



La Séptima: från hårdgjord trafikled till en grön länk

Gestaltungs-förslag över en multifunktionell gata

Ylva Ledberg

Examensarbete/Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Uppsala 2026



La Séptima: från hårdgjord trafikled till en grön länk.

Gestaltningförslag över en multifunktionell gata

La Séptima: from traffic artery to a green link. Design proposal of a multifunctional street

Ylva Ledberg

Handledare:	Tomas Eriksson, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Examinator:	Amalia Engström, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Bitr. examinator:	Åsa Ahrland, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land Daniel Valentini, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	Avancerad nivå, A2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Kurskod:	EX0860
Program/utbildning:	Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Kursansvarig inst.:	Institutionen för stad och land
Utgivningsort:	Uppsala
Utgivningsår:	2026
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Originalformat:	A4 samt A1
Elektronisk publicering:	https://stud.epsilon.slu.se
Nyckelord:	Mångfunktionalitet, gaturum, rumskänsla, hållbar stadsplanering

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

Förord

Under hösten 2024 var jag utbytesstudent i Colombias huvudstad Bogotá. Universitetet jag gick på, Pontificia la Universidad Javeriana, ligger bredvid en stor gata som kallas La Séptima. Den sträcka av La Séptima som jag behövde passera till och från campus är hårt trafikerad, grå och hårdgjord med få träd och annan växtlighet. Gångbanorna är i många fall slitna och dåligt planerade och sträckan kändes både otrevlig och relativt otrygg att vistas på. Jag valde därför i så stor utsträckning som möjligt alternativa färdvägar och det upplevde jag att andra också gjorde.

Jag började fundera över varför gatan upplevs så ogästvänlig och hur den skulle kunna förbättras, då den är en viktig transportsträcka för många människor. Det som väckte mitt intresse för just den sträcka av La Séptima som undersöks i detta arbete är mötet med Parque Nacional Olaya Herrera som är en av Bogotá's större parker. Parken ansluter i sin tur till den natur och berg som angränsar till Bogotá. I dagsläget upplevs La Séptima som en barriär mellan parken och staden, där motortrafik är starkt prioriterad. Otydliga entréer och höjdskillnader mellan gaturum och park bidrar också till att försvåra rörelse i östvästlig riktning. Genom att omgestalta gaturummet så att övergången mellan park och gata blir mer sömlös vill jag tillgängliggöra parken och naturen för stadens invånare. Att låta parken expandera ut i gaturummet skulle bidra mycket till gaturummets trevnad och gynna både människor och ekologi.

Denna kapp är en reflekterande och förklarande del av det avslutande examensarbetet för landskapsarkitektutbildningen på Sveriges lantbruksuniversitet i Ultuna. Kappan är avsedd att komplettera gestaltungsförslaget genom att nyansera detta. Tanken är att förklara hur och varför olika ställningstagande gjorts och beskriva processen bakom gestaltungsarbetet. Gestaltungsförslaget redovisas på fyra separata planscher.

Jag vill rikta ett stort tack till alla de otroligt hjälpsamma personer i Colombia som gett mig råd och guidat mig kring detta arbete. Jag vill också tacka mina vänner och familj som funnits där och lyssnat och stöttat när allt känts motigt. Sist men inte minst vill jag tacka min handledare Tomas Eriksson som varit med hela vägen från start till mål, även då arbetet dragit ut på tiden.

Gracias a Colombia, por todas las experiencias y a las personas que he conocido.

Sammanfattning

Behoven av multifunktionella platser i urbana miljöer ökar i takt med att städer förtätas. La Séptima är en huvudled som löper genom Bogotá som i dagsläget är både bildominerad, hårdgjord och utgör en barriär mot den till staden angränsande naturen. Det finns planer på att omvandla La Séptima till en grön korridor och ett mer multifunktionellt gaturum där *Rumskänsla*, *Ekologisk och miljömässig design* och *Hållbara transporter gynnas*.

Syftet med detta examensarbete är att undersöka hur den delsträcka av La Séptima som angränsar till Parque Nacional Olaya Herrera kan omgestaltas till ett levande gaturum med dessa tre kriterier som riktlinje. Den nya gatuutformningen ska även skapa en starkare koppling mellan staden, gatan och den angränsande parken.

Processen bakom gestaltungsarbetet har innefattat metoder som analys genom syntes, skissarbete, platsbesök och teoretiska utgångspunkter om gatuuppbyggnad för multifunktionalitet, då främst *Global Street Design Guide* använts som riktlinje.

Resultatet redovisas på fyra separata planscher i A1-format. 17 mål togs fram för gestaltningen kopplade till *rumskänsla*, *ekologisk och miljömässig design* och *hållbara transporter* baserat på den teoretiska utgångspunkter om multifunktionella gaturum. Ett tydligt formspråk och bärande idé, Pussel, stärker kopplingen mellan stad och park tillsammans med tydligare entréer och gångstråk. Förslaget prioriterar sammanhängande gång- och cykelstråk och effektiviserad kollektivtrafik, tillför träd och grönska och skapar en variation av rum för rekreation och sociala aktiviteter för ökade vistelsevärden.

Gestaltungsarbetet visar att det är möjligt att omvandla La Séptima till ett mer multifunktionellt gaturum där sociala värden, ekologi och miljö och hållbara transporter gynnas och samverkar, samtidigt som gaturummet och Parque Nacional Olaya Herrera får en starkare koppling. Den iterativa processen bidrog till ett utvecklat och platsanpassat gestaltungsförslag även då jag upplevde det svårt att avgränsa tidsåtgången. Utmaningar uppstod kring lokal anpassning samt konflikter mellan de olika funktionerna. Vidare studier kring trafikflöde och platsspecifik anpassning görs med fördel.

Nyckelord: Mångfunktionalitet, gaturum, rumskänsla, hållbar stadsplanering

Abstract

The need for multifunctional spaces in urban environments is increasing as cities densify. La Séptima is a vital road that runs through Bogotá but it is currently car oriented with paved surfaces and forms a barrier between the city and the connecting nature. There are plans on turning La Séptima to a green corridor and create a multifunctional streetscape where Sense of space, Ecological and environmental design, and Sustainable transport are enhanced.

The purpose of this project is to investigate how the section of La Séptima that borders Parque Nacional Olaya Herrera can be designed to become a more vibrant street guided by the tree criteria. Simultaneously a stronger connection between the city, street and adjacent park, street and city is aspired.

The design process on methods as analysis through synthesis, sketching, site visits and literature research on multifunctional street design, where *Global Street Design Guide* serve as the main reference.

The result is presented on four posters in A1 format. 17 design objectives were developed based on the theoretical framework and literature about multifunctional streets, focusing on the three criteria Sence of Space, Ecological and environmental design and Sustainable transportation. A design concept, Puzzle, creates a stronger connection between the city and park combined with improved entrances and routes for pedestrians. The design proposal prioritizes continuous and effective routes for pedestrians and cyclists and a more efficient public transportation, increased amount of vegetation and a variation of spaces for recreation and social activity.

The project shows that la Séptima can be transformed to become a more multifunctional streetscape where social, ecological and sustainable transportation combine while a stronger connection to Parque Nacional Olaya Herrera is created. The iterative process did support a refined and site-specific design, although I had a hard time limiting the time required. Challenges regarding place specific adaptation as well as conflicts between different functions occurred and further studies about traffic flow and contextual adaptation are recommended.

Keywords: Multifunctional spaces, streetscape, sense of space, sustainable urban development

Innehållsförteckning

Figurförteckning	7
Användning av generativ AI	8
1. Introduktion	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.1.1 Problemrymd	9
1.1.2 La Séptima: Omvandling till grön korridor	10
1.1.3 Bogotas tre fokus för omvandling av La Séptima	10
1.1.4 Syfte och frågeställningar	11
1.1.5 Avgränsningar, ställningstaganden och målgrupp	12
1.1.6 Parque nacional Olaya Herrera	13
1.1.7 Platsen i dagsläget	13
Metod och teori	15
1.2 Analys genom syntes	15
1.3 Skissprocessen	15
1.4 Platsbesök.....	19
1.5 Teoretiska utgångspunkter	22
2. Gestaltungsförslaget	24
2.1 17 mål för gestaltningen.....	24
2.2 Pussel som koncept.....	25
2.3 Förslagets olika delar	25
2.3.1 Allmänt i gestaltningen.....	25
2.3.2 Gestaltningens olika rum	27
3. Diskussion	29
3.1 Syfte och resultat	29
3.2 Utvärdering av metod.....	30
3.3 Hållbarhet.....	31
3.4 Utmaningar, etik och vidare undersökningar	31
Referenser	33

Figurförteckning

Figur 1. Karta över arbetsområdet samt angränsande områden (egen illustration).	13
Figur 2. Skiss av programplan och placering av rum och funktioner.	15
Figur 3. Tidiga idéskisser över utformning av formspråket i gaturummet (Egen illustration).....	17
Figur 4. Tidig skiss från arbetet med formspråket (egen illustration).....	18
Figur 5. Skiss över att stärka kopplingen i öst till väst (egen illustration).....	18
Figur 6. Skiss över hur grönska kan införas i gaturummet och hur den kan skapa en starkare koppling till parken (egen illustration).	19
Figur 7. Inventering från platsbesök (egen illustration).	21

Användning av generativ AI

Jag, Ylva Ledberg har använt ChatGPT (OpenAI 2026) för att för att översätta texter från spanska och engelska till svenska för att underlätta insamlandet av information samt för att undvika misstolkningar vid begränsad språkkunskap. Jag har vid översättning skrivit in följande, eller motsvarande, prompt: ”Översätt till svenska”. Resultatet har använts som källa.

ChatGPT (OpenAI 2026) har använts som stöd vid översättning av Sammanfattning till den engelska versionen i Abstract, där prompten ”översätt till engelska” användes. Resultatet har sedan reviderats och använts i uppsatsen.

ChatGPT (OpenAI 2026) har även vid enstaka tillfällen används som stöd i formuleringar av meningar eller längre textstycken. Då har prompter som ”Formulera denna mening så att den blir tydligare/mer vetenskaplig” eller ”vilka är upprepningarna i detta stycke”. Resultatet har använts som inspiration till formuleringar.

Generativ AI (OpenAI 2026) har även använts vid sammanställandet av referenslistan. Prompten som använts då var ”Sammanställ dessa länkar till en referenslista i Harvard-stil”. Listan har sedan anpassats utefter SLUs krav och information som utgivningsår, författare och dylikt har faktacheckats och ibland ändrats.

1. Introduktion

1.1 Bakgrund

1.1.1 Problemrymd

Under landskapsarkitektutbildningen har vikten av multifunktionella ytor i förtätade städer varit ett genomgående tema. Gator är i städer viktiga offentliga rum och genom att skapa gator där olika behov och intressen prioriteras samtidigt finns möjligheter att bidra till hållbar utveckling, gynna klimat och miljö och motverka ohälsa och segregation (Boverket 2019). År 2050 förväntas 70% av jordens befolkning bo i städer (Globala målen 2024) och detta innebär att gator måste anpassas och effektiviseras för ökad användning (Global Designing Cities Initiative 2016). Det globala målet *Hållbara städer och samhällen* tar upp vikten av ekonomisk, social och ekologisk hållbar stadsplanering när städer blir större för att minimera negativ påverkan på bland annat ekosystem och minska samhällsklyftor (Globala målen 2024).

Under de senaste 70 åren har Bogota vuxit avsevärt (World population review u.å.) och var mellan år 2000 - 2020 en av de snabbast växande städerna i Latinamerika (Satterthwaite 2024). En stor utmaning i Bogota är det omfattande problemet med trafikstockningar (Movilidata u.å.). Bogota är den stad med näst flest bilköer i Latinamerika och den sjunde i hela världen och det är främst privat motortrafik som är bidragande faktor (ibid.). Privat biltrafik är det mest ineffektiva transportsättet sett till kapaciteten av förflyttning av människor (Global Designing Cities Initiative u.å.). Genom att gestalta gator för effektivare transportsätt som kollektiv- och cykeltrafik bidrar detta till att privat biltrafik minskar (ibid.). Geografisk segregation är omfattande i Bogota där de fattigaste områdena främst finns i södra delen av staden, samt i bergssluttningarna som angränsar till staden i öster (Czerny & Czerny 2016). Denna typ av segregation förvärras när tillgång på service är begränsad (ibid.). Gator kan genom multifunktionalitet bidra med tillgång till transport och service för alla olika typer av samhällsklasser och stärka koppling mellan olika områden, och därigenom motverka den geografiska segregationen (Global Designing Cities Initiative u.å.).

På grund av den omfattande problemrymden anses det aktuellt och relevant att undersöka hur en multifunktionell gata kan utformas i Bogota, som är en av världens största städer.

1.1.2 La Séptima: Omvandling till grön korridor

La Séptima är en vital trafikled som sträcker sig från norr till söder i Bogotá (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural 2012). Den första etappen av la Séptima konstruerades som en kolonial gata i mitten av 1500-talet av spanjorerna ovanpå en redan existerande väg skapad av ursprungsbefolkningen (ibid.). Gatan är idag en av de mest symboliska trafiklederna i Bogotá och många stora historiska händelser har utspelat sig där (IDPAC 2024).

