysiska förutsättningar. Del två analyserar platsen med avstamp från trivalent design och teorierna kring de sociala, ekologiska och estetiska värdegrupperna.

Helsingforsgatan

Översikt

Helsingforsgatan ligger i Akalla som tillsammans med Husby och Kista utgör en del av bandstäderna där varje ort har varsin tunnelbanestation och centrumanläggning (Johansson 1991). Södra Järvastaden, innefattande områden som Tensta, byggdes först. När man sedan fortsatte med Järvafältets norra områden, däribland Akalla, drog man lärdomar från den tidigare exploateringen. Exempelvis resulterade utvärderingen i att Akalla byggdes med flera olika hustyper än Tensta. Stadsbilden i Akalla blandar radhus, parhus och äldre byggnader från bysamhället, men domineras av de tidstypiska höghusen. Skivhusen består av tolv våningar i en gul-orange färgsättning och står

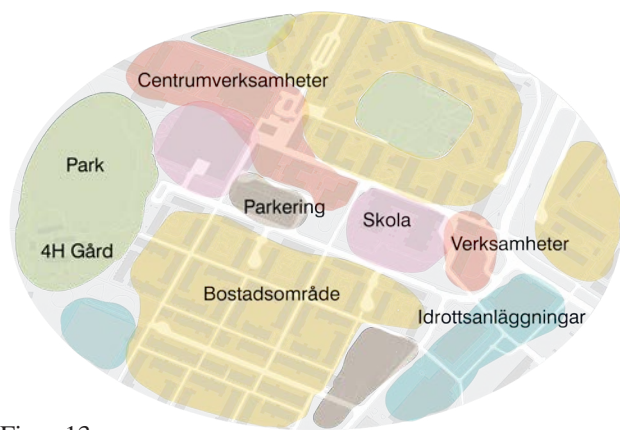
mot sydost-nordväst. Skivhusen ligger i anslutning till tunnelbanestation och bildar därför, till stor del, entrébilden av området (Stockholms stad 2022). Både bebyggelsen och gatan ger ett tidstypiskt intryck. Materialval av tegel, betong och räfflad plåt samt den tydliga trafiksepareringen andas sent 1960- tidigt och 1970-tal. Helsingforsgatan är en bakgata till Akalla centrum. Detta märks genom avsaknad av entréer mot gatan, in-/utfarter till bostadsområden, parkeringsplatser längs med hela gatan på dess norra sida och anslutning till lastplatser för affärer. Gatans karaktär kan därför beskrivas som funktionell för motorfordon.



Figur 11. Skala 1:10 000/A4. Helsingforsgatan ligger i Akalla, nordväst om Stockholms stadskärna och är slutstation på den blå tunnelbanelinjen.



Figur 12. Skala 1:10 000/A4. Den stora mängden grönska längs gatan lättar upp det hårda intrycket av materialen och gör att gatan uppfattas som grön.



Figur 13.

Markanvändning

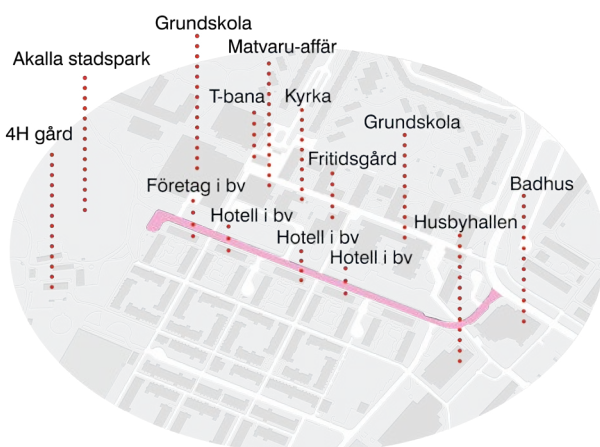
I närhet till Helsingforsgatan, finns en variation av olika markanvändningar vilket ger stor rörelse av människor i området. En parkeringsplats, två grundskolor och ett bostadsområde tar upp stora ytor av gatans angränsande mark.



Figur 14.

Gröna kopplingar

I närhet till Helsingforsgatan, finns en variation av olika markanvändningar vilket ger stor rörelse av människor i området. En parkeringsplats, två grundskolor och ett bostadsområde tar upp stora ytor av gatans angränsande mark.



Figur 15.

Målpunkter

I närområdet till Helsingforsgatan finns många målpunkter. Av målpunkterna är det Akalla stadspark och badhuset som har tydliga entréer mot gatan. Det finns även hotell i bottenvåningen av byggnader på gatans södra sida. Dessa har däremot inte huvudentré mot gatan.



Figur 16.

Rörelsemönster

Längs med Helsingforsgatan har motordrivna fordon god framkomlighet med en hastighetsgräns på 30 kilometer i timmen. Gång- och cykeltrafikanter rör sig på gång- och cykelvägar mellan målpunkter i området. Gångbroar kopplar bostadsområdet söder om gatan med Akalla centrum.

- Motordrivna fordon
- Cyklister
- Gångbro
- Gångtrafikanter

Helsingforsgatans fysiska förutsättningar

Golv

Helsingforsgatans ytskikt består av asfalt som används för trottoar, körbana och parkering. Sidoytor av vegetation kantar körbana och trottoar stora delar av sträckan. Gatan är mellan 10 och 8 meter bred och cirka 500 meter lång. Trottoaren är cirka 2 meter bred och går längs med körbanan delar av sträckan. Där trottoar saknas finns tydligt upptrampade stigar (se Figur 17 och 19). Parkeringsplatser finns längs hela körbanan på norra sidan. I samband med att Stockholm stad planerar bygga en ny trottoar år 2023 där det idag saknas en, kommer parkeringsplatser tas bort där

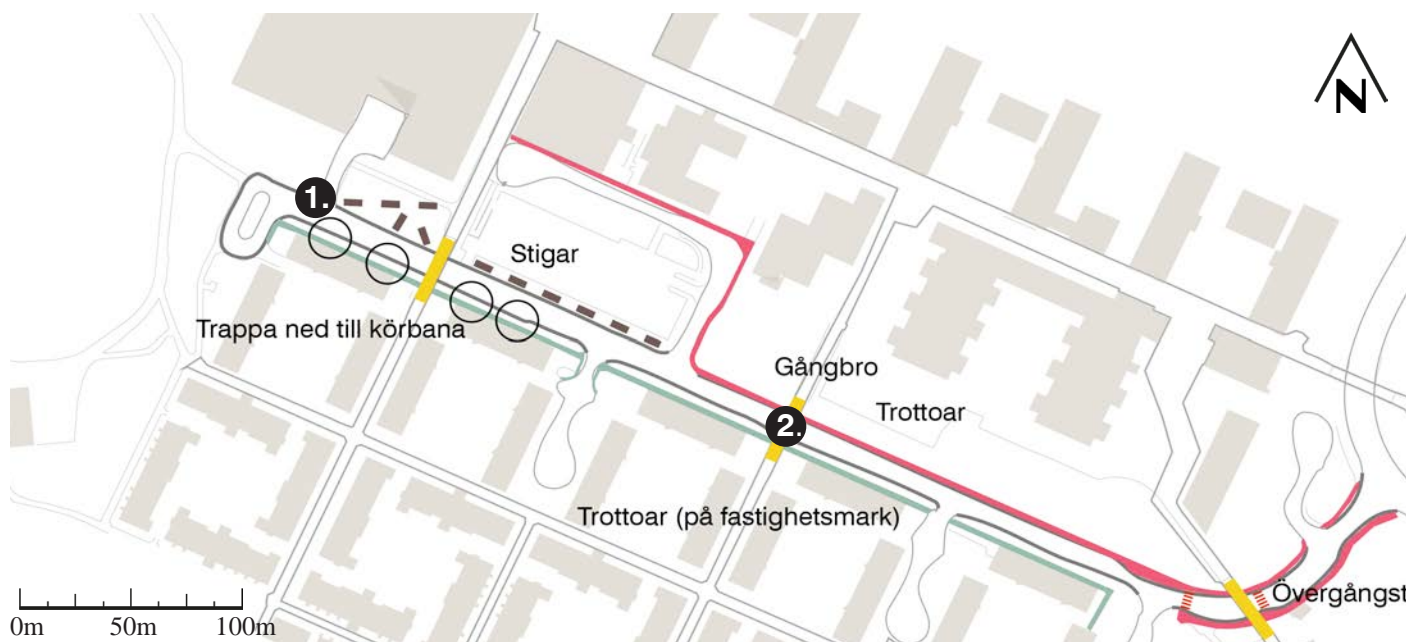
den nya trottoaren byggs (Qureshi 2022). Gatan har idag två övergångsställen som ligger i dess östra ände.



Figur 17. Idag saknas gångvägar för att röra sig mellan Akalla centrum och Helsingforsgatan. Därmed finns en upptrampad stig mellan Akalla centrum och Kista international school.



Figur 18. Vid platsbesöken var platserna för gatuparkering fyllda längs hela gatan.



Figur 19. Skala 1:1000/A4. Det finns trappor som går ned från trottoar till körbanan utan att ansluta till ett övergångsställe.

Väggar

Längs gatans norra sida står en trädrad av uppvuxna lindar som övergår till en mer nyplanterad rad av blandade arter (se Figur 20), vilka tillsammans skapar en genomsiktig vägg. Bakom trädraden ligger en parkering på ett något högre markplan än gatan. På samma sida, är byggnader belägna en bit in från gatan och tillsammans med parkeringen skapar det ett öppet gaturum. De fullvuxna lindarna hjälper däremot till att ta ned skalan och rama in gatan. Parkeringsytan ligger mellan Akalla centrum och Helsingforsgatan. Denna separation förstärker upplevelsen av Helsingforsgatan som en bakgata, skild från den aktivitet och rörelse som finns i



Figur 20. Åt söder kantas gatan av hus med fyra våningar (till vänster i bilden). På andra sidan är bebyggelse placerad längre bort från gatan. Den upphöjda parkering och stängslet som avgränsar ytan (till höger i bild) skapar en första vägg innan byggnaderna.

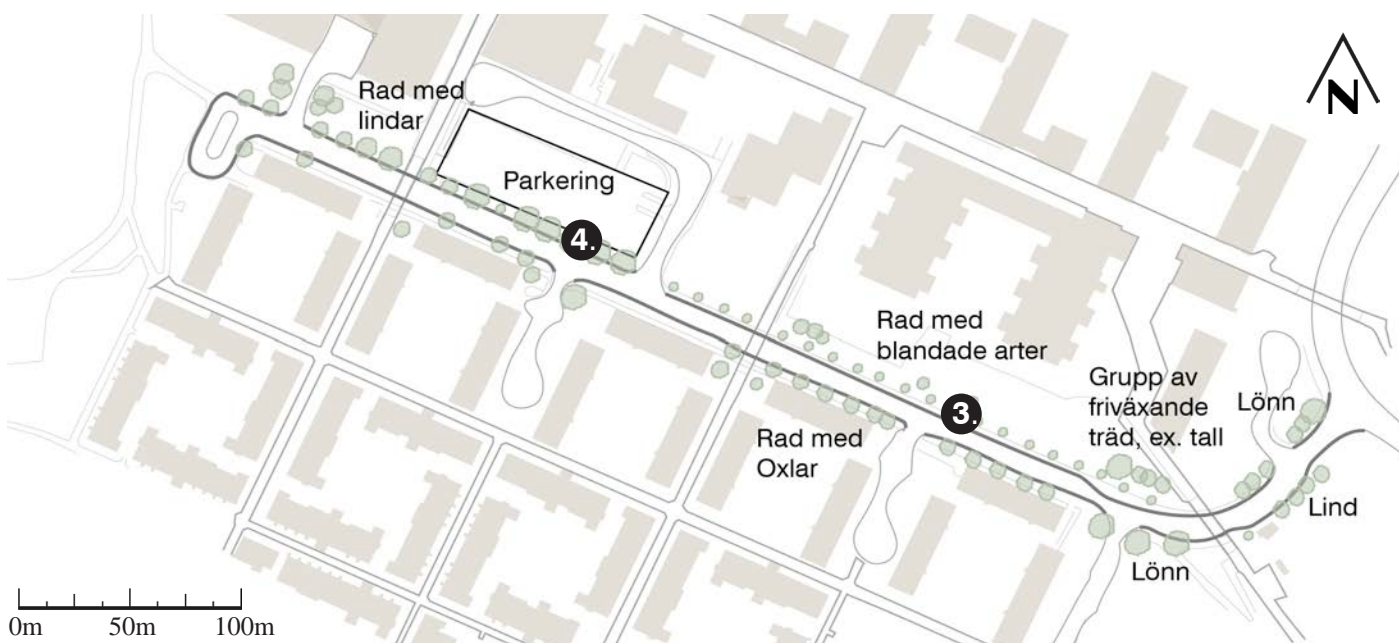
centrum. Samtliga byggnader på södra sidan ligger närmare gatan än de på den norra sidan. "Söderhusen" har fem våningar utan huvudentréer mot gatan. Detta leder till en mindre livfull gata och därför kan den upplevas mer otrugg.

Tak

Kronorna av gatans träd skapar ett tak längs gatans kanter. Då de flesta är lövträd blir tak-upplevelsen inte lika påtaglig under vinterhalvåret (se Figur 21). Träden hjälper till att ta ner skala från det annars öppna och storskaliga landskapet som möter gatan åt norr.



Figur 21. Längs gatans norra sida står många lindar som har storvuxna kronor och på den motsatta sidan står fullvuxna oxlar. Det finns även en nyplanterad trädrad med blandade arter. Skillnaden i kronstorlek ger en varierad takupplevelse längs med gatan.



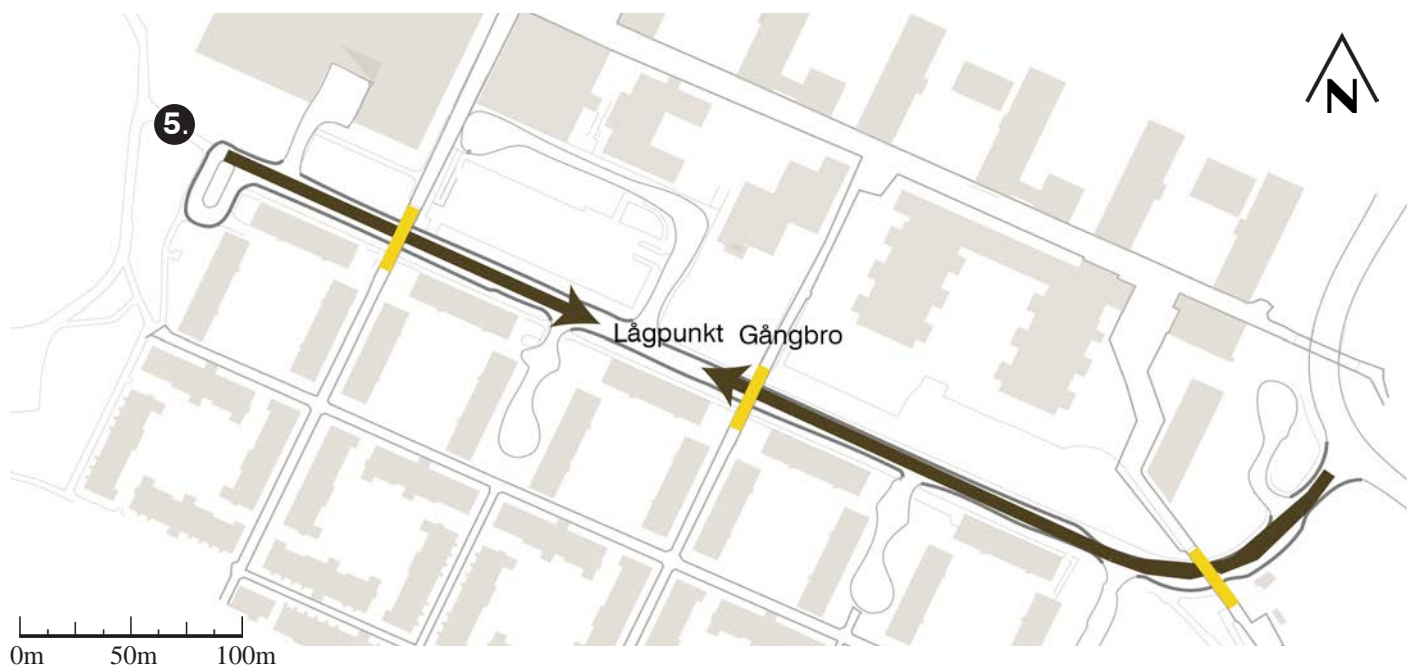
Figur 22. Skala 1:1000/A4. Den stora mängd av gatuträd som finns gör att gatan upplevs grön samtidigt som de hjälper att ta ned skalan i rummet.

Topografi

Gatans topografi har vissa höjdskillnader, men inte tillräckligt för att bryta siktlinjen längs gatan (se Figur 23). Tre gångbroar löper över och korsar Helsingforsgatan och blir karaktärsgivande för gatan. Från broarna har man tydlig sikt över hela vägsträckningen från en högre nivå än markplanet. På båda sidor om gatan stiger markhöjden vilket ger en upplevelse av att gatan ligger nedsänkt. Hushöjder som syns från gatan förstärker denna upplevelse.



Figur 23. Gatan har en oavbruten siktlinje som löper från vändplanen i väst tills dess kröning i öst.



Figur 24. Skala 1:1000/A4. Gatans marknivå är som högst vid dess västra ände och har sin lågpunkt till vänster om gatans mittersta gångbro.

Solförhållande

Stora delar av dygnet skuggas majoriteten av gatan av femvåningshusen. Gatan får som mest solljus under förmiddagen men blir alltmer skuggiga i takt med att solen vandrar söderut. Mellan femvåningshusen finns breda in- och utfarter för bilar vilket ger ljusinsläpp på gatan vid dessa partier (se Figur 25). Figur 26 ger en grov överblick på solförhållandena.

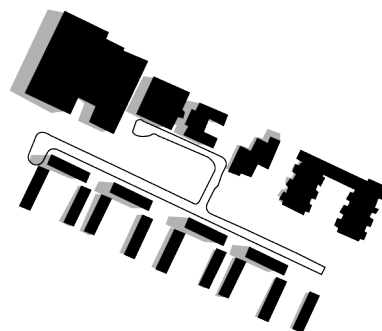
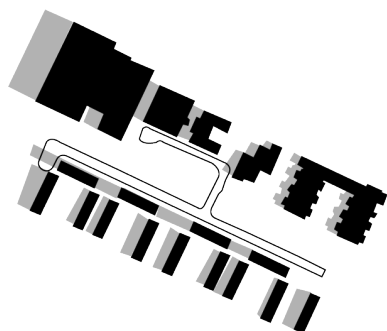


Figur 25. Bilden visar en av infarterna till bostadsområdet som öppnar upp och släpper in ljus på gatan.

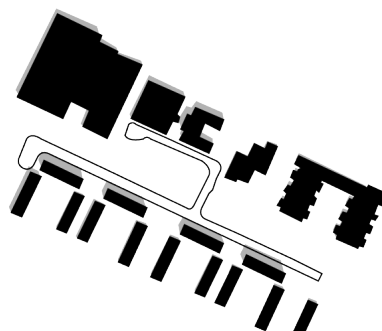
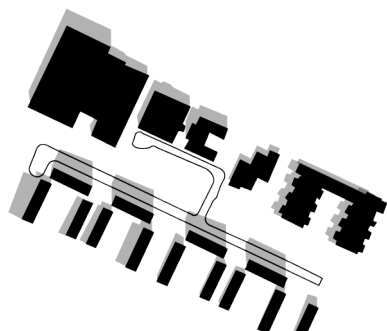
Vår- och höstdagsjämning

Midsommar

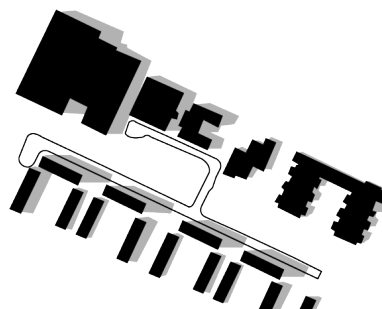
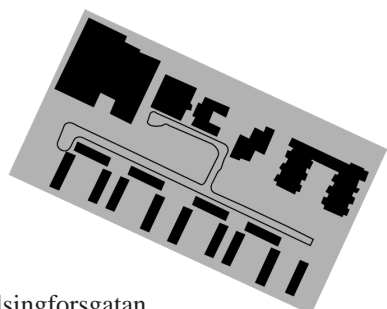
KL. 08.00



KL. 12.00



KL. 18.00



Figur 26. Solstudie av Helsingforsgatan.



Färgsättning och material

Vid Akalla centrum finns en tydlig färgskala med varma färger såsom gult, orange, brunt och beige (se Figur 27). Färgerna ger ett enhetligt intryck som tydliggör områdets sammanhållning trots att huskroppar stundtals är belägna långt ifrån varandra. De material som är framträdande vid gatan och dess nära omgivning påverkar hur platsen upplevs visuellt, ett typexempel visas i Figur 28. Den stora mängd asfalt, tegel och betong ger exempelvis ett hårt intryck (se Figur 29 till 32) medan den stora mängden grönska är effektiv i att mjuka upp området och gatans intryck.



