Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

FRÅN RUM TILL RUM

Gestaltning av ett stadsstråk i Sundbyberg

ANNA GRONOW

AVDELNINGEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR

EXAMENSARBETE VID
LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET

UPPSALA 2016

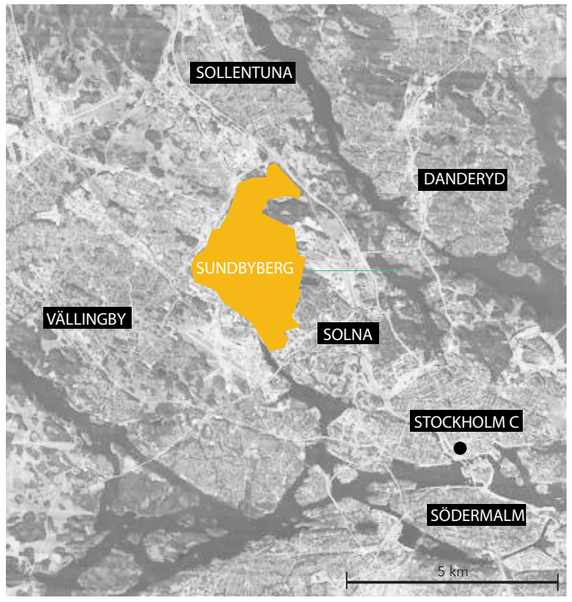


Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp
Nivå: Avancerad A2E
© 2016 Anna Gronow, e-post: annagronow@gmail.com
Titel på svenska: Från rum till rum - Gestaltning av ett stadsstråk i Sundbyberg
Title in English: From room to room - a design proposal for a city street in Sundbyberg
Handledare: Ulla Myhr, institutionen för stad och land, SLU
Examinator: Lars Johansson, institutionen för stad och land, SLU
Biträdande examinator: Maria Wisselgren, institutionen för stad och land, SLU
Omslagsbild: Fotografi av författaren.
Övriga foton och illustrationer: Av författaren om inget annat anges. Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsman.
Originalformat: planscherna med gestaltningsförslag - A1, dokument med förstudie, gestaltningsprocess samt reflektioner - A3
Nyckelord: aktivitetspark, Centrala Sundbyberg, design, esplanad, gestaltning, torg, överdäckning.
Online publication of this work: http://epsilon.slu.se

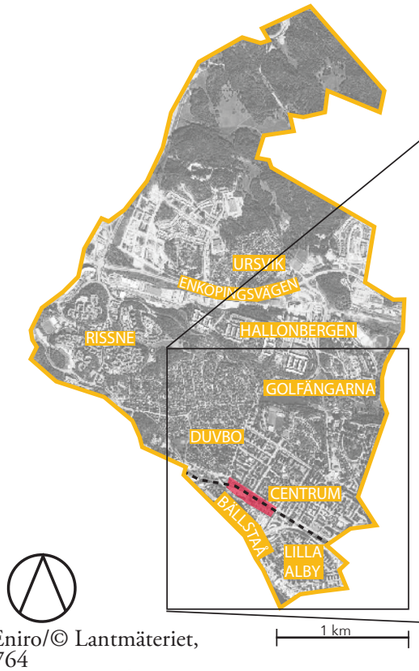
FÖRORD

Under våren 2015 var jag med i en idétävling för unga skapad av Sundbybergs kommun. Tävlingen gick ut på att komma med en nyskapande idé för vad man kan göra på den plats som blir tillgänglig i staden när järnvägen läggs i en tunnel. Kommunen ville ha ungas idéer eftersom de var nyfikna på vad unga ville ha i sin kommun och vad som kunde få dem att flytta till Sundbyberg i framtiden. Jag kom på andraplats i idétävlingen med mitt förslag ”Uppe bland molnen”. När jag sedan skulle bestämma ett ämne för mitt examensarbete kändes det inspirarande att fortsätta med en gestaltning för samma plats. Eftersom jag redan var lite insatt i projektet och kommunen under hösten 2015 skulle fortsätta med sitt visionsarbete för området tyckte jag att det skulle vara givande att göra ett mer djupgående gestaltningsförslag för platsen.

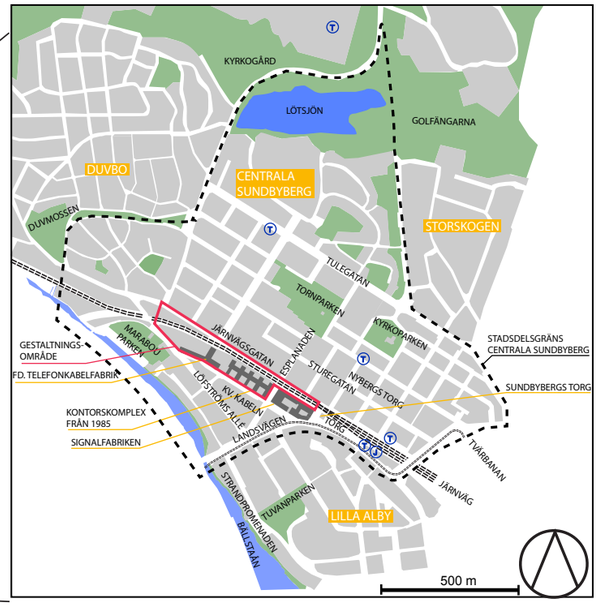
Jag vill tacka min Handledare Ulla Myhr för all hjälp längs vägen och konsten att få mig tillbaka på rätt spår utan att jag ens själv vetat att jag varit på villovägar. Jag vill tacka alla klasskompisar som kommit med tips och synpunkter på gestaltningsförslaget och Anna Lundvall för några bra och konstruktiva handledningstillfällen, utan dem hade jag inte kommit på idén att bygga en arbetsmodell.



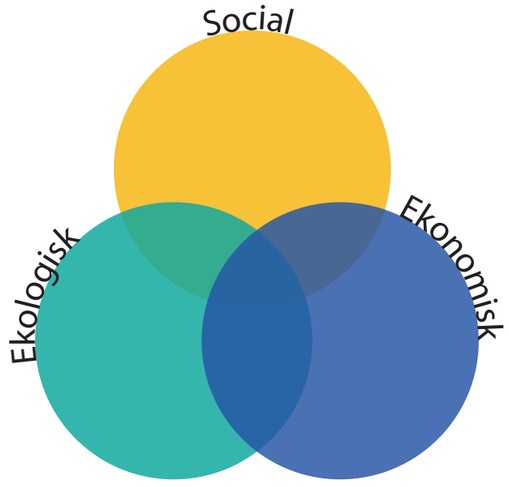
Källa: Eniro/© Lantmäteriet, i2014/764
Sundbyberg in relation to the Central station in Stockholm.



Källa: Eniro/© Lantmäteriet, i2014/764
Sundbyberg municipality



Central Sundbyberg is within the area of the dashed line. The site for the design proposal is within the red line.



Three perspectives of sustainability, social, economic and ecological. The three perspectives are integrated and dependent on each other

SUMMARY

The big housing shortage in Sweden, along with increased urbanization, has led to the densification of cities becoming increasingly common. This densification is especially apparent in Stockholm and Sundbyberg which is one of the adjacent municipalities to Stockholm. One way to get more space for housing and at the same time remove barriers in the city is to direct large roads and railways through subsurface tunnels instead of having them at ground level. Several such projects are planned in and around Stockholm, including Sundbyberg. Sweden Railways has restrictions against building houses directly above the tunnels, but attractive locations for housing can also be created right beside the tunnels by getting rid of the existing railway tracks. Nor is there any restrictions on building roads, parks and squares directly above the tunnels.

Jan Gehl is an architect and former professor at Copenhagen university. He writes in his book Cities for people (2010) that the human perspective has long been neglected in city planning. Traffic planners have planned for motor vehicles in the city and urban planners have followed the modernist ideal of the city as a machine which divided the city into its various functions. In the dense city the quality of the urban space becomes even more important than before. In his book Gehl has created a toolbox to help urban planners and architects. The toolbox includes twelve quality-criteria to be met in order to create attractive and functional urban spaces for pedestrians and bicyclists.

PURPOSE AND RESEARCH QUESTION

The purpose of this thesis is to present a design proposal with inspiration from Jan Gehls theories of attractive and well-functioning urban spaces for a part of the site released by covering the railway and directing the traffic into a tunnel through Central Sundbyberg. The aim of the proposal is to create attractive, functional and inviting places for pedestrians and cyclists in the district. To help answer the main purpose of this thesis, a research question is used. The question is How can a part of the site be designed from Jan Gehls twelve quality criteria with the aim of creating attractive and functional urban spaces for pedestrians and cyclists?

My master thesis consists of two parts. The A1 posters presents the results of the design proposal, while this appendix contains a pre-study for the design proposal, a description of the design process and a final discussion.

DESCRIPTION OF THE SITE

Central Sundbyberg has clear traces of its industrial heritage, as several old industrial brick buildings still remain in the district. Some of these buildings are next to the railway and the area of the design proposal such as the old town hall and an old phone cable factory. The old town hall and the block around it was renovated in 2013 and is now called Signalfabriken. The new so called Signalfabriken contains mixed activities such as housing, shopping, a hotel, a gym, restaurants and a library. The municipality is planning for new buildings south of the railway containing housing and offices where there are parking spaces and an office building from the 1980's. Southwest of the site for the design proposal is the Marabou park. It is a legacy of the old Marabou chocolate factory which was next to the park. The street north of the railway is the main link between Sundbyberg's western and northwestern parts and the city central. Along the north side of the street is a residential housing area with shops and restaurants in the ground floors.

PRE-STUDY

To make a design proposal containing attractive places for pedestrians and cyclists, I had to understand what the needs were in the city. Therefore, I needed to make a preliminary study of the municipality´s goals and visions for the district Central Sundbyberg. The municipality of Sundbyberg is working towards a sustainable community with a focus on three perspectives: ecological, economic and social sustainability. They plan for reduced car use and new buildings with the help of densification in Central Sundbyberg. They also plan for storm-water treatment in the city and increased biodiversity. There should be a variation between residential housing and workplaces and the variation of shops and services in the municipality should be further strengthened. The residents want more parks, including space for farmer's markets, venues and better walking and cycling routes. The prerequisites for sporting activities will be improved and the city should be safe and accessible for all. The municipality wants to limit the number of motor-vehicle parking spaces and invest in adequate parking spaces for bicycles.

I did an on-site inventory to study vegetation, materials and climate conditions. I also made an inventory of the existing parks and squares in the district. The inventory revealed that there are many parks in central Sundbyberg that are not fully available because of the topography, winter maintenance, specific hours when open or not allowing dogs. Only three of the parks have space for play and three of the parks have space

for spontaneous sports activities. The two squares Sundbybergs torg and Nybergs torg are available, but both are very small in size and thus lack features like market places, a place for demonstrations, meetings and performances; features that I believe should exist in a city. There is thus a need for more playgrounds, a big square and a new, accessible park. The possibility for spontaneous sporting activities can also be enhanced.

The analysis of the site was inspired by Jan Gehls (2010) twelve quality criteria for creating attractive and functional urban spaces. The twelve quality criteria consist of criteria for protection, comfort and delight. Protection against traffic and accidents, crime and violence and unpleasant sensory experiences. Comfort in opportunities to walk, to stay, to sit, to see, to talk and listen and for play and exercise.Delight in places and buildings with a human scale, opportunities to enjoy the positive aspects of climate and positive sensory experiences.