I Bogotá planeras för att skapa ett mer hållbart, inkluderande och miljövänligt transportsystem (IDU 2024). Projektet centreras kring utvecklingen av en grön korridor längs La Séptima (ibid.). Målet är att förbättra livskvaliteten för invånare, utveckla offentliga rum och minska trafikstockning samtidigt som alternativa, miljövänliga transportmedel främjas (ibid.). Projektet, som sträcker sig 22 kilometer längs La Séptima, kommer att omvandla det nuvarande urbana landskapet genom att tillföra fler grönytor, träd och bättre transportmöjligheter (ibid.).

1.1.3 Bogotas tre fokus för omvandling av La Séptima

Bogotá Stad har tillsammans med bland annat borgmästarämbetet och Gehl Arkitekter gjort en utredning som presenteras i rapporten *Corredor Verde Carrera Séptima: informe de socialización de los resultados de los estudios del Banco Interamericano de Desarrollo och Gehl* (2021). Där tas tre principer upp som huvudspelare för utvecklingen av La Séptima till en grön korridor (ibid.). Dessa beskrivs som *Rumskänsla* (Sense of space), *Ekologisk och Miljömässig Design* samt *Hållbara Transporter* (ibid.). Nedan presenteras en sammanfattning av dessa tre huvudspelare.

Rumskänsla

Inom denna kategori ligger fokus på att skapa säkra och tillgängliga platser som prioriterar kvinnor, barn och äldre. Socialt umgänge ska gynnas genom att skapa utrymmen som är inkluderande, inbjudande och tillgängliga. Dessa platser ska vara skyddade från biltrafik, vind, regn och oljud. Besökare ska uppmuntras till att stanna upp och dröja sig kvar längs gatan genom en starkare rumskänsla och en variation av platser ämnade för olika aktiviteter. Mänsklig skala är viktigt, platsen ska vara mänskligt anpassad med bekväma utrymmen som uppmuntrar till olika typer av aktiviteter. Gatan ska även koppla till angränsande områden och ta hänsyn till befintliga strukturer. Den gröna korridoren ska lyfta fram kulturarv och samspela med befintlig struktur och angränsande kulturvärden.

Ekologisk och miljömässig design

Inom *Ekologisk och miljömässig design* behandlas biologisk mångfald, grönska, ekosystemtjänster och permeabla ytor. Visionen är att koppla samman gaturummet med den natur, berg och vattendrag som omger staden och integrera offentliga platser med naturen. Man vill även öka den urbana trädpopulationen och genom detta förbättra luftkvalitet och dagvattenhantering, minska effekten av urbana värmeöar samt bidra till bättre hälsa hos invånarna. Målet är att införa en större andel grönska i gatumiljön för att skapa nya habitat för både flora och fauna samt förstärka de habitat som redan finns. Genom att införa mer permeabla ytor samt dräneringskanaler ska översvämningar och förorening av vattendrag motverkas.

Hållbara transporter

Med hållbara transporter menas att gång- och cykeltrafik och miljövänlig kollektivtrafik ska prioriteras samtidigt som privat biltrafik minskas. Sträckan ska erbjuda en variation av transportsätt som är tillgängliga för flera olika målgrupper. Transportvägarna ska vara effektiva och koppla till mål och service samt med anslutande färdvägar. Frekventa anslutningar mellan kvarter och omgivande områden ska skapas. Bekväma, smidiga och säkra färdvägar samt anslutningar till andra transportmedel ska skapas, såsom cykelparkeringar och busshållplatser. Det ska finnas en variation av färdmedel som lämpar sig för personer i olika åldrar och med olika förutsättningar.

1.1.4 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta arbete är att genom ett gestaltungsförslag undersöka hur den bildominerade gatan La Séptima i Bogotá kan omvandlas till ett multifunktionellt, levande gaturum, för att främja hållbar stadsutveckling. Arbetet undersöker hur den sträcka av La Septima som gränsar mot Parque Nacional Olaya Herrera (Calle 36-39) kan designas för att prioritera hållbara transporter, sociala värden samt ekologi och miljö. Målet är även att länka samman gaturummet med stad och park och på så sätt göra både gaturummet och omgivande områden mer tillgängliga.

- Hur kan gaturummet utefter sträckan Calle 36-39 längs La Septima gestaltas med stöd i de tre kriterierna *Rumskänsla*, *Ekologisk och Miljömässig design* samt *Hållbara transporter*?
- Hur kan denna sträcka utformas för skapa en starkare koppling till Parque Nacional Olaya Herrera i öst och bebyggelse i väst?

1.1.5 Avgränsningar, ställningstaganden och målgrupp

Det valda området för gestaltungsförslaget utgörs av de 290 meter av la Septima som gränsar till Parque Nacional Olaya Herrera. Områdesgränsen utgörs av angränsande byggnader i öst och gatukorsningar i norr och söder. Närvaron av parken ger förutsättningar att genom en medveten gestaltning förlänga den ut i gaturummet och gynna ekologiska värden samtidigt som en mer trivsam gatumiljö skapas. Delar av parken har även inkluderats i gestaltningen för att möjliggöra en förbättrad koppling med gaturummet. Sträckan för förslaget ligger i ett område med många universitet och kontorsbyggnader vilket innebär att många människor dagligen befinner sig i angränsning till arbetsområdet och använder sig av sträckan för transport till och från skola och arbete.

Gestaltningen utgör ett idéförslag på programnivå med fokus på rumskänsla och gatustruktur där placering av funktioner redovisas. Helhetskänslan har prioriterats och detaljer redovisas därför begränsat, i form av enstaka växt- och materialval. Förslag på träd och växter ges endast avseende habitus. Ekologiska värden utvecklas inte mer än att en varierad, flerskiktad grönska med inhemska arter antas gynna biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

De ritningsunderlag som används i gestaltningen har skapats baserat på satellitfoton och kartor eftersom det inte var möjligt för mig att få tillgång till redan befintliga digitala ritningsunderlag. Det innebär att mått i illustrationsplaner samt sektioner är ungefärliga. Höjder redovisas inte på grund av avsaknad av denna information och den lutning som kan ses i sektioner är uppskattad utifrån iakttagelser från platsen.

Målgruppen för detta projekt är landskapsarkitektstudenter samt verksamma landskapsarkitekter.



Figur 1. Karta över arbetsområdet samt angränsande områden (egen illustration).

1.1.6 Parque nacional Olaya Herrera

Parque Nacional Olaya Herrera ligger vid foten av bergen Cerros Orientales, som är en del av Anderna. Vattendraget Río del Arzobispo, rinner från bergen genom parken och skapar en förlängning av naturen in i staden (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural u.å.). Parken, som är 283 hektar stor, grundades år 1936 och invigdes av Enrique Olaya Herrera som var dåvarande president i Colombia (Visit Bogotá u.å.). Den erbjuder ytor för rekreation, lek och fysisk aktivitet och utgör habitat för olika typer av djur såsom fåglar, ormar och gnagare (ibid).

Ett monument föreställande ledaren Rafael Uribe Uribe, skapad av skulptören Victorio Macho år 1940, är en viktig symbol i parken (Visit Bogotá u.å.). Skulpturen har kombinerats med en fontän och detta monument ligger i parkens västra del, inom arbetsområdet. I parkens nordvästra kant, i anslutning till gångbanan, finns ett konstverk, Rita 5:30 pm av Enrique Guau (Radio Nacional de Colombia 2023). Denna skulptur invigdes år 2000 (ibid).

1.1.7 Platsen i dagsläget

Gaturummet inom arbetsområdet är relativt brett och varierar mellan 30-40 meter. Fem körfält samt cykelbana upptar 20 meter av gaturummet. Cykelbanan är

dubbelriktad och underlättar cykeltransport men den är placerad mellan körfälten vilket gör den både otillgänglig och otrygg. Gångbanor med varierande kvalitet finns längs båda sidor om gatan. På gatans östra sida, i anslutning till Parque Nacional Olaya Herrera, är gångytan mycket bred och rymlig. Den upplevs dock något oplanerad och outnyttjad och är till största delen helt hårdgjord, med enstaka gräsytor och växtbäddar i dåligt skick. Ytan delas upp i två längsgående delar av en ensidig allé och en höjdskillnad, som delvis tas upp av trappor och mur med plantering. Trädraden består av storvuxna träd som bidrar med grönska och mänsklig skala och ger ett högtidligt intryck på platsen. Flera av träden visar dock tydliga tecken på stress, vilket troligtvis beror på bristfälliga växtbäddar. Flertalet träd har dessutom ersatts med träd av annan art, vilket stör helhetsintrycket. Det finns sittplatser men dessa är i många fall placerade med ryggen mot den trafikerade vägen och upplevs exponerade. Rött marktegel används bitvis längs med gatan, bland annat där bänkar är placerade, vilket är ett vanligt förekommande material i Bogotá. Detta bidrar med ett inslag av färg och en ordnad känsla i gaturummet. Monumentet Rafael Uribe Uribe och skulpturen Rita 5:30 p.m. bidrar med visuella värden och anledning att både söka sig till, och stanna upp på, platsen. Sittplatser finns dock inte i anslutning till dessa vilket hade tillgängliggjort längre besök. Flera av entréerna till parken är otydliga och några av dem består av trappor, vilket gör dem otillgängliga för vissa målgrupper. I södra delen av gaturummet skiljs parken från gångytan genom en låg vall som utgör en barriär. Fotgängare rör sig främst i nord-sydlig riktning då möjligheten att röra sig tvärs över gatan är begränsad och både fysiska och visuella barriärer finns mellan gaturummet och parken.

Kontorsbyggnader samt ett tomt lägenhetshus angränsar till områdets västra sida. Gångbanan är mycket sliten och är placerad i direkt anslutning till körbanorna med fordonstrafik. Enstaka gräsytor förekommer med ett fåtal träd. Området känns generell oplanerat och mycket nedgånget. Längst i norr, i västra delen av gaturummet, sker gatuförsäljning, vilket är mycket vanligt i Bogota, och framförallt matförsäljning förekommer ofta i universitetsområden där många människor rör sig. Gatuförsäljning förekommer även precis utanför områdesgränsen i söder. Denna aktivitet utgör en social punkt och bidrar till att gaturummet känns mer levande. Den sker dock i dagsläget på platser som inte är avsedda för denna typ av verksamhet och orsakar hinder i gångbanan. Det finns inte heller faciliteter för varken försäljare eller kunder, såsom sittplatser.

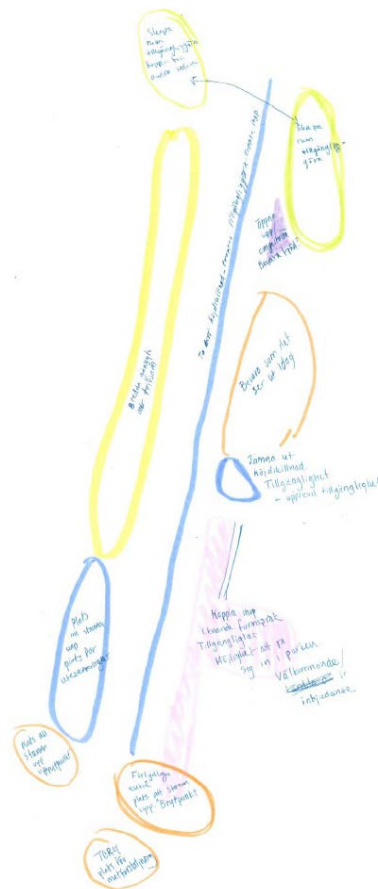
Metod och teori

1.2 Analys genom syntes

Metoden i detta arbete har utgjorts av analys genom syntes (Krupinska 2016) där gestaltningsprocessen varit iterativ. Den har utgjorts av skissande, platsbesök och fördjupning i teoretiska utgångspunkter som skett parallellt och processen har därför inte varit linjär från start till mål. Olika moment har varvats och upprepats, analyser gjorts, idéer testats, frågor uppstått och nya analyser genomförts, för att öka kunskapen om platsen och skapa ett genomtänkt förslag.

1.3 Skissprocessen

Skissandet har främst skett för hand men även i AutoCAD för att utforma gatustrukturen. För att undersöka olika lösningar på rumsindelning gjordes planskisser i olika skala. Dessa kompletterades med övergripande programplaner för att komma fram till var och hur i gaturummet olika funktioner skulle placeras.



Figur 2. Skiss av programplan och placering av rum och funktioner.