Figur 27. Vänster: I bilden syns skivhus i brun orange gul färgskala.

Figur 28. Höger: Bilden visar fasaden på tegelhusen närmast gatan. De består av gult tegel med accenter av räfflad plåt i orange och brun.



Figur 29 till 32. Från vänster: Gångbro i betong med räfflad gestaltning, stenplattor i betong, betongfundament, räfflad plåt på tegelhus.

Gatans möbler

Gatans möbler

Längs vägsträckningen finns inga bänkar, soptunnor eller cykelställ utsatta. Utanför husen på södra sidan fanns en (privat) plantering utanför huvudentrén till hotellet (se Figur 33).



Figur 33. (Privat) plantering sett från fasad.

Belysning

Gatubelysningen är sparsamt utsatt där armaturen är riktad mot körbanan på höga stolpar. Byggnaderna i söder saknar större skyltfönster och ger därför inte belysning mot gatan. Dessa faktorer i kombination leder till att gatan upplevs som återhållsamt belyst ur en gångtrafikants synvinkel.

Övrigt

Två övriga faktorer som är viktiga att förhålla sig till gällande gatans utformning konstaterades under en workshop i dialog med trafikplanerare på Stockholms stad. Det klargjordes att skolbussar måste kunna köra på gatan för avlämning och upphämtning av skolbarn samt att trottoar kommer byggas längs norra sträckan, där det idag saknas en (Quershi 2022) (se Figur 34).



Figur 34. Skala 1:1000/A4. Karta visar placering av ny trottoar som planeras byggas år 2023. Infart till Kista international school är även inringad, dit måste skolbuss ha möjlighet att nå (Quershi 2022).

Analys utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden

Sociala värden

Skydd

Gångbroar över Helsingforsgatan skapar säkra passager för gångtrafikanter över gatan. Däremot är tillgängligheten och tryggheten till gatuplan på Helsingforsgatan inte prioriterad. Exempelvis finns få möjligheter att säkert korsa gatan. Ingen cykelbana är utmarkerad, utan cyklister delar utrymme i körbanan.

Komfort

På grund av gatans avsaknad av möblering, såsom sittplatser eller andra möjligheter att stanna upp, har gatan få kvaliteter som ger komfort till besökare. Ljutförhållandena är goda på gatan och påverkas främst av måttligt buller från bilar samt ljud från skolgårdar.

Njutning

Gatans växtlighet, speciellt trädraderna, ger något att titta på. Även gångbroarna utgör fokuspunkter. Verksamheterna i angränsande byggnader bidrar

inte med någon nämnvärd rörelse. Detta då de är få till antal och saknar skyltfönster eller entréer i direkt anslutning ut till gatan. Fasadmaterialet är enhetliga, men också enformiga vilket ger en monotonitet.

Tillgänglighet

Från Akalla centrum når gående Helsingforsgatan antingen genom stigen som går från den västliga gångbron ned till Kista internationals schools infart eller via en trappa ned till parkeringsplatsen och sedan ut genom dess in- och utfart. Det är dessutom möjligt att ansluta till gatans trottoar som fortsätter upp mot Lidl byggnadens lastplats om man går mellan denna byggnad och kyrkan. Från bostadsområdet söder om gatan når Helsingforsgatan via trappor. Trapporna leder ned till en privatägd trottoar. Vid skillnader i marknivå för samtliga trottoarer vid gatan, såsom när trottoar möter en bilutfart, saknas ramper eller nedsänkta kantstenar. Figur 35 ger en överblick av hur gående har möjlighet att röra sig i, till och från Helsingforsgatan.



Figur 35. Skala 1:1000/A4. Illustration visar gåendes möjligheter att nå Helsingforsgatan. Dessutom syns gatans två befintliga övergångsställen.

Ekologiska värden

Stödjande

Helsingforsgatan har vegetation i tre skikt som består av gräs, buskage och träd. Den blandade trädraden består av bland annat lind, tall, björk och ek. Gatuträden länkas samman med Akalla stadspark och mötande gator med träd, vilket skapar ekologiska samband. En blandning av trädarter som finns stödjer dessutom biologisk mångfald. Buskage är koncentrerat mellan vändplatsen och första korsningen på södra sidan och ger nytta genom att bland annat ge tillflykt åt fåglar.

Reglerande

Öppna gräsytor samt träd hjälper till vid skydd mot extremväder genom upptagning och infiltration av dagvatten. Däremot räcker det inte för hantering av dagvatten vid större flöden. Pollinering stöds idag till störst del av gatuträden då det finns en avsaknad av vegetation i flera skikt. Under soliga dagar kan de större träden ge skugga på trottoaren.

Kulturella

Vissa positiva aspekter tillkommer från platsens grönska, exempelvis kan gatuträdens höstfärger locka till sig besökare. Övervägande kan däremot gatan utvecklas för att skapa kulturella tjänster.

Estetiska värden

Innehållsmässiga

Platsen saknar en tydlig utformning som ämnar frambringa känslor såsom, glädje eller sorg. Däremot kan gatuträden uppmuntra känslor med sin höstfärg, exempelvis från lind eller lönn.

Form

Helsingforsgatan antar motorfordonens skala. Dessutom är gatan en raksträcka vars dragning har viss distans mot huskroppar, vilket gör att gatan kan uppfattas som planerad efter bilens framkomlighet

Sensoriska

En enhetlighet kan identifieras i det att gatan och övergående broar har tydliga modernistiska ideal med betong och asfalt som ger en gråskala. När detta möter de gröna inslagen skapas en intressant kontrast.

Representerbara

Gatans utformning skapar inte upplevelser som vid platsbesök upplevdes ge platsen mening.

Slutsatser från Studie av gator

Helsingforsgatan ger intrycket av att ha få sociala värden. Detta eftersom den upplevs som en bakgata, där rörelse från Akalla centrum och närliggande bostadsområden till gatan inte är självklar. Däremot finns tydligt upptrampade stigar och kommunen planerar att bygga en ny trottoar, vilket tyder på ett behov av ökad framkomlighet för gående. Därav kan man anta att gående rör sig på gatan och att de vill röra sig i gaturummet. Rörelsen sker troligen mellan målpunkter som kan nås via Helsingforsgatan, såsom skolor, stadspark, bostadsområde och badhus. Möjligheten att ta del av komfort och njutning erbjuds inte. Planteringen utanför hotellet tyder på ett visst intresse av att vistas på gatan utöver mobilitet mellan målpunkter. Tillgängligheten på väg ned till gatan från Akalla centrum samt gåendes mobilitet i gaturummet är idag svag.

I området finns två stora skolverksamheter vilket gör att många av gatans besökare är barn, men de får ingen representation i gaturummet.

Helsingforsgatan har befintliga ekologiska värden, men dessa kan förstärkas. Dessutom kan människans relation till de kulturella ekosystemtjänsterna utvecklas.

Estetiken i området har tydliga drag som kan tas fasta på. Gångbroarna fångar blicken när man går på gatan och kopplas stark till gatans karaktär. Därutöver kan det intryck gatan ger, av att prioritera motordrivna fordons framkomst, skiftas

till utökade ytor för gående.

Framöver är arbetsområdet för Helsingforsgatan avgränsat till en del av gatusträckan (Se figur 36). Idéen om att avgränsa arbetsområdet föddes ur en workshop med Edge där gatans längd, cirka 500 meter, diskuterades. För att hantera längden var en idé att jobba med punktinsatser för att på så sätt hålla sig inom Vinnovaprojektets budget (Sixtensson 2022). Trots att vi själva inte har en budget att förhålla oss till, tog vi med oss tanken om att arbeta med punktinsatser. För att på så sätt avgränsa arbetsområdet till vad vi ansåg lämpligt i förhållande till arbetets tidsplan. På gatan såg vi flera punkter av potential som vi ville knyta an till och omgestalta. Punkterna låg däremot spridda ifrån varandra vilket skapade stora ytor som inte hängde samman. Därför valde vi att avgränsa arbetsområdet för att kunna få en mer sammanhängande gestaltning.



Figur 36. Skala 1:1000/A4. Arbetsområdet för Helsingforsgatan koncentreras till en del av gatan som visas inom den orange markeringen. Sido-områden till Helsingforsgatan som ägs av Stockholm stad, men som inte ingår i trafikkontorets arbetsområde, utnyttjas inom gestaltningen. Fastighetsmark ingår inte i arbetsområdet.

Roslagsgatan

Översikt

Roslagsgatan är belägen i Vasastadens utkant i Stockholmsområdet som i folkmun benämns "Sibirien" (se Figur 37). Området som tidigare klassats som landsbygd, bebyggdes på slutet av 1800-talet då Stockholm stad fick en kraftig befolkningsökning (Stockholms stadsmuseum 1988). Vid byggnation ansågs "Sibirien" avlägset från andra delar av staden, därav dess öknamn. Där restes främst flervånings hyreshus som kom att bli bebodda av arbetare och dess familjer. Husens var av enkel och återhållsam utformning för tiden. Majoriteten av hyreshusen som byggdes i början på 1900-talet är idag ersatta med yngre byggnationer, däremot har Roslagsgatan kvar flertalet exempel från sekelskiftet (Stockholms stadsmuseum 1988).

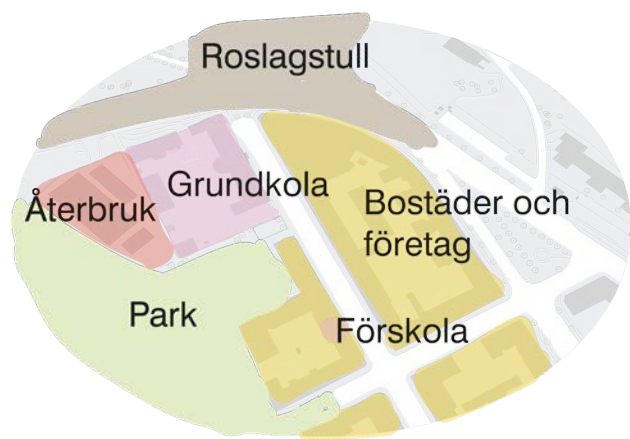
Trots att flertalet byggnader är från 1960-talet och framåt, präglas Roslagsgatan, liksom området Vasastaden, av en tydlig stenstadskaraktär. Detta

då ideal från mitten av 1800-talet såsom breda, långa och raka gator är grunden till gatans arkitektur (Stockholms stadsmuseum 1988). Gatans sammanhållning förstärks av den jämna byggnadshöjden. Däremot har fasader en stor variation av material, texturer och färger. Dessa skapar tillsammans ett varierat och nästan spretigt uttryck.

Längs med hela gatan finns entréer in till bostäder, verksamheter och arbetsplatser vilket gör att gatan är vältrafikerad trots dess placering i Vasastadens utkant. Blandningen av funktioner leder till dess livfullhet, med rörelse på gatan under flera timmar av dygnet.



Figur 37. Skala 1:10 000/A4. Roslagsgatan är belägen i Vasastaden, centralt i Stockholm.



Figur 38.

Markanvändning

Vid Roslagsgatan finns det utöver bostäder företag i bottenvåningen längs med hela gatan, och två restauranger i gatans sydliga ände. Det finns även en grundskola och en förskola.



Figur 39.

Gröna kopplingar

Vid gatan finns en gemensam entré till Vanadislunden och lekplatsen Blåkråkan, vid denna entré står två fullvuxna kastanjetråd som lutar sig ut i gaturummet. I gatans norra ände står två lindar, i övrigt saknar gatan växtlighet.



Figur 40.

Målpunkter

Målpunkter med entréer mot gatan är utspridda längs Helsingforsgatan. Företag återfinns i bottenvåningen längs med hela gatan. Alla dessa är däremot inte utsatta som målpunkter eftersom de får ett mindre antal besökare än exempelvis en skola, restaurang eller park.



Figur 41.

Rörelsemönster

Motordriven fordonstrafik rör vid Roslagsgatan i två körfält med en hastighetsgräns på 30 kilometer i timmen. I gatans norra ände finns en vändplan och därmed är genomfart till Roslagstull inte möjligt. Från Roslagstull kan däremot cykel- och gångtrafikanter ansluta till gatan. På gatan har cyklister ingen egen fil och delar därför utrymme med motortrafiken.

● Motordrivna fordon ● Cyklister ● Gångtrafikanter

Roslagsgatans fysiska förutsättningar

Golv

Roslagsgatans ytskikt består av asfalt som används för körbanor och parkeringsplatser medan betongplattor används för gatans trottoar (se Figur 42). Gatusträckningen är cirka 200 meter lång med en gatubredd på ungefär 18 meter. Hela Roslagsgatan är cirka en kilometer lång. Trottoaren är cirka tre meter bred på västra sidan och tre och en halv meter på östra sidan. Körbanor och parkering är 12 meter breda. Parkering är i dagsläge längst delar av körbanan på båda sidorna. Det finns speciella platser utsedda för RHC-parkering.

Väggar

Byggnaderna längst Roslagsgatan ligger direkt mot trottoaren och skapar tydliga väggar. Hushöjden är ungefär sex våningar, 19 meter, hela sträckan. Johannes skola är den enda avvikande byggnaden på ungefär 16 meter. Höjden på byggnaderna i förhållande till gatans bredd ger en innerstadskaraktär. Väggen av fasader bryts upp vid en entré mot Blåkråkan och Vanadislundan där de två kastanjeträden står (se Figur 44). Bredvid denna öppning finns en entré in till Johannes skolgård. Två lindor bildar en transparent vägg som hjälper till att skärma av mot Roslagstull.



Figur 43. Längs gatan finns det två övergångsställen, den ena ungefärlig i mitten och den andra vid korsningen till Ingemarsgatan.



Figur 42. Höjden på byggnaderna i förhållande till gatans bredd ger en innerstadskaraktär.



Figur 44. Kastanjeträden hjälper skala ner sexvåningsbyggnaderna.

Tak

Belysning på linor skapar en gles takkänsla längs gatan (se Figur 45). Utöver detta finns inga takbildande element.

Topografi

Gatans topografi är plan med få och obetydliga skillnader längs sträckan. Detta möjliggör för en lång siktlinje som sträcker sig längs fortsättningen av Roslagsgatan i söder. I norr finns sikt mot Brunnsviken, men den bryts av påtaglig biltrafik från Roslagstull.



Figur 45. Gatan har en lång siktlinje utan stora topografiska skillnader. Belysning på högspänningslinor skapar ett luftigt tak.

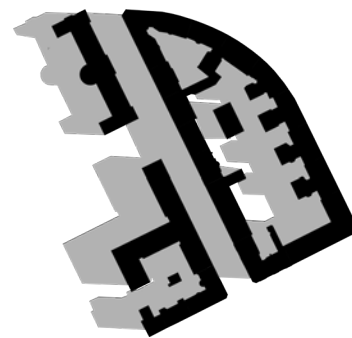
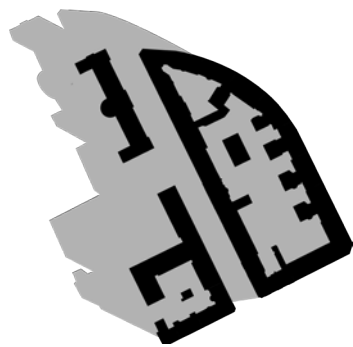
Solförhållanden

Byggnadernas höjd gör att gatan skuggas stora delar av dygnet. Under förmiddagen skuggas hela gatan men under eftermiddagen får gatans östra del solljus. Mängden solljus är som störst under sommaren och når nästan hela gatans bredd när solen står högt på himlen klockan 12.00 på dagen. Kilen mot Vanadislunden öppnar upp och ger luft samt ljus vid gatans mitt. Figur 46 ger en ungefärlig bild av solförhållandena.

Vår- och höstdagsjämning

Midsommar

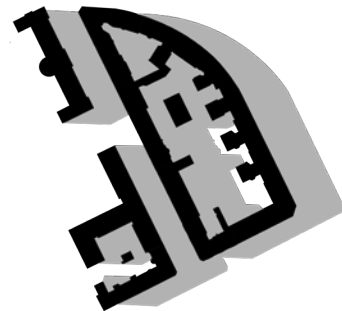
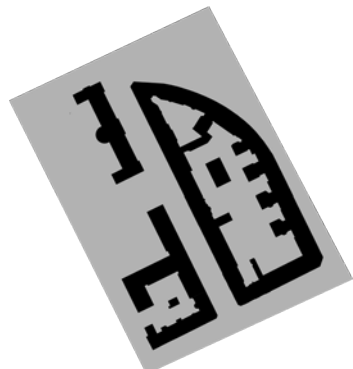
KL. 08.00



KL. 12.00



KL. 18.00



Figur 46. Solstudie visar solförhållanden på Roslagsgatan vid vår- och höstdagsjämning samt vid midsommar.

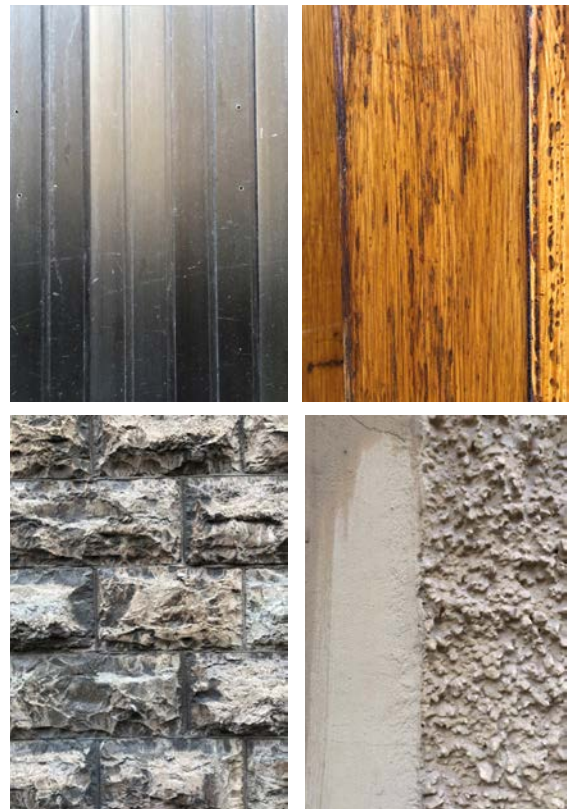


Färgsättning och material

Området har en varierande färgsättning men där de flesta kulörerna går i jordiga eller nedsmutsade toner (se Figur 47 till 49). Husen är märkbart från olika epoker, men då huskropparna sitter ihop förstärks området sammanhållning. Intrycket av materialen på platsen är spännande då det finns många olika material samt möten mellan material och texturer (se Figur 50 till 53). Samtliga material, både fasaders och gatans, är hårda till dess karaktär.



Figur 47 till 49. Fasader längs med Roslagsgatan har variation i karaktär.



Figur 50 till 53. Material som möts på gatan är exempelvis puts och plåt, trä och glas samt natursten och tegel.

Gatans möbler

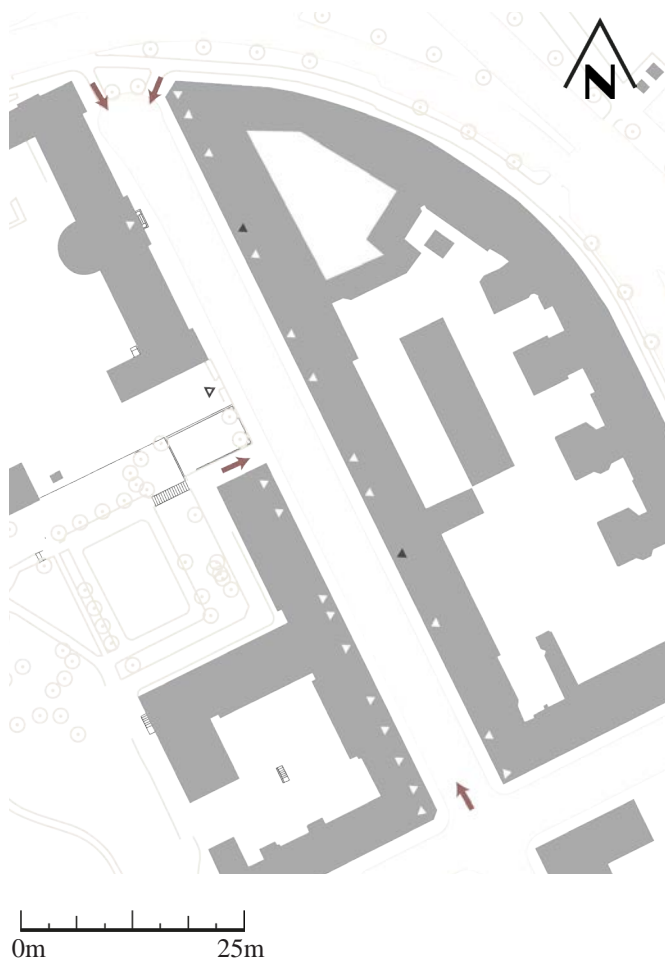
Längs vägsträckningen finns inga bänkar eller soptunnor utsatta. Cykelställ finns utanför Johannesskolan men saknas på gatan i övrigt.