The analysis revealed that the site feels insecure due to what is perceived to be excessive traffic on the roads and the railroad. Järnvägsgatan is used today by many cyclists coming from the north and northwest parts of the city but there are currently no bicycle paths. Cyclists are forced to ride on the street among the cars. Restaurants open during evening hours on the ground floors along Järnvägsgatan act as destinations in the evening thus increasing the feeling of security for pedestrians. The narrow sidewalks make it less convenient to walk in the area and there are no places to sit. All along the site there are relatively low buildings of four to five floors. This, in conjunction with many buildings having balconies as well as shops and services on the ground floors means that the scale is well adapted to the human dimension. The aesthetic quality of the site is poor and it is quite homogenous and monotonous.

A reference project, Sønder boulevard in Copenhagen, Denmark was studied to get inspiration for the design and for understanding the scale of the site.

THE DESIGN PROPOSAL

The pre-study process gave me enough information to present a program for the design. The program was divided into three perspectives for sustainability: ecological, economic and social. These were the general guidelines in the program:

Ecological:
Support biodiversity.
Contribute to ecosystem services.

Economic:
Reasonable level of maintenance.
Create opportunity for a variety of new shops and services.
Create opportunities for more offices and housing.

Social:
Create places for rest and activity.
Link the different areas of the city center together and integrate the site into the environment.
Enable for temporary activities.
Safe outdoor environment at night and during the different seasons.
Attract movement and activity within and through the site.

The program together with sketches helped me then to formulate a concept for the design. I had several ideas before I decided that the concept of dividing the place for the design proposal in different sequences would help me the most with arguments for the design. I started to sketch the overall design with new streets and buildings first and then zoomed in and made a design for a new square in front of Signalfabriken in the east, an esplanade in the middle and an activity park in the west. I wanted to strengthen the connection between the north and the south side of the district. I also wanted to create different types of spatiality and activities along the esplanade.

The activity park:
The park will have places for spontaneous sports activities and play which are important in the dense urban areas. It also contributes to a vibrant and active city. During the summer you can sunbathe or have a picnic protected from the roads by a small hill. The large perennial and grass planting starts the park in a magnificent way and attracts butterflies and other pollinating insects. The crossing is raised and paved with small cobblestones so drivers are made aware that they are driving in an area with a heavy pedestrian concentration and on their terms.

The square:
The square will be a new democratic space in the city. There is room for a bigger market on the open surface and place to hold demonstrations or performances on the scene. The edges of the raised planting act as benches where you can sit and watch the activity on the square or the water fountains. Cars are not allowed on the square and cyclists must take into consideration the pedestrian traffic.

The esplanade:
The various spaces formed by the sequences vary in function and appearance. Some are for rest and recreation; other activity such as petanque and ping-pong. The esplanade becomes a social platform with room for temporary arrangements, food trucks, a pavilion with a restaurant and an ice cream kiosk. Some sequences are so-called rain gardens where storm-water from the area is managed. Some of the open spaces in the esplanade are smaller squares. They have the same paving with small cobblestones in a diagonal pattern as the Signaltorget.

DISCUSSION

The final part of the thesis consists of reflections and conclusions. Some of the matters discussed are: the question of how I responded to the twelve quality criteria in my design proposal and how or if I followed the general guidelines of the program.

The aim of the proposal was to create attractive, functional and inviting places for pedestrians and cyclists in the district. Together with Jan Gehls theoriers of how to create attractive places for pedestrians and cyklists, by studying the municipality's aims and goals, reading about the residents requests as well as the inventory and analysis of the site I think I have answered the purpose of this thesis.

The work process has been similar to the studio courses that I'm used to where I both take inspiration from the knowledge that we received during our education together with problem definition, idea generation, analysis and inventory. The big difference in my thesis was that I needed to find all information about the site conditions through my own effort. One difference in the process was also that I had to put up boundaries and determine the size and exact location for the design.

The twelve quality-criteria helped me find inspiration and arguments for the program and the program then helped me with my design. The inspiration from Jan Gehls theories came mostly from the social perspective and the importance of safe places for activities, rest and how to attract movement in the city.

My concluding remarks in the thesis emphasize that I think it is important for Sundbyberg residents to see what could be built on the site of the tunnel construction. These structures are becoming more common in big cities today and my design proposal shows a way to design an area released for re-use in the city. It would be interesting to study how the distribution between new buildings and public spaces usually look like when new areas are densified and if municipalities visions are followed or if the economy and the housing shortage is prioritized.

INNEHÅLL

FÖRORD 3

SUMMARY 4

DEL 1 - INTRODUKTION

INLEDNING 8
ÖVERDÄCKNINGEN 8
SYFTE 9
FRÅGESTÄLLNING 9
ARBETETS DELAR OCH MÅL 9
AVGRÄNSNINGAR 9
OMRÅDESBESKRIVNING 9

DEL 2 - FÖRSTUDIE

KOMMUNENS VISIONER & INVÅNARNAS ÖNSKEMÅL 11
- EKOLOGISK HÅLLBARHET 11
- EKONOMISK HÅLLBARHET 11
- SOCIAL HÅLLBARHET 11
- VAD JAG TAR MED MIG 11

INVENTERING 12
- BEFINTLIGA PARKER OCH TORG 12
- VAD JAG TAR MED MIG 12
- KLIMAT 13
- MATERIAL 13
- VÄXTMATERIAL 13
- VAD JAG TAR MED MIG 13

ANALYS 14
- SKYDD 14
- KOMFORT 14
- NJUTNING 14
- VAD JAG TAR MED MIG 14

REFERENSPROJEKT 15
- SØNDER BOULEVARD 15
- VAD JAG TAR MED MIG 15

DEL 3 - GESTALTNINGSPROCESSEN

PROCESSEN 17
- DEN ÖVERGRIPANDE STRUKTUREN 17
- IDÉGENERERING 19
- GESTALTNING 22

DEL 4 - REFLEKTION

GESTALTNINGEN 24
- ÄR GESTALTNINGEN GOD ENLIGT JAN GEHLS KVALITETSKRITERIER? 24
- HUR SVARAR PROGRAMMET PÅ GESTALTNINGEN? 24
- AVSLUTNING 25

DEL 5 - REFERENSER

SKRIFTLIGA KÄLLOR 27
BILDKÄLLOR 27

INTRODUKTION



Gestaltningsområdet mot öst från korsningen Esplanaden - Järnvägsgatan. Signalfabriken med det gamla stadshuset syns höger i bild. Här kan man se rumsligheten och skalan som bildas av byggnaderna på båda sidor om järnvägen. Foto: A. Gronow 2015.



Gestaltningsområdet mot väst från korsningen Esplanaden - Järnvägsgatan. Kontorskomplexet från 1985 syns till vänster i bild, komplexet ska enligt detaljplan ersättas med nya byggnader i framtiden. Foto: A. Gronow 2015.



Gestaltningsområdets västligaste del. Vänster i bild skymtar en stor parkering som tillhör den före detta Kabelfabriken och enligt detljplan ska bebyggas. Foto: A. Gronow 2015.



Bilden visar en del av järnvägsgatan med järnvägen och signalfabriken i bakgrunden. I Centrala Sundbyberg kantas gatan av bilparkering på båda sidor. Bilarna dominerar stadsbilden. Foto: A. Gronow 2015.

INLEDNING

Den stora bostadsbristen, tillsammans med en ökad urbanisering i Sverige har lett till att förtätning av städer har blivit allt vanligare. I Sverige finns det ett samband mellan att en stad växter och att fler flyttar till staden. Ju större staden blir desto attraktivare blir det att bo i de centrala delarna (Ståhle, 2008). Detta syns inte minst i Stockholm där det förtätas för att få fler bostäder i attraktiva lägen. Vid förtätning kan man ofta använda ytor mer effektivt och skapa mer handel och bostäder i en bra blandning med korta avstånd. Den täta staden blir mer anpassad för fotgängare och minskar bilberoendet samtidigt som värdefull åkermark och skog sparas (Ståhle, 2008). I Stockholm förtätas innerstaden på bland annat gammal industrimark, men stadsbyggnadskontoret har konstaterat att även den glesa förorten måste förtätas. Detta gäller särskilt det inre förortsbandet där Sundbyberg och Solna ingår (Ståhle, 2008). Sundbyberg är idag den snabbast växande kommunen i Sverige (Sundbybergs stad, 2016c).

Ett sätt att få mer yta för bostäder och samtidigt få bort barriärer i staden är att däcka över stora vägar eller järnvägsspår. Med detta menas att man lägger järnvägen eller vägen i en tunnel under mark och skapar på så vis en överdäckningskonstruktion ovanpå. I Stockholm planeras och diskuteras flera sådana överdäckningar där Sundbybergs kommun är en av dem (Stockholms läns landsting, 2012). I april 2014 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att bygga ut Mälarbanan mellan Kalhäll och Tomteboda från två spår till fyra. Detta beslut påverkar Sundbybergs stad då järnvägen som ska breddas går rakt igenom stadsdelen Centrala Sundbyberg.

Sveriges järnvägar har restriktioner mot att bygga hus rakt ovanpå överdäckningen, men genom att få bort järnvägsspår och stora vägar skapas fler attraktiva lägen för bostäder även bredvid en överdäckning (Sundström, 2016). Det finns inte några förbud mot att bygga vägar, parker och torg ovanpå överdäckningen (Sundström, 2016). Överdäckningen ger förutom en minskad barriäreffekt i staden även minskade negativa hälsoeffekter av buller och föroreningar (Stockholms läns landsting, 2012). Andra argument som framförs är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, skapa fler attraktiva trafik- och stadsrum samt ökad marktillgång (Stockholms läns landsting, 2012). Det blir ofta svåra avvägningar mellan stadskaraktär och ekonomi då överdäckningskonstruktionerna blir väldigt kostsamma. För att ha råd med överdäckningen byggs det ofta höga hus tätt intill varandra, något som inte alltid bidrar till trivsamhet för de befintliga boende i området. Höga hus bidrar till skuggigare gator med en ökad vindturbulens, något som inte är uppskattat i vårt kalla nordiska klimat. Alla faktorer måste tas med i den ekonomiska kalkylen för överdäckningen, inte bara intäkterna för nya bostäder (Stockholms läns landsting, 2012). I Sundbyberg har man vägt alla dessa faktorer mot varandra, särskild vikt lades vid att barriäreffekten kommer att öka då spåren utökas från två spår till fyra. Sundbybergs stad har därefter tillsammans med Trafikverket träffat en överenskommelse om att de ska samverka kring finansieringen för överdäckningen (Stockholms läns landsting, 2012).

Jan Gehl skriver i sin bok *Cities for people* (2010) att livet i staden och det mänskliga perspektivet länge varit försummad. Trafikplanerare har planerat för hur bilarna ska få plats i staden och stadsplanerare har följt modernismens ideal om staden som en maskin där man delat in staden i dess olika funktioner. Någonstans på vägen har man förlorat människan och hur vi rör oss, interagerar och lever i staden. I den förtätade staden blir kvaliteten på de offentliga ytorna ännu viktigare. Stadsplanerare måste ta tillbaka staden från bilisterna till fotgängarna. Manhattan, New York är ett bra exempel på hur man tagit tillbaka de offentliga rummen. Här har fotgängare alltid varit den dominerande gatubilden, dock har man inte haft platser att stanna upp på då stora ytor används av bilister. År 2007 började staden ta tillbaka mark från bilarna och skapade bredare trottoarer och flera, nya bilfria områden med uteserveringar och platser att stanna upp på (Gehl, 2010). Ett helt nytt stadsliv skapades på Manhattan. Direkt började människor att vistas på de nya, bilfria ytorna. Det fanns med andra ord ett stort behov av dessa ytor. Gehl sammanfattar boken *Cities for people* (2010) med hjälp av en verktygslåda som stadsplanerare och arkitekter kan ta hjälp av vid gestaltning och planering av staden. I verktygslådan finns bland annat en sammanfattning av de viktigaste aspekterna för attraktiva och välfungerande stadsrum för fotgängare och cyklister i form av tolv kvalitetskriterier.