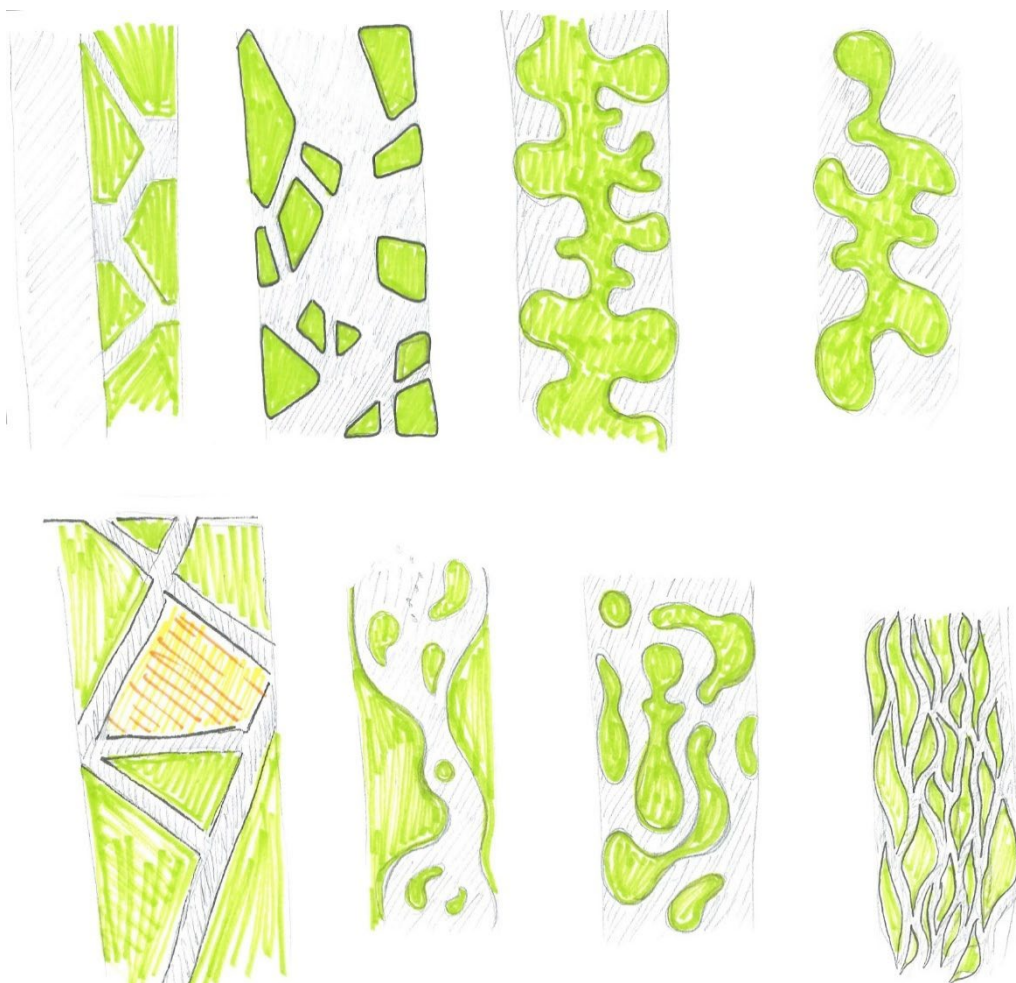
För att få en uppfattning av rumskänslan skissades de olika lösningarna både i sektion och foto. Genom att kombinera strategier för skissande har olika aspekter kunnat visualiseras och rumsliga kvaliteter kunnat utvecklas och därigenom minimerat risken för en platt gestaltning.

För att skissa i plan skapades ritningsunderlag i AutoCad baserat på satellitfoton och kartor. För att minimera avvikelser på faktiska mått och skapa ett tillförlitligt underlag har flera olika kartor och satellitfoton använts i kombination. Mått har även tagits på plats för att komplettera mätningar i karta.

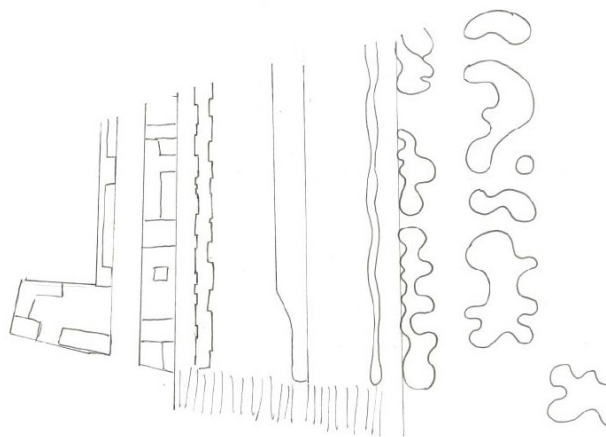
Fokus för förslaget har legat på att öka antalet funktioner och skapa en effektivare ytanvändning. Ambitionen har varit att tillföra så mycket grönska som möjligt och därigenom skapa rumskänsla och minska andelen hårdgjorda ytor. Skissandet har inneburit ett experimenterande av placering av ytor för olika ändamål, hur ytan kan fördelas för att balansera och kombinera vad som innefattar de tre kriterierna *Rumskänsla*, *Ekologisk och miljömässig design* och *Hållbara Transporter* för att skapa ett så inbjudande och effektivt gaturum som möjligt.

Samtidigt som rumskänsla varit centralt i skissarbetet har mycket fokus lagts på att sudda ut gränsen mellan gaturummet och parken och stärka kopplingen mellan park och stad. Detta har gjorts genom att skissa på formspråk varifrån konceptet för gestaltningen växte fram, men även hur gaturummet kan utformas för att förenkla rörelsen in och ut ur parken genom fler och tydligare entréer, skapa siktlinjer och ta bort barriärer.

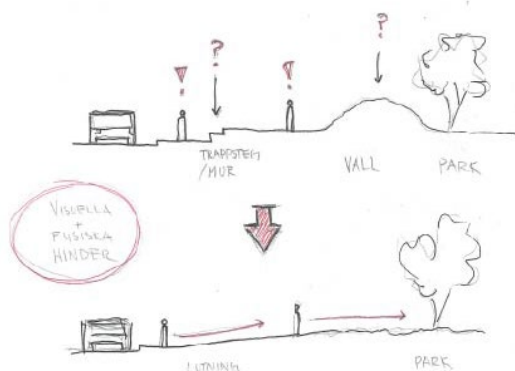
En central del av skissarbetet har innefattat att arbeta med funktionsmått för olika trafikslag som gång- och cykelbanor och även skyddszoner och refuger eftersom dessa kräver minimibredder för att vara funktionella. Eftersom arbetsytan är relativt begränsad har mycket tid lagts ned på att undersöka hur dessa funktioner kan placeras i relation till varandra samtidigt som potentiellt överskott av yta identifieras. Måttsättningen har främst utgått från de mått som finns i *Global Street Design Guide* (Global Designing Cities Initiative 2016) och *Handbok gata Stockholm* (Stockholms stad 2019). Först när de måttbestämda funktionerna placerats ut programmerades överskottsytan med grönyta och sociala funktioner.



Figur 3. Tidiga idéskisser över utformning av formspråket i gaturummet (Egen illustration).



Figur 4. Tidig skiss från arbetet med formspråket (egen illustration).

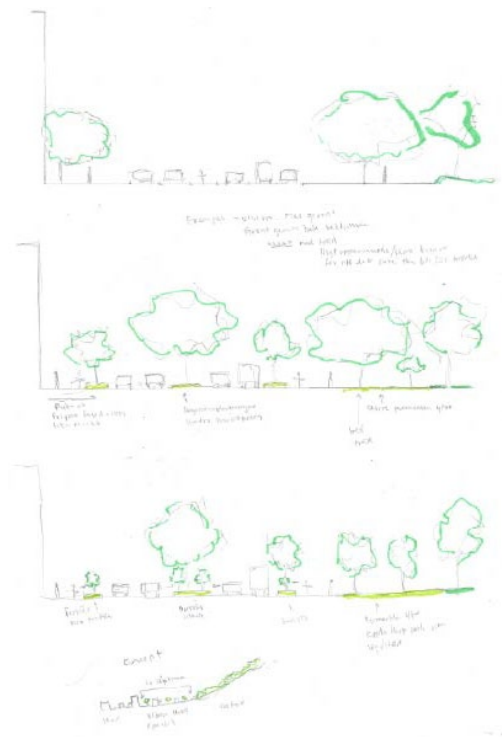


Figur 5. Skiss över att stärka kopplingen i öst till väst (egen illustration).

En svårighet har varit att skapa effektiva och sammanhängande transportvägar och samtidigt undvika att gaturummet upplevs som en transportsträcka. Skisser av vistelseytor på olika platser i anslutning till gång-och cykelvägar har gjorts för att undersöka var de bäst kan placeras för att bli attraktiva för människor att uppehålla sig på, för att minimera risken att skapa platser som inte används i praktiken. Olika möjligheter till förflyttning till fots i öst-västlig riktning har undersökts för att komma fram till ett förslag som erbjuder en variation på färdvägar samt rörelse i flera riktningar. Lösningar på slitage på grund av oönskade rörelsemönster har undersökts, hur det går att motverka oönskade gångstråk utan att det hindrar åtkomst till parken.

Skissarbetet har även inneburit ett experimenterande med olika typer av ytor, hur mer avskilda lugna platser kan kombineras med mer fartfyllda, och även hur

Rumsskänsla, Ekologisk och miljömässig design och hållbara transporter kan samverka och gynna varandra för att effektivisera den begränsade ytan.



Figur 6. Skiss över hur grönska kan införas i gaturummet och hur den kan skapa en starkare koppling till parken (egen illustration).

1.4 Platsbesök

Platsbesök är en central del av metoden då de gett en fördjupad bild och förståelse av området som tillsammans med kartanalyser och teoretiska utgångspunkter ligger till grund för gestaltungsarbetet. Platsbesöken har varit ett nödvändigt komplement till övriga metoder eftersom uppfattning av rum och känsla bara kan fås genom fysisk närvaro på en plats. Flertalet promenader genomfördes i området på båda sidor om gatan, både planerade, längre besök och sporadiska förbipasseranden vilket minskat risken för bristfällig platsanpassning i gestaltungsningen. Mitt fokus var att förstå kvaliteter och brister på platsen genom att studera rumskänsla, den befintliga planeringen av ytorna, människors rörelsemönster och användning av gaturummet. Även barriärer och siktlinjer dokumenterades, samt hur dessa påverkade platsens uttryck. Att observera platsens kvaliteter var väsentligt för att undvika att gestaltungsförslaget försummar det som redan har en positiv inverkan i gaturummet men även för att kunna framhäva dessa.

Grundläggande inventeringar gjordes där bland annat byggnadernas höjder och verksamheter noterades, samt växtlighetens omfattning, tillstånd och placering. Genom detta väcktes idéer på förbättringar och placering av ny grönska. Även trädarter identifierades, för att få inspiration till framtida växtval. Svårigheter kring detta uppstod på grund av begränsad kunskap om lokala arter men kunde utföras med hjälp av befintliga inventeringar samt artidentifieringsverktyg som stöd.

Rumskänsla, barriärer och siktlinjer på olika platser i gaturummet dokumenterades genom att ta bilder med tillhörande anteckningar. Att vistas på platsen i olika sammanhang och under olika tid på dygnet gav stor förståelse för området. Platsbesöken genomfördes under perioden augusti 2024 till maj 2025. Dessa dokumenterades vid två tillfällen med foton, vid andra tillfällen gjordes anteckningar och skisser. Jag lämnade Colombia i juni 2025 innan projektets exakta inramning och områdesgräns var bestämd och när frågor uppstått om platsen i efterhand har Google Street View använts som stöd för att undvika felbedömningar.

1.5 Teoretiska utgångspunkter

Flera källor har använts som stöd i arbetet med utformningen av gestaltningen. *Global Street Design Guide* (Global Designing Cities Initiative 2016) är den rapport som främst fungerat som riktlinje för hur gaturummets struktur utformats. Rapporten har tagits fram av Global Designing Cities Initiative, en icke vinststrivande organisation som arbetar med urbana projekt och hållbara gator på internationell nivå. Guiden är avsedd att fungera som en riktlinje för hur multifunktionella gaturum kan utformas där människan står i fokus.

Global Street Design Guide valdes som huvudsaklig teoretisk utgångspunkt för gestaltningsförslagets gatustruktur då den utförligt beskriver principer och komponenter som krävs för att skapa multifunktionella gator. Den går igenom principer på fysiska lösningar för olika typer av gator med varierande storlekar och förutsättningar i olika delar av världen, som kunnat tillämpas i gestaltningen. Information från guiden har använts selektivt baserat på relevans kopplat till Bogotas mål och visioner med la Septima, samt baserat på egna analyser. Även praktiska exempel på lösningar för multifunktionella gaturum som motsvarar La Séptima i storlek och uppbyggnad har använts från guiden som utgångspunkt i gestaltningens gatustruktur.