Figur 54 och 55. Många cyklar står parkerade längst husfasad och vid stolpar där cykelställ saknas.

Övrigt

Längs gatusträckningen finns två in/utfarter till parkering under byggnader. Dessa är markerade i kartan nedanför (se Figur 56) med svart pil.



Figur 56. Skala 1:250/A4. Illustration av entréer in till byggnader, in- och utfarter till parkeringshus samt entréer till gatan för allmänheten.

- ➔ Entréer för gång och cykel
- ▶ In- och utfarter till parkeringshus
- ▷ Entréer till fastigheter

Analys utifrån sociala, ekologiska och estetiska värden

Sociala värden

Skydd

Trottoaren, som är upphöjd, ger en trafikseparering mellan gående och motordrivna fordon.

Cykelbanan delar körbanan med motorfordon och är inte specifikt utmärkt i gatan. Två träd är placerade i öppningen mot Roslagstull. Träden bryter delvis lite vind och sikt, men övrigt har gatan inga väderskydd eller skyddande vegetation.

Komfort

Gatan saknar sittmöjligheter och har inga förutsättningar för lek eller fysisk aktivitet. Trafikbullret från Roslagstull är påtagligt i norr och försvårar ljudförhållanden. Bekvämligheten att ta sig fram på trottoaren är delvis försvårad av parkerade cyklar. Ljusförhållandena är okej, men gatubelysningen är främst planerad för körbanan.

Njutning

Materialval och utformning av fasader längs gatan samt de två hästkastanjerna ger besökare något att kolla på. De flesta byggnaderna har levande bottenvåningar, bestående av bland annat företag, förskola, yogastudio och restaurang. Den stora blandningen av olika verksamheter ger liv och rörelse samt belysning under flera timmar av dygnet.

Tillgänglighet

Breda trottoarer med nedsänkta frisar underlättar rörelsemöjligheterna på platsen och gatan går att korsas vid två övergångsställen. Gåendes framkomlighet försvåras av cyklar och elsparkcyklar som står på trottoaren.

Ekologiska värden

Stödjande

Gatan har sparsamt med vegetation, endast två lindar i den nordliga änden och de två kastanjeträden som lutar sig in mot gatan från entrén till Blåkråkan och Vanadislunden. Därmed

finns inget habitat för insekter eller smådjur. Naturliga kretslopp omhändertas genom icke naturliga system, exempelvis att vattnet leds till dagvattenbrunnar och inte mot växtlighet.

Reglerande

Avsaknad av växtlighet ger dåligt reglerande av lokalklimat, sämre skydd mot extremväder och bidrar inte med möjlighet för pollinering.

Kulturella

Gatan saknar växtlighet eller naturliga inslag som direkt genererar kulturella tjänster på platsen. Hästkastanjerna, som kikar fram in i gaturummet, kan däremot ge ett blickfång vid exempelvis dess blomning och därmed generera rörelse på Roslagsgatan mot hästkastanjerna.

Estetiska värden

Innehållsmässiga

Utformningen av vissa byggnader, såsom Johannes skola, har ett medvetet materialval som förmedlar känslor av elegans och praktfullhet. Markbeläggningen är mer alldaglig samt visar inte på samma omsorg och inbringar inte någon känslomässig upplevelse.

Form

Trots husens höjder så ger nära avstånd mellan kvarter och byggnader i förhållande till gatans bredd en behaglig skala för människan. Likt Helsingforsgatan är balansen mellan körbanans bredd och trottoarens ojämn. Dessutom är gatan lång och rak vilket upplevs främja motordrivna fordons framkomst.

Sensoriska

Husfasaderna längs sträckan är i varierande färger och ger därför ett visuellt varierande intryck. Ljudnivån är högre mot Roslagstull på grund av trafiken och Johannes skola skolbyggnad utgör en god ljudbarriär mot skolgården

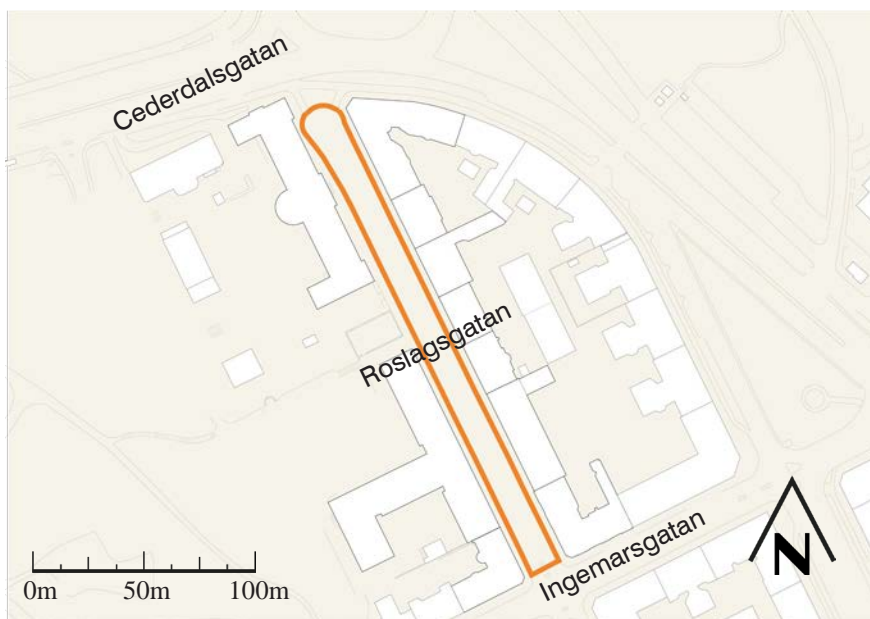
Representerbara

Gatan förmedlar ingen tydlig mening.

Slutsatser från Studie av gator

I anslutning till Roslagsgatans markplan erbjuds sociala kvalitéer av verksamheter i bottenvåning, vilket ger rörelse, målpunkter och belysning. Möjligheten för komfort och njutning erbjuds inte på gatan. Två skolverksamheter i området gör att många av gatans besökare är barn, men de får ingen representation i gaturummet. Cyklar parkerade vid fasad och stolpar, trots tomma cykelparkering vid ena änden av gatan, tyder på ett behov av mer jämnt utspridda cykelparkeringar.

Roslagsgatan har inga direkta ekologiska kvalitéer, men det finns tydliga utvecklingsmöjligheter i öppningen mot Vanadislunden. Avsaknaden av vegetation ger ett hårt visuellt intryck. Byggnadernas estetik ger variation men kan upplevas spretig.



Figur 57. Skala 1:1000/A4. Inom den orange markeringen på figuren visas gestaltungsområdet för Roslagsgatan och som avslutas vid korsningen till Ingemarsgatan och Cederdalsgatan.

Workshop ”Tänk om...?”

10 scenarion från workshopen ”Tänk om...?” presenteras nedan. Varje scenario är skapat genom att slumpvist dra ett alternativ ur kategorierna ”person med sällskap”, ”tid och månad”, ”sinnestillstånd” samt ”syfte”. Till varje scenario skissades tänkbara gestaltungsåtgärder för Roslagsgatan och Helsingforsgatan. Från varje scenario har en skiss valts ut och presenteras här tillsammans med tanken bakom skissen (se Figur 58 till 66).

Workshopen genomfördes för att skissa på en stor bredd av scenario utan att hämmas om det är realistiskt eller inte. Flera av idéerna har vi inte tagit vidare i vårt fortsatta skissarbete. Många av de som däremot har följt med oss, har förändrats under vägen men har sitt ursprung ur denna workshop. De idéer vi tog med oss från workshopen är inringade med en beige ram.

| | | | | |
|--------------------|---|------------------|-----------|------------------------|
| Scenario 1 | Pappa med barn i barnvagn | 7.00 i november | fundersam | ta det lugnt |
| Scenario 2 | Arbetskollegor i blandade åldrar | 21.00 februari | taggad | på väg till grönområde |
| Scenario 3 | Förskolegrupp med två lärare | 13.00 i januari | stressad | på väg till t-bana |
| Scenario 4 | Tonårspår | 07.30 i oktober | utsliten | på väg till jobb |
| Scenario 5 | Intellektuellt funktionsnedsatt kille med ledsagare | 16.00 i december | kär | på väg hem |
| Scenario 6 | Mamma och två barn | 12.00 i maj | förtjust | turistar |
| Scenario 7 | Pensionärspår | 17.40 i maj | lycklig | på väg till fest |
| Scenario 8 | Två skolbarn | 09.30 i juni | nervös | går hem från skolan |
| Scenario 9 | En grupp pensionärer | 13.00 i juli | lugn | vill prata av sig |
| Scenario 10 | Tonårgäng | 08.25 i april | munter | ute och fotograferar |

1.



En uppvärmd sittplats gör det möjligt att stanna upp på gatan så att pappan kan få en lugn stund för sig själv.

2.



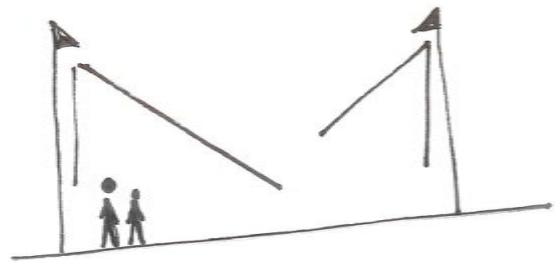
En rundad uppsamlingsplats ger möjlighet för alla arbetskollegor att samlas och samtala innan de går in i naturområdet. Samlingsplatsen ska vara väl upplyst för att gruppen ska känna sig trygg.

3.



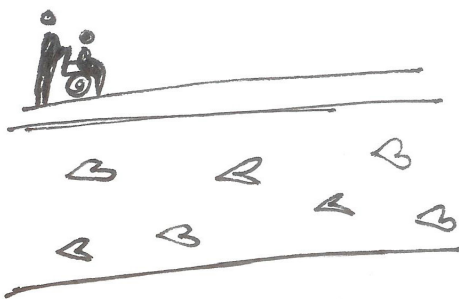
En bred gångbana tillåter flera barn att gå i bredd utan hinder på vägen.

4.



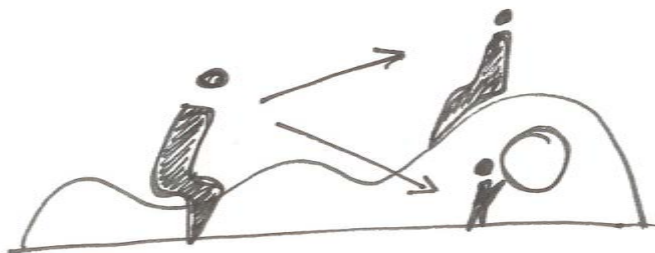
Gatan är upplyst med olika färger för att tonårsparet ska känna sig trygga på väg till jobbet. Samtidigt är belysningen dynamisk och färgerna kan göra att vägen till jobbet känns lite mer munter.

5.



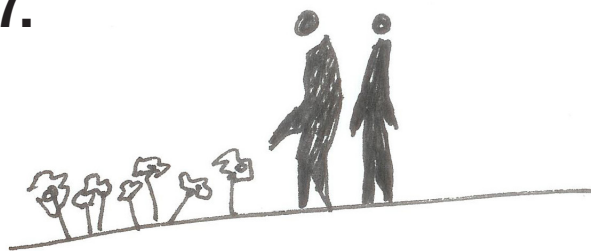
Gatan är målad med hjärta vilket speglar killens humör och skapar en trevlig hemfärd

6.



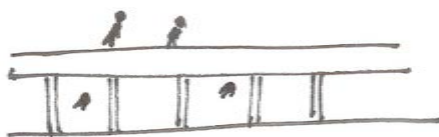
En möbel som kan användas både som sittplats och uppmuntra till spontan lek ger mamman en chans att ta paus från turistandet. Barnen hålls sysselsätta och mamman kan lätt ha uppsikt på barnen.

7.



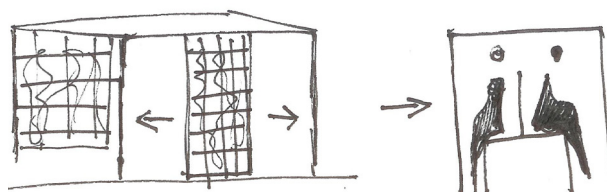
Pensionärsparet går förbi en plantering med blommor och passar där på att plocka med sig en bukett till festen.

8.



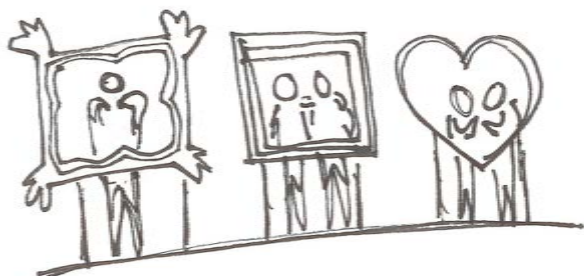
En löpbana längs med gatan gör att de två barnen kan springa hem och istället för att känna sig nervösa kanske de blir uppfyllda av känslan av att leka.

9.



Pensionärerna sätter sig på sittplatser som omslutas av flyttbara väggar. På väggarna växer klättrväxter och ger en tydlig rumskänsla som tillåter gruppen att prata med varandra i lugn och ro. Väggarne kan flyttas för att anpassa till olika väderförhållanden och för att stänga ute sikt eller för att ta vara på siktlinjer.

10.



På gatan är fotoramar utställda som tonårgänget tar foton vid.

Kapitel 6

FÖRSLAG

Detta avsnitt besvarar frågeställningen “Hur kan en semi-permanent gatuomvandling ta form på Helsingforsgatan i Akalla och Roslagsgatan i centrala Stockholm?”. Förslagen redovisas på bifogade A1 planscher. Nedan presenteras även en sammanfattning på vardera förslag och gestaltningarnas koppling till metod och teori.

Gestaltningförslagen strävar efter att möta “Framtidsgatans” efterfrågan om lösningar som kan tillämpas snabbt, vara billiga och applicerbara på många av Stockholms gator. Lösningarna ska kunna installeras utan att stora delar av gatan behöva grävas upp (Ståhle 2022). Gestaltungsåtgärder som presenteras är temporära och förhåller sig till tidspannet 5-20 år. Förslagen innefattar även åtgärder som kräver att man gräver i marken. Något som anses godtagbart i Stockholms stad, trots att lösningarna är temporära, om projektet pågår i flera år. Ett exempel på en sådan åtgärd är att ta bort det översta skiktet av asfalt på en gata (Smarta gator & Framtidsgatan 2022a). För åtgärder som ersätter parkeringsplatser har förhållningssättet varit att det är rimligt att plocka bort ungefär var tredje parkeringsplats. Förhållningssättet fick vi genom dialog med Edge som berättade att Stockholm stad anser detta vara ett bra riktmärke (Lidén 2022).

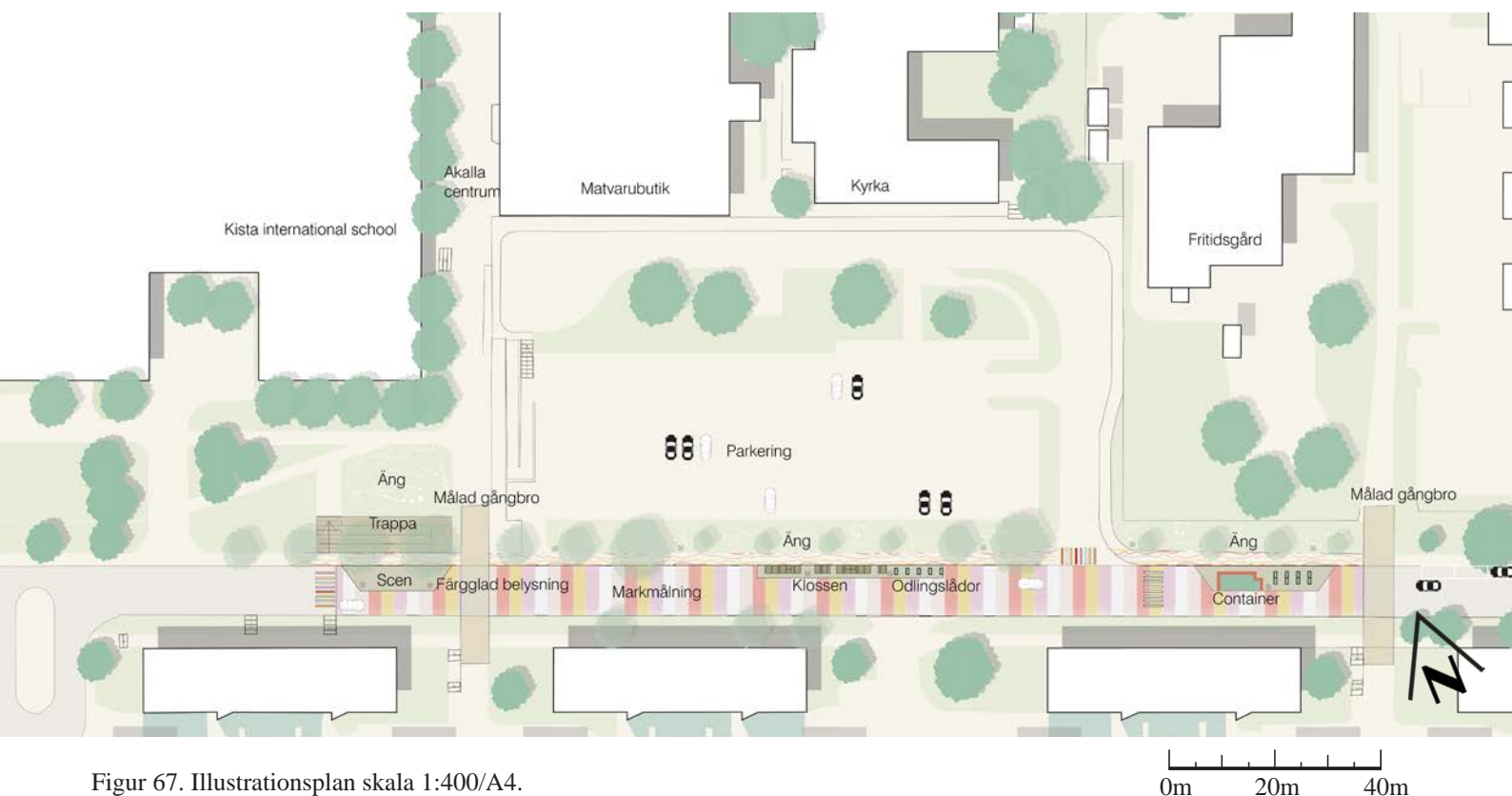
Målsättningen för respektive gestaltningförslag var att uppnå trivalent design. Enligt Thompsons (2000b) uppdelning av trivalent design presenteras

därför förslagen utefter sociala, ekologiska och estetiska designval med exempel på vad som har gestaltats för vardera aspekt.

Helsingforsgatan

Sociala värden

Gestaltungsåtgärder såsom odlingslådor, container och en multifunktionell möbel, “Klossen”, placeras ut vid Helsingforsgatan (se Figur 67). Genom att kombinera dessa med plattformar i trä, i samma höjd som gatans trottoar, blir åtgärden tillgängliga för rullstolsburna (se Figur 69). Plattformarna begränsar ytans tillgänglighet för fordon och ökar ytans tillgänglighet för gångtrafikanter. Upplevelsen är både fysisk och visuell och betonas även med ett räcke som följer ytterkanten av plattformen. Dessutom ger räcket en ökad säkerhet för lekande barn. Containern och dess växtlighet i olika skikt ger väderskydd från vind och i viss mån sol. Åtgärden bidrar med en plats att stanna upp, sitta och konversera. Trappan som placeras nedanför Kista international school



Figur 67. Illustrationsplan skala 1:400/A4.

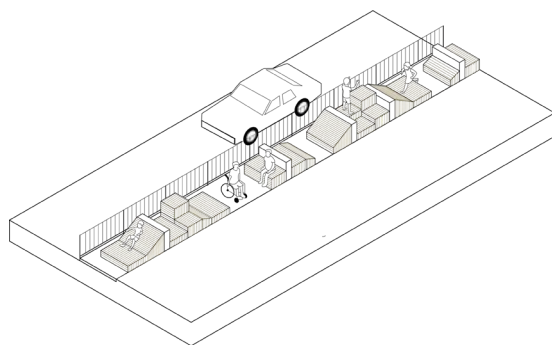
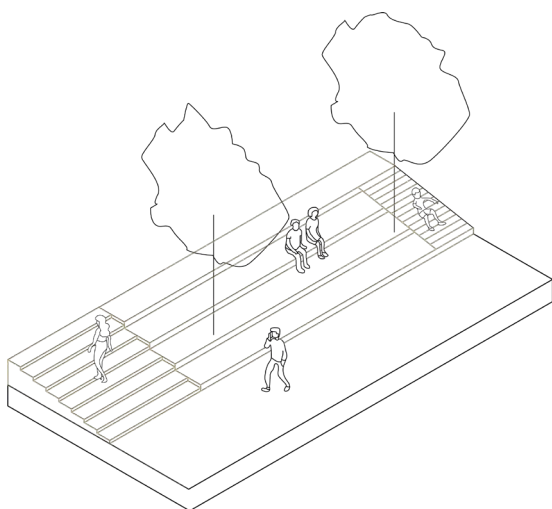
tillgängliggör ett stråk som går mellan Akalla centrum och skolan.