Järnvägen och bilar dominerar gatubilden i Centrala Sundbyberg. Genom att däcka över järnvägen frigörs mark som tidigare tagits upp av en bred, bullrig järnväg. Det blir en möjlighet att ge tillbaka staden till människorna och bidra till livet mellan husen.

ÖVERDÄCKNINGEN

Sundbybergs stad är i full gång med att planera den framtida överdäckningen och vad som ska byggas ovanpå den. En öppen idétävlingen för unga samt sex dialogmöten hölls under våren 2015 där bland annat invånarna i Sundbyberg kunde komma med synpunkter och önskemål. Under hösten 2015 pågick ytterligare visionsarbete med att ta fram programplan till detaljplaneringen med olika arbetsgrupper (Sundbybergs stad, 2016a). Hela projektet med stadsplaneringen ovanpå och i anslutning till överdäckningen drivs av konsulter där Torbjörn Einarsson på Arken arkitekter är projektledare (Arken arkitekter AB, 2016). Byggstart planeras till 2019 och nedgrävningen beräknas bli klar 2025. Hela den sträcka av järnvägen som går igenom Sundbybergs stad ska däckas över, sträckan är ungefär 1,5 km lång och ligger i stadsdelen Centrala Sundbyberg (Sundbybergs stad, 2016a).

SYFTE

Syftet med mitt arbete är att med inspiration av Jan Gehls teorier om attraktiva och välfungerande stadsmiljöer föreslå ett gestaltningsförslag för en del av den plats som frigörs vid en överdäckning av järnvägen i Centrala Sundbyberg. Målet med förslaget är att skapa attraktiva, välfungerande och inbjudande platser för fotgängare och cyklister i stadsdelen.

FRÅGESTÄLLNING

För att besvara syftet tar jag hjälp av följande frågeställning:

Hur kan en del av överdäckningen gestaltas utifrån Jan Gehls tolv kvalitetskriterier med målet att skapa attraktiva och välfungerande stadsrum för fotgängare och cyklister?

ARBETETS DELAR & MÅL

Arbetet består av två delar. I den ena delen presenteras gestaltningsresultatet på A1- planscher. I den andra delen presenteras försudie, gestaltningsprocess samt reflektion i A-3 format. A-3 bilagan är uppbyggd så att metoden för varje del presenteras efter rubrikerna: kommunens visioner & invånarnas önskemål, inventering, analys, referensprojekt samt processen. På så sätt kan läsaren enkelt först läsa metoden och direkt därefter resultatet.

Målgruppen är Sundbybergs kommun, andra yrkesverksamma samt studerande landskapsarkitekter och stadsplanerare samt allmänheten.

AVGRÄNSNINGAR

Arbetet avgränsas till sträckan av järnvägen inom Sundbybergs stad som ska däckas över och läggas i tunnel samt intilliggande områden som direkt påverkas av att järnvägen försvinner. Eftersom stäckan som ska överdäckas är ca 1,5 km lång och jag ville göra en mer detaljerad gestaltning och inte en översiktlig stadsplanering valde jag att gestalta endast en del av sträckan. Centrala Sundbyberg tas med i analys och inventering då hela överdäckningen kommer att gå igenom stadsdelen. Eftersom jag inte har någon information om den planerade överdäckningens konstruktion tar jag inte med eventuella jorddjup eller ledningsdragningar för dagvatten i beräkningarna. Mitt arbete innefattar ett övergripande gestaltningsförslag.

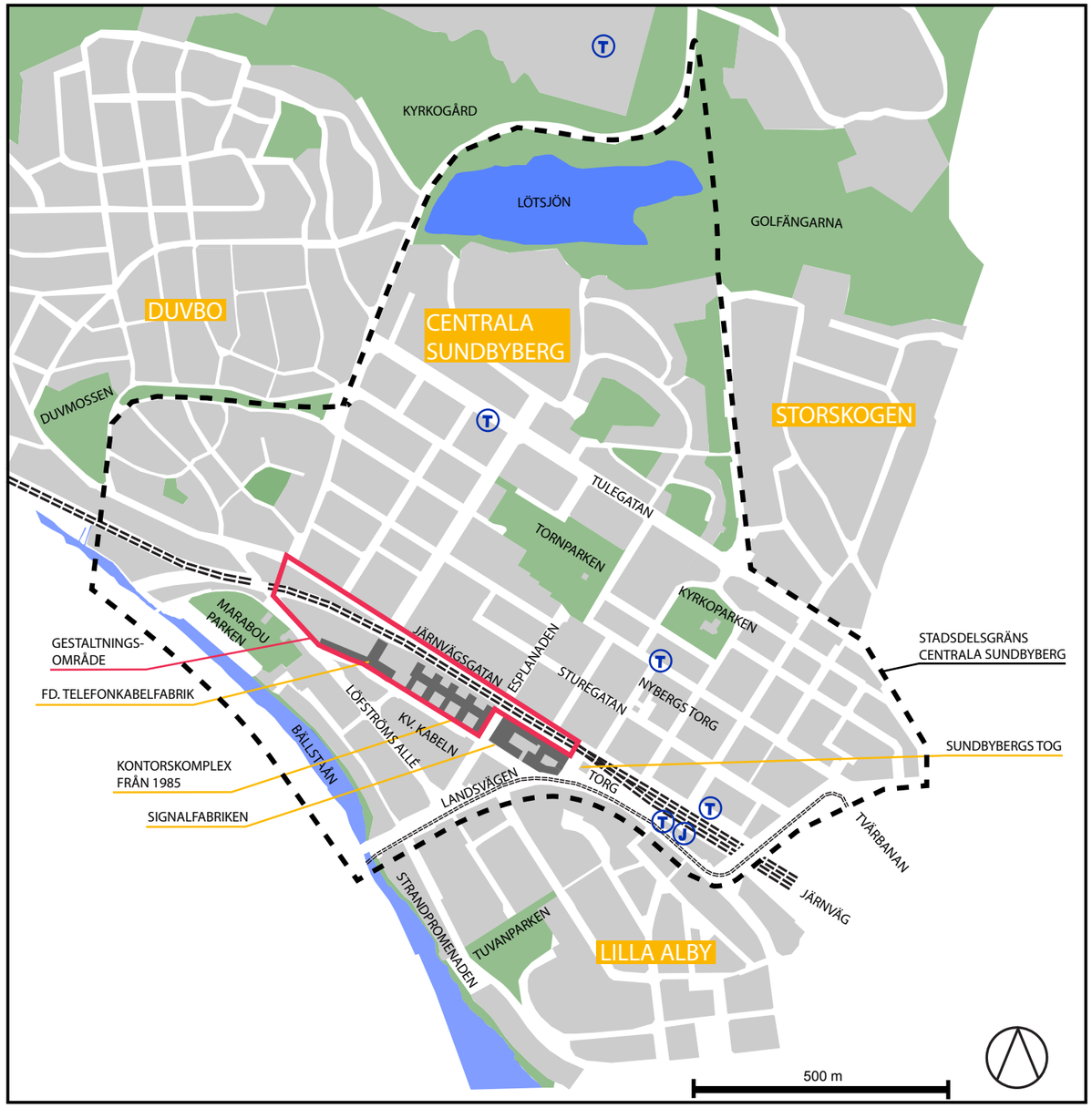
OMRÅDESBESKRIVNING

Centrala Sundbyberg har tydliga spår efter dess industriella arv då flera gamla industribyggnader fortfarande finns kvar i stadsdelen (Jensen, Larsson. Swanson, 2010). Under slutet av 1800-talet köpte den tyske affärsmannen Max Sievert tomtmark på båda sidor om Esplanaden intill järnvägen. Här etablerade han flera fabriksbyggnader där han hade sina företag AB Alpha samt Sieverts kabelverk (Jensen, Larsson & Swanson, 2010). Idag ligger här bland annat det som numera heter Signalfabriken. Det är ett slutet kvarter bestående av Sundbybergs gamla stadshus och ett antal av Sieverts industribyggnader. Signalfabriken hade invigning år 2013 och innehåller blandade verksamheter så som bostäder, shopping, hotell, gym, restaurang samt bibliotek (Jensen, Larsson & Swanson, 2010). Vid den östra kortsidan av Signalfabriken mellan järnvägen och Landsvägen ligger Sundbybergs torg.

Lite längre västerut längs med järnvägen ligger den gamla Telefonkabelfabriken uppförd 1911-17, denna byggnad är Q-märkt och därmed skyddad enligt lag. Mellan Signalfabriken och den före detta Telefonkabelfabriken ligger ett stort kontorskomplex från 1985 (Jensen, Larsson. Swanson, 2010). Kontorskomplexet är tänkt att ersättas av en annan byggnad i framtiden (Milles, 2004). Väster om den fd. Telefonkabelfabriken finns en stor parkeringsyta, även här planeras det för nya byggnader i framtiden (Milles, 2004). Området mellan järnvägen och Löfströms allé med den före detta Telefonkabelfabriken och kontorskomplexet kallas i detaljplan för Kvarteret Kabeln (Nordström, 2015).

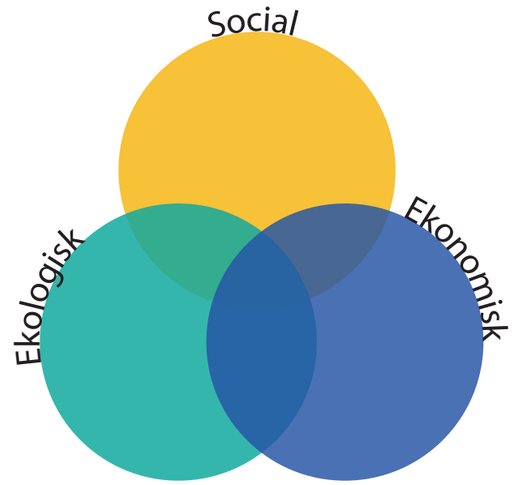
Sydväst om platsen för gestaltningen börjar Marabouparken. Det är ett arv efter den Marabouchokladfabrik som låg intill parken. Parken är ritad av landskapsarkitekten Sven Hermelin på 30-talet och var från början tänkt som ett rekreationsområde för fabrikens personal. Sundbybergs stad köpte Marabouparken år 2006 och investerade då i en om- och tillbyggnad av Maraboufabrikens gamla industribyggnad Kakaolaboratoriet. År 2010 invigdes en konsthall, restaurang samt möteslokaler i det gamla laboratoriet (Stiftelsen parken, 2016).

Norr om järnvägsspåren löper Järnvägsgatan. Gatan är den viktigaste länken mellan Sundbybergs västra och nordvästra delar och centrum (Jensen, Larsson & Swanson, 2010). Idag kantas de centrala delarna av bilparkering. Längs med den norra sidan av gatan ligger bostadshus med verksamheter i bottenvåningar, bland annat restauranger med små uteserveringar. Nordost om området ligger Sturegatan. Det är Sundbybergs viktigaste handelsgata idag (Jensen, Larsson & Swanson, 2010). Här hittar man även Nybergs torg, ett mindre, bilfritt torg med uteserveringar.