Handbok gata Stockholm (Stockholms stad 2019) tar upp riktlinjer för hur gaturum kan gestaltas baserat på framkomlighetsstrategin i Stockholm, som beskriver hur gaturummens ytor kan användas på ett effektivt sätt (ibid.). Handboken har kompletterat *Global Street design guide* med lämpliga mått på olika funktioner och information har jämförts mellan de två guiderna för att stärka tillförlitligheten i de beslut som tagits. Minsta mått för olika funktioner varierar ibland mellan de två olika handböckerna och det alternativ med mest generös bredd har då använts för att säkerhetsställa funktionsduklighet. Eftersom *Handbok gata Stockholm* är anpassad efter Stockholm, som är en betydligt mycket mindre stad än Bogotá har *Global street design guide* med internationella perspektiv och principer för gator i större skala prioriterats som riktlinje då den är mer relevant i arbetets kontext.

Cities Safer By Design - Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design (Welle et al. 2015) har använts för fördjupad kunskap i vikten av säkerhet och upplevt trygghet när en hållbar gatumiljö utformas kopplat till människors benägenhet att använda ett gaturum. Praktiska exempel på säkra övergångar och effektiv användning av överblivna ytor genom att skapa sociala torgytor har tillämpats i gestaltningen. *Crime Prevention Through Environmental Design* (Boverket 2025) har fördjupat kunskapen inom

hur en plats kan gestaltas för att bidra med trygghetskänsla och förebygga brottslighet, som tillämpats i gestaltningen.

Vegetation kan skapa en känsla av otrygghet och *Vegetationsstyrning för ökad trygghet* (Gunnarsson et al. 2012) har bidragit med inspiration till hur gestaltningsförslaget utformats med levande material och samtidigt som det upplevs tryggt, främst baserat på genomsiktlighet och öppenhet. Rapporten fokuserar även på skötsel och underhåll, vilket inte behandlas i detta arbete och har därför varit svårt att applicera i denna kontext.

Köpenhamn har inspirerat planeringen av cykeltrafiken då staden anses vara en av de främsta cykelstäderna i världen (Copenhagenize Index 2025) vilket jag också upplevt när jag varit på besök och cyklat i staden. Från egna erfarenheter samt från arbetet *Livable Copenhagen - the design of a bicycle city* (Nelson, A 2006) har jag fått kunskap om gatustruktur, trafiklösningar och måttsättning för att gynna cykeltrafik, som tillämpats i gestaltningen.

2. Gestaltungsförslaget

Se separata planscher.

17 mål har formulerats för gestaltningen och dessa är främst baserade på egen analys av platsens brister och förtjänster, de tre kriterierna *Rumskänsla*, *Ekologisk och miljömässig design* och *Hållbara transporter* och *Global street design guide* (Global Designing Cities Initiative 2016) som riktlinje för praktisk utformning.

2.1 17 mål för gestaltningen

Rumskänsla

- Skydd mot väder och vind och fordonstrafik
- Definierade platser för att uppehålla sig på. Platser att vila.
- Platser som erbjuder social samvaro och möjlighet till samtal
- Möjlighet till fysisk aktivitet, träning och lek
- Ytor avsedda för tillfälliga aktiviteter som festivaler, marknader och matförsäljning
- Siktlinjer och överblickbarhet
- Inkluderande platser och anpassning efter olika typer av behov
- Rumsbildning i mänsklig skala

Ekologisk och miljömässig design

- Ökad trädpopulation
- Maximerad grönska och permeabla ytor
- Koppling till angränsande områden
- Anpassad växtlighet till plats och miljö
- Artvariation

Hållbara transporter

- Sammanhängande och tillgängliga stråk för cyklister och fotgängare utan fysiska hinder. Skydd från motortrafik.
- Alternativ på färdvägar och korta distanser för fotgängare och cyklister.
- Säkra övergångar: rimlig distans mellan övergångsställen samt refug för möjlighet till paus i mitten av gatan

- Lättillgängliga och smidiga byten mellan olika transportmedel. Hög hållplatstäthet och cykelparkeringar vid busshållplatserna.

2.2 Pussel som koncept

Konceptet till detta gestaltungsarbete uppstod under skissprocessen när formspråk undersöktes och hur detta skulle kunna stärka kopplingen mellan gaturummet och omgivningen. Visionen var att fläta samman och pussla ihop den rätvinkliga staden med den organiska naturen. Formspråket *Pussel* kom då naturligt, målet var att anpassa såväl former som funktioner och ytor efter varandra och få dem att samspela. För att gestaltningen ska fungera och kännas som en helhet behöver alla bitar gå ihop: som ett pussel.

2.3 Förslagets olika delar

2.3.1 Allmänt i gestaltningen

Formspråk

Genom att utveckla ett tydligt formspråk har kopplingen mellan parken i öst och staden i väst stärkts. Den östra sidan av gaturummet har fått en mer organisk karaktär som kopplas till parken medan den västra sidan har fått ett mer rätvinkligt formspråk som knyter an till den urbana miljön. Planteringarna med organisk form bidrar även till att den tidigare tydliga gränsen mellan parken och gaturummet suddas ut och parken uppfattas fortsätta ut i gatan.

Barriärer och entréer

Den vall som utgjort en barriär mot parken i gaturummets sydöstra del har jämnats ut för att skapa siktlinjer och på så sätt bjuda in till parken. Vallen har ersatts med planteringar och fler entrémöjligheter. De trappor som utgjort några av entréerna har tagits bort för att öka tillgängligheten för rörelsehindrade och personer med barnvagn. Den mur som hindrat åtkomst mot vattendraget i den norra delen har delvis öppnats upp.

Åtgärder mot slitage

I dagsläget är gräsytorerna mellan gångytan i gaturummet och parallella gångvägar i parken bitvis väldigt slitna då människor genar över dessa för att ta sig in i parken. För att förhindra detta anläggs upphöjda planteringar där det anses nödvändigt. Mellan planteringarna skapas smitvägar med gräsarmering för att möjliggöra alternativa ingångar till parken på andra ställen än vid huvudentréerna, utan samma risk för slitage.

Träd och planteringar

Många fler träd planteras i gaturummet. Valet av arter har gjorts baserat på befintliga träd i omgivningen för att skapa en biologisk och visuell koppling mellan parken och gatan. Tanken är att samtliga träd som används i gestaltningen även ska vara inhemska i regionen och att en stor variation av arter ska användas. Fokus har lagts på att använda *Ceroxylon quindiuense*, den höga palm som även är Colombias nationalträd och en tydlig nationell symbol. Trädraden som i dagsläget utgör en rumsavdelare mitt i gångbanan på östra sidan av gatan har tagits bort och ersatts med nya träd, men på andra platser, för att få bort den upplevda barriären samtidigt som trädbeståndet ökas. Möjligheten att behålla vissa av de befintliga träden undersöktes men med gatans nya struktur var detta inte genomförbart. Det ökade trädbeståndet bidrar med både sol-och vindskydd, och till viss del även skydd vid skyfall. De är tillsammans med de planteringar som införs viktiga rumskapande element som bildar både tak och väggar i gaturummet. Fyra olika planteringar med olika funktioner införs. Dessa bildar tillsammans med träden en flerskiktad grönska och kombineras i avseende genomsiktighet, höjd och habitus, för att skapa en varierande känsla i gaturummets olika delar.

Markmaterial

Befintligt markmaterial återanvänds och extra vikt har lagts vid att använda det röda marktegel som är karaktäristiskt för platsen. Tegel är ett vanligt inslag även i resten av Bogota och skapar en visuell och kulturell koppling till staden. Markteglet används på båda sidor av gaturummet, på samtliga torgytor och i gräsarmeringar, för att förstärka den visuella kopplingen mellan dessa funktioner. Grå stenhällar används på gångvägar och gräsarmering på vistelseytor där tempot förväntas vara långsammare, det vill säga olika markmaterial används för att definiera olika typer av ytor och rum.

Gångtrafik

Fler övergångsställen har införts och de har gjorts upphöjda med en bred mittrefug för att sänka trafikhastigheten och möjliggöra säkra och frekventa övergångar för fotgängare (Global designing cities initiative 2016). Detta stärker kopplingen i öst-västlig riktning och ökar tillgängligheten till gaturummet och parken för stadens invånare. Platsen blir mer attraktiv för fotgängare då gångbanor har fått en kontinuerlig bredd och distanser mellan olika målpunkter gjorts kortare genom att alternativa färdvägar har skapats (Welle et al. 2015). Gångytorna har även separerats från fordonstrafik för ökad trivsel, säkerhet och trygghet (Global designing cities initiative 2016).

Cykeltrafik

Cykeltrafiken har effektiviserats och gjorts både bekvämare och säkrare. Den dubbelriktade cykelbanan i mitten av gatan har tagits bort och ersatts med två enkelriktade cykelbanor med bredd anpassad för pendeltrafik (Stockholms stad 2019) på vardera sidan av gatan, med en skyddszon mot biltrafiken. Bredden möjliggör omkörning (Global designing cities initiative 2016) vilket i sin tur ökar framkomligheten och smidigheten. Flertalet cykelställ har införts för att förbättra möjligheten till byte från cykel till buss samt för besök av andra målpunkter.

Motortrafik

Genom att upplåta egna körfält för bussar har kollektivtrafiken effektiviserats (Global designing cities initiative 2016) och tätare och mer välplanerade hållplatser har skapats. Privat biltrafik har nedprioriterats genom att minska antalet filer från fem till två. Visionen är att motortrafik på grund av dessa åtgärder kommer att minskas.

2.3.2 Gestaltningens olika rum

Rekreativt rum vid vatten

I arbetsområdets nordöstra del tillkommer en social och rekreativ yta med sittgradänger som tar vara på de kvaliteter vattnets närvaro utgör. En anslutande spång placeras intill vattendraget för att möjliggöra en promenadväg längs med vattnet in i parken. Den mur som i dagsläget skiljer gatan från vattendraget tas delvis bort för att knyta samman gaturum och park och ge fotgängare möjlighet till vistelse vid vattnet samt bättre access till parken.

Torgytor

I anslutning till gatukorsningarna i norr och söder har ytor planerats för matförsäljning. De säkerställer en trygg och bekväm plats för försäljare att bedriva verksamhet på och utgör en social plats för kunder, med sittplatser, planteringar och skydd mot biltrafik.

Lekyta

En lekyta anläggs i anslutning till gatan i nordost för att göra gaturummet mer attraktivt att vistas i för barnfamiljer. Denna lockar besökare och kopplar gatan till parken genom både formspråk och aktiva ytor. Lekytan skapar kvaliteter för barn, men även för äldre som har möjlighet att sitta och titta på barnen när de leker.

Kultur

Det monument och den staty som finns på platsen har beaktats i gestaltningen. Ett övergångsställe har placerats i höjd med monumentet Rafael Uribe Uribe för att

skapa en tydlig siktlinje mot monumentet från motsatt sida gatan och framhäva det i gaturummet. Palmer, Ceroxylon quindiuense, har planterats runt monumentet för att bilda en pelarsal. Sittplatser har placerats längs med planteringarna för att besökare ska kunna stanna upp och njuta av platsen. I dagsläget löper en trappa upp mot monumentet vilket gör det otillgängligt. Trappan har i gestaltungsförslaget tagits bort och höjdskillnaden hanteras med en jämn lutning för att göra platsen mer tillgänglig och integrerad i gaturummet. Vid konstverket Rita 5:30 p.m har bänkar placerats vilket möjliggör att besökare kan stanna upp intill detta under en längre tid, och inte bara passera.

Sittplatser

Längst med hela gaturummet placeras sittplatser, såväl lugna och avskilda som mer exponerade med möjlighet att kunna iaktta förbipasserande eller andra aktiviteter. En körfil tas bort vilket ger mer plats på gaturummets västra sida, där det görs plats för uteserveringar för att möjliggöra ett mer levande gaturum.

3. Diskussion

3.1 Syfte och resultat

Syftet med projektet har varit att undersöka hur ett multifunktionellt gaturum kan skapas genom att främja sociala och ekologiska värden samt hållbara transporter samtidigt som en tydligare koppling kan skapas till angränsande områden.

Gestaltningen bidrar med lösningsförslag på hur ett gaturum kan omvandlas från en bildominerad trafikled till en vistelsemiljö med ekologiska värden genom en varierad och småskalig rumskänsla och omdisponering av funktioner, samt att mer yta avsätts för aktiviteter och flerskiktad grönska. Förändringarna i förslaget bidrar till ökad vistelsekvalitet och resulterar i att människor i större omfattning vill, och kan, uppehålla sig i gaturummet.