På gatan målas både körbanan och trottoar men markmålningens utformning skiljer sig sinsemellan (Se Figur 71). Körbanan får en horisontell markmålning vilket uppmanar bilister att sakta ned hastigheten. Trottoarens markmålning är utformad med vertikalt slingrande linjer som uppmanar till lek.

Flera olika sensoriska upplevelser har medvetet gestaltats. Ett exempel är materialvalen på "Klossen" som blandar trä och betong samt växtlighet i container och äng som ger blomning. Åtgärders mått är anpassade efter en mänsklig skala, där exempelvis containerns utformning möjliggör för sikt över kanten även för barn. Planteringslådorna är anpassade att vara tillgängliga för barn och rullstolsburna besökare.

Ekologiska värden

Tillägget av vegetation i container och äng i slänten ökar den biologiska mångfalden, understödjer det ekologiska samspelet samt hjälper naturliga kretslopp på platsen. Additionen av växtlighet

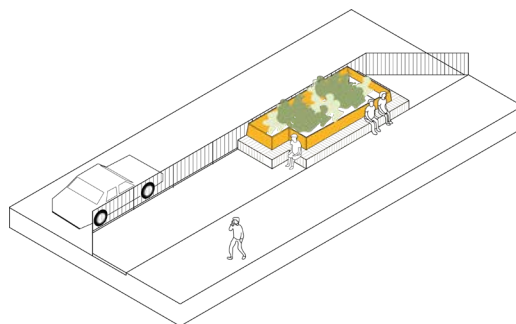


Figur 68 och 69. Klossen och trappan skapar sekundära sittplatser. Trappans positionering i söderläge möjliggör dessutom för njutning genom solbelysta sittplatser.

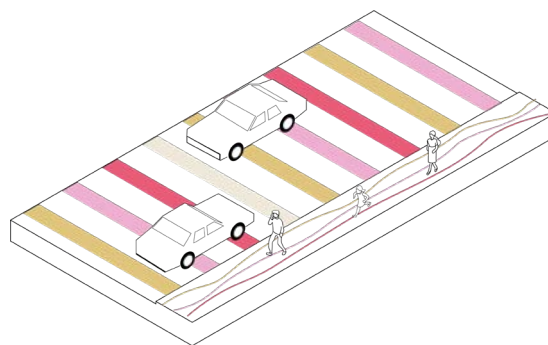
understödjer regleringen av lokalklimatet genom bland annat partikelreducering. Containerns växtlighet och ängen uppmuntrar till sociala interaktion och ger ett bättre mentalt välbefinnande. Genom skyltning vid ängen ger man kunskap om ekologiska funktioner vilket förstärker det kulturella sammanhanget av platsens ekologi.

Estetiska värden

Gestaltningens formspråk baseras på "räfflat" som inspirerats från fysiska uttryck och egenskaper i området, från gångbroar, husfasader och huskroppar. Containern, odlingslådorna och markmålningen är exempel där det räfflade formspråket återspeglas. Färgsättningen på markmålningen och gångbron skapar ett utropstecken och på platsen. Samtidigt stärker färgsättningen kopplingen mellan bron och containern. Klossens utformning tar inspiration från närområdets skivhus och räfflade element vilket ger en representerbar estetisk upplevelse genom sin anknytning till platsen. Utformningen av möbeln, i olika höjder och varierande material, ger en lekfullhet och innehållsmässiga estetiska kvaliteter.



Figur 70. Storleken och måtten på tilläggen har tagits fram med känslighet för de estetiska egenskaperna av form, till exempel sikten över containern.



Figur 71. Trottoarens markmålning ämnar att förmedla lekfullhet och föreslås att göras i samband med skolorna i området för att höja dess estetiska värde. Ett samarbete skulle förstärka de semantiska egenskaperna och ge en starkare anknytning till området.

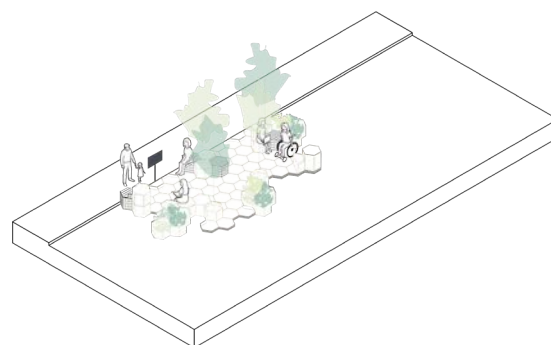


Figur 72. Illustrationsplan skala 1:400/A4.

Roslagsgatan

Sociala värden

Med hjälp av Hexagonmodulen byggs plattformar upp i samma nivå som trottoaren och skapar platser att stanna upp vid och slå sig ned längs med gatan (se Figur 73). Dessa ytor är tillgängliga för rörelsehindrade och ger skydd från fordonstrafik. Vid skolentréerna förstärks trafiksäkerheten med staket. Sittplatser och växtbäddar som skapas genom Hexagonmodulen kombineras med plantskoletråd som är på besök. Växtligheten ger visst väderskydd och något att titta på.

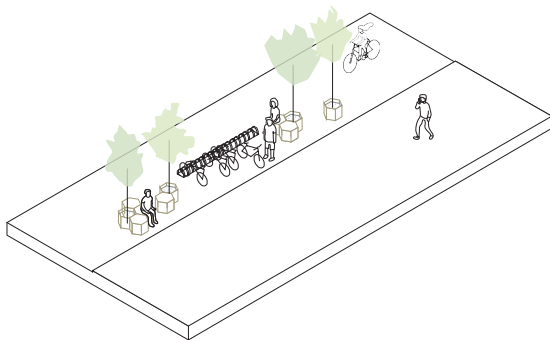


Figur 73. Hexagon är en modul vars komponenter kan kombineras för att skapa en plattform, sittplatser och växtbäddar. Modulen används även för att omsluta träd som är på besök hos gatan.

Hexagonmodulens materialval, som blandar trä och armeringsnät, ger sensoriska upplevelser. Placeringen av sittplatserna är koncentrerade till platser med utsikt på antingen lekyta eller växtlighet vilket ger något att titta på och samtala om.

Ekologiska

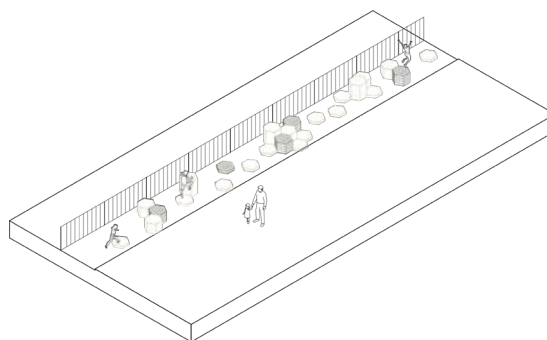
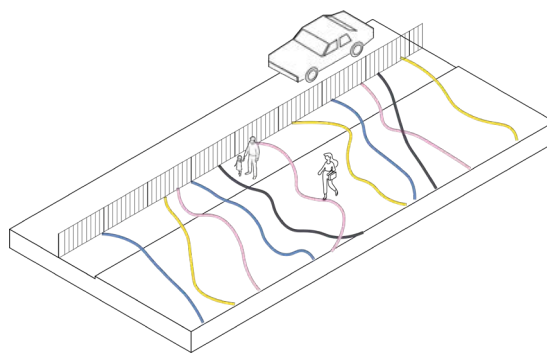
Tillägget av träd och vegetation i växtbäddar ökar den biologiska mångfalden, understödjer det ekologiska samspelet och hjälper naturliga kretslopp. Vegetationen består av olika skikt, från lökar och perenner till buskar och träd, och ger därför flera och varierande kvaliteter. Växtvalet består av både inhemska och mer exotiska arter. Urvalet tar hänsyn till växternas tolerans av det svåra ståndortsklimatet som en innerstadsmiljö innebär tillsammans med avsaknad av anslutning till underjordiska system. Additionen av växtlighet understödjer även regleringen av lokalklimatet genom bland annat partikelreducering. Dessutom uppmuntrar växtligheten till sociala interaktion och ger ett bättre mentalt välbefinnande. Genom skyltning som beskriver funktionen av träden och deras betydelse för miljön ger man information om vikten av ekologiska funktioner. Detta uppmanar även till ett mer hänsynsfullt bemötande mot träden som växer till sig på platsen.



Figur 65. Träden som tillkommer på gatan är endast på besök. Istället för att träden växer till sig på en plantskola får de istället föra det på Roslagsgatan, där grönskan kan nyttjas innan den förs till sin slutliga positionering.

Estetiska

Hexagonmodulens formspråk har vuxit fram med inspiration från mötet mellan naturens organiska former och det strikta och hårda av staden, såsom mötet mellan Vanadislunden och Blåkråkan med Roslagsgatan och Vasastadens stadsstruktur. Det resulterade i en hexagon som har en strikt geometrisk form samtidigt som det påminner om naturen, exempelvis binas vaxkakor. Storleken och måtten på modulens olika komponenter har tagits fram för att kunna sitta bekvämt. Trä används som det främsta materialet, men för att återigen koppla till mötet mellan det mjuka organiska och strikta hårda används även galler i metall för vissa sittplatser.



Figur 66 och 67. Markmålning och hexagoner i olika höjder uppmuntrar till lekfullhet genom sin utformning.

Kapitel 7

DISKUSSION

I det här avsnittet kommer vi att diskutera metod och resultat. Diskussionen om metod inleds med reflektioner kring taktisk urbanism som strategi för omvandling av vardagliga gator. Därefter övergår diskussionen till svårigheter i att applicera teorier rörande sociala, ekologiska och estetiska värden i gestaltningsarbetet. Metoddiskussionen avslutas med reflektioner kring platsbesök. Sedan övergår avsnittet till resultatdelen, där trivalent design som målsättning samt balansen mellan platsspecifikt och flexibilitet diskuteras.

Resultat

Trivalent design som målsättning

I arbetets båda gestaltungsförslag var trivalent design en målsättning. För både Helsingforsgatan och Roslagsgatan fanns möjligheter och begränsningar för att uppnå sociala, ekologiska och estetiska värden. Skillnaden i förutsättningar på de två gatorna gjorde att olika tjänster inom de tre värdegrupperna skapades.

Sociala värden och begränsningar

I Gehls (2010) tredje kapitel "The lively, safe, sustainable and healthy city" argumenterar han för innebörden av aktiva bottenvåningar för ökad attraktivitet och funktionalitet. För Roslagsgatan var aktiva bottenvåningar och närvaron av olika företag en egenskap som sociala värden kunde byggas på. Exempelvis skapades sittplatser där människor från de olika företagen kunde samlas under en lunchrast. Från Gehls (2010) beskrivning av aktiva bottenvåningar erbjuder däremot Helsingforsgatan få möjligheter till att höja gatans attraktivitet och funktionalitet. Enligt Gehls teori måste Helsingforsgatans förutsättningar förbättras, innan åtgärder kan tillämpas för att höja sociala värden. Exempelvis skulle hotellverksamheten vid gatan behöva ersättas av restauranger eller butiker, som skulle ge mer aktiva bottenvåningar. Däremot ligger det flertalet verksamheter i närområdet, men inte i direkt anslutning till gatan. Verksamheterna bidrar inte i sig själva till sociala värden till gatan, såsom att ge ifrån sig ljus på gatan efter solen gått ned (Gehl 2010). Däremot såg vi rörelsen på Helsingforsgatan mellan dessa verksamheter som en möjlighet. I vår gestaltning ville vi fånga upp människorna som redan rör sig på Helsingforsgatan, exempelvis genom lekfull markmålning och möblen "Klossen". Odlingslådor är också ett exempel på hur vi försökte att skapa aktiviteter i gatumiljön för verksamheter eller boende i närmiljön. Vi hade på så vis avsikten att åtgärderna skulle göra hela gatan mer attraktiv och livfull, samt bidra med rörelse vid flera olika tider på dygnet.

Ekologiska värden och begränsningar

Taktisk urbanism är starkt kopplat med snabba, enkla och flexibla medel vid omvandling av allmänna ytor (Lydon & Garcia 2015). Det innebär vissa begränsningar i hur, i vårt fall en gata, kan gestaltas för att höja ekologiska värden. När projekt är semipermanenta ökar kostnaden för ingrepp och flexibiliteten kan minska (Carmichael 2020), men begränsningar i vad för slags ingrepp som är möjliga, kvarstår. När det kommer till ekologiska kvaliteter innebär begränsningar till exempel att man inte kan gräva i marken. När man då vill öka det ekologiska värdet är det svårt att tillföra vegetation som kan växa till sig på platsen i ett system som sköter sig själv efter etablering. En av våra lösningar har därför varit att införa en form av plantskola på Roslagsgatan. Lösningen gör det möjligt att få in en stor mängd träd som bidrar med bland annat stödjande och reglerande tjänster, utan att behöva gräva i marken. Med plantskoleträden tillkommer troligen högre skötselkostnader i jämförelse med ett träd som planteras i en växtbädd i marken. Dessutom kommer träden utsättas för högre grad slitage och skadegörelse än om de hade stått i en skyddad miljö på en plantskola. Här gäller det att göra en avvägning om det ekologiska, sociala och estetiska värdet som ett träd kan bidra med är tillräckligt för att kompensera merkostnaderna. I vår gestaltning bedömde vi att träd på besök var ett effektivt och flexibelt sätt att få in grönska i ett övre skikt i gatumiljön, och därmed värt kostnaden.

Eftersom gestaltungsarbetets skala begränsas till en gata, påverkas även gestaltungsåtgärder för att höja ekologiska värden av de redan existerande ekologiska sambanden på platsen. Helsingforsgatan har befintliga samband, genom koppling till Akalla stadspark, buskage och gatuträd, både på själva gatan såväl som anslutande gator. Därmed finns goda förutsättningar för att bygga på befintliga ekologiska tjänster. Vid Roslagsgatan finns en koppling till Blåkråkan och Vanadislunden. Utöver det finns däremot inga spridningsmöjligheter. Trots denna utmaning, var en programpunkt

för Roslagsgatan att dra ut grönskan från Vanadislunden och Blåkråkan till gatan. Detta skedde i form av de ovannämnda plantskoleträden såväl som växtbäddar inom hexagonmodulen. Tillförseln av dessa åtgärder har främst effekt för själva gatan genom exempelvis reglering av lokalklimat (Boverket 2019). Däremot skapar tilläggen ingen spridningsmöjlighet. Samtidigt går det att diskutera växtbäddarnas och de unga trädens förmåga att uppfylla dessa ekologiska kvaliteter. Vidare forskning på plantskoleträdens möjlighet att skapa ekologiska värden skulle därför vara en intressant vidareutveckling. Exempelvis skulle man kunna mäta effektiviteten av plantskoleträden på Roslagsgatan innan man kopierar konceptet.

Estetiska värden och begränsningar

Som tidigare nämnt i diskussionskapitlet var tolkningen av representerbara egenskaper utmanade att översätta in i det fysiska gestaltungsarbetet. Det stöd vi fann ur Van Etteger et. al (2016), som poängterar en designer-centrerad utgångspunkt i formgivning, tog olika uttryck i gestaltningarna. Exempelvis gestaltade vi, bland annat, markmålning och moduler på ett sätt som vi tycker ger ett lekfullt uttryck. Med utgångspunkt ur våra egna erfarenheter valde vi till exempel att markmålningen på Helsingforsgatans trottoar skulle bestå av färgglada och slingrande linjer. Detta då vi upplever att den slingrande formen uppmanar till att springa längs linjerna, där de olika färgerna ger olika banor att springa på. Ytterligare ett exempel är Roslagsgatans hinderbana, som består av hexagonmodulen i olika höjder. Vi upplever de olika höjderna som intresseväckande för nyfikna barn. Däremot har vi inte läst in oss på teori om vad som väcker lekfullhet hos barn. Det skulle därför kunna vara en utveckling av detta arbete. Ytterligare skulle en dialog med skolorna och skolbarnen vara givande för att säkerställa åtgärdernas framgång.

En annan gestaltungsåtgärd som också baseras på "Aesthetic creation theory" (Van Etteger et. al 2016) är "Klossen" på Helsingforsgatan. Formspråket grundar sig i teorin om

representerbara egenskaper där möbelns utformning tar inspiration från närområdet. Både från det räfflade inslaget som syntes på husfasader och från skivhusens rektangulära form. Detta uttrycktes med räfflat trä samt betongblock i samma rektangulära karaktär som skivhusen. Enligt vår åsikt ger dessa formmässiga uttryck att möbelen får en mening på platsen. Därför kan det argumenteras att "Klossen" både får och ger mening på och till platsen. Detta skulle enligt "Aesthetic creation theory" ge estetiska värden.

En balansgång mellan platsspecifikt och flexibelt

Balansen mellan att vara platsspecifikt men samtidigt gestalta något som kan återanvändas på en annan gata eller allmän plats har varit en utmaning i gestaltungsarbetet. Inom Vinnova projektet "Framtidsgatan" (2021) fanns en önskan hos Stockholms stad att gestaltningarna av Helsingforsgatan och Roslagsgatan ska utformas med möjlighet för storskalig replikering. Det innebär att samma eller liknande gestaltning ska kunna appliceras på en mångfald av andra gator i staden. Samtidigt ska gestaltningen stå på samma gata i flera år, vilket kräver en viss platsanpassning. För att hantera detta dilemma har flexibilitet varit ett vägledande begrepp. Flexibiliteten tog form främst vid design av modulsystem och användning av flyttbara gestaltungsåtgärder, såsom plantskoleträd och container. Detta gav både en flexibilitet att omforma platsen efter behov som uppkommer under åren de står på gatan. Exempelvis kan hexagonmodulen enkelt flyttas och omformas. Om det till exempel skulle uppkomma ett behov av en plattform utan sittplatser kan det enkelt byggas. Dessutom får åtgärderna en fortsatt livscykel när projektet avslutas, då de kan flyttas till en ny gata. Därutöver ger en materialmedvetenhet, exempelvis användning av återbrukade containrar, möjlighet för lägre kostnader och ett resurshushållningstänk.

Metod

Taktisk urbanism på vardagliga gator

Behovet av gatuomvandling är inte lika synligt eller uppmärksammat på vardagliga gator, som vid mer utsatta eller välbesökta gator. Med vardagliga gator menas gator såsom Helsingforsgatan och Roslagsgatan, som inte är välkända och inte drar till sig många besökare på grund av sitt centrala eller populära läge. I vår efterforskning hittade vi inga exempel på projekt i Sverige som kretsar kring just vardagliga gator och som använder benämningen taktisk urbanism. Därför kan man påstå att åtgärder som benämns som taktisk urbanism ännu inte är särskilt beprövad i Sverige vid omvandling av vardagliga gator. Tidigare har strategin bevisats väldigt effektiv och slående vid större gator som lockar många människor. Broadway boulevard är ett typiskt exempel på en gata som hade stora brister, med till exempel luftförorening och hög otrygghet för gående (Yassin 2019). Och där de relativt enkla ingreppen hade väldigt stor effekt (Gehl 2022a). Men på grund av avsaknaden av projekt vid mindre och mer vardagliga gator, har det varit svårt att förutse hur de effekter som tidigare har skapats när taktisk urbanism har genomförts, kan överföras till mindre projekt i Sverige. Just därför är det intressant att diskutera om taktisk urbanism är rätt strategi för mer vardagliga projekt.

Lydon och Garcia (2015) beskriver att taktisk urbanism snabbt besvarar behov genom resurssnåla och temporära åtgärder. Det innebär att ett behov måste vara klarlagt innan åtgärderna kan tillämpas. Därför kan man ifrågasätta om vardagliga gator har ett tillräckligt tydligt behov av omvandling för att användandet av taktisk urbanism ska vara passande. Vardagliga gator är till exempel inte lika omdiskuterade, vilket kan bidra till att många behov undgår att upptäckas och framföras. Samtidigt är det möjligt att gatornas besökare kanske inte är lika engagerade och insatta i sina egna behov vid mer vardagliga gator, eftersom

gestaltningarna av gatorna kan tas mer för givet. Detta kan ytterligare bidra till att behov kan undgå att tydligt kommuniceras i ett forum som möjliggör för förändring.