Kartan visar stadsdelen Centrala Sundbyberg och angränsande stadsdelar. Gestaltningsområdet är markerat i rött. Hela sträckan av järnvägen som löper genom Centrala Sundbyberg planeras läggas i tunnel och däckas över. Källa: Kartunderlag Sundbybergs kommun, bearbetad och färglagd av författaren.

FÖRSTUDIE



De tre aspekterna av hållbarhet som Sundbybergs stad arbetar mot. Aspekterna är sammanflätade och beroene av varandra.

KOMMUNENS VISIONER & INVÅNAR-NAS ÖNSKEMÅL

För att gestalta attraktiva platser för fotgängare och cyklister var jag tvungen att förstå vilka behov som fanns i staden. Därför gjorde jag en inledande studie av kommunens mål och visioner för Centrala Sundbyberg. Jag har tagit del av artiklar som handlar om Sundbyberg som publicerats både före och under arbetets gång. För att få en bredare bild av staden och dess utveckling studerades översiktsplanen (Sundbybergs stad, 2013) samt dokumentet Vision Sundbybergs nya stadskärna 2020 (Jensen, Larsson & Swanson, 2010) om stadskärnans framtida utveckling. På kommunens hemsida hittade jag sammanfattningar från medborgardialoger om stadskärnans framtida utveckling. Detaljplaner och planbeskrivningar (Nordström, 2015)(Milles, 2004) för det avgränsande kvarteret Kabeln studerades och lästes.

Sundbybergs kommun arbetar mot en hållbar samhällsplanering med fokus på tre perspektiv: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet (Sundbybergs stad 2013). Utöver projektet med att gräva ner och däcka över järnvägen planerar kommunen även för minskat bilanvändande samt ny bebyggelse med hjälp av förtätning i Centrala Sundbyberg (Jensen, Larsson & Swanson, 2010).

EKOLOGISK HÅLLBARHET

I det intilliggande Kvarteret Kabeln vill kommunen att dagvatten så långt som möjligt tas om hand lokalt i så kallade regnträdgårdar (Nordström 2015). Ån är förorenad och kommunen är tillsammans med andra kommuner längs med Bällstaån med i ett projekt för att rena vattnet (Sundbybergs stad 2013). Det är därför extra viktigt att rena dagvatten innan det rinner ner till ån.

Kommunen vill att ny växtlighet i Centrala Sundbyberg ska ha en stor artvariation för att främja den biologiska mångfalden (Nordström 2015). Järnvägsmiljöer är ofta rika på biologisk mångfald och har förutsättningar för att hysa flera hotade arter så som skalbaggar, steklar och fjärilar (Larsson & Knöppel, 2009). När järnvägen däckas över kommer den biologiska mångfalden därmed med största sannolikhet att minska i staden.

EKONOMISK HÅLLBARHET

Det ska finnas en variation mellan bostäder och arbetsplatser. Kommunen har som vision en bostad – en arbetsplats (Sundbybergs stad 2013). Det som kännetecknar Sundbybergs stadskärna idag är en stor variation och utbud av små butiker och restauranger blandat med kontor och bostäder. Detta vill kommunen hålla fast vid även i framtiden (Sundbybergs stad 2013). Handelsutbudet i kommunen ska stärkas ytterligare. När järnvägen försvinner finns en möjlighet att skapa ett utbud av butiker och restauranger även på järnvägsgatans södra sida (Jensen, Larsson & Swanson 2010).

SOCIAL HÅLLBARHET

Kommunens invånare vill ha fler parker med bland annat plats för bondens marknad, mötesplatser samt fina promenad- och cykelvägar (Sundbybergs stad 2014). Förutsättningar för spontanidrott ska förbättras och staden ska vara trygg och tillgänglig för alla (Sundbybergs stad 2013). Vid nybyggnation kommer man att ta till vara på medborgarnas åsikter om att de vill bevara den relativt låga höjden på byggnaderna. Fem våningar är optimalt, med vissa punktinsatser med högre hus (Sundström 2016). Invånarna vill bevara småstadskaraktären med låga byggnader med caféer och restauranger i bottenvåningarna (Sundbybergs stad 2014). I det intilliggande Kvarteret Kabeln mot Lövströms allé föreslås hus i kvarter (Nordström 2015).

Genomfartstrafiken i Sundbyberg ska minska och fotgängare samt cyklister ska prioriteras. Ny parkering ska så långt som möjligt anläggas i garage under jord (Sundbybergs stad 2013). Kommunen vill begränsa antalet parkeringsplatser samt satsa på bra cykelparkeringar. Cykel och gångvägar ska vara attraktiva och snabba (Sundbybergs stad 2013).

VAD JAG TAR MED MIG

Kommunen vill ha hållbart dagvatten i nya områden samt främja biologisk mångfald i staden. Kommunen ska expandera med nya kontor och bostäder. Handelsutbudet ska förstärkas. Invånarna vill ha fler parker och spontanidrotten ska öka, de vill även värna om småstadskaraktären. Fotgängare och cyklister ska prioriteras.



Tornparken, bilden visar den kuperade terrängen som gör parken svårtillgänglig. Foto: A. Gronow 2015



Tuvanparken, bilden visar en av två lekplatser i parken. Foto: A. Gronow 2015



Marabouparkens konsthall med uteservering samt den öppna gräsytan med skulpturer. Foto: A. Gronow 2015



Kyrkoparken är omringad av en stödmur. Det tillsammans med den höga terrängen gör den svårtillgänglig. Foto: A. Gronow 2015

INVENTERING

Inventeringen bestod av att dokumentera material, växtmaterial och klimatförutsättningar på platsen för gestaltningen samt i de områden som angränsar till den. Tillgängligheten till befintliga parker samt möjlighet till spontanidrott och lek inventerades i Centrala Sundbyberg eftersom det i kommunens visioner och invånarnas önskemål framkommit att det finns ett behov för fler parker och spontanidrott. Befintliga torg inventerades för att kunna bedöma om det finns ett behov av ett nytt torg i staden. De aspekter jag tog med i min bedömning var om det fanns plats för marknad, något som framkommit som ett önskemål hos invånarna.

Inventeringen gjordes vid två olika platsbesök. Den 10 september 2015 under tre timmar på förmiddagen samt den 3 november 2015 under tre timmar på eftermiddagen. Mina iakttagelser från båda besöken dokumenterades med hjälp av fotografier samt anteckningar i karta. Kompletterande inventering gjordes genom att gå runt i Eniros gatuvy.

För inventering av klimatförhållanden gjordes ett skuggdiagram i Google SketchUp. Genom att först importera planen som DWG-fil i SketchUp och därefter ange höjder för husen kunde SketchUp därefter simulera korrekta skuggor genom att jag angav korrekta koordinater för platsen.

BEFINTLIGA PARKER OCH TORG

Tornparken samt Kyrkoparken är endast delvis tillgängliga på grund av topografin. Marabouparken är endast öppen under vissa tider på dygnet och varken Marabouparken eller vissa delar av Strandpromenaden vinterunderhålls. Det är även förbjudet med hundar i både Marabouparken och Kyrkoparken. Strandpromenaden är trång och smal, byggnaderna kommer nästan ner till vattnet. Tuvanparken och Golfängarna är bäst ur tillgänglighetssynpunkt. Det finns lekplatser i Tuvanparken, Golfängarna samt Tornparken. Möjlighet för spontanidrott finns i Golfängarna, Duvmossen samt Tuvanparken. Duvmossen är tillgänglig, men består enbart av en stor öppen och plan gräsyta med lite träd och buskar.

Det finns två små torg i Centrala Sundbyberg idag, Sundbybergs torg samt Nybergs torg. Sundbybergs torg ligger mellan järnvägsspåren och den hårt trafikerade Landsvägen med tvärbana. En av huvudingångarna till Signalfabriken ligger här. Nybergs torg ligger vid anslutning till Sturegatan och kantas av uteserveringar under sommaren. Torgen är små och endast ett torg har uteservering. Det finns ingen plats för marknad på torgen.



Kartan visar gestaltningsområdet och dess relation till omgivande parker samt parkernas storlek och läge. Källa: Kartunderlag Sundbybergs kommun, bearbetad och färglagd av författaren.

VAD JAG TAR MED MIG

Det är många parker i Centrala Sundbyberg som inte är helt tillgängliga idag på grund av topografi, vinterunderhåll, specifika öppettider eller förbud mot hundar. Endast tre av parkerna har plats för lek och tre av parkerna har plats för spontanidrott. De två torgen är tillgängliga, men båda är väldigt små till ytan och saknar därmed funktioner som marknad, plats för demonstrationer, möten och framträdanden. Funktioner som jag anser bör finnas i en stad. Det finns därmed ett behov för fler lekplatser, ett nytt torg samt en ny, tillgänglig park. Möjlighet för spontanidrott kan förstärkas.



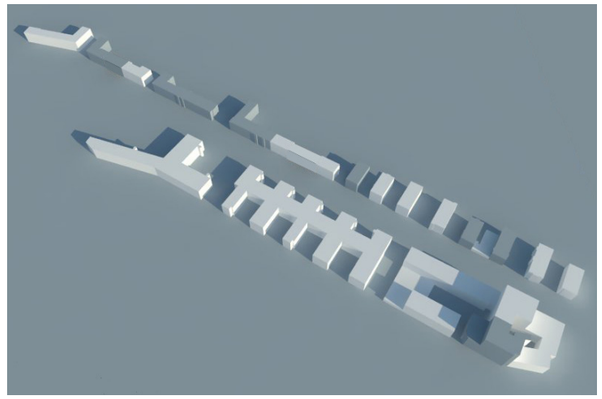
Sundbybergs torg är en öppen hårdgjord yta. Bilden tagen från en av entréerna till Signalfabriken. Den hårt trafikerade Landsvägen syns till höger i bild. Foto: A. Gronow 2015



*Nybergs torg med en av uteserveringarna. Torget är litet och har inte plats för marknad eller större evenemang.
Foto: A. Gronow 2015*



*Byggnader intill området har putsade fasader i pastellfärger. Vänster i bild syns stora träd längs med järnvägen.
Foto: A. Gronow 2015*



*Skuggdiagram vår- och höstdagjämning.
Klockan 09.00*



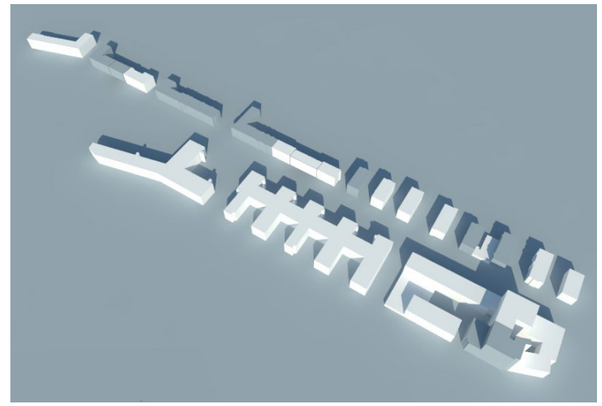
Strandpromenaden, bilden visar det smala stråket och hur byggnaderna kommer långt ner mot stranden. Foto: A. Gronow 2015



*Bilden visar de stora gräsfälten som är typiskt för parken.
Foto: Golfängarna 2014 Holger.Ellgaard - Eget arbete, CC BY-SA 4.0. https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en*



*Många byggnader intill området har tegelfasader.
Foto: A. Gronow 2015*



Klockan 12.00 I bilden ser man att det kommer vara goda solförutsättningar på platsen under sommarhalvåret.