Bitvis längs gaturummet har möjligheten till införandet av ekologiska och sociala värden varit mycket begränsad då prioriteringen och behovet av sammanhängande och effektiva transportstråk medfört mycket sparsamt med kvarvarande yta. I förslaget har en körbana tagits bort vilket tillgängliggjort yta för vistelse och vegetation men avsevärt större yta hade frigjorts om ytterligare två körbanor avvägsnats. Mot bakgrund av gatans nuvarande trafikintensitet och människors ovilja att använda kollektivtrafik på nätter ur ett säkerhetsperspektiv, bedömdes att två filer för allmän motortrafik behövde sparas för att inte begränsa framkomligheten. Trots begränsad yta har grönska kunnat införas i hela gaturummet, vilket uppmuntrar till transport till fots och med cykel och får distanser att uppfattas som kortare (Global designing cities initiative 2016). Detta bidrar till ökade vistelsevärden, även om yta inte specifikt avsatts till sociala aktiviteter, då det bidrar till minskad motortrafik som har en positiv inverkan på allmän trivsel, och komfort för cyklister (Global designing cities initiative 2016). Kollektivtrafik är ett mer effektivt transportsätt än privat biltrafik (ibid.) och trots färre körfiler är visionen att trafikflödet kommer förbättras eftersom kollektivtrafik prioriterats. Förslaget förlitar sig dock på ett fungerande kollektivtrafiksystem, vilket är avgörande för gestaltningsförslagets funktionalitet i ett framkomlighetsperspektiv. I gaturummet införs mer vegetation och kortare avstånd mellan grönytor har skapats, vilket bidrar med en starkare koppling till parken och naturen. Kopplingen har även stärkts genom införandet av övergångsställen och funktionella gång- och cykelstråk som ökar tillgängligheten på platsen (Global designing cities initiative 2016).

Förslaget skapar en välgestaltad plats vilket bidrar till ökad mänsklig närvaro som i sin tur verkar brottsförebyggande (Boverket 2025) men även om

gestaltungsförslaget bidrar med möjligheter till ett levande gaturum är det väsentligt att med en hållbar skötsel och fungerande förvaltning vårda gaturummet och bibehålla det helt, rent och välskött för att det ska upplevas som en trevlig och trygg plats (Boverket 2025). Funktionen av skötsen är en utomstående faktor som har stor betydelse för om gestaltungsförslagets syfte uppnås.

3.2 Utvärdering av metod

Analys genom syntes och den iterativa processen har underlättat utvecklingen av arbetet. Den har möjliggjort ett nyanserat förslag eftersom nya lösningar kunnat undersökas när idéer, frågor eller utmaningar uppstått. Vad som fungerat sämre är att den iterativa processen inneburit osäkerhet kring när ett moment bör avslutas och nästa fas i arbetet påbörjas. Det har varit svårt att hålla en tydlig riktning och att avgöra vad som varit relevant att undersöka vidare. Mycket tid har därför lagts på efterforskning och skissarbete som varken använts eller redovisas, vilket lett till att tidsramen för projektet inte hållits. Enligt Krupinska (2016) behöver ett problem undersökas ur olika synvinklar för att underlätta utformandet av en problemformulering, även om det också är viktigt att avgöra när processen måste avslutas. Sammanfattningsvis har den iterativa processen möjliggjort arbetets slutgiltiga inramning och trots svårigheter kring anpassning av omfattningen utefter tidsramen har den bidragit med en tydligare helhetsbild av problemrymden och en fördjupad kunskap inom kulturella och ekologiska aspekter i Colombia som bidragit till förslagets tillförlitlighet.

Det har fungerat bra att utgå från *Global Street Design Guide* (Global Designing Cities Initiative 2016) då denna rapport mycket utförligt beskriver och förklarar hur mångfunktionella gator kan gestaltas, där människor står i fokus. Guiden har varit till stor hjälp i utformningen av gaturummet genom praktiska lösningar på olika problem. De tre kriterierna *Rumsskänsla*, *Ekologisk och miljömässig design* och *hållbara transporter* har utgjort viktiga ramverk och motiverat de val som gjorts genom guida arbetet i en tydlig riktning och har utgjort en avgränsning i hur information från *Global street Design Guide* tillämpats i arbetet. Trots detta har guiden använts relativt ostrukturerat på grund av dess omfattning och konkreta lösningar på problem har valts ut sporadiskt, vilket kan ha en inverkan på resultatet av gestaltningens funktionalitet och tillförlitlighet. För att åstadkomma en mer trovärdig gestaltning hade guiden behövts gå igenom mer grundligt och strukturerat men detta var inte möjligt på grund projektets tidsram.

Att kombinera *Global street design guide* (Global Designing Cities Initiative 2016) och övriga teoretiska riktlinjer med Bogotas framtagna mål samtidigt som

egna analyser bidragit till att skapa en platspecifik anpassning har resulterat i ett nyanserat förslag som tar hänsyn till många faktorer inom såväl kulturella, sociala och ekologiska aspekter.

3.3 Hållbarhet

Detta gestaltungsarbete förbättrar gatumiljön kopplat till social och ekologisk hållbarhet och effektiv och tillgänglig transport som tas upp i det globala målet *Hållbara städer och samhällen* (Globala målen 2024). Biltrafik är det minst effektiva färdmedlet vad gäller transport av antal människor per timme (Global Designing Cities initiative u.å.) och gestaltungsförslaget förutsätter att transport med kollektivtrafik, cykel och till fots kommer öka i och med effektiviseringen av dessa färdmedel, och därigenom bidra till en säkrare och renare miljö (Globala målen 2024).

3.4 Utmaningar, etik och vidare undersökningar

För att skapa ett fungerande gaturum måste många intressen och funktioner tillgodoses och dessa står ibland i konflikt med varandra (Boverket 2019). Det har därför varit nödvändigt att göra avvägningar och kompromisser för att hitta en lösning där olika värden gynnas i största möjliga utsträckning. Hårdgjorda ytor behövs för framkomlighet och tillgänglighet, samtidigt som permeabla ytor och växtlighet är essentiella för att gynna ekosystemtjänster och ekologiska värden, men även rumskänsla och platsens identitet (Global Designing Cities Initiative 2016). I detta arbete har visionen varit att behandla de tre värdena *Rumskänsla, Ekologiskt och Miljömässig design* och *Hållbara transporter* likvärdigt, men en stor utmaning har varit att hitta balans mellan koppling, sociala och ekologiska värden och hållbara transporter, där transportlösningar, främst för motortrafik, påverkat de andra kriterierna negativt. Transportvägar behöver vara sammanhängande och ha specifika mått för att vara funktionella och ibland har beslut som ansetts nödvändiga tagits som gått ut över funktionaliteten hos övriga värden. Även om kopplingen i öst till väst blivit starkare upplevs körbanorna fortfarande som en barriär, både ur ett ekologiskt och socialt perspektiv. Att nedprioritera motortrafik ytterligare hade gynnat sociala och ekologiska värden (Global designing cities initiative 2016) samt koppling men detta ansågs inte möjligt kopplat till platsens förutsättningar.

På grund av min bakgrund är det troligt att gestaltungsförslaget speglar nordiska planeringsideal och inte lokala behov och anpassningar. Även om förslaget berör platspecifika och kulturella aspekter, med stöd i Bogotas vision för omvandlingen av La Séptima (Banco Interamericano de Desarrollo & Gehl 2021) är bristen på personlig erfarenhet något som påverkar förslagets kvalitet och

tillförlitlighet. Fördelaktligen hade mer tid avsatts till att hitta kontakter med erfarenhet och kunskap inom stadsplanering i just denna kontext. Att inkludera medborgardialoger för att få en tydligare bild av hur invånare använder sig av och uppfattar gaturummet hade också bidragit till en förbättrad anpassning av gestaltungsförslaget i förhållande till plats och behov (Global Designing Cities Initiative 2016). Dessa aspekter hade möjliggjort ytterligare en nyansering av arbetet genom ytterligare information och synpunkter ur ett Colombianskt perspektiv.

Referenser

- Banco Interamericano de Desarrollo & Gehl (2021). *Corredor Verde Carrera Séptima: informe de socialización de los resultados de los estudios*.
<https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Corredor-Verde-Carrera-Septima-informe-de-socializacion-de-los-resultados-de-los-estudios-del-Banco-Interamericano-de-Desarrollo-y-Gehl.pdf> [2026-01-15]
- Boverket (2019). *Mångfunktionella gator*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publikationer/2019/mangfunktionella-gator/> [2026-04-21]
- Boverket (2025) *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/cpted/> [2026-06-04]
- Copenhagenize Index 2025 (2025). *The Global Ranking of Bicycle-Friendly Cities EIT Urban Mobility Edition*
<https://copenhagenizeindex.eu/> [2026-05-12]
- Czerny, M. & Czerny, A. (2016) *Bogotá - Urban expansion, social segregation and land degradation*. Papers on Global Change IGBP, 23(1). 127–149.
<https://doi.org/10.1515/igbp-2016-0010> [2026-06-02].
- Gunnarsson, A., Jansson, M., Fors, H. & Kristensson, E. (2012). *Vegetationsstyrning för ökad trygghet*. (Rapport 2012:13). SLU.
https://pub.epsilon.slu.se/9014/7/gunnarsson_et_al_120903.pdf [2025-11-15]
- Globala målen (2024). *11 Hållbara städer och samhällen. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara*. <https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> [2026-04-21]
- Global Designing Cities Initiative (u.å.). *Multimodal Streets serve more people*.
<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/defining-streets/multimodal-streets-serve-people/> [2026-05-21]
- Global Designing Cities Initiative (2016). *Global Street Design Guide*.
<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/> [2025-12-14]
- IDU (2024). *Continúa proceso de licitación para el corredor verde de la Séptima*.
<https://www.idu.gov.co/blog/boletines-de-prensa-idu-1/post/continua-proceso-de-licitacion-para-el-corredor-verde-de-la-septima-1859> [2024-11-29]
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2012.). *La Carrera Séptima entre el parque y la plaza*. (ISBN 978-958-99705-8-4).
https://idpc.gov.co/publicaciones/descargas/carrera_septima.pdf [2025-03-21]
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (u.å.). *PEMP Parque Nacional Olaya Herrera de Bogotá*.
<https://idpc.gov.co/pemp/parque-nacional-olaya-herrera-de-bogota/> [2025-11-09]

- Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC). (2024). *Proceso de participación ciudadana en el corredor verde de la Carrera Séptima*.
<https://www.participacionbogota.gov.co/sites/idpac/files/informacion-especifica-por-parte-de-la-entidad/2024-02/proceso-de-participacion-ciudadana-en-el-corredor-verde-de-la-carrera-septima.pdf> [2024-12-18]
- Krupinska, J. (2016). *Att skapa det tänkta: en bok för arkitekturintresserade*. 1 uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Movilidadata (u.å.) *Traffic*.
<https://transport.opendatasoft.com/pages/trafico/> [2026-06-01]
- Nelson, A. (2006). *Livable Copenhagen: The Design of a Bicycle City*. Copenhagen: Center for Public Space Research. https://www.gtkp.com/wp-content/uploads/from-gtkp/documents/10/20091127-142912-8156-Livable_Copenhagen_reduced.pdf [2025-11-03]
- OpenAI (2026). ChatGPT (GPT- 5.5) [Large language model].
<https://chatgpt.com/> [2026-06-04]
- Radio Nacional de Colombia (2023). *Mujeres que son monumentos: Rita 5:30 pm en el Parque Nacional de Bogotá*.
<https://www.radionacional.co/cultura/arte/mujeres-que-son-monumentos-rita-530-pm-en-el-parque-nacional-de-bogota> [2026-02-09]
- Satterthwaite, D. (2024). *The fastest-growing cities in Latin America and the Caribbean*. International Institute for Environment and Development (IIED)
<https://www.iied.org/fastest-growing-cities-latin-america-caribbean> [2026-06-02].
- Stockholms stad (2019). *Handbok Gata Stockholm*.
<https://tillstand.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/tillstand-och-regler/tillstand-regler-och-tillsyn/mark--och-gatuarbeten/handbocker-och-riktlinjer-vid-byggnation-i-stockholm/gata-stockholm.pdf> [2025-11-25]
- Visit Bogotá (u.å.). *Parque Nacional Olaya Herrera*.
<https://visitbogota.co/es/atractivo/naturaleza/parque-nacional-olaya-herrera-all-330> [2025-11-19]
- Welle, B., Liu, Q., Li, W., Adiazola-Steil, C., King, R., Sarmiento, C. & Obelheiro, M. (2015). *Cities Safer By Design: Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design*. (Report ISBN 978-1-56973-866-5). World Resources Institute. <https://publications.wri.org/citiessafer/> [2025-12-17]
- World Population Review (u.å.). *Bogota*.
<https://worldpopulationreview.com/cities/colombia/bogota> [2024-12-18]

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

JA, jag, Ylva Ledberg, har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

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



BOGOTA • LA SEPTIMA • PARK • NATUR

Från hårdgjord trafikled till grön länk



Visionsbild sedd mot norr från gångytan på gatans östra sida.