Baserat på våra erfarenheter från det här arbetet ser vi däremot att behov vid vardagliga gator kan komma i fokus genom andra metoder. Inom Vinnovaprojektet anses omvandlingen till exempel som högst angelägen för att möta nuvarande svårigheter och framtida utmaningar, såsom klimatförändringar (Vinnova 2021). Utifrån våra egna erfarenheter ser vi också ett tydligt behov av detta. Till exempel får vi i Sverige allt varmare somrar, en förändring som våra stads- och gatumiljöer inte traditionellt är planerade efter. Därmed skulle lösningar hämtade från taktisk urbanism innebära snabba åtgärder för att möta en sommarhetta. Utifrån vår gestaltning skulle till exempel den flyttbara containern med växtlighet, som ställs på Helsingforsgatan, kunna bidra med sittplats i skugga längs vardagliga gator i hela Stockholmsområdet.

Initiativet från Vinnova (2016), att omvandla gator för att tillgodose nutida och framtida behov, såsom klimatförändringarna, visar på hur behov fortfarande kan identifieras och bemötas vid vardagliga gator. Det stärker användningen av taktisk urbanism vid projekt som hanterar sådana gator. Samtidigt är det värt att notera att inom projektet "Framtidsgatan", och således vårt eget arbete, har identifiering av behov inte kommit från medborgare. Förutsättningar skiljer sig därför från hur det ursprungligen fungerat inom taktisk urbanism (Lydon & Garcia 2015). I vårt arbete upptäckte vi att medborgardialog hade varit en hjälpsam metod för att förstå hur man kan bemöta utmaningar och genomför förändringar som gynnar gatans besökare. Det antyder att projekt vars initiativ kommer "uppifrån och ned", snarare än "nedifrån och upp", måste ha en dialog med användare för att hålla kvar andan av taktisk urbanism. På så sätt skapas en direkt koppling mellan medborgares behov och gatuomvandlingen. Ett exempel på hur det skulle kunna uttrycka sig

vid både Roslagsgatan och Helsingforsgatan är ett nära samarbete med skolorna. I dialog med skolorna skulle man kunna engagera barnen i platsskapandet. Exempelvis hade utveckling av Helsingforsgatans förslag kunna innebära att skolorna får vara med och bestämma hur marken och gångbroar ska målas. Vidare skulle scenen kunna användas och anpassas till utomhuslektioner. Även planteringen skulle kunna skötas av skolorna och spela en roll i utbildningen. Sammantaget hade det bidragit med förhöjda ekologiska och sociala värden, men även estetiska värden genom meningsskapande. Vidare skulle gestaltningen även inbringa mer mening om de som bor i området hade fått delta i utformningen.

Teoriers applicerbarhet

De sociala, ekologiska och estetiska värdena har varit en grund för vad gestaltningarna ska eftersträva. Relationen mellan värden och hur de tar sig uttryck i praktiken, såsom struktur, rum, material, funktion, mått, är däremot inte självklar. Att koppla dessa värden till konkret skapande inom landskapsarkitektur innebär att ett tolkningsarbete måste utföras. Vi valde att grunda vår tolkning av de tre värdena i teorierna av Gehl (2010), Boverket (2019), och "Aesthetic creation theory" förklarar av Van Etteger et al. (2016). Övergripande fungerade det väl att basera tolkningen inom dessa teorier. Det gav oss ett gemensamt perspektiv där vi fann stöd och ett förhållningssätt inom arbetet. Däremot innebar tolkningen genom teorierna vissa svårigheter, framförallt när det kom till att tillämpa teorierna på liknande sätt på båda gatorna.

12 kvalitetsprinciper

Helsingforsgatan och Roslagsgatan är till karaktär, förutsättning och sammanhang väldigt olika. Analysarbetet kunde därför inte översättas eller jämföras mellan de två gatorna. Till exempel har gatorna olika förutsättningar i att uppfylla sociala värden. Roslagsgatan har, enligt vår tillämpning av Gehls teori, goda förutsättningar. På gatan är det möjligt att höja det sociala värdet genom enkla medel, såsom att sätta en sittplats utanför

en befintlig verksamhet. Helsingforsgatan var en svårare gatumiljö att tillämpa Gehls teori på. Detta eftersom området skiljer sig mycket från en innerstadskaraktär, vilket är vad Gehl främst beskriver och hänvisar till i sin teori. I kapitlet "The city at eye level: 12 quality criteria" nämner Gehl (2010) flera positiva samt negativa exempel på stadsutformning utifrån dess kvaliteter för människan. Samtliga exempel är välbefolkade städer, däribland Siena, New York, Köpenhamn, Zürich och Sydney. Därför kan man ana att Gehls teori bättre lämpar sig i innerstaden, än i ett ytterstadsområde med andra förutsättningar.

Ekosystemtjänster

Vi möttes av liknande problematik vid tolkningen av de ekologiska värdena. Helsingforsgatan har många befintliga gröna element i jämförelse med Roslagsgatan. Träd och buskar längs Helsingforsgatan ger goda förutsättningar för ekosystemtjänster, såväl som gatans anslutning till Akalla stadspark och andra gator med trädrader. Boverket (2019) beskriver att stödande ekosystemtjänster är ett grundkrav för att resterande tjänster ska fungera, däribland biodiversitet, växters fotosyntes, vattencyklar och livsmiljöer för växter samt djur. På Helsingforsgatan fanns möjlighet att bygga vidare på befintliga naturliga system. Roslagsgatan erhåller däremot färre ekologiska förutsättningar. Därför kan det motiveras att Roslagsgatans ekologiska analys bör utgå ifrån en annan tolkning än Boverkets ekosystemtjänster. Vi tror att en mer lämpad teori skulle ha varit en som möjliggjort att tolka ekologi ur ett annat perspektiv. Specifikt ur ett perspektiv som är mer uppnåeligt och realiserbart inom ramen av semipermanenta åtgärder i hårda urbana miljöer som saknar spridningssamband. Ett sådant perspektiv är exempelvis ekologi ur en social synvinkel. Detta inkorporeras inom Boverkets definition, men ett större fokus på det området hade varit lämpligt för en bättre applicering av teorin vid Roslagsgatan. Kort sagt hade vårt arbete med Roslagsgatan gynnats av att ha ett perspektiv som antog att det inte endast är ekologiska samband som höjer

funktionen av ekologi. I bästa fall hade ett sådant perspektiv kunnat lägga en större vikt vid hur ekologi påverkar människors välbefinnande, eftersom det är en faktor som är mer applicerbar i fallet med Roslagsgatan.

Sammantaget, sett utifrån att ekologiska värden måste förhålla sig till ramarna av semi-permanent gestaltning, ansåg vi att Boverkets (2019) ekosystemtjänster fungerade relativt bra, men inte optimalt. Som tidigare nämnt stötte vi på svårigheter gatorna sinsemellan, men även i tolkningsarbetet av ekosystemtjänsterna. Många av Boverkets (2019) definitioner är lämpade för mer storskaliga projekt än gatans detaljnivå. Vi såg till exempel inte några större möjligheter att förbättra stödjande ekosystemtjänster utan att helt riva upp gatan och dess funktion. Däremot hade man kunnat angripa projektet "Framtidsgatan" ur ett mer storskaligt perspektiv. Istället för att bara fokusera på två åtskilda gator, skulle man kunna producera ett koncept som omvandlar ett helt gatunät.

Aesthetic creation theory

Till skillnad från teorierna kring sociala och ekologiska värden upplevde vi inte samma svårighet att tolka "Aesthetic creation theory" (Van Etteger et al. 2016) för båda gatorna. Teorin gav oss en möjlighet att se till de estetiska och icke-estetiska egenskaperna i både analys och skissande. Exempelvis tog vi fasta på de räfflade elementen kring Helsingforsgatan. Vi såg denna formmässiga egenskap som en estetisk tillgång, trots att vi kanske har en negativ förutfattad mening av miljonprogrammets estetik. Utmaningen i användandet av teorin låg istället i hur vi skulle omvandla teori till praktik på gatorna. Det vill säga, hur vi gestaltar de estetiska egenskaperna så att vårt budskap är tydligt för besökaren. Exempelvis fann vi stora svårigheter inom de representerbara egenskaperna av estetik. Utmaningen var då hur vi skulle frambringa känslomässig mening på gatan genom våra åtgärder, som i sin tur skulle upplevas och tolkas av besökaren.

Sammantaget upplevde vi det enklare att analysera utefter "Aesthetic creation theory" än att överföra teorin till fysiska element. I framställandet av våra åtgärder kunde vi däremot fortfarande bara utgå ifrån våra egna erfarenheter och uppfattningar. "Aesthetic creation theory" utgår från en inställning som är centrerad till konstnären eller designern. Van Etteger et al (2016) styrker att denna inställning kan vara vägledande men bör inte komma på bekostnad av åskådaren eller användaren. Detta är något vi håller med om och har utgått ifrån. Kopplat till exemplet av representerbara egenskaper så grundade vi oss i att skapa känslan för oss själva och utgå ifrån det i gestaltungsarbetet. När vi utgår från våra egna känslor finns risken däremot att dessa inte överlappar med användarnas. Medborgardialog i flera skeden under arbetes gång hade därför kunnat användas för att hjälpa i processen att överföra teori till gestaltning. Ytterligare skulle det vara gynnsamt att integrera medborgare i analyskedet för att kunna uppleva platsen utifrån en boendes perspektiv.

Platsbesök

Platsbesök var viktiga för att komplettera informationsinsamlingen av gatorna som skedde digitalt. Genom digitala medel, såsom Google Maps, kan vi se vilka fysiska förutsättningar som finns. Det kan visa, till exempel, om det finns en trottoar eller ett övergångsställe. Däremot är det svårt att uppfatta hur väl gatans element samspelar och uppfyller gåendes behov. Platsbesök var därför nödvändigt för att kunna sätta oss in i de gåendes perspektiv. Utifrån faktorer som inte går att påverka, noterade vi specifikt att väder och årstid hade viss inverkan på hur vi formade en bild av gatorna. Gehl (2010) beskriver bland annat att skydd från väder är grundläggande för att kvaliteter av komfort och njutning ska uppfyllas. Då vi besökte platserna under vinterhalvåret (mars och tidig april) kan det ha påverkat vår uppfattning av dessa grundläggande sociala förutsättningar. Vid vårt första besök, den tredje mars, var det på Helsingforsgatan ett täcke av hal is, vilket gjorde det svårt att som gående röra sig längs med gatan.

Detta kan ha bidragit till en i allmänhet mer negativ syn på gatan. Vilket förstärktes när gatans positiva aspekter, däribland dess grönska, inte var lika framträdande på grund av årstiden. Det var inte förrän senare i arbete som vi uppmärksammade att Helsingforsgatan upplevs som mycket grön.

Att vi gjorde platsbesöken under vinterhalvåret kan även vara en bidragande faktor till negativa eller positiva värderingar vid den estetiska analysen. Exempelvis upplevde vi att fasaderna längs Roslagsgatan gav ett spännande intryck, vilket kan bero på dess färgglada uttryck som kontrasterar vinterhalvårets gråa färgskala. På samma sätt kan årstiden ha påverkat vår upplevelse på Helsingforsgatan. Vi upplevde gatan först som hård och monoton. Detta kan vara på grund av att vinterns gråa färgskala förstärker den gråa upplevelsen av betong i området. Ett intryck som under sommarhalvåret skulle kunna mjukas upp genom lövverk och vegetation. När detta kombineras med förutfattade meningar om miljonprogramsområden resulterades det i ett negativt klingande första möte med Helsingforsgatan.

REFERENSER

Ajuntament de Barcelona (2022a). *We protect schools*. <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/que-hacemos-y-porque/urbanismo-para-los-barrios/protegemos-escuelas> [2022-04-12]

Ajuntament de Barcelona (2022b). *Schools with peaceful environments will reach 155 in the year 2022*. https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/empiezan-las-obras-en-las-75-escuelas-que-se-protegen-del-trafico-este-2021-2-3_1114458.html [2022-04-12]

Al-Mashaykhi, B.A., Hammam, R.A., Wahab, M.H., Rani, W.N.M.W.M., Jasmine, T.H. (2020). Shared Street as A Means of Liveable Urban Space. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 409, 012044. DOI: 10.1088/1755-1315/409/1/012044

Bain, L., Gray, B., Rodgers, D. (2012) *Living Streets: Strategies for Crafting Public Space*. New Jersey: John Wiley & Sons, Incorporated.

Birgerstam, L. & Nord, P. (1997). *Skissandet som didaktiskt fenomen*. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *TRANSPORT REVIEWS*. 40 (6), 734–753. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>

Boverket (2021). *Gröna lösningar för ekosystemtjänster i praktiken*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/praktiken/> [2022-05-11]

Boverket (2019). *Typer av ekosystemtjänster*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/det_har/typer/ [2022-04-11]

Cariello, A., Ferorelli, R. & Rotondo, F. (2021). *Tactical Urbanism in Italy: From Grassroots to*

Institutional Tool—Assessing Value of Public Space Experiments. *Sustainability*. 13, 11482. <https://doi.org/10.3390/su132011482>

Carmichael, J. (2020). *Tactical Urbanism making it happen*. ARUP. <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/tactical-urbanism> [2022-02-17]

CMG (2022). *Yerba Buena | Implementation Tactics*. <https://www.cmgsite.com/project/spur-bench/> [2022-04-11]

Edge (2022) Tjänster. <https://edges.se/tjanster/> [2022-06-29]

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

Gehl (2022a). *UNROLLING THE WELCOME MAT FOR NEW YORK*. <https://gehlpeople.com/projects/new-york-usa/> [2022-04-12]

Gehl (2022b). *New York ready for change*. <https://gehlpeople.com/story-article/new-york-city-ready-for-change/> [2022-04-12]

Johansson, I. (1991) *Stor-Stockholms bebyggelsehistoria. Markpolitik, planering och byggande under sju sekler*. Hedemora: Gidlunds.

Kling, A., Drougge, Å. & Westermark, K. (2016) *Landskap nu!*. Stockholm: Sveriges Arkitekter akademi för landskapsarkitektur.

Lydon, M. Garcia, A. (2015) *Tactical Urbanism, Short-term Action for Long-term Change*. Washington: Island Press.

Michanek, J. , & Breiler, A. (2007). *Idéagenten 2.0 en handbok i idea management*. Estland: Bookhouse Publishing AB.

NACTO. (2020). *Streets for pandemic response and recovery*. <https://nacto.org/publication/streets-for-pandemic-response-recovery/> [2022-02-16]

SFGate (2022). 'Parkmobiles' bring taste of nature to urban S.F. <https://www.sfgate.com/bayarea/place/article/Parkmobiles-bring-taste-of-nature-to-urban-S-F-2336787.php> [2022-04-12]

Silva, P. (2016). Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? *Environment and Planning B: Planning and Design*. 43(6), 1040–1051. DOI: 10.1177/0265813516657340

Smarta gator & Framtidsgatan (2021). Framtidsgatan får nytt anslag av Vinnova. <https://www.smartagator.se/> [2022-06-29]

Smarta gator & Framtidsgatan (2022a) Insikter från workshop Framtidsgatan. <https://smartagator.wordpress.com/2022/04/08/insikter-fran-workshop-framtids-gatan/> [2022-07-08]

Smarta gator & Framtidsgatan (2022b). Snabba gatuomvandlingars värden och nycklar till framgång. <https://smartagator.wordpress.com/2022/02/28/snabba-gatuomvandlingars-varden-och-nycklar-till-framgang/> [2022-07-05]

Spacescape (2022). Urban research and design. <https://www.spacescape.se> [2022-06-29]

Spacescape (2020). Framtidsgator för mer aktivt resande. <https://www.spacescape.se/project/framtids-gator-for-mer-aktivt-resande/> [2022-06-29]

Stockholms stad (2022). *Akalla*. <https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/stockholmsplatser/akalla/> [2022-02-21]

Stockholm stad (2012). *Framkomlighetsstrategin*. (Dnr: T2008-310-02378). Stockholm: Trafikkontoret. <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/framkomlighetsstrategin-for-stockholm-2030.pdf> [2022-04-20]

Stockholms stad (2014) *Stockholms stads arbete med socialt utsatta områden*. Nr 5. (Dnr 3.1.3-

127/2013). Stockholm: Stadsrevisionen. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1753189#:~:text=Stadsrevisionen%20omfattar%20b%C3%A5de%20de%20f%C3%B6rtroendevalda,kan%20ocks%C3%A5%20publiceras%20som%20projektrapporter.> [2022-04-10]

Stockholms stad (2018). *Översiktsplan för Stockholms stad*. Stockholm: Åtta45. <https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktsplanen/uppdatering-av-op/godkannade-op/oversiktsplan-for-stockholms-stad-godkannandehandling-2020-10-03.pdf> [2022-03-05]

Stockholms stadsmuseum (1988). *NORDÖSTRA VASASTADEN*. [Byggnadsinventering]. ISBN 91 85238 51 1. Stockholm: Spångbergs Tryckerier AB. https://stockholmskallan.stockholm.se/PostFiles/KUL/SSM_Nordoststra_Vasastaden_byggn_inv_1988_00.pdf [2022-03-18]

The street plans collaborative (2016). *Tactical urbanists guide to materials and design version 1.0*. Tactical Urbanism Materials and Design Guide (tacticalurbanismguide.com) [2022-03-01]

Thompson, H.I (2000a). Aesthetic, Social and Ecological Values in Landscape Architecture: A Discourse Analysis. *Ethics, Place and Environment*. 3 (3), 269–287. <https://doi.org/10.1080/713665903> [2022-05-15]

Thompson, H.I. (2000b). Sources of Values in the Environmental Design Professions: The Case of Landscape Architecture. *Ethics, Place & Environment*. 3 (3), 269–287. <https://doi.org/10.1080/713665903> [2022-05-20]

Trafikverket (2012). *Vägars och gators utformning - Begrepp och grundvärden*. (TRV 2015:090). Borlänge: Trafikverket. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12059/RelatedFiles/2015_090_%20VGU_begrepp_och_grundvarden.pdf [2022-03-05]

Van Etteger, R., Thompson, H.I. & Vicenzotti, V. (2016). Aesthetic creation theory and landscape architecture. *Journal of Landscape Architecture*. 11(1), 80-91. <https://doi.org/10.1080/18626033.2016.1144688> [2022-02-10]

Vinnova (2021). *FRAMTIDSGATAN*. <https://www.vinnova.se/p/framtidskatan/> [2022-05-01]

Wen, L., Kenworthy, J. & Marinova, D. (2020) Higher Density Environments and the Critical Role of City Streets as Public Open Spaces. *Sustainability*. 12, 8896. doi:10.3390/su12218896

Yassin, H.H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*. 58 (1), 251-259. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.02.005> [2022-04-01]

Muntlig kommunikation

Alexander Ståhle, partner på Spacescape, möte via Microsoft Teams 12/01/2022

Jonida Qureshi, trafikplanerare på trafikkontoret, Stockholm stad, workshop hos Spacescape i Stockholm 17/03/2022

Ola Lidén, landskapsarkitekt på Edge, brainstorm möte 1 via Microsoft teams 27/01/2022

Susanne Sixtensson, landskapsarkitekt på Edge, brainstorm möte 1 via Microsoft teams 27/01/2022

Figurförteckning

Författarnas egna foton eller illustrationer om inte annat anges.

Figur 1. Bearbetad karta med underliggande material från Lantmäteriet. © Lantmäteriet (2022). Terrängkarta. [Kartografiskt material]. Tillgänglig:

Lantmäteriet Min Karta [2022-04-10]

Figur 5. NYC DOT (2009). Times Square: Before. [Fotografi]. Tillgänglig: Flickr <https://www.flickr.com/photos/nycstreets/4173690131> [2022-05-13]

Figur 6. NYC DOT (2009). Times Square: After. [Fotografi]. Tillgänglig: Flickr <https://www.flickr.com/photos/nycstreets/4173689335> [2022-05-13]

Figur 9. Àlex Losada (2021) Unos niños y niñas juegan subiéndose a los bancos y jardineras instalados en una zona pacificada del entorno de la Escuela Lavínia. [Fotografi]. Tillgänglig: Imágenes Barcelona <https://www.barcelona.cat/imatges/es/52/protegem-les-escoles/22499/unos-ninos-y-ninas-juegan-subiendose/> [2022-05-13]

Figur 10. Mariona Gil (2020) Niños jugando a las semiesferas y esferas colocadas en la zona pacificada delante de la Escuela Pia Balmes bajo la mirada de sus familias. [Fotografi]. Tillgänglig: Imágenes Barcelona <https://www.barcelona.cat/imatges/es/52/protegem-les-escoles/22436/ninos-jugando-a-las-semiesferas-y-esf/> [2022-05-13] Bilden är beskuren.

Figur 11-10. Mats Samuelsson (2014) [Fotografi]. Tillgänglig: 02Landskap <https://www.02landskap.se/projekt/klostergatan-vaxjo> [2022-03-22] Publicerad med tillstånd från upphovsperson.

Figur 13. Bearbetad karta med underliggande material från Google Maps. © Google (2022) [Satellitbild]. Tillgänglig: Google Maps <https://www.google.com/maps/@59.3473044,18.0465287,15z> [2022-05-19]

Figur 33. Bearbetad karta med underliggande material från Google Maps. © Google (2022) [Satellitbild]. Tillgänglig: Google Maps <https://www.google.com/maps/@59.4091295,17.9319298,14z> [2022-05-19]

HÄLSA PÅ HELSINGFORSGATAN



Orienteringskarta skala 1:20 000/A1.
Helsingforsgatan ligger i Akalla i Stockholm.