KLIMAT

Området för järnvägen går i en nordost--sydvästlig riktning. Befintliga byggnader på båda sidor om järnvägen är fem våningar höga. Området är tillräckligt brett för att det ska finnas bra ljusförhållanden, speciellt på den norra sidan där Järnvägsgatan löper idag. Under sommarhalvåret från vårdagsjämning fram till höstdagjämning kommer det att vara soligt på största delen av området mitt på dagen. Klimatet skiljer sig inte nämnvärt från övriga Stockholm. Det finns i dagsläget ingen eller liten risk för översvämning från Bällstaån (Nordström, 2015). Sundbyberg klassas som växtzon 2 (Riksförbundet Svensk Trädgård) men eftersom att platsen för gestaltningen finns i en skyddad stadsmiljö med värme från omkringliggande byggnader antar jag att växtzonen är en zon lägre än angivet.

MATERIAL

De fasadmaterial som dominerar i gestaltningsområdet är tegel och putsad fasad i olika pastellfärger. Cortenstål finns som material på ett av husen i Signalfabriken samt på bänkar och planteringslådor utanför en av ingångarna i söder. Det dominerande markmaterialet på platsen är asfalt, men i omgivande gator finns det även gatusektioner med smågatsten eller betongmarksten.

VÄXTMATERIAL

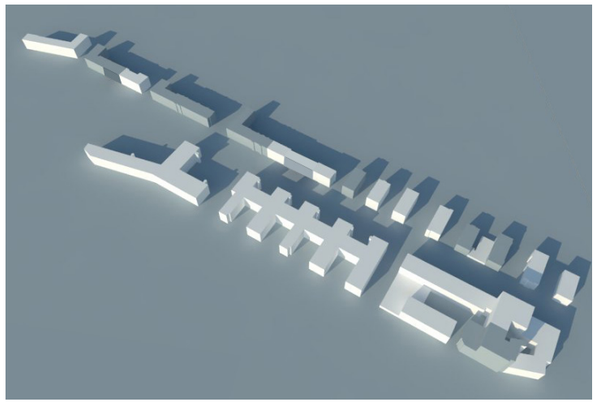
På området för gestaltningen växer det i dag flera stora träd. Dessa kommer inte gå att spara eftersom järnvägen ska läggas i tunnel och överdäckas.

VAD JAG TAR MED MIG

Den låga höjden på byggnader bör begållas för att få solljus. Material i området så som tegel, smågatsten och cortenstål passar även i den nya gestaltningen. Stora träd kommer att försvinna, för att främja biologisk mångfald samt bidra till värmereglering bör nya träd planteras.

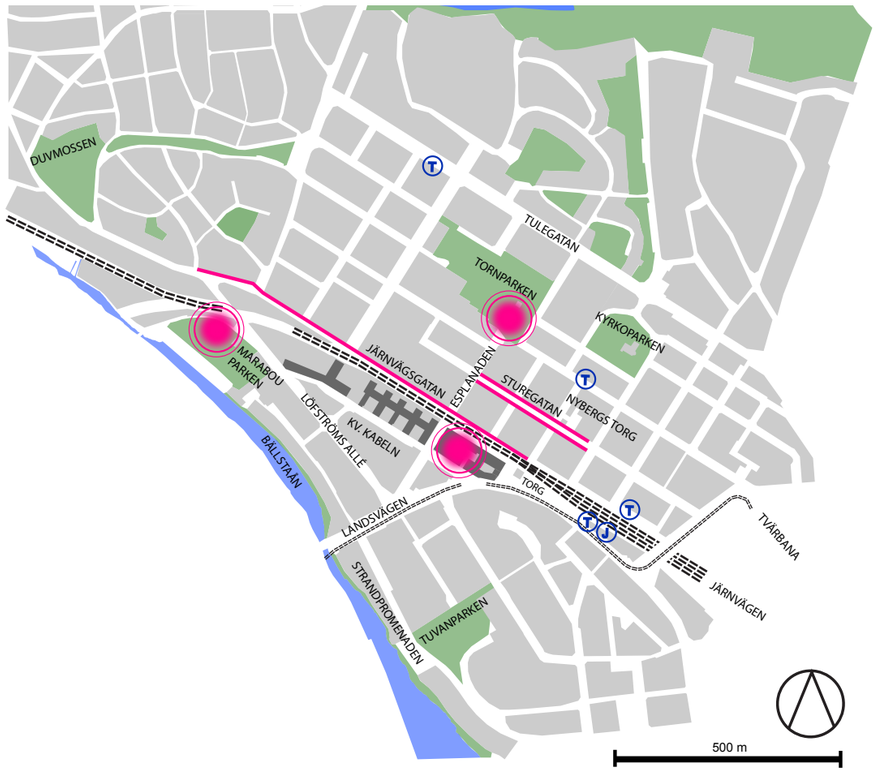


*Avvikande markmaterial i smågatsten, en del av den småstadskaraktär som invånarna vill bevara.
Foto: A. Gronow 2015*



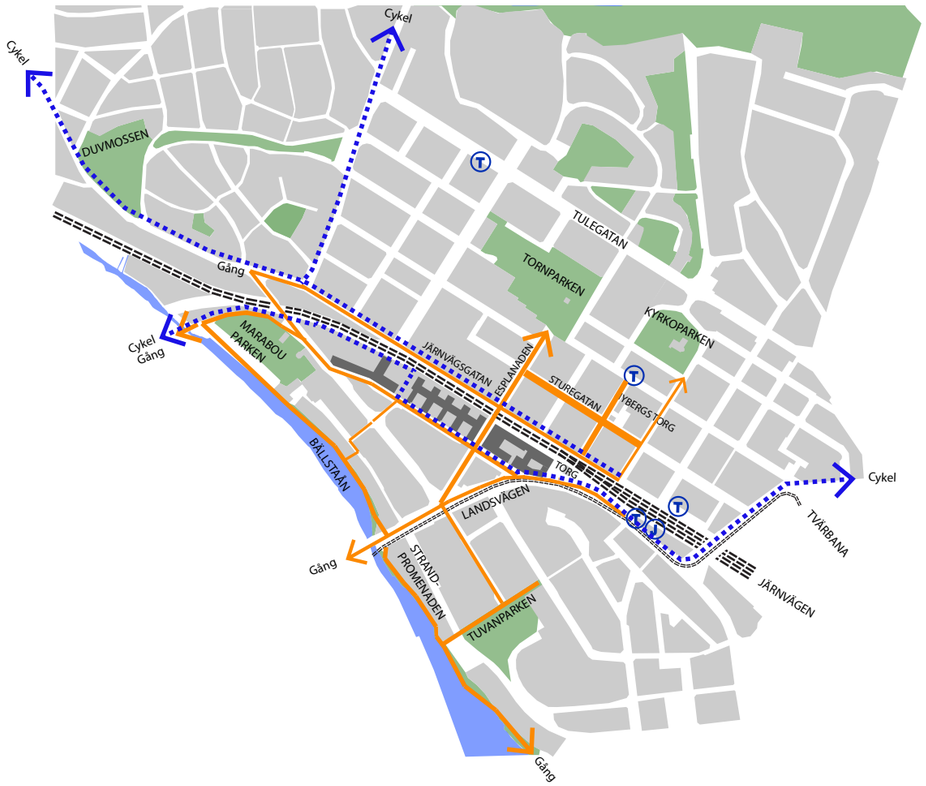
Klockan 15.00

För att förstå klimat och solförutsättningar för platsen gjordes en modell i Google Sketchup med de rätta kordinaterna för platsen samt de befintliga byggnaderna. Jag valde att visa hur skuggan vandrar under dagen på vår- och höstdagjämning för att visa en bild av solläget. I modellen kunde jag ändra klockslag och datum och studera skuggan under alla tider på dygnet och under alla månader på året. Under sommarhalvåret är det sol på den norra sidan av stråket under stora delar av dagen.



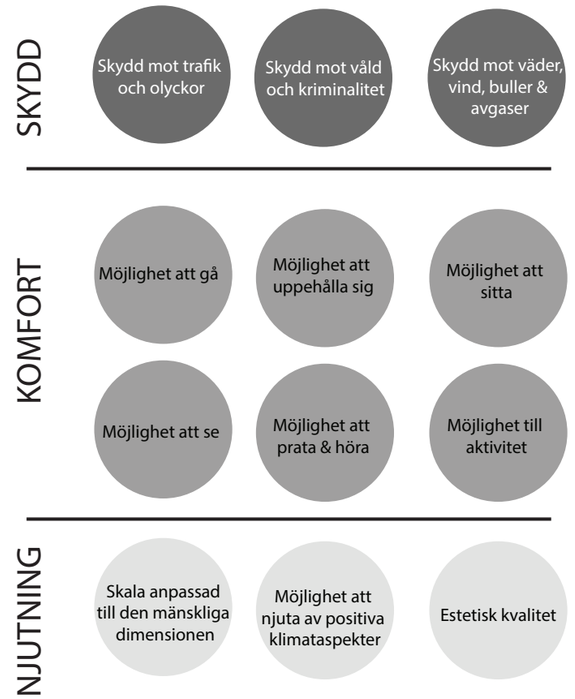
Kartan visar de olika målpunkterna i Centrala Sundbyberg. Det är svårt att röra sig mellan målpunkterna på grund av järnvägen samt att gatubilden domineras av bilar.

Källa: Kartunderlag Sundbybergs kommun, bearbetad och färglagd av författaren.



Kartan visar de olika rörelsemönstrena för fotgängare och cyklister. Tjockare streck betyder att fler fotgängare rör sig där.

Källa: Kartunderlag Sundbybergs kommun, bearbetad och färglagd av författaren.



Jan Gehls tolv kvalitetskriterier för ett attraktivt och välfungerande stadsrum (Gehl, 2010).

ANALYS

Platsen för järnvägen samt dess omgivningar analyserades under samma besök som inventeringen. Dokumentationen skedde med hjälp av anteckningar i karta och fotografier. Analysen fungerade sedan som hjälp för att formulera ett program för platsen. Programmet presenteras på A1-planscherna.

Platsen analyserades med Jan Gehls 12 kvalitetskriterier för ett attraktivt och välfungerande stadsrum i åtanke (Gehl 2010). De 12 kvalitetskriterierna delas upp under rubrikerna Skydd, Komfort och Njutning (Gehl, 2010). Under rubriken *skydd* finns kriterierna: *skydd mot trafik och olyckor, mot våld och kriminalitet samt mot väder, vind, buller och avgaser*. Under rubriken *komfort* finns kriterierna: *möjlighet att gå, att uppehålla sig, att sitta, att se, att prata samt möjlighet till aktivitet.* Under rubriken *njutning* finns kriterierna: *skala anpassad till den mänskliga dimensionen, möjlighet att njuta av positiva klimataspekter samt estetisk kvalitet.* Kriterierna under rubriken skydd är enligt Gehl viktigast att tillgodose (2010). Om inte dessa kriterier uppfylls kan platsen aldrig blir ett attraktivt och välfungerande stadsrum. Vidare menar han att nästa steg är att uppfylla kriterierna för komfort. När alla kriterier för skydd och komfort uppfyllts kan man se över kriterier för njutning.