Ett gaturum med flera funktioner

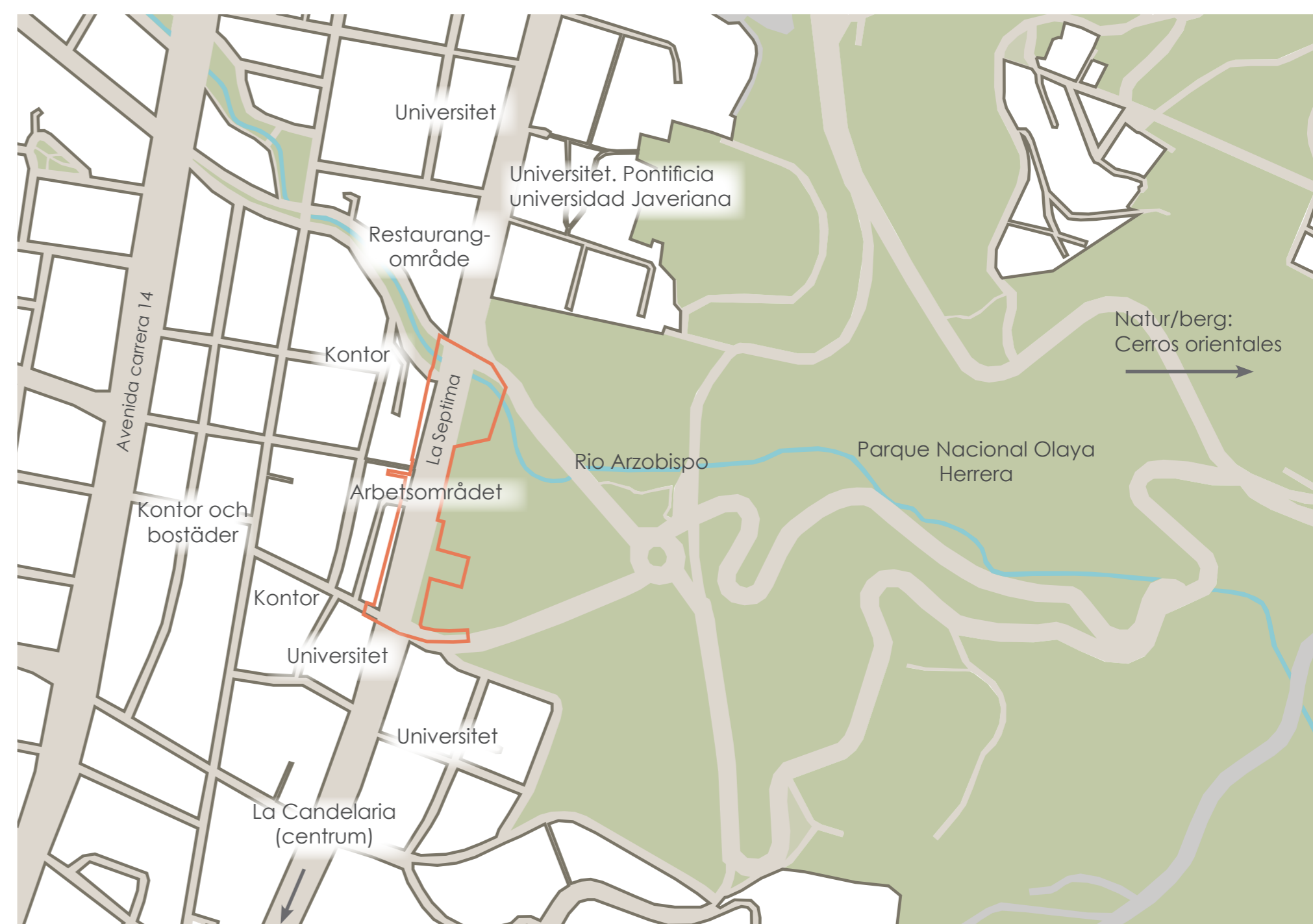
La Séptima är en viktig trafikled i Bogotá, Colombia. I dagsläget pågår ett projekt i staden att utveckla den nuvarande bildominerade gatan till en grön korridor, där målet är att skapa ett mer levande gaturum med hållbar transport.

Detta förslag visar hur en del av La Séptima, som gränsar mot parken Parque Nacional Olaya Herrera, kan gestaltas som en mångfunktionell gata där såväl sociala och ekologiska värden som hållbara transporter gynnas. Förslaget undersöker även hur natur, park, gata och stad kan kopplas samman och fungera som en helhet där gaturummet blir en länk mellan stad och park.



0 — 10 km

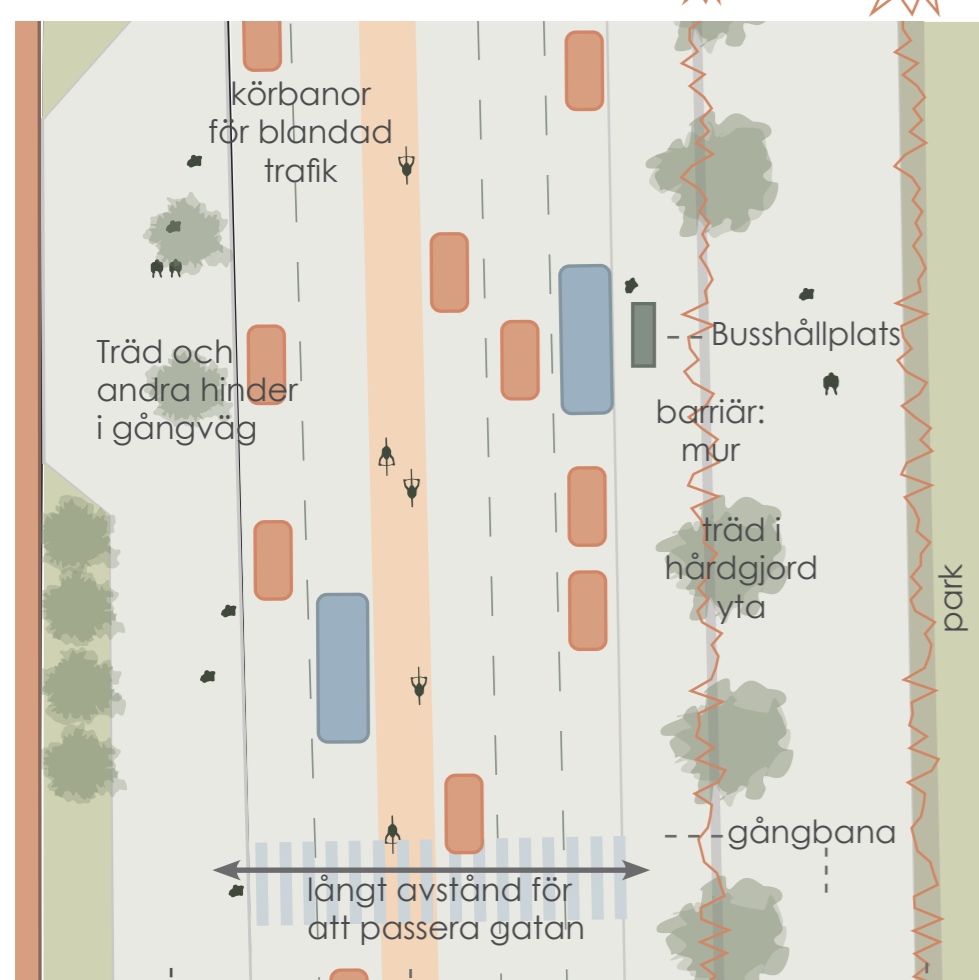
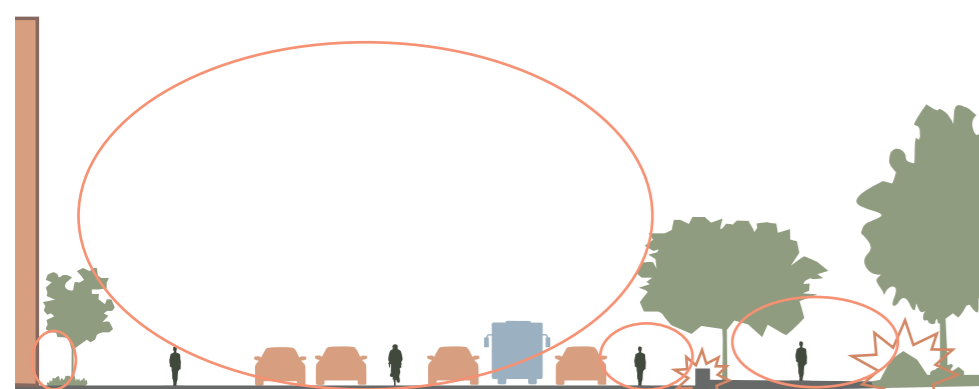
La Séptima, markerat med rött, utgör en gräns från norr till söder mellan staden i väst och berg och natur i öst. Arbetsrådets placering längs gatan är markerad med röd punkt. Större gator är markerade i gult och de främsta grönområdena i staden är markerade med grönt, där ett av dem gränsar till arbetsområdet.



0 — 100m

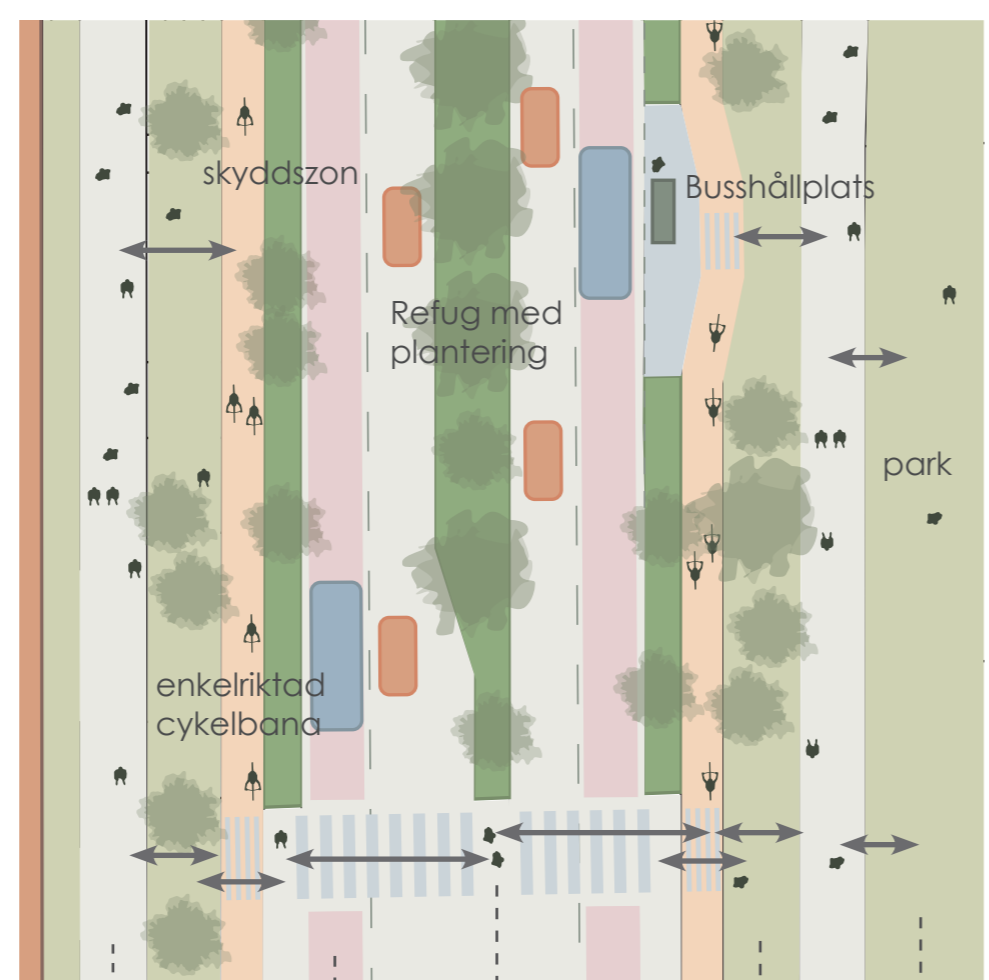
Dagsläget - Analys

Exponerat
Storskaligt
Enformigt



Lösning - Gestaltungsforlag

Tydligare rumskänsla
Mänsklig skala
Variation av rum



Gatustruktur och rumsindelning

I dagsläget upplevs gaturummet som en barriär mellan stad och park då de hårt trafikerade, koncentrerade körfilerna hindrar rörelse i östvästlig riktning. Det förekommer en avsaknad av rumskänsla och mänsklig skala då området generellt är storskaligt och exponerat. Genom att införa flerskiktad grönska i gaturummet skapas mindre, och fler, rum med mänsklig skala i hela gaturummet. Införandet av grönska i gaturummet i kombination med en ökad möjlighet att röra sig över gatan och även från gaturummet in i parken gör att gaturum och omgivning flätas ihop. Biltrafik minskas genom en effektivisering av kollektivtrafik samt nedprioritering av privat biltrafik. Gaturummet görs mer levande och ytor och funktioner mer välpianerade.

Arbetsrådets relation till omgivningen

Platsen för gestaltningen ligger i ett område med många universitet och kontorsbyggnader. Sträckan passeras av många invånare varje dag på väg till och från arbete eller studier. Förbättrad och säkrare framkomlighet för fotgängare och cyklister och bättre transportmöjlighet med kollektivtrafik skulle gynna många, även de som passerar för att ta sig vidare norr-eller söderut. Att skapa sociala ytor och höja vistelsevärdena i gaturummet skulle gynna både boende, studenter och de som har sina arbetsplatser i området. Närvaron av parken möjliggör även att inkludera dess positiva egenskaper i gaturummet genom att stärka kopplingen mellan gata och park, vattendrag och natur. Genom att omgestalta gaturummet och utnyttja närvaron till parken finns möjlighet att skapa en mer attraktiv plats där människor vill spendera tid, inte bara passera.