KARAKTÄRSBESKRIVNING

Helsingforsgatan är en säckgatan med tydlig trafikseparering där gående främst hänvisas till gångbroar tvärs över gatan vid tre punkter. Dessa gångbroar skapar fokuspunkter när man rör sig nere på gatan. Trottoar finns endast på delar av sträckan med fåtal övergångsställen och gåendes rörlighet är därav begränsad. Många träd och buskvegetation gör att gatan upplevs grön under lövklädda årstider. Trafiken i gaturummet består främst av skolbussar, bilar som ska till bostadsområdet eller parkering och leveranser till butiker i Akalla centrum. Därför upplevs Helsingforsgatan som bakgata till Akalla centrum. Skola, bostadsområde och centrum är några av de viktiga målpunkterna i området. Utöver detta är även stadspark och idrottshall viktiga, som båda ligger i direkt anslutning till gatan. Då byggnaderna intill gatan ligger en bit ifrån gaturummet, speciellt åt norr, upplevs gatan luftig och ljus. Under dagarna ger bostadsområdet söder om gatan en vandrande skugga.

UPPGIFT

Helsingforsgatan ingår i Vinnovaprojektet "Framtidsgatan" som ämnar att omvandla gator till mer gröna, inkluderande och attraktiva livsmiljöer. Målet är att ge mer plats för stadsliv, utevistelse, lek, gående och cyklister samtidigt som gatan bättre anpassas för framtida klimatförändringar.

LÖSNING

Helsingforsgatan omvandlas från en mobilitetkorridor till ett aktivitetsberikat stråk med förhöjda sociala, ekologiska och estetiska kvaliteter. Helsingforsgatan blir en förlängning av Akalla centrum och ett svar på hur vi kan ta vara på och utveckla stadens allmänna ytor utan stora och omfattande ingrepp.

UTFORMNING

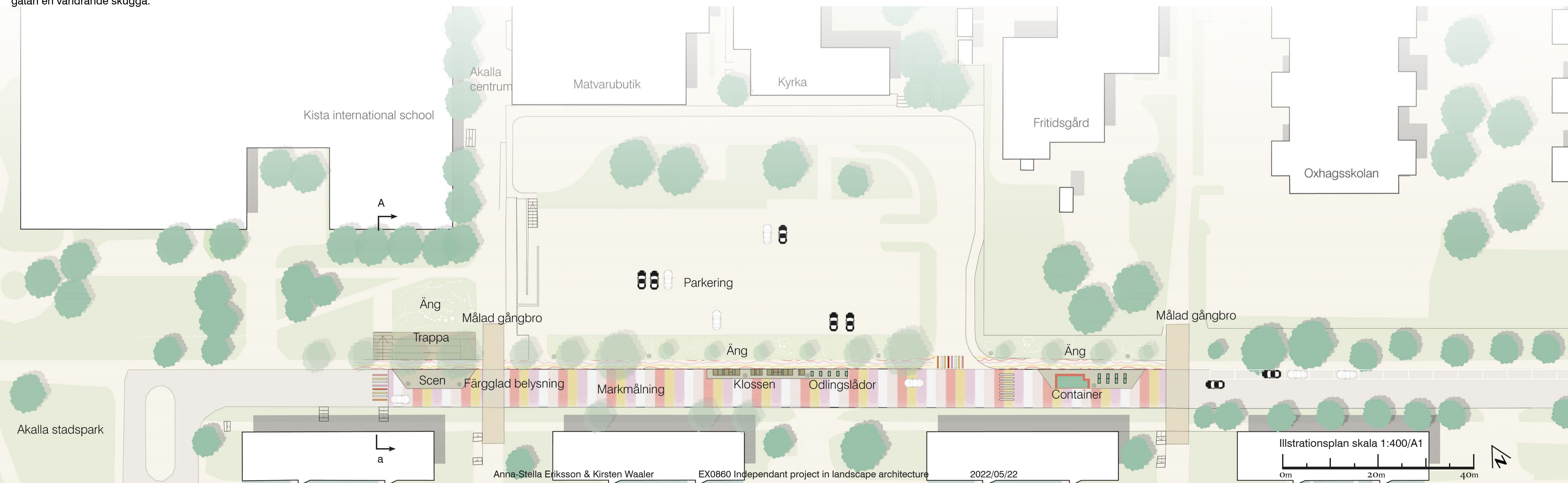
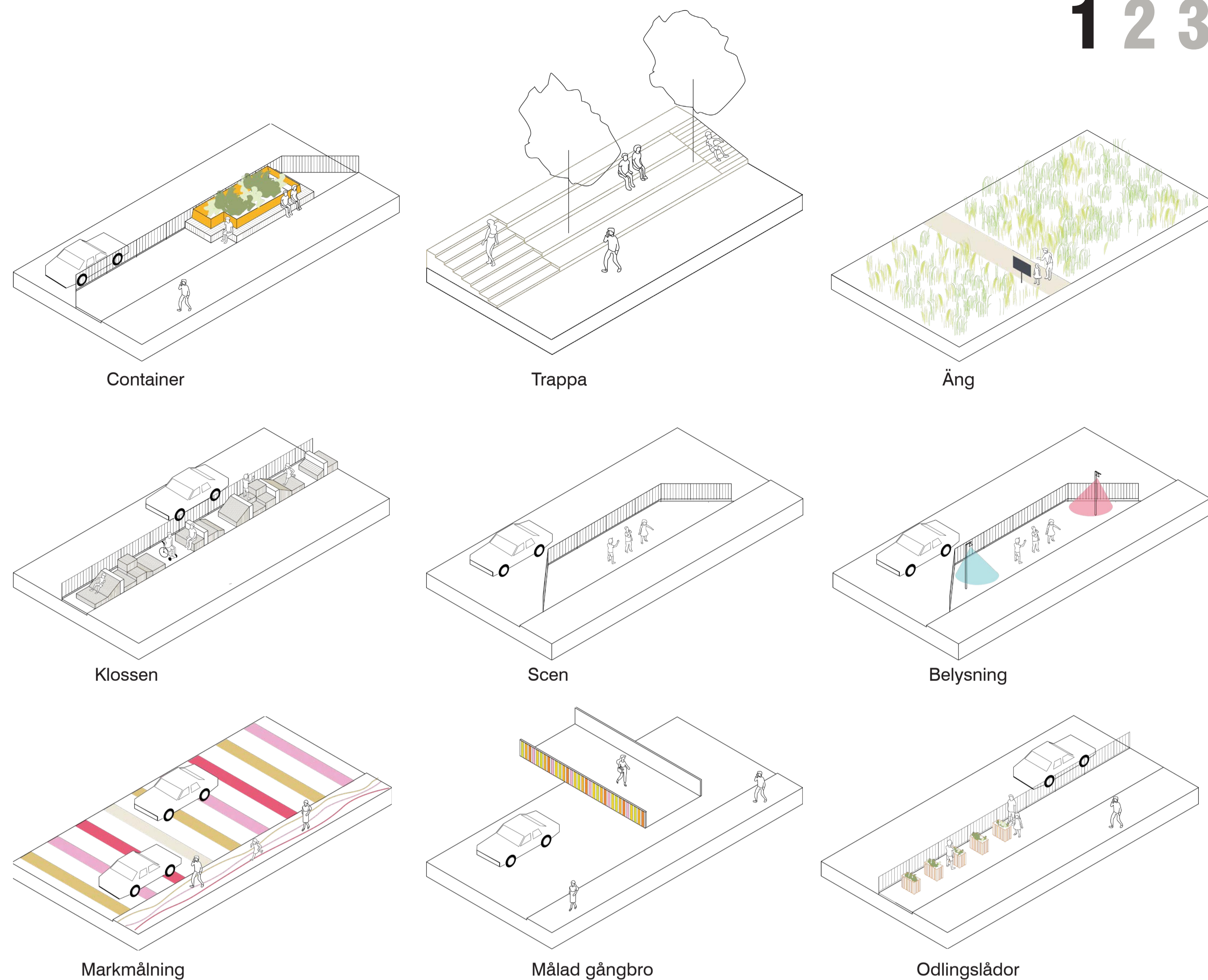
Gestaltningen förhåller sig till en tidsram på fem till tjugo år och därav används semipermanenta åtgärder. För att främja cyklisterna i gaturummet, blir hela gatan en cykelfartsgata. Gestaltungsåtgärder placeras ut vid olika punkter längst med Helsingforsgatan. Punkterna är samlade på en del av gatan, vilket ger ett enhetligt intryck. Punktinsatser möjliggör för bibehållandet av gatans primära funktion som transportled. Inom punktinsatserna tillämpas och kombineras olika designåtgärder, såsom modulsystem, belysning och växtlighet.

PROGRAMPUNKTER

- Koppla an till kommunplanering
- Skapa en intressant gata för skolelever att gå på
- Förstärk gångbroarna som en fokuspunkt
- Ta vara på befintlig stig för att skapa koppling mellan gatan, Kista international school och centrum
- Tillför element som gör gatan mer livlig året om

GESTALTNINGÅTGÄRDER

Åtgärder som placeras ut på Helsingforsgatan erbjuder olika funktioner och innehåll. Tilläggen ska fungera individuellt, men även kunna samspela. Detta då det möjliggör att byta ut vissa funktioner utan att det påverkar hela gestaltningen. På så vis kan man under årens gång prova olika funktioner, eller olika placeringar av funktionerna beroende på vilka behov som bör uppfyllas. funktionerna beroende på vilka behov som bör uppfyllas.



SOCIALA VÄRDEN

Både körbana och trottoar målas för att skapa ett effektivt utropstecken samtidigt som det uppmärksammar bilister att sakta ned. Körbanan målas randigt på bredden för att uppmåna en lägre hastighet. Markmålningen på trottoaren är istället utformad för att uppmåna till spring, hopp och spontan lek. Från gångbroarna, som också är målade, får man god sikt ner mot markmålningen.

Möjlighet att kultivera växter erbjuds vid två platser. Den ena i anslutning till "Klossen" i planområdets soligaste placering, och den andra vid containern i närhet till Oxhagskolan. Odningssådomarna är tillgängliga för barn och rullstolsburna besökare och här finns det möjlighet för skolan att engagera sig och ta ansvar för planteringen. Detta skapar en personlig och känslomässig anknytning till Helsingforsgatan som uppmuntrar till omsorg samt omhändertagande på platsen.

Vid Helsingforsgatan lågpunkt placeras en container fylld med växtlighet. Containern utformas med sittplatser för att erbjuda njutning av växtligheten, möjlighet till vila vid gatans mittpunkt och en plats att sitta och prata på. Containern och dess växtlighet i olika skikt ger väderskydd från vind och i viss mån sol. Den 12 kubikmeters stora containern är 6,3 meter lång, 2,6 meter bred och 1,2 meter hög vilket möjliggör att barn har sikt över kanten. Containern kan förflyttas med en flakväxlare. Ett trätrall i samma marknivå som trottoaren omsluter containern och där stängsel längs ytterkanterna avskärmar mot biltrafiken.

Ett modulsystem av olika byggklossar kombineras för att konstruera en multifunktionell möbel. Olika längder och former anpassar sig väl både som hinderbana och sittplats. Stängsel längs ytterkanterna avskärmar mot biltrafiken och skapar en tydligare rumsfördelning. Modulsystem gör det lätt att transportera byggklossarna vid nya kombinationer, förflyttning eller restaurering.

Vid den västra änden placeras en scen utav trätrall varpå det finns färgglad belysning. Scenen är en fri yta som kan användas på många olika sätt, exempelvis till dansuppträdanden, utomhuslektioner eller som uppsamlingsplats. Stängsel längs ytterkanterna av scenplattformen avskärmar mot biltrafiken. Bredvid scenen tillkommer ett övergångsställe som knyter an till en befintlig trappa vid gatans södra trottoar. Mitt emot scenen finns en trätrappa i solig slänt. Olika nivåer på trappstegen kan användas för aktivitet eller som sittplats. Trätrappan ansluter till stigen som går mellan Akalla centrum och Kista international school. Stigen förstärks med permanent markbeläggning.

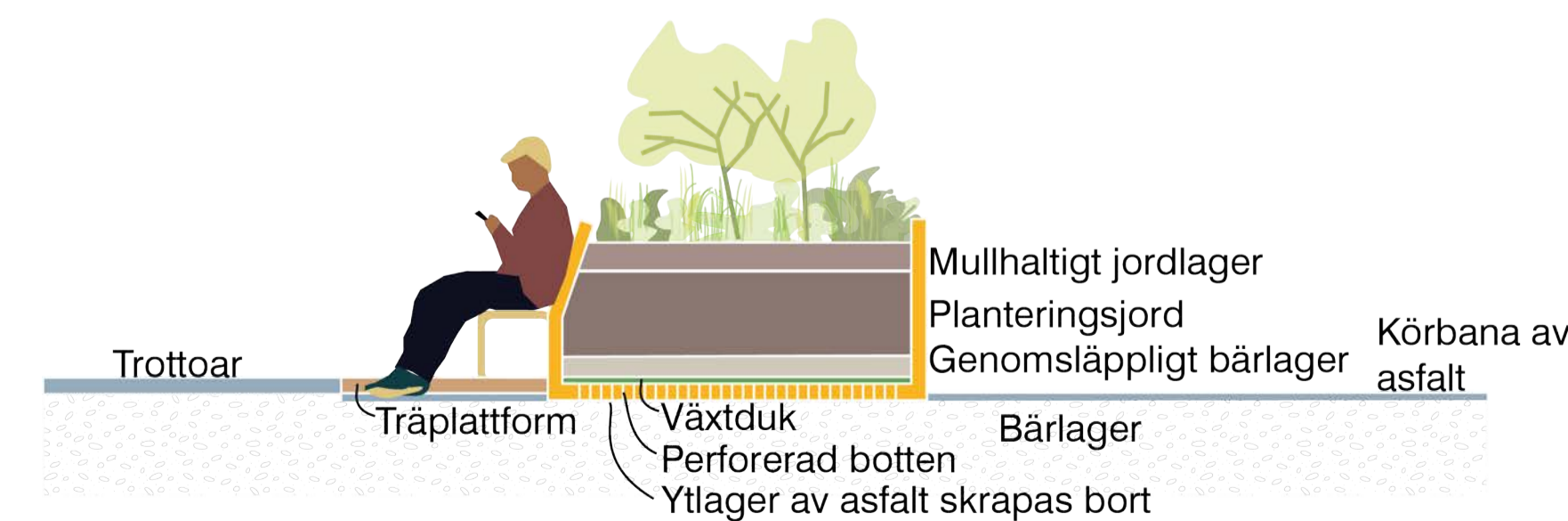
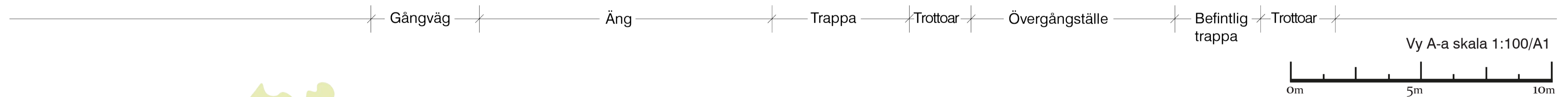
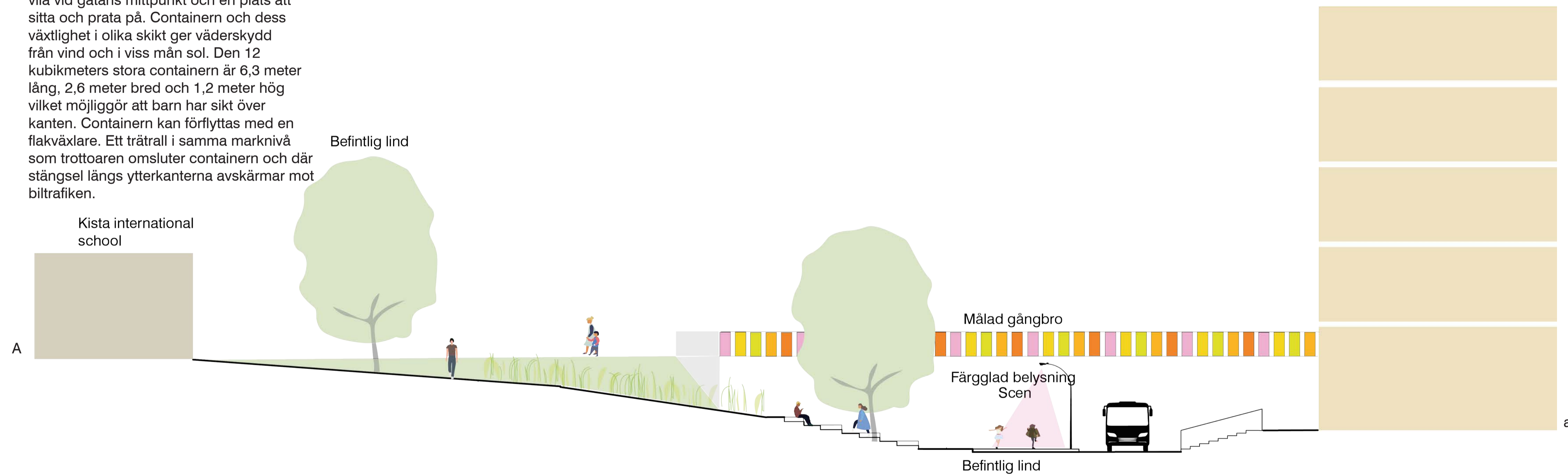
EKOLOGISKA VÄRDEN

Containerns placering vid gatans lågpunkt möjliggör för uppsamling av dagvatten. Under containern skrapas gatans översta asfaltskikt bort så att vatten kan samlas och sedan tas upp av växter i containern.

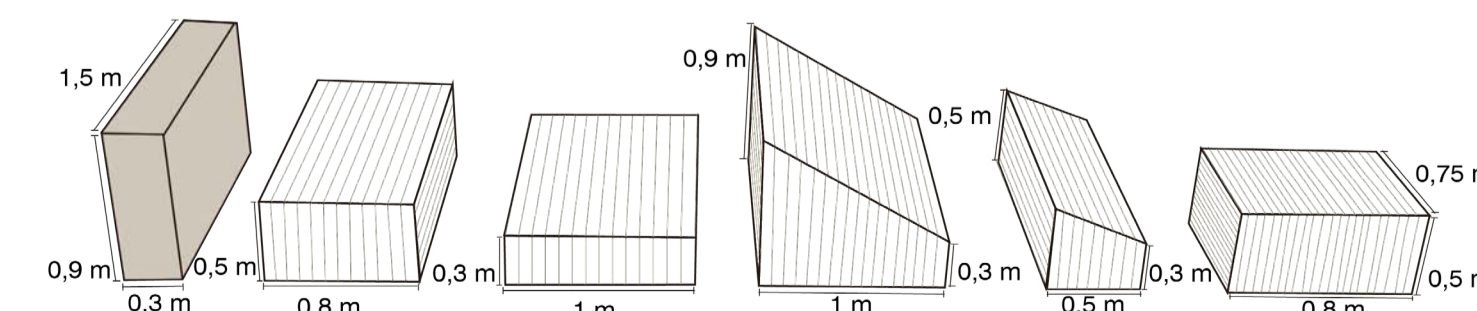
Gräspartier angränsande Helsingforsgatan säs med ängsfrön. Vid ängen ovanför trappan skyltas information som förklarar hur ängen bidrar med ekosystemtjänster. Ängen bidrar med vacker blomning som besökare får fritt plocka för eget bruk. Additionen av växtlighet på gatan ökar den biologiska mångfalden och understödjer regleringen av lokalklimatet genom bland annat partikelreducering.

ESTETISKA VÄRDEN

Gestaltningens formspråk baseras på "räfflat" som inspirerats från fysiska uttryck och egenskaper i området, från gångbroarna, husfasader och huskroppar. Containern, odningssådomarna och markmålningen är exempel där det räfflade formspråket återspeglas och dessa ger en representerbar estetisk upplevelse genom sin anknytning till platsen. Containern är gjord av stål och kombineras med sittplatser gjorda i räfflat trä. Byggklossarna som kombineras i "Klossen" tar inspiration från huskroppar som finns i närområdet och ger ett lekfullt uttryck genom sin variation i höjd och blandning av räfflat trä med betong. Även markmålningen på trottoaren förmedlar en lekfullhet. För att höja de estetiska värdet föreslås att markmålningen görs i samarbete med skolorna vilket förstärker de semantiska egenskaperna och ger en starkare anknytning till området.



Detaljritning på hur containern kan utformas. Skala 1:20/A1



Detalj på Klossens byggstenar.

VÄXTVAL

Växtval för Helsingforsgatan bör göras utifrån ett antal kriterier, listade nedanför. Valet av växter bör utgå ifrån att växter anpassas till ståndort, bidrar med upplevelsevärden och ger ekosystemtjänster, såsom pollinering.