SKYDD

Den södra sidan mellan järnvägen och byggnaderna är idag en baksida med slutna fasader som känns otrygg då ingen rör sig här. De flesta fotgängare korsar gestaltningsområdet vid Esplanaden. Det är den enda platsen där man kan korsa järnvägen i marknivå vilket gör att det blir trångt och otryggt när bilar, cyklister och fotgängare samtidigt ska korsa järnvägen i den smala passagen. Om man som fotgängare har ett val väljer man att ta den enkla vägen över, istället för att gå över en lång bro eller gå ner i en trång tunnel.

Järnvägsgatan används idag av många cyklister som kommer från de norra och nordvästra stadsdelarna men här finns idag ingen cykelväg utan cyklisterna hänvisas till att cykla på gatan bland både rörliga och parkerade bilar. Gatubilden domineras av bilar vilket gör det svårt för cyklister och fotgängare att använda gaturummet. Buller från järnvägen och bilarna bidrar till ett minskat skydd för de som vistas här. Det är dock Löfströms allé och Landsvägen som är huvudgatorna med mest trafik. Järnvägsgatan är relativt lågtrafikerad.
Det finns tre populära målpunkter i nära anslutning till gestaltningsområdet, Marabouparken, Tornparken samt Signalfabriken, men det finns i dagsläget en dålig koppling mellan dessa målpunkter. Det är svårt att som fotgängare orientera sig i området och bilarnas dominans gör det svårt att ta sig tryggt mellan målpunkterna. Orienterbarhet med en tydlig hierarki bland gator är en viktigt aspekt för fotgängare (Gehl, 2010). Kvällsöppna restauranger i bottenvåningarna längs med järnvägsgatan fungerar som målpunkter och ger en trygghet för fotgängare kvällstid.

KOMFORT

Järnvägsgatans norra sida kantas av restauranger och butiker vilket bidrar till aktivitet och variation. Här finns idag uteserveringar trots den bullriga miljön, något som visar på att Sundbybergborna gillar att sitta ute när de går på café eller restaurang. Dock finns ingen möjlighet till att varken sitta eller utföra någon annan aktivitet om man inte konsumerar. De trånga trottoarerna gör det mindre bekvämt att gå på området. Det är svårt att prata och höra på gund av buller från tågen och bilarna. Den linjära, raka Järnvägsgatan gör att man ser slutet på den redan innan man börjar gå, något som gör att man blir mer motvillig till att promenera (Gehl, 2010). Det finns inte heller några kantzoner där man kan uppehålla sig och betrakta människor som går förbi, något som människor ofta gör om det finns möjlighet (Gehl, 2010).

NJUTNING

Längs med hela järnvägsstråket finns relativt låga hus på fyra till fem våningar. Detta i samband med att många byggnader har balkonger samt handel och service i båttenvåningen gör att skalan är väl anpassad till den mänskliga dimensionen. Dock är hela den södra sidans fasader närmast järnvägen slutna med enbart kontorslokaler. Stråket är så pass brett att hela den norra sidan har sol vilket gör att de flesta av uteserveringarna är i sollägen. Den estetiska kvaliteten saknas helt idag. Gatubilden domineras av bilar och det finns ingen omsorg för detaljer. Förutom de olika butikerna är stråket ganska likartat och enformigt.

VAD JAG TAR MED MIG

Skapa trygga platser att korsa järnvägen sam trygga och snabba cykelvägar. Minska bilarnas inflytande i staden. Skapa en tydlig hierarki i gator och koppla ihop platsen med omgivningen. Värna om de befintliga uteserveringarna och restaurangerna. Skapa olika platser för aktivitet och vila.



Större hårdgjorda ytor fungerar bra för olika arrangemang och aktiviteter. Foto: SLA architects.



Genom att variera hur träden står skapar man olika typer av rumsligheter och ljusspel med solbelysta partier omväxlat med kuggiga partier. Genom att göra luckor i trädraderna skapar man siktlinjer åt sidorna från stråket och tar in gaturummet utanför.
Foto: SLA architects.



Det går att integrera olika typer av aktiviteter i stråket som skapar liv och rörelse. Människor lockas till platser med mycket liv.
Foto: SLA architects.



Bilden visar hur man blandat olika markmaterial så som stenmjöl och marksten. Här ser man tydligt stråkets bredd och relationen i skala mellan husen och Esplanaden. Foto: SLA architects.



Bilden visar en större stenmjölsyta med barrträdet Sekvoja. Genom att använda olika trädarter i olika sektioner skapar man variation i karaktär längs med stråket. Foto: Flickr (CC BY 2.0).

REFERENSPROJEKT

För att få inspiration till gestaltningen och förstå skalan på platsen studerades ett referensprojekt. Eftersom att förutsättningarna för gestaltningen var så speciella med den smala platsen var det värdefullt att se hur man gjort på en liknande plats. Esplanadens bredd är nästan identisk med platsen för gestaltningen. Referensprojektet är Sønder Boulevard som ligger i Köpenhamn, Danmark. Sønder Boulevard besöktes under en studieresa i februari 2013. Eftersom det var så längesedan jag besökte platsen gick jag även runt i eniros gatuvy samt mätte gator, trottoarer samt parkstråkets bredd i eniros karta. Platsen studerades även från fotografier. Frågor som jag ställde mig själv var hur rumsligheten på platserna såg ut, vilka funktioner som fanns och hur de integrerats i gestaltningen samt hur platserna kopplats till omgivningen. Jag studerade även hur de omgivande gaturummen såg ut och hur parkstråket mötte de omgivande gatorna.

SØNDER BOULEVARD

Projekt av landskapsarkitektkontoret SLA

Stad: Köpenhamn, Danmnark

Byggherre: Köpenhamns kommun

Byggår: 2006

Area: 1,6 hektar

Samarbetspartners: Hansen & Henneberg, Köpenhamns kommun, Vej & Park

(SLA, 2016)

Sønder Boulevard är ett parkstråk i form av en esplanad som löper genom ett bostadsområde i Vesterbro i Köpenhamn. Genom medborgardialog arbetade SLA fram en restaurering av det gröna stråk som löper genom kvarteren. Med liten budget lyckades de skapa ett livfullt och grönt parkstråk med en blandning av projekterade och mer fria ytor (SLA 2016). Stråket har en blandning mellan platser för vila och aktivitet. Det finns platser där man kan sitta omsluten av perennplanteringar och trädäck som fungerar som informella sittplatser. Det finns även platser för aktivitet så som basket, pingis och lek. En skillnad mellan Sønder boulevard och platsen för min gestaltning är att platsen jag gestaltar ligger mer centralt med handel och kontor blandat med bostäder. Sønder boulevard ligger lite mer avsides.

VAD JAG TAR MED MIG

Hur man kan skapa en bra variation mellan mer specifika platser för aktivitet och mer fria ytor.

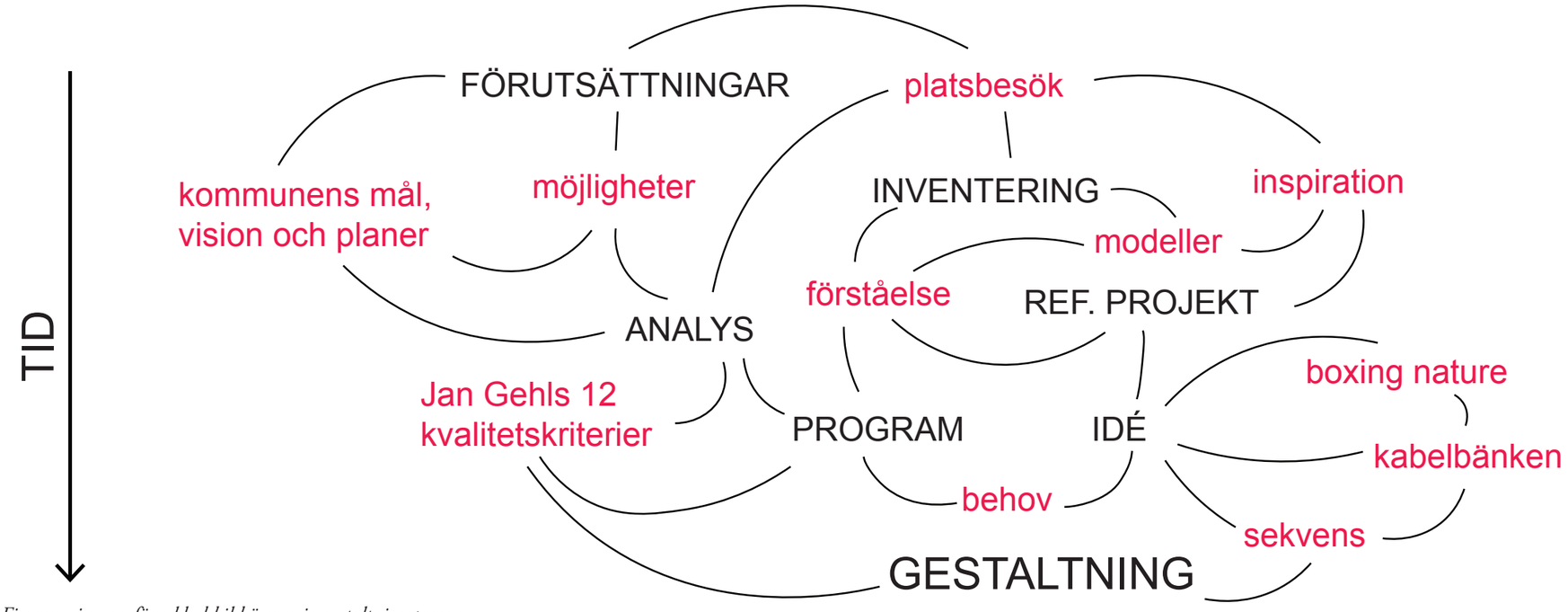
Bra med större hårdgjorda platser för tillgänglighet och aktivitet.

Man kan ha olika arter av träd i en esplanad utan att det upplevs konstigt.

Träden behöver inte stå i två rader som i en klassisk esplanad, utan kan bryta av ibland och bilda grupper eller flera rader i bredd.

Stråkets markmaterial kan variera så som i Sønder Boulevard där den ibland består av stenmjöl och ibland marksten.

GESTALTNINGSPROCESSEN



Figuren visar en förenklad bild över min gestaltningsprocess.
De svarta rubrikerna visar de olika stegen i processen, de röda visar vägen dit.