Västra sidan. Busshållplatsen är placerad mitt i gångbanan vilket utgör ett hinder. Grönnya består av gräsytor med enstaka, slitna träd.



Centralt i gaturummet. Mittrefugen är smal och upphöjd och behöver korsas för att ta sig över vägen, vilket försvårar tillgängligheten.



Östra sidan. Stora ytor är hårdgjorda och befintliga träd står direkt i den hårdgjorda ytan. Trädet på bilden är antingen en Ficus americana ssp soatensis eller Ficus tequendamæ.



Östra sidan. Vattendraget Rio del Arzobispo sett mot parken. De angränsade ytorna utgör en avskild plats i anslutning till vattnet men är outnyttjade på grund av otillgänglighet.



Östra sidan. Skulpturen Rita 5:30 p.m. ses till höger. Det röda marktegel som återanvänds i gestaltningen ses under bänkarna.



Västra sidan. Hinder i gångbanan gör att flödet störs. Träd är placerade mycket nära fasaden vilket i kombination med klotter ger en otrygg känsla.



Centralt i gaturummet. Cykelbanan är placerad mellan körbanorna vilket är både en tillgänglighets- och säkerhetsaspekt. Bilden är tagen från områdets södra del mot norr.



Östra sidan. Det röda teglet bidrar med ett inslag av färg i gaturummet. Muren som delar gaturummet i kombination med vällen som skymtas till höger i bild gör att rörelse i öst-väst begränsas.

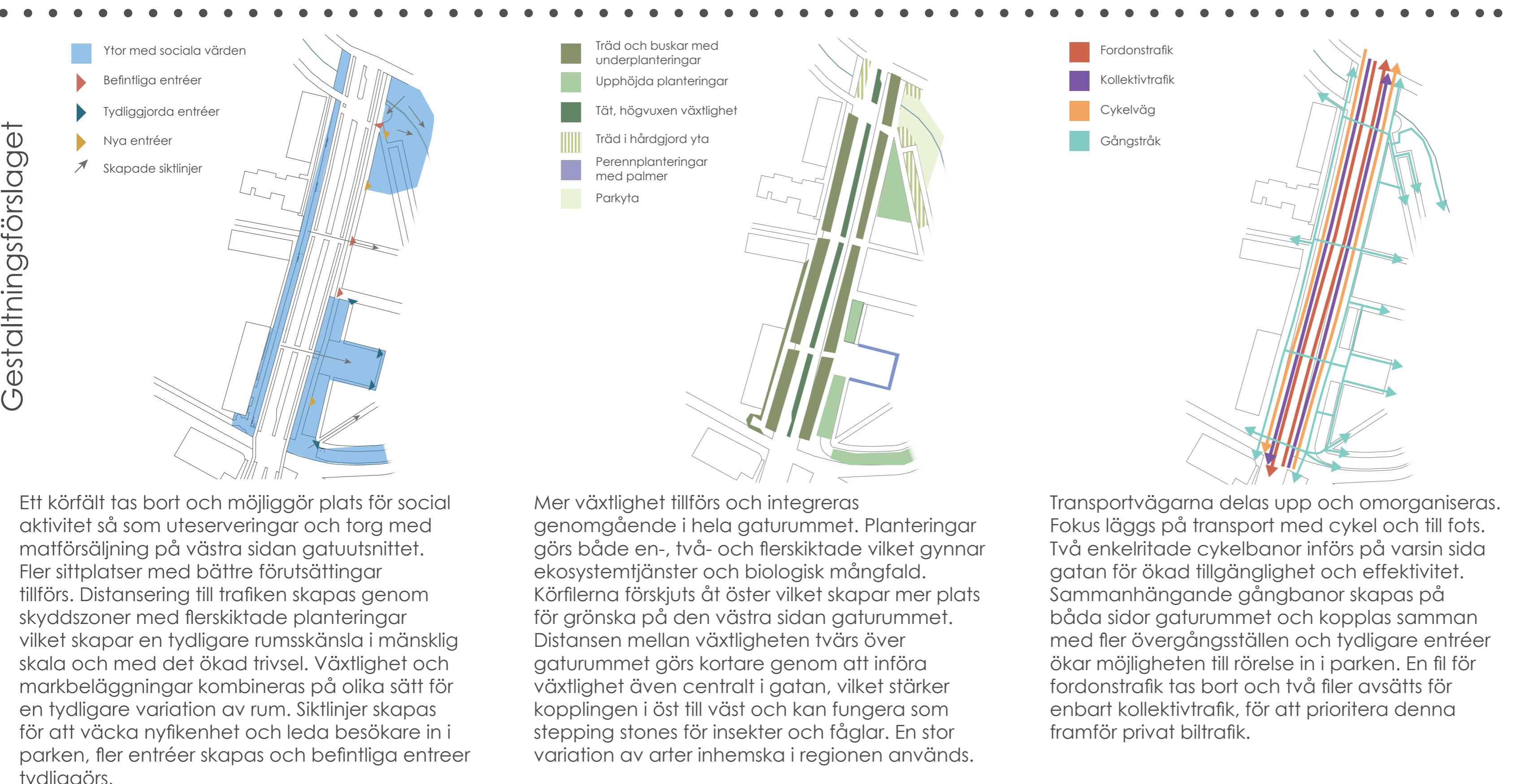
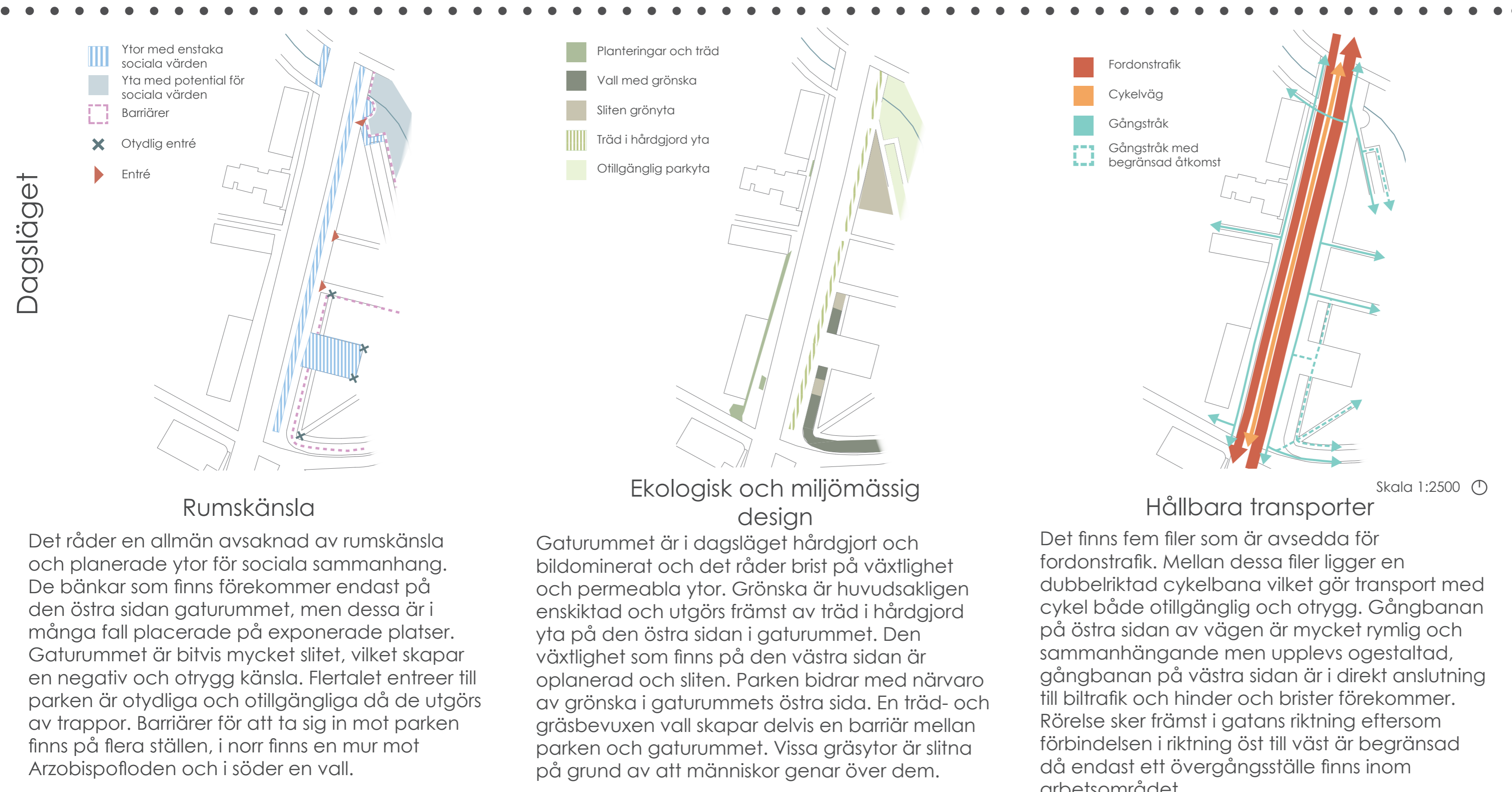


Östra sidan. En betongklädd slänt och en trädad delar gångytan i två. Bänkar är ofta placerade utan skydd i ryggen. Ytan upplevs allmänt slitna.

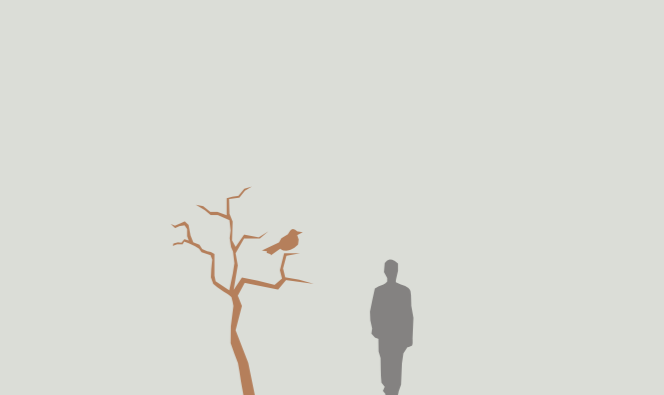


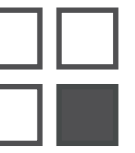
Östra sidan. Monument Rafael Uribe Uribe sett från gångbanan. Tillträde sker via en trappa där höjdskillnaden uppskattas till 90cm. Bakom monumentet finns två relativt otydliga entréer in i parken.

Analys baserat på tre kriterier

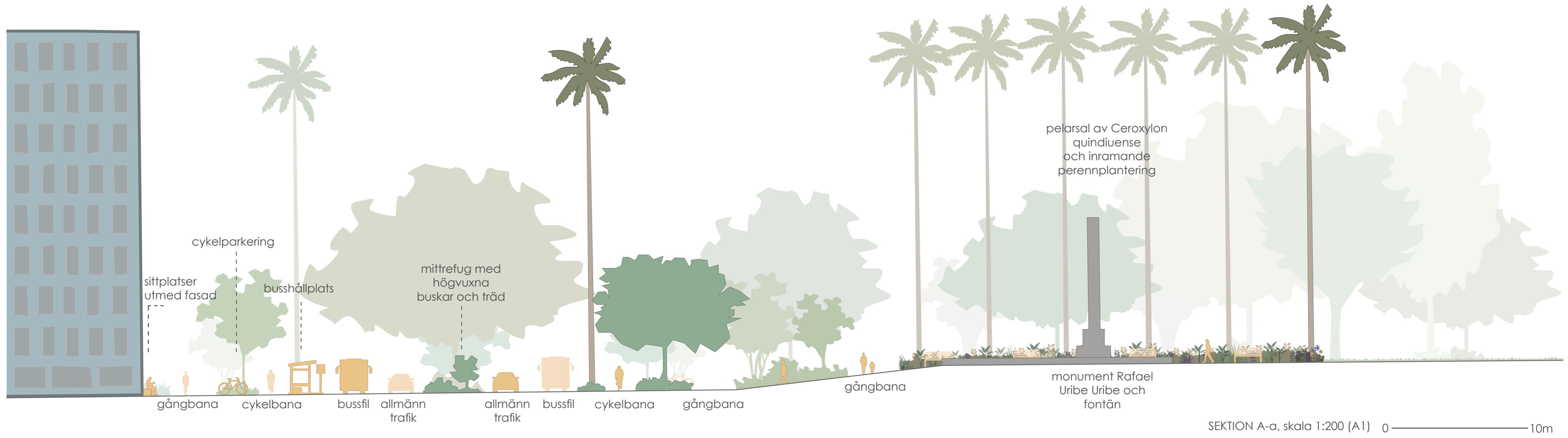


Huvudsakliga brister på platsen idag

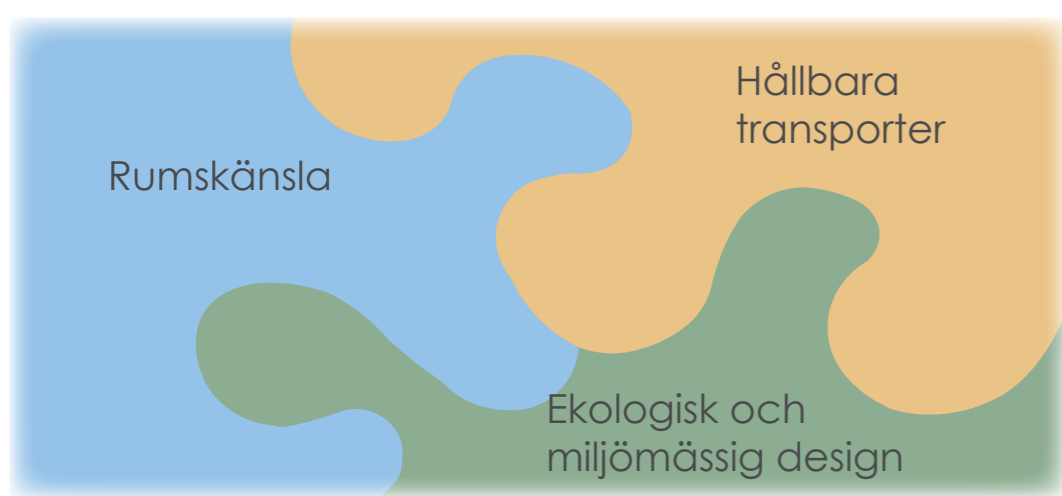




Sektion över gaturummet och monumentet Rafael Uribe Uribe.