KRITERIER FÖR BUSKAR, PERENNER OCH LÖKAR:

- Tål stressig miljö
- Torktåliga
- Halvskugga till sol
- Blandade arter med olika kvalitéer, såsom blomning, höstfärg, vintergrönt, intressant stam/bladverk
- Inte giftiga, vassa/taggiga eller starkt allergena
- Lökar ska bestå av ett urval med blomning under olika årstider

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR BUSKAR:

- Acer tegmentosum, manchurisk strimlönn
- Cornus alba 'Cream Cracker'PBR, rysk kornell 'Cream Cracker'PBR
- Diervilla lonicera, getris
- Spiraea japonica 'Little Princess' E, praktspirea 'Little Princess' E

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR PERENNER:

- Aruncus aethusifolius, koreansk plymspirea
- Calamagrostis brachytricha, diamantör
- Geranium cantabrigiense 'Biokovo', liten flocknäva 'Biokovo'
- Lamium galeobdolon 'Florentinum', brokbladig gulplister

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR LÖKAR:

- Narcissus incomparabilis 'Accent', stjärnnarciss 'Accent'
- Camassia leichtlinii 'Sacajawea', mörk stjärnhyacint 'Sacajawea'
- Allium hollandicum 'Purple Sensation', purpurlök 'Purple Sensation'

ÄNG

För äng föreslås ängsblandning 101 - Normaläng från pratensis.

NUTID

Trottoar och körbana definierar vart aktörer rör sig i gaturummet, även gångbroar över gatan används.

SEMIPERMANENT GESTALTNING

Gatan blir en cykelfartsgatan. Punktinsatser skapar ytor för olika aktiviteter och möten. Gångbroarna målas och framhävs. Markmålningen kopplar ihop sträckan som gestaltas och ger ett spännande intryck.

UNDER PROJEKTETS GÅNG

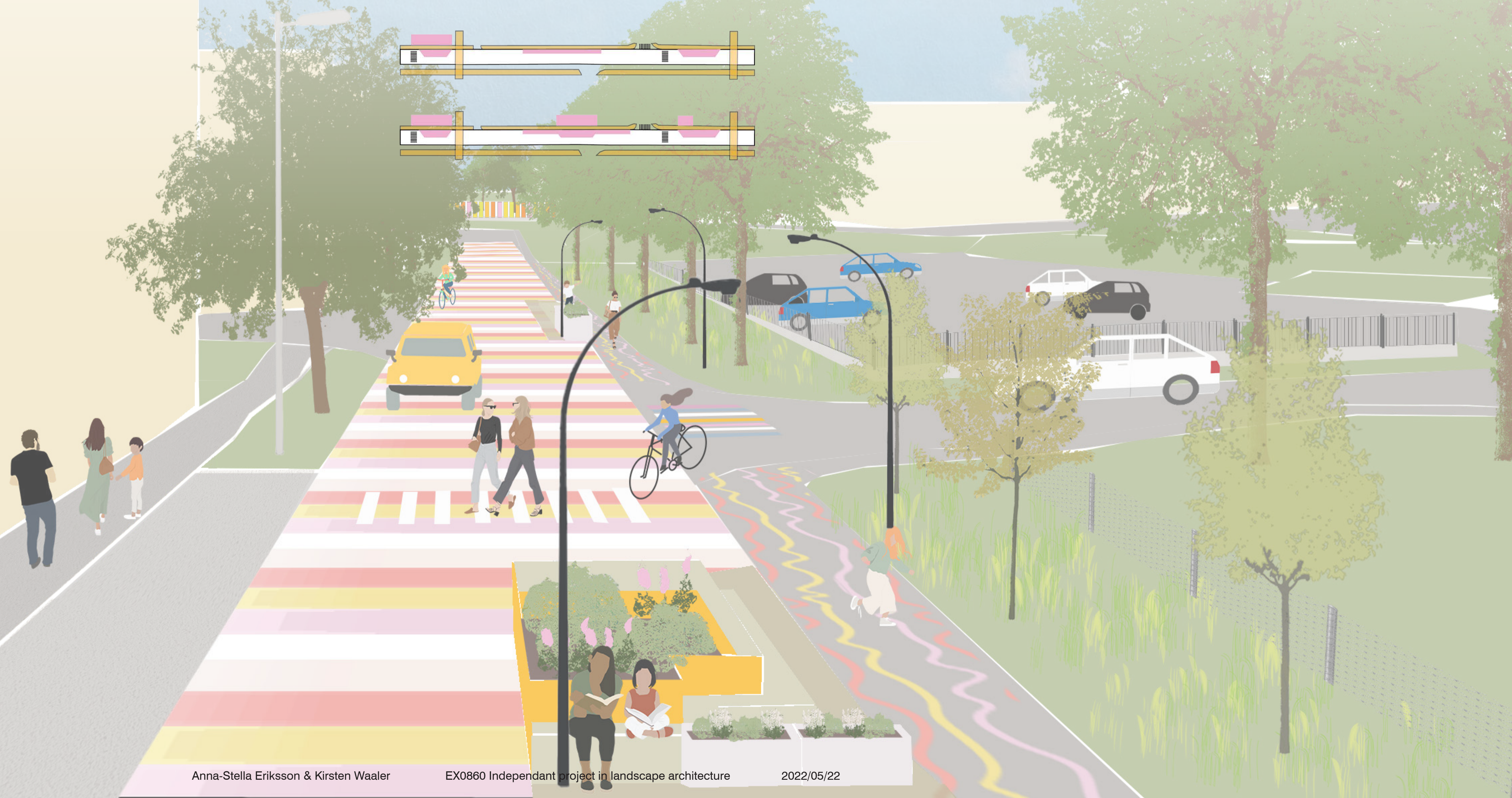
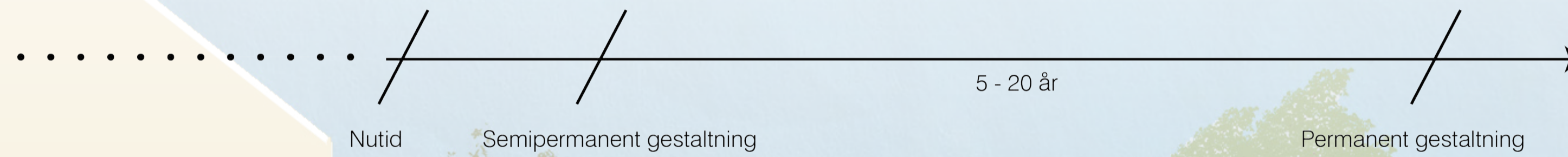
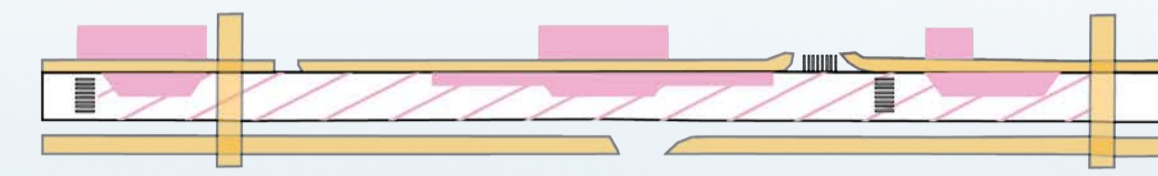
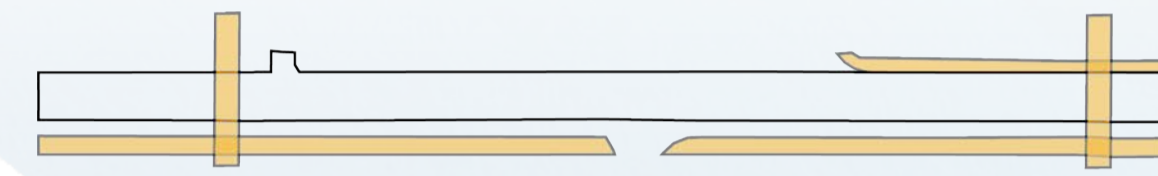
Medborgardialog genomförs under projektets gång och åtgärder anpassas och förflyttas efter medborgarnas behov.

PERMANENT GESTALTNING

Klossen, container, odlingslådor och trätrall får en fortsatt livscykel genom att flyttas till en ny gata. Gatuträd, buskar och perenner planteras i nya växtbäddar. Dagvatten leds in i växtbäddarna. Gatan får permanent möblering som anpassas efter lyckade semipermanenta åtgärder. Markmålningen kvarstår då det nu är starkt kopplat med gatans karaktär.

 Tillgänglig yta för gångtrafikanter

 Gestaltningsåtgärder



MÖTEN PÅ ROSLAGSGATAN



Orienteringskarta skala 1:10 000/A1.
Roslagsgatan är belägen i Vasastaden.

KARAKTÄRSBESKRIVNING

Roslagsgatan ger en bild av en typisk innerstadsgata med gatuparkering längst båda sidor om gatan. Byggnadsarkitekturen är blandad med lägenhetshus från sekelskiftet till mer moderna byggnationer. I bottenvåningarna längs med hela gatusträckan finns flera verksamheter, däribland företag, restaurang, yogastudio och förskola. Dessa utgör målpunkter. Angränsande Roslagstull, väster om gatans vändplats, finns en större grundskola, Johannesskolan. Här finns gatans enda cykelparkeringsplatser.

Vid vändplatsen står även två lindar som tillsammans med två hästkastanjer, ungefär vid gatans mitt, utgör den enda befintliga vegetationen. Hästkastanjerna står i en öppning mellan bebyggelsen angränsande grönområdet Vanadislunden och lekplatsen Blåkråkan. Öppningen släpper in ljus under vinterhalvåret, men i övrigt skuggas gatan många timmar av dygnet av de fem till sex meter höga byggnaderna. Gatan får som mest solljus på dess östliga sida. Armatur på linor samt ljus från verksamheter i bottenvåning av husen ger gatan god belysning.

UTMANING

Roslagsgatan ingår i Vinnovaprojektet "Framtidsgatan" som ämnar att omvandla gator till mer gröna, inkluderande och attraktiva livsmiljöer. Målet är att ge mer plats för stadsliv, utevistelse, lek, gående och cyklister samtidigt som gatan bättre anpassas för framtida klimatförändringar. Omvandlingen ska ske utan att gatan förlorar sin funktion som transportled. Möjligheten för exempelvis bilar och räddningsfordon att ta sig fram längs med gatan ska därmed bevaras.

LÖSNING

Roslagsgatan omvandlas från en mobilitetskorrridor till en upplevelsevård mötesplats med sociala, ekologiska och estetiska kvaliteter. Gatuomvandlingen är ett svar på hur vi kan ta vara på och utveckla stadens allmänna ytor utan stora och omfattande ingrepp.

UTFORMNING

Gestaltningen förhåller sig till en tidsram på fem till tjugo år och därav används semipermanenta åtgärder som placeras ut längs med gatan. För att ytterligare förstärka gåendes plats i gaturummet görs gatan om till en gångfartsgata. Därmed måste biltrafikens hastighet anpassa sig på den gåendes premisser, där besökare kan röra sig fritt mellan olika målpunkter och aktiviteter. Placeringen av de semipermanenta åtgärderna möjliggör för bibehållandet av gatans primära funktion som transportled. Inom respektive placering, tillämpas och kombineras olika gestaltungsåtgärder, såsom modulsystem, växtlighet och cykelställ.

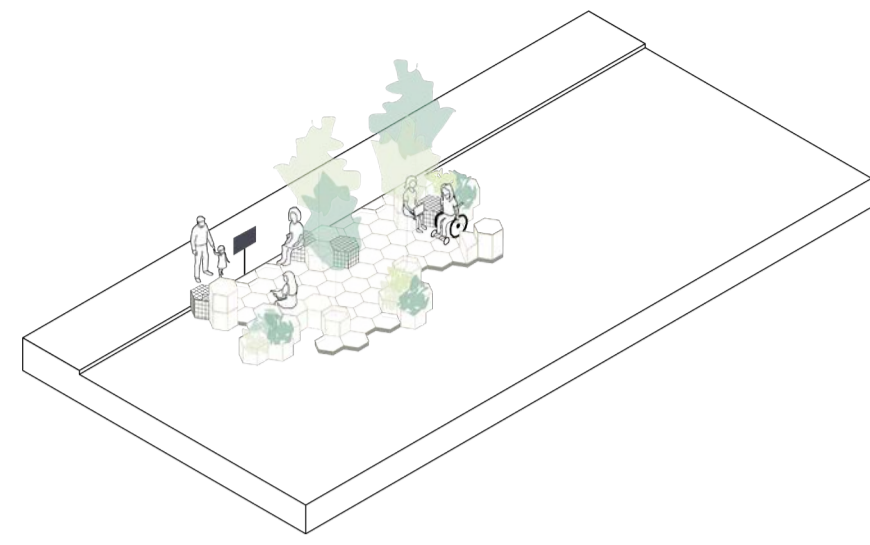
PROGRAMPUNKTER

- Ge utrymme för befintliga verksamheter i gaturummet
- Förstärka entréer till skolorna
- Förläng grönskan från Vanadislunden in på gatan
- Tillgodose behov av cykelparkering

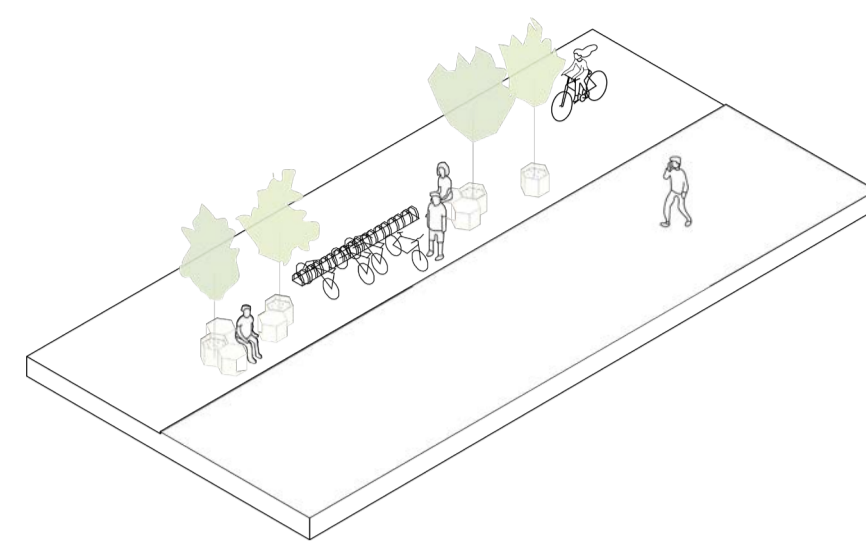


Illustrationsplan 1:400/A1

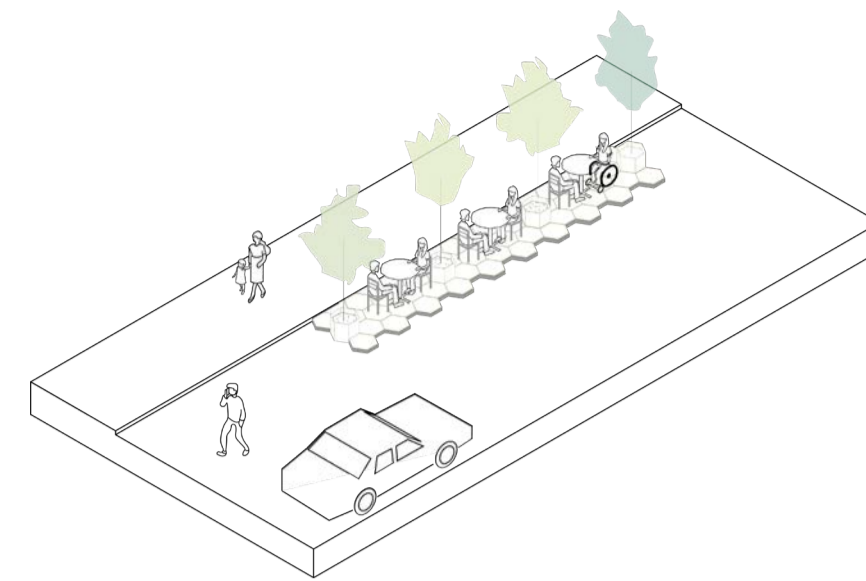




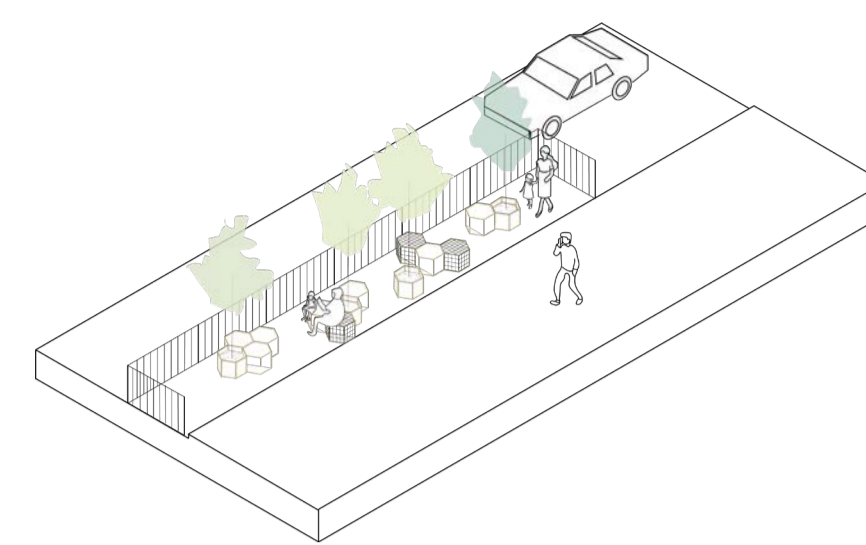
Grön samlingspunkt



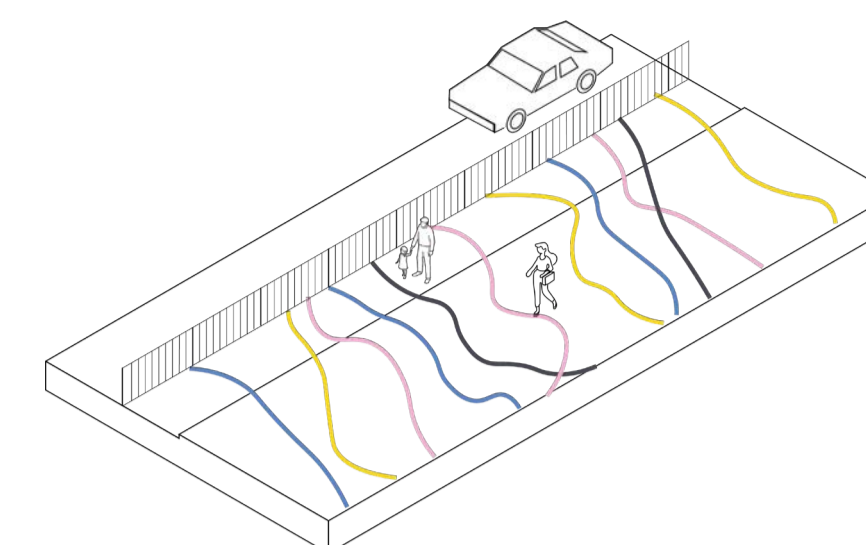
Cykelparkering



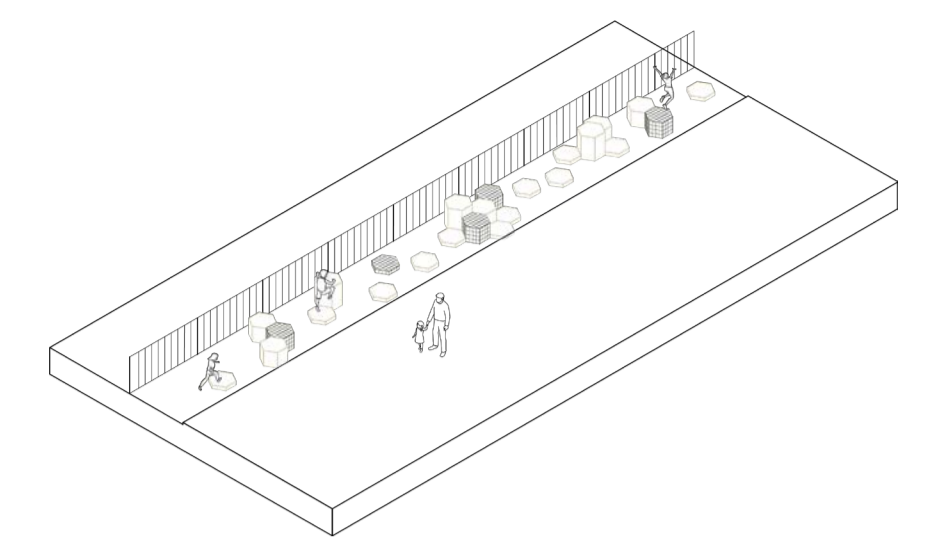
Uteservering



Skolentré



Markmålning



Hinderbana

GESTALTNINGSÅTGÄRDER

Åtgärder som placeras ut på Roslagsgatan erbjuder olika funktioner och innehåll. Tilläggen ska fungera individuellt, men även kunna samspela med varandra. Det är möjligt att byta ut vissa funktioner utan att det påverkar hela gestaltningen. På så vis kan man under årens gång prova olika funktioner, eller olika placeringar av funktionerna beroende på vilka behov som bör uppfyllas.