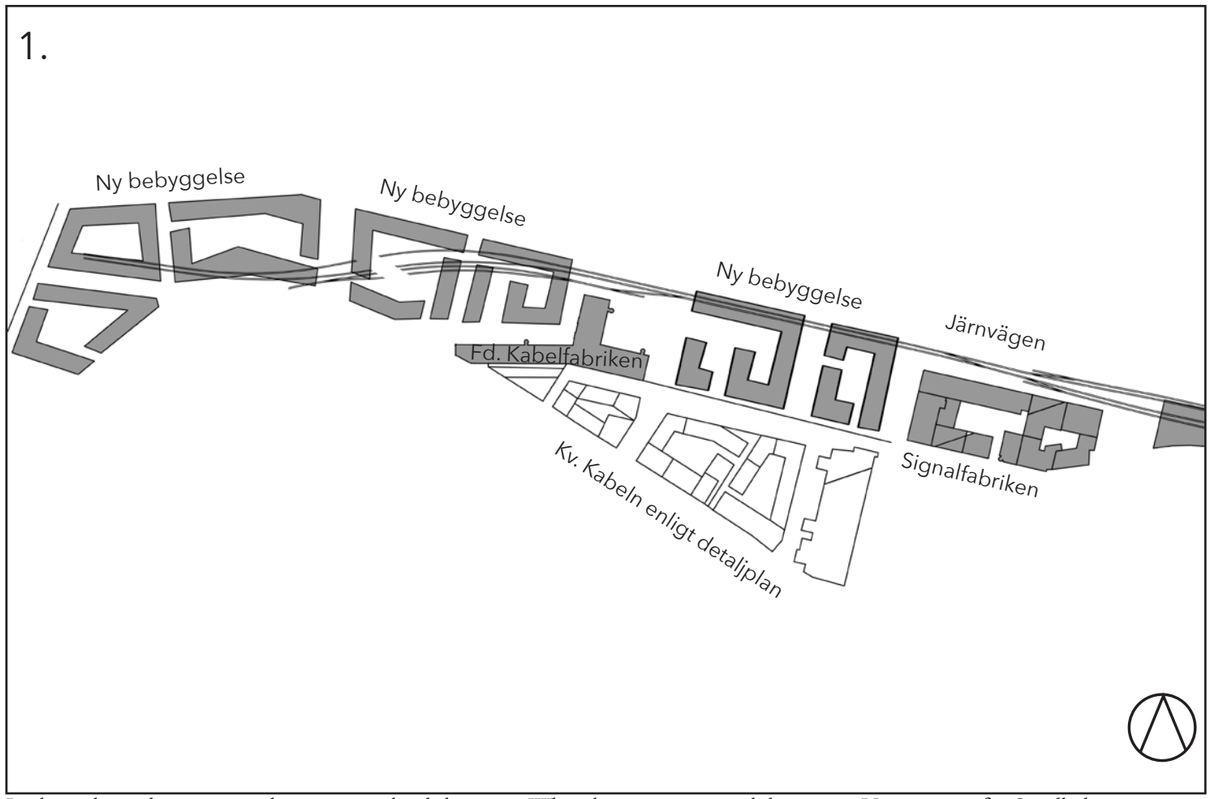
PROCESSEN

Från förstudien fick jag med mig kunskap om platsen och dess förutsättningar samt Gehls kvalitetskriterier (2010) som stöd till ett program för gestaltningen. Programmet delades in i de tre aspekterna av hållbarhet som kommunen arbetar mot. Programmet tillsammans med skisser hjälpte mig sedan att formulera en bärande idé för gestaltningen. Skisser gjordes sedan på hur strukturen på området skulle se ut med hus och gator. Samtidigt gjordes skisser på utformningen av själva stråket utifrån den bärande idén. Alla inledande skisser gjordes med hjälp av skisspapper, AutoCad och en 3D-modell i SketchUp. En fysisk modell byggdes för att ytterligare förstå skalan bättre samt för att fungera som grund till gestaltningsarbetet. I detta kapitel är bildtexterna en del av löptexten, detta för att få en helhetsbild över processen.

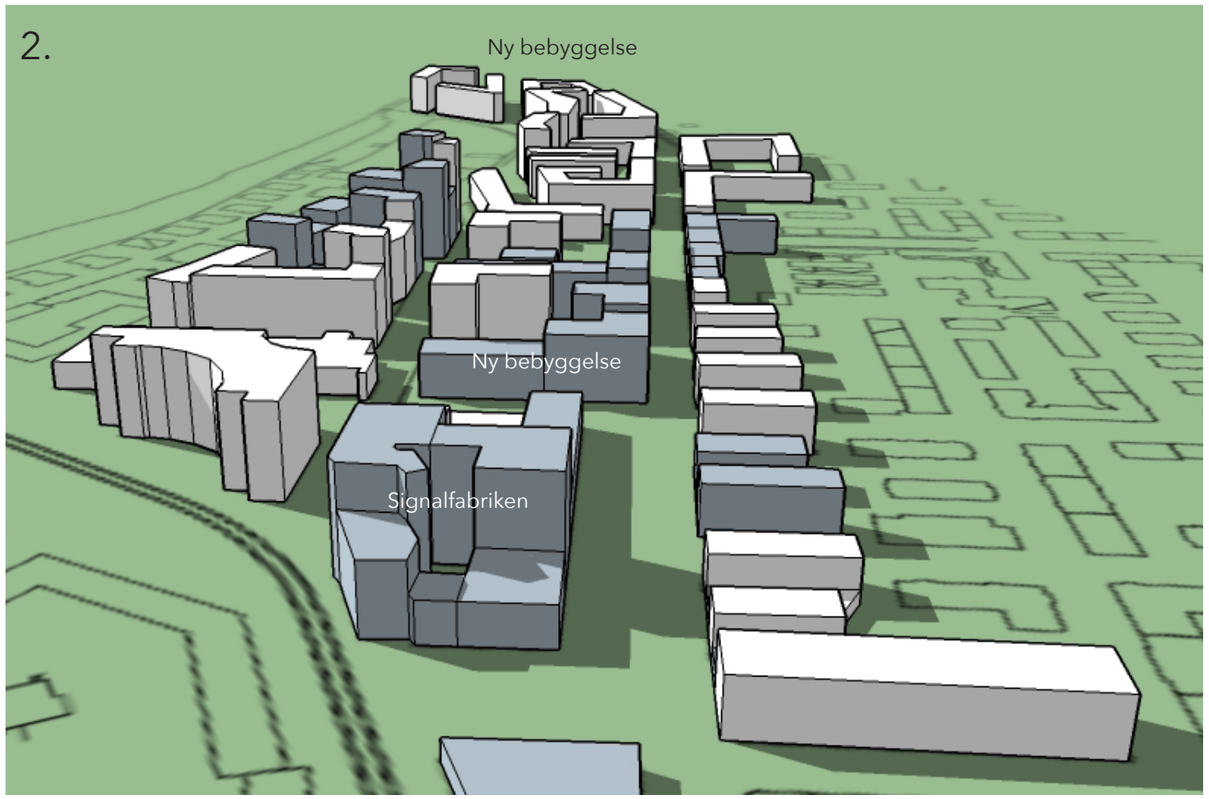
Presentationsarbetet med layouten på planscherna gjordes uteslutande i programmet InDesign. Idédiagram gjordes i en blandning av AutoCad och Illustrator. Illustrationsplanen, elevationer och kartor bearbetades både i Photoshop och Illustrator. Grunden till perspektivbilder gjordes först i SketchUp för att sedan bearbetas i Photoshop. Analysplaner gjordes i programmet Illustrator.

DEN ÖVERGRIPANDE STRUKTUREN

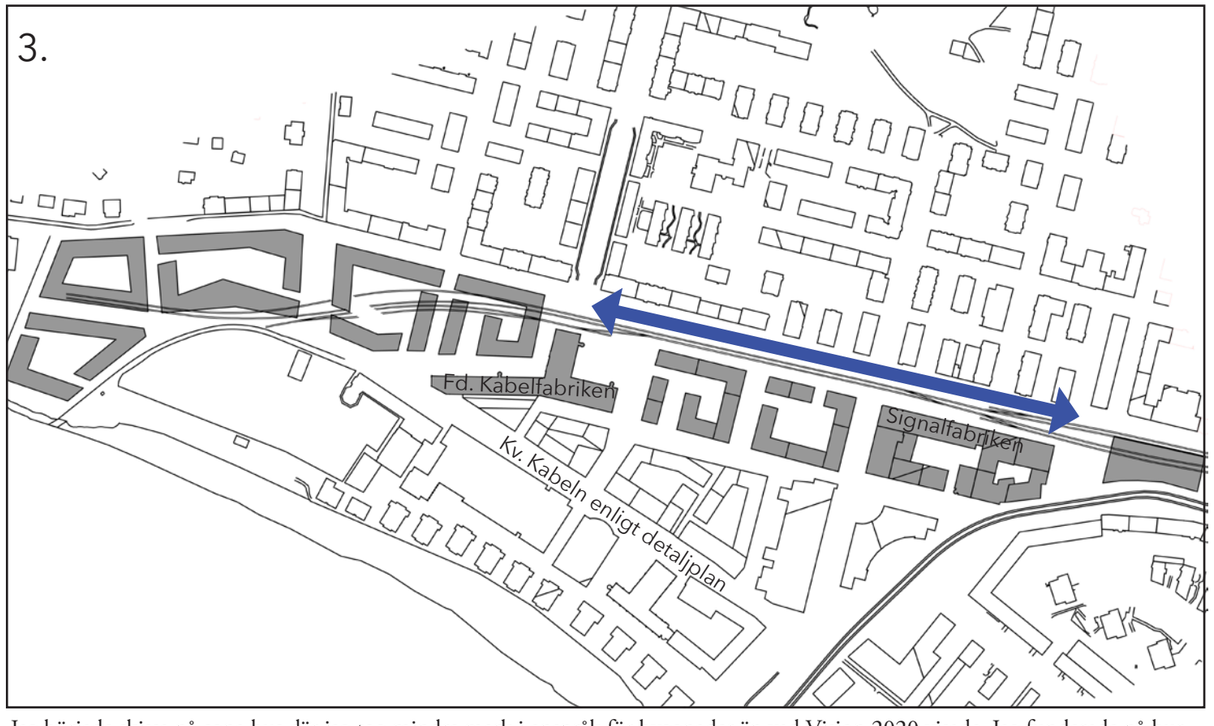
För att få ramar och ett sammanhang till stråket valde jag att börja skissa på den övergripande strukturen av området först. Eftersom det planeras ny bebyggelse intill överdäckningen var det även nödvändigt att skissa på ny bebyggelse för att kunna förankra min gestaltning på platsen. Det jag hade att utgå ifrån för den nya bebyggelsen var detaljplaner, dokumentet Vision 2020 för Sundbybergs stadskärna samt det som kommit fram i förstudien, att invånarna vill bevara en småstadskaraktär i området med låga hus på fyra till fem våningar.



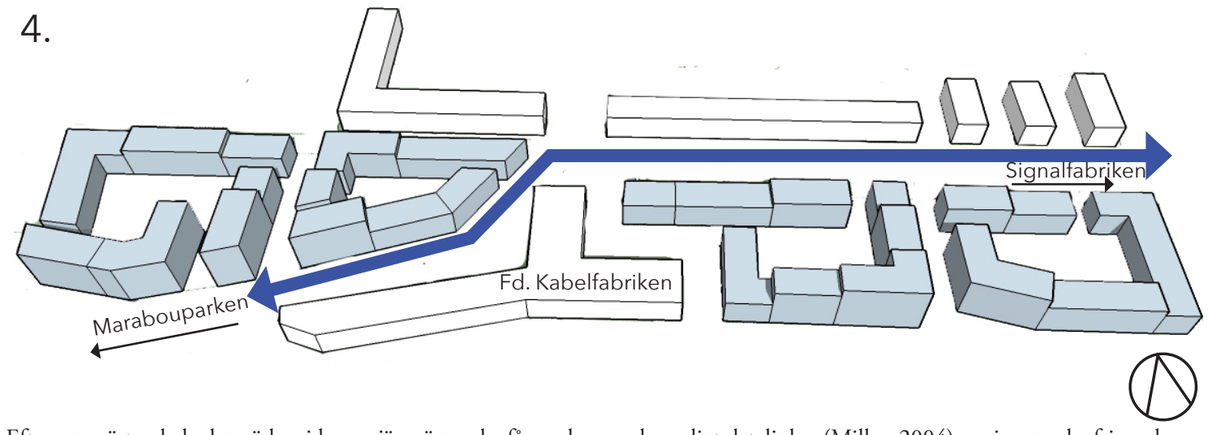
Jag började med att rita upp husen som arkitektkontoret White har som vision i dokumentet Vision 2020 för Sundbybergs stadskärna. Funderade först på att använda mig av dem och kontaktade White som gav mig fria händer.