Tre fokuspunkter och 17 mål med gestaltningen



Tre huvudkriterier fungerar som riktlinje för att omforma arbetsområdet till ett multifunktionellt gaturum. Dessa utgörs av Rumskänsla, Ekologisk och miljömässig design samt Hållbara transporter. Varje kriterie har brutits ned och totalt 17 delmål har definierats för utformningen av gestaltningen. Gestaltningen har sedan utformats så att alla delar samspelar, som i ett pussel. Eftersom arbetsytan är relativt begränsad har måttbestämda funktioner som gatubredder och skyddzoner prioriterats och överskottsytan har därefter programmerats med grönyta och sociala funktioner.

<p>Lättillgängliga och smidiga byten mellan olika transportmedel. Hög hållplatstäthet och cykelparkeringar vid busshållplatserna.</p>	<p>Sammanhängande och tillgängliga stråk för cyklister och fotgängare utan fysiska hinder. Skydd från fordonstrafik</p>	<p>Möjlighet till fysisk aktivitet, träning och lek</p>	<p>Inkluderande platser och anpassning efter olika typer av behov</p>	<p>Definierade platser för att sitta och uppehålla sig. Platser att vila.</p>
<p>Alternativ på färdvägar och korta distanser</p>	<p>Säkra övergångsställen: kort distans mellan samt möjlighet till paus i mitten av gatan</p>	<p>Ytor avsedda för tillfälliga aktiviteter som festivaler, marknader och matförsäljning</p>	<p>Skydd mot väder och vind och fordonstrafik</p>	<p>Platser som erbjuder social samvaro och möjlighet till samtal</p>
<p>Anpassad växtlighet till plats och miljö</p>	<p>Koppling till angränsande områden</p>	<p>Ökad trädpopulation</p>	<p>Maximerad grönska och permeabla ytor</p>	<p>Artvariation</p>
<p>Rumsbildning i mänsklig skala</p>		<p>Siktlinjer och överblickbarhet</p>		

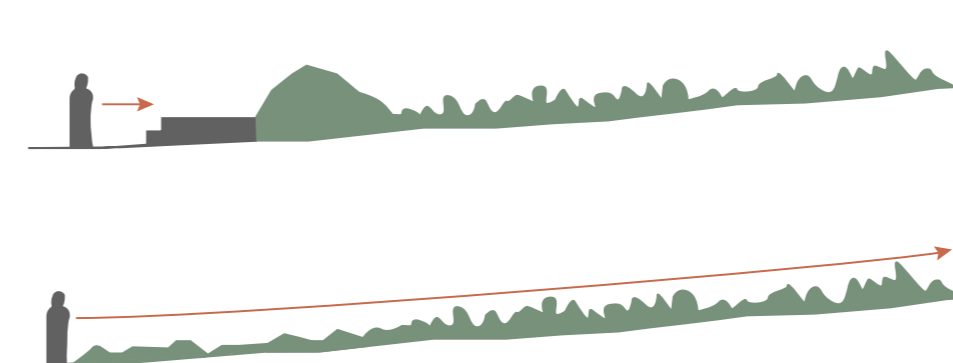
Material



Markmaterial återanvänds för att bibehålla befintliga visuella inslag i gaturummet. De större grå stenhällarna används i gestaltungsförslaget på gångytorna på gatans östra sida. I förslaget återanvänds denna på gångytorna både till öster och väster i gaturummet för en konsekvent användning av markmaterial. Det röda markteglat finns i dagsläget som inslag i markbeläggningen vid bland annat bänkar och skapar en tydlig koppling med resten av Bogota, då detta är

ett vanligt förekommande byggmaterial. Markteglat återanvänds i gestaltungsförslaget på torgytorna samt i gräsarmeringar, där tempot är avsett att vara långsammare. Gräsarmering införs på vistelseytorna där slitaget förväntas vara högt men för att ändå öka permeabiliteten och skapa en mer naturlig känsla än om ytan skulle hårdgöras. Med hjälp av en variation av material tydliggörs olika rums tempo och syfte.

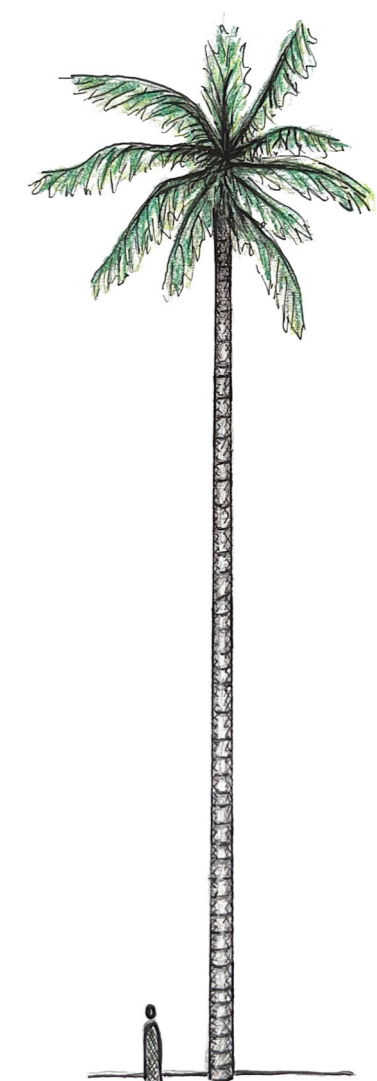
Siktlinjer och tillgänglighet



Visuella och fysiska barriärer tas bort och grönska införs i gaturummet för att sudda ut gränsen mellan gatan och den angränsande parken och flöta samman de två områdena. Transportsträckor effektiviseras och stärker flödet även i nord-sydlig riktning. Genom att siktlinjer skapas och gaturummet bibehålls överblickbart i kombination med att platsen blir mer levande och välbesökt kommer tillfällen för skadegörelse minska och gaturummet upplevas tryggare.

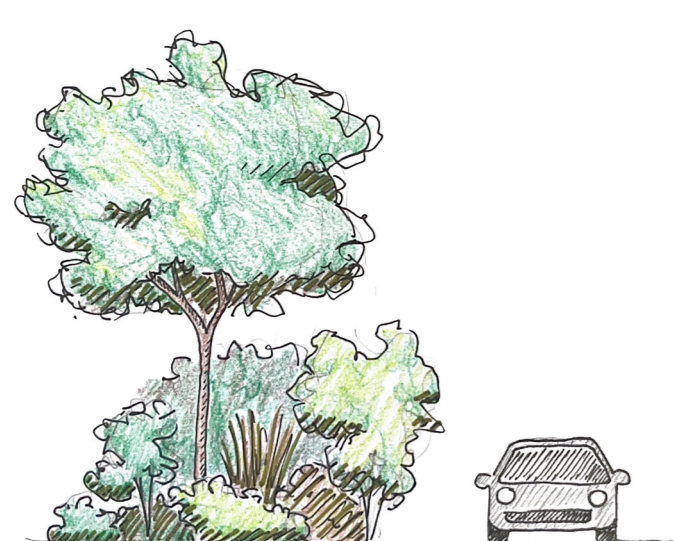


Visuell och kulturell koppling

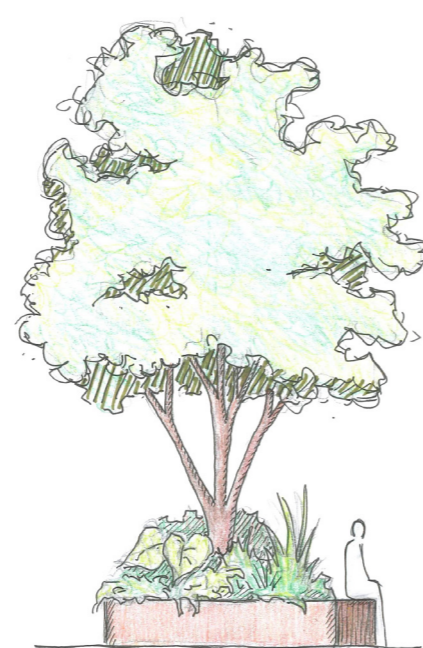


Ceroxylon quindiuense är både en inhemsk palm i Colombia och landets nationalträd. Detta träd används på båda sidor gaturummet längsmed körbanorna samt i pelarsalen vid monumentet Rafael Uribe Uribe då den har en visuellt stark nationell koppling. Inhemsk art som förekommer i parken används i gaturummet för att länka både ekologiskt och visuellt till omgivningen.

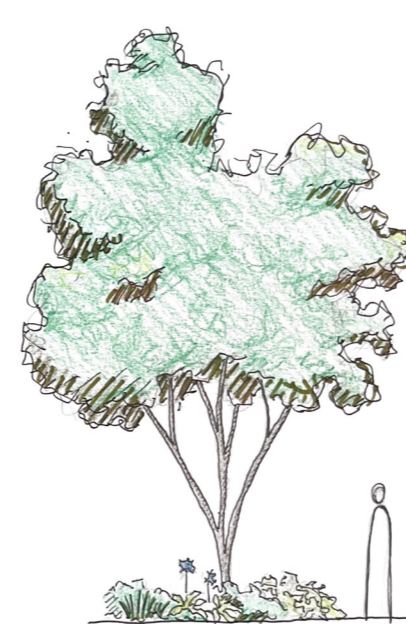
Planteringstyper i gestaltningen



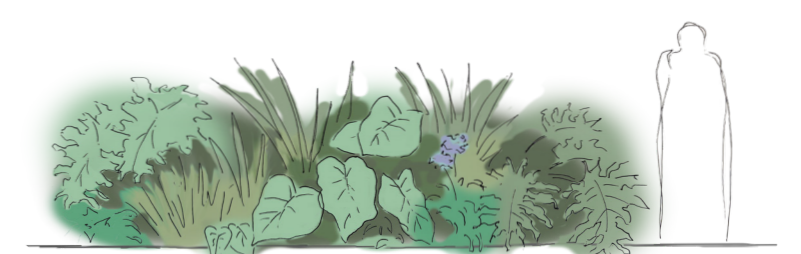
Planteringarna i mittrefugen är flerskiktade och delvis täta och högvuxna. Denna centralt placerade grönska är viktig för sammankopplingen av gaturummet och parken. Dessa planteringar skapar en tydligare rumskänsla i mänsklig skala genom att fungera som rumsavdelare mellan körbanorna. Vid övergångsställen är växtligheten mer genomskiktig för överblickbarhet.



De planteringar som är placerade mellan gångbanorna på gatans östra sida är upphöjda för att minska risken för att människor genar genom planteringarna för att ta sig in och ut ut parken. Dessa planteringar är relativt högvuxna för att ge skydd i ryggen till de personer som använder sittplatserna som är placerade i anslutning till dessa.



Majoriteten av planteringarna i anslutning till vistelse- och gångytorna består av lägre växtlighet i botten och uppstammade buskar och träd. Detta skapar en överskådlig överblick över gaturummet och bidrar med trygghetskänsla. Genomsiktigheten bidrar även med säkerhet där det finns risk för korsande trafik.



Planteringarna i pelarsalen, vid monumentet Rafael Uribe Uribe, består av högvuxna och frodiga perenner och skapar tillsammans med de höga palmerna ett högtidligt intryck, vilket bidrar till att platsen vid monumentet blir ett inbjudande rum som leder besökare in i parken.