SOCIALA VÄRDEN

Hexagon är en modul som består av hexagoner i tre olika höjder och används för att skapa ett golv som ansluter och förlänger gatans trottoar. Modulen återanvänds längs med hela gatan och dess enheter kan dessutom kombineras för att skapa sittplatser, hinderbana eller växtbäddar, fyllda med lökar, perenner och buskar. Hexagonen är därav flexibel och kan omformas efter behov. När sittplatser skapas är dessa koncentrerade till platser med utsikt på antingen lektyta eller växtlighet vilket ger något att titta på och samtala om.

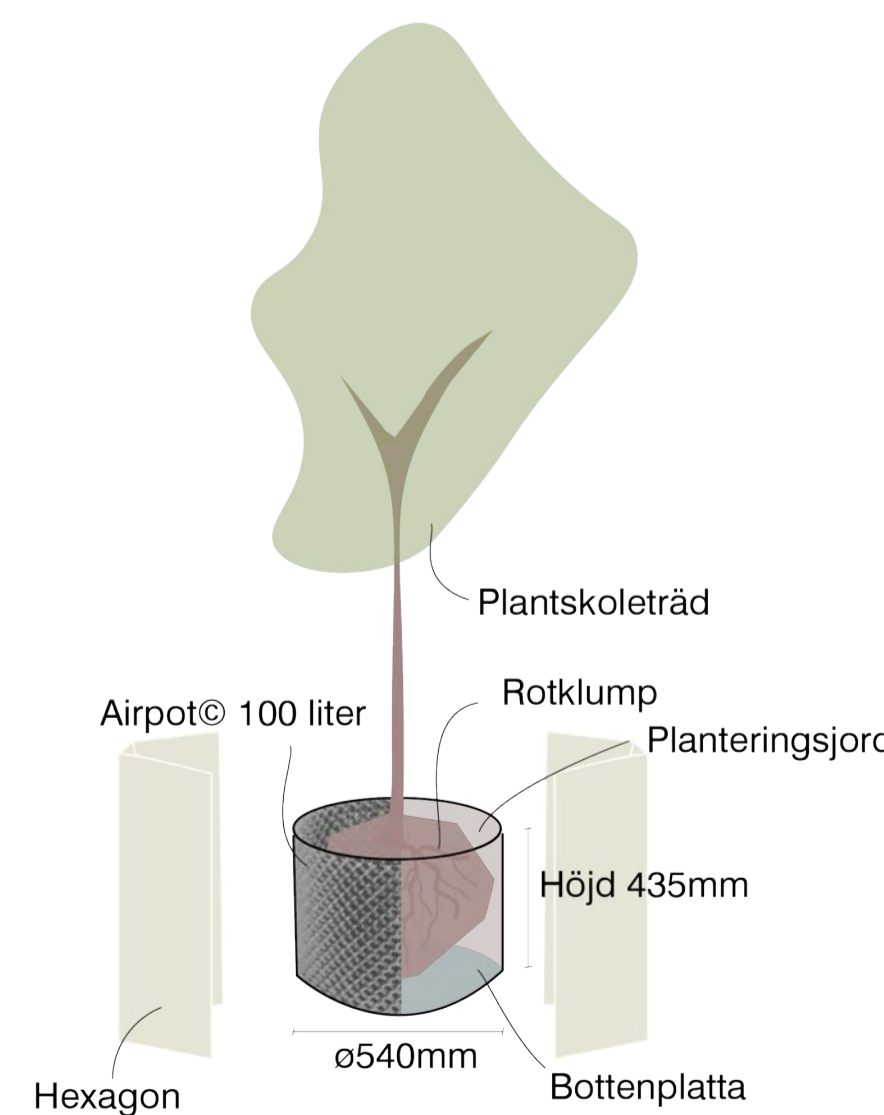
Vid entréen till Vanadislund och Blåkråkan skapas en grön samlingspunkt genom hexagonmodulen i kombination med plantskoleträd som är på besök. De upphöjda plattformarna, i nivå med trottoar, ger tillgänglighet för rullstolsburna. Formen på den gröna samlingspunkten uppmanar trafik att sakta ned och ger därav skydd från fordonstrafik. Sittplatser och omslutande växtlighet ger komfort och njutning.

Entrémiljöerna till Johannesskolan och förskolan förstärks med tillägg av Hexagon modul, markmålning, träd och stängsel. Hexagonerna i sitt höjd koncentreras till träderna och erbjuder sittplatser. Entréytorna framhäver barnens plats i gaturummet och förmedlar en uppmuntran till lekfullhet genom Hexagonerna och färgglad markmålning. Samtidigt ger stängslet och markmålningen en tydlig rumsdelening mot biltrafiken. En ramp placeras vid trottoarkanten för respektive entréyta, vilket tillgängliggör ytor för rullstolsburna.

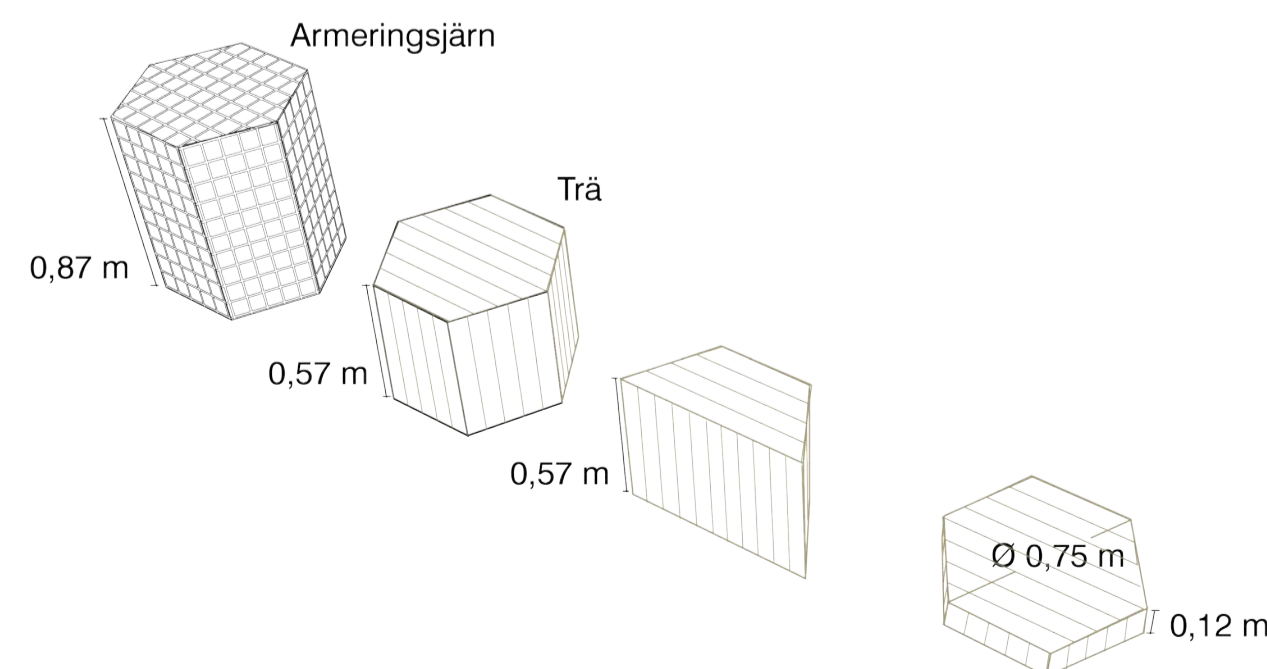
EKOLOGISKA VÄRDEN

Samtliga tillförda träd på Roslagsgatan köps in av Stockholm stad i en ung kvalite och står på besök på gatan medan träden växer till sig. Det möjliggör att träd kan tillföras utan permanenta ingrepp i marken. Principen innebär att träd som annars hade växt till sig på en plantskola får istället göra det på Roslagsgatan, där grönskan kan nyttjas innan den förs till sin slutliga positionering. Träden placeras inom en hexagon för att skydda airporten mot slitage. Dessutom placeras skyltar ut med information om varför plantskoleträden står på gatan, vilka ekosystemtjänster de bidrar med och att besökare ska värna om träden.

Växtligheten som tillkommer på gatan, träd och vegetation i växtbäddar, bidrar med ekologiska fördelar såsom ökad biologisk mångfald, partikelreducering och uppmuntrar till social interaktion.



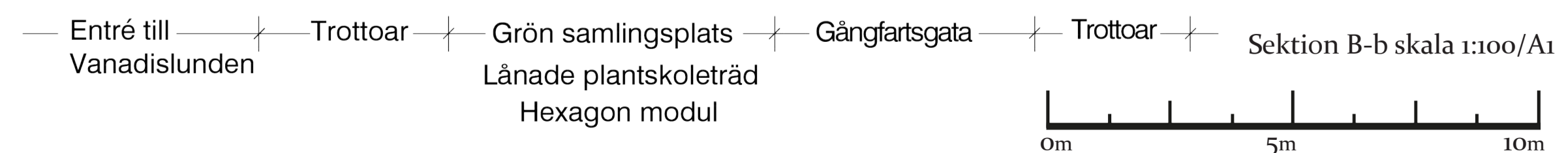
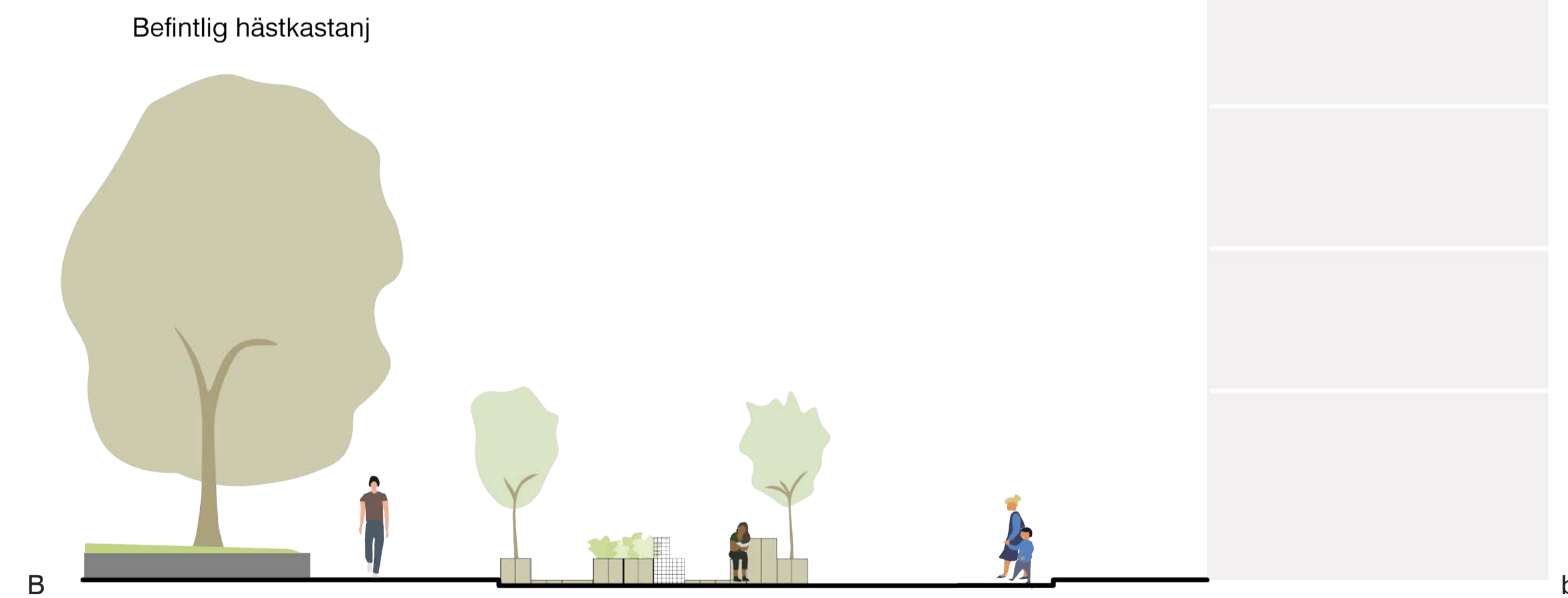
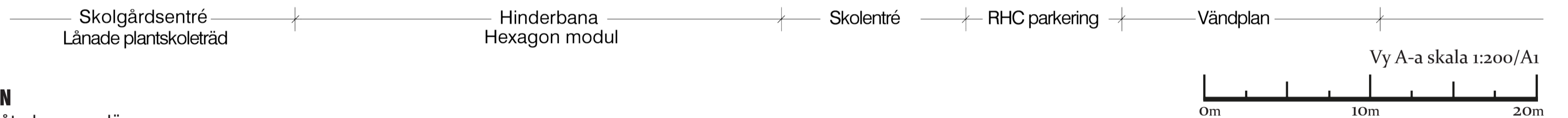
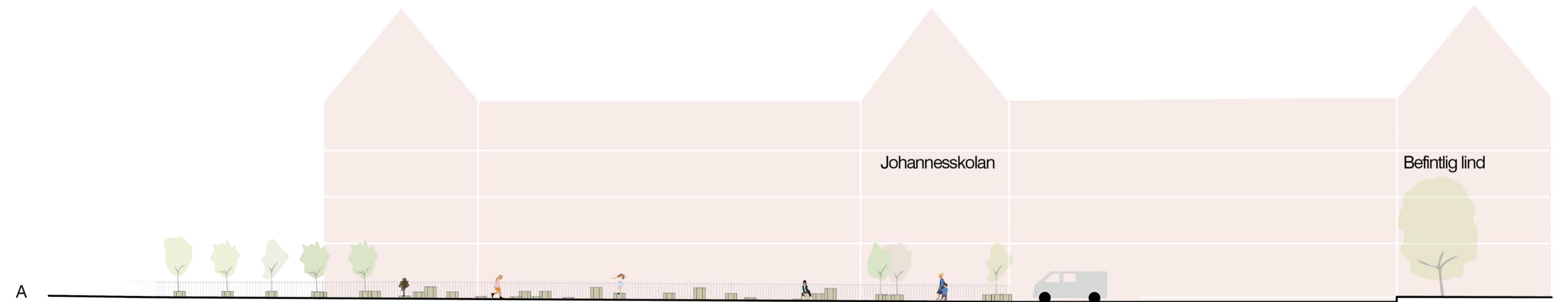
Detalj på ett plantskoleträd på besök.



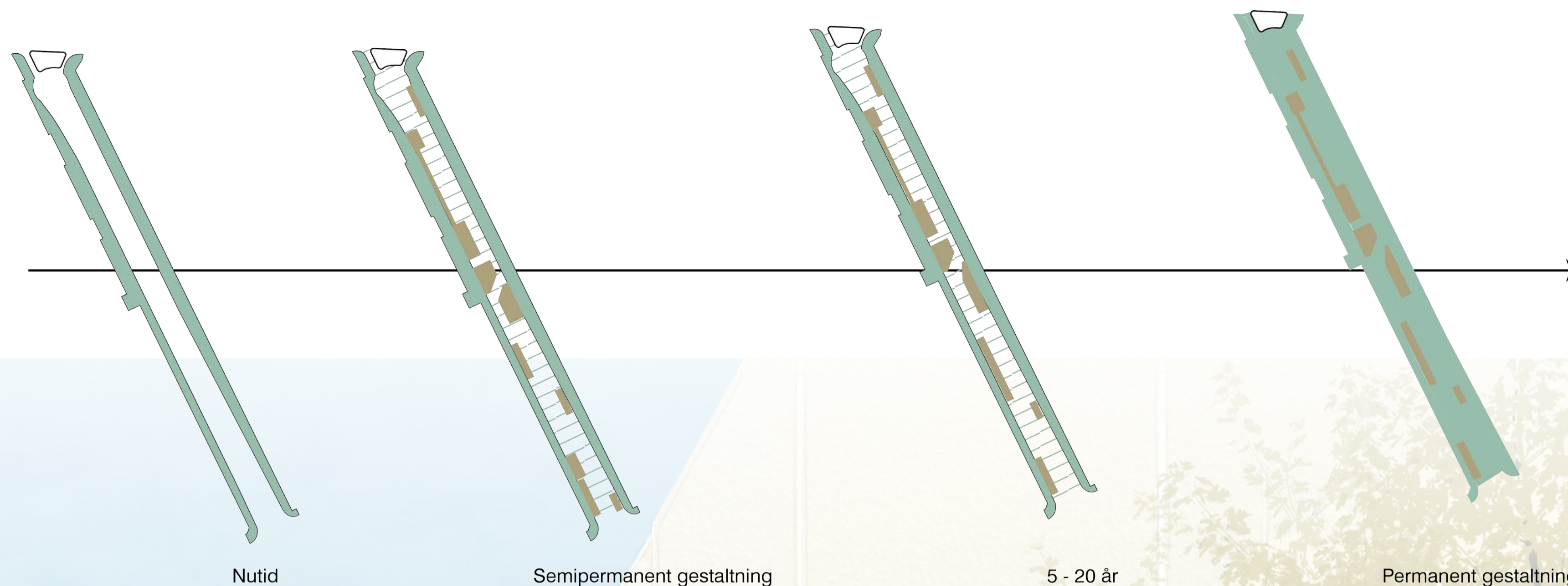
Detalj på Hexagons beståndsdelar.

ESTETISKA VÄRDEN

Hexagon modulen återkommer längs med hela gatan för att skapa en enhetlighet som kontrasterar gatans annars många möten av fasader och material. Modulens formspråk har vuxit fram med inspiration från mötet mellan naturens organiska former och det strikta och hårda av staden, såsom mötet mellan Vanadislund och Blåkråkan med Roslagsgatan och Vasastaden. Det resulterade i hexagonfiguren som har en strikt geometrisk form samtidigt som det påminner om naturen, exempelvis binas vaxkakor. Storleken och måtten på modulens olika komponenter har tagits fram för att kunna sitta bekvämt. Trä används som det främsta materialet, men för att återigen koppla till mötet mellan det mjuka organiska och strikta hårda används även galler i metall för vissa sittplatser. Hexagonerna såväl som markmålning används för att uppmuntra till lekfullhet.



- Tillgänglig yta för gångtrafikanter
- Gestaltungsåtgärder



VÄXTVAL

Växtval för Roslagsgatan bör göras utifrån ett antal kriterier, listade nedanför. Valet av växter bör utgå ifrån att växter anpassas till ståndort, bidrar med upplevelsevärden och ger ekosystemtjänster, såsom pollinering.

KRITERIER FÖR TRÄD, BUSKAR, PERENNER OCH LÖKAR:

- Tål stressig miljö
- Torktåliga
- Skugga till halvskugga
- Blandade arter med olika kvalitéer, såsom blomning, höstfärg, vintergrönt, intressant stam eller bladverk
- Inte giftiga eller vassa
- Lökar ska bestå av ett urval med blomning under olika årstider

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR LÅNADE PLANTSKOLETRÄD:

- Pinus nigra ssp. nigra, svartall
- Carpinus betulus FK CARIN E, avenbok FK CARIN E
- Prunus maackii, näverhägg
- Prunus sargentii, bergkörnbär

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR BUSKAR:

- Symphoricarpos × chenaultii 'Hancock', hybridsnöbär 'Hancock'
- Lonicera caerulea var. kamtschatica ANJA® E ('BLo D'PBR), blåbärstry ANJA® E ('BLo D'PBR)
- Diervilla lonicera, getris

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR PERENNER:

- Geranium macrorrhizum, flöcknäva
- Brunnera macrophylla, kaukasisk förgätmigej
- Calamintha nepeta, stenkyndel
- Carex plantaginea, kämpestarr
- Epimedium youngianum 'Niveum', vit sockblomma 'Niveum'

EXEMPEL PÅ ARTVAL FÖR LÖKAR:

- Crocus tommasinianus, snökrokus
- Anemone blanda 'Charmer', balkansippa 'Charmer'
- Liliium martagon, krollilja
- Eranthis hyemalis, vintergäck

NUTID

Trottoar och körbana definierar vart aktörer rör sig.

SEMI-PERMANENT GESTALTNING

Gatan blir en gångfartsgatan. Punktinsatser skapar ytor för olika aktiviteter och möten. Gatan får en grön karaktär med hjälp av lånade plantskoleträd.

UNDER PROJEKTETS GÅNG

Medborgardialog genomförs under projektets gång och åtgärder anpassas och förflyttas efter medborgarnas behov. Träd byts ut.

PERMANENT GESTALTNING

Hela gatan får en jämn marknivå vilket främjar gåendes rörelse. Lånade plantskoleträd och Hexagon får en fortsatt livscykel genom att flyttas till en ny gata. Gatuträd, buskar och perenner planteras i växtbäddar. Dagvatten leds in i växtbäddarna. Gatan får permanent möblering som anpassas efter lyckade semipermanenta åtgärder.