Jag ritade upp Whites hus i Google Sketshup för att få en känsla för skala och skuggor. Här insåg jag att jag ville ha en större yta som inte bebyggs för att skapa fler offentliga platser i soliga lägen för invånarna.



Jag började skissa på egna hus där jag tog mindre mark i anspråk för byggnader än vad Vision 2020 visade. Jag funderade på hur stor del av överdäckningen som jag skulle gestalta och om jag skulle ta med omgivande mark i gestaltningen.



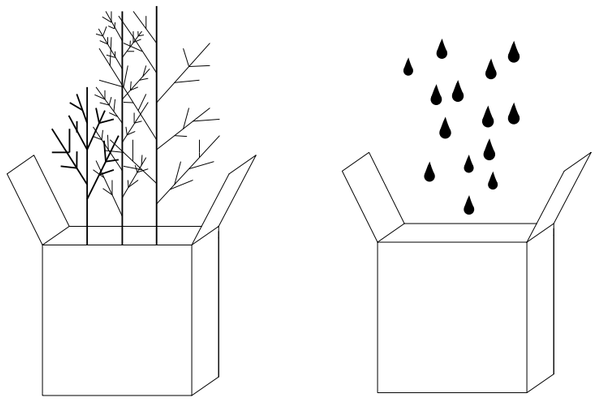
Eftersom nästan hela den södra sidan av järnvägen ska få nya byggnader enligt detaljplan (Milles, 2004) var jag ganska fri med hur hus och gator skulle placeras. Det är endast den fd. kabelfabriken som är Q-märkt som blir kvar. Detta var väldigt tidigt i examensarbetet och jag var i det här läget inte helt säker på vilken typ av gestaltning jag skulle göra. Här har jag skissat fram nya hus även på den västra sidan av kabelfabriken. Jag fick en tanke att stråket jag gestaltar inte ska vara rakt utan brytas av och gå längs med kabelfabrikens fasad. Detta för att jag ville få ett stråk som tydligt kopplade Signalfabriken med Marabouparken samt få med den gamla kabelfabriken i stråket.

IDÉGENERERING

När jag kommit en bit med strukturen på husen och hur jag ville dra stråket började jag skissa på en idé. Från början hade jag ingen information om att Sveriges järnvägar hade restriktioner mot att bygga hus ovanpå järvägsspåren, utan jag gick på den information som jag hittat i Vision 2020 (Jensen, Larsson & Swanson, 2010).

Jag hade också vid det här laget kommit fram till att ett nytt torg vore lämpligt framför Signalfabriken eftersom Sundbyberg idag endast har två små torg i centrum. Jag tänkte dock att jag inte skulle ha tillräckligt med tid att gestalta både ett grönt stadsstråk och ett torg, därför valde jag i början bort ytan framför Signalfabriken.

5.



BOXING NATURE

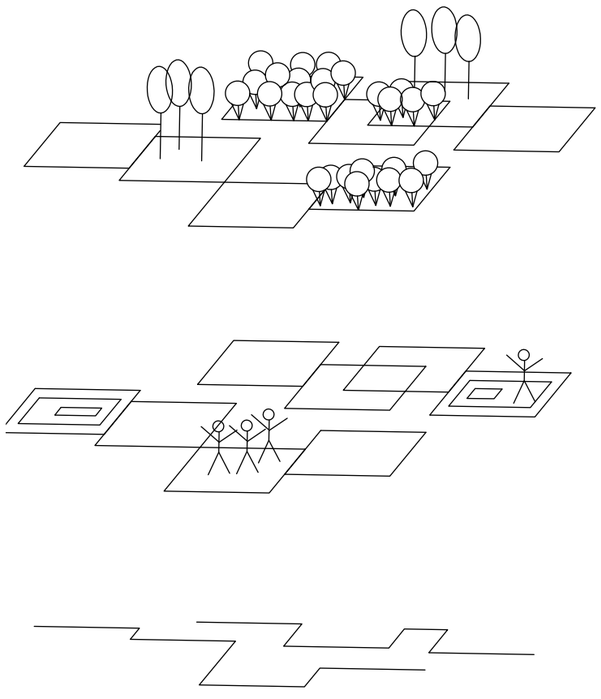
En idé växte fram som jag kallade för “boxing nature”. Jag ville ha ett koncept med ett starkt formspråk som kunde hjälpa mig med att skapa rumslighet, ta hand om dagvatten samt skapa växtbäddar för planteringar.

6.



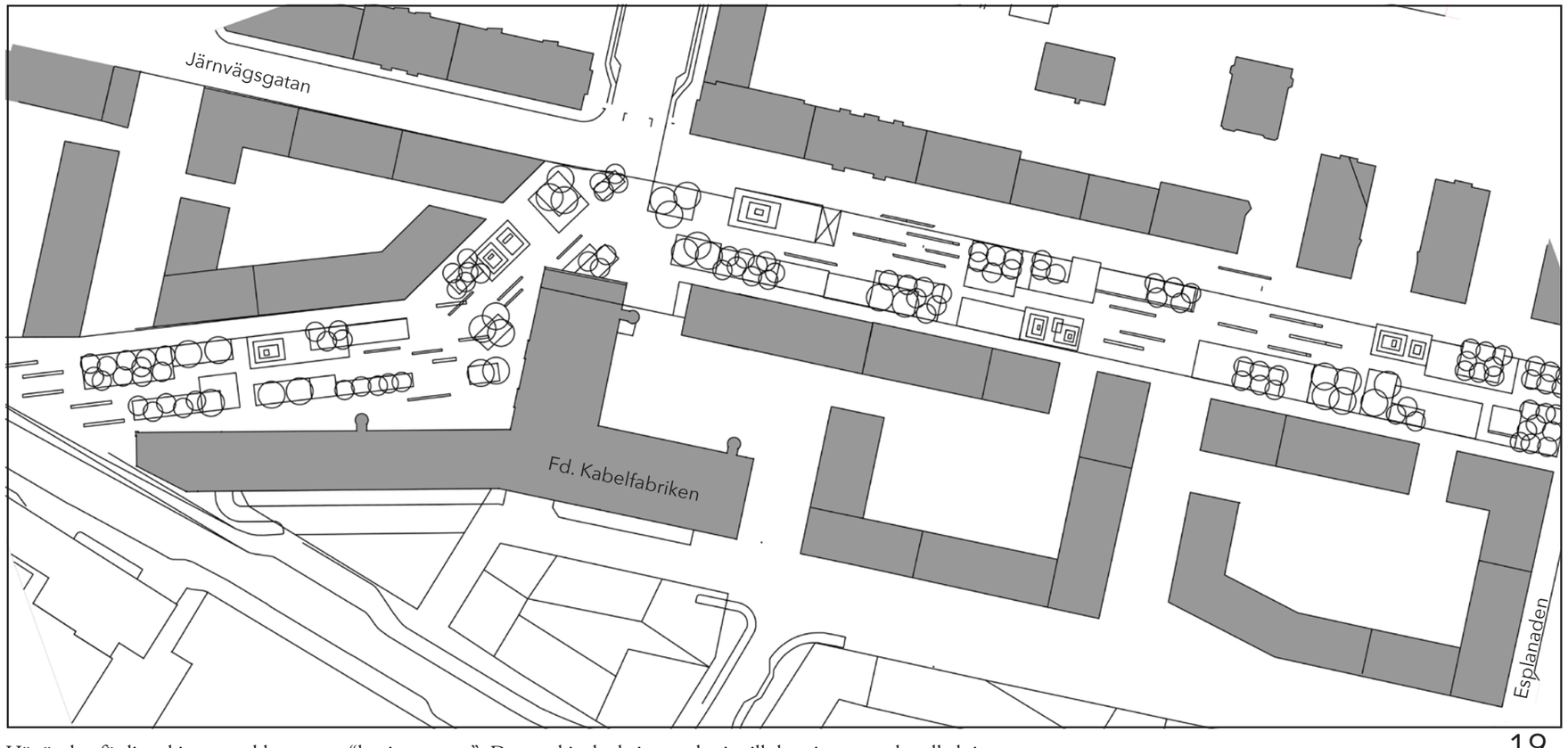
Jag började skissa på dessa boxar och hur de kunde ligga i förhållande till varandra. Här funderade jag även hur stråket skulle möta fd. kabelfabrikens fasad och om jag även skulle ta med den östra fasaden.

7.



Jag ritade en principskiss på konceptet “boxing nature”. Idén var att skapa två lager av “boxar”. Det ena lagret skulle gestaltas för ekologisk hållbarhet med växtlighet och dagvatten och det andra skulle gestaltas för social hållbarhet med sittmöjligheter och lek. Det sista lagret skulle bli gångvägen och platsbildningar mellan boxarna.

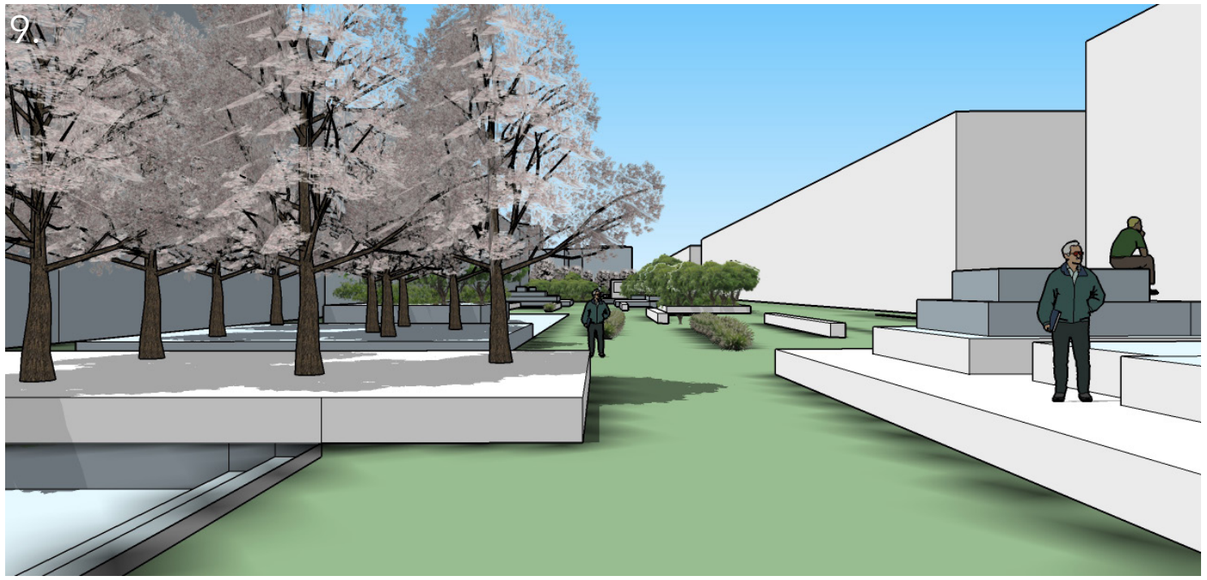
8.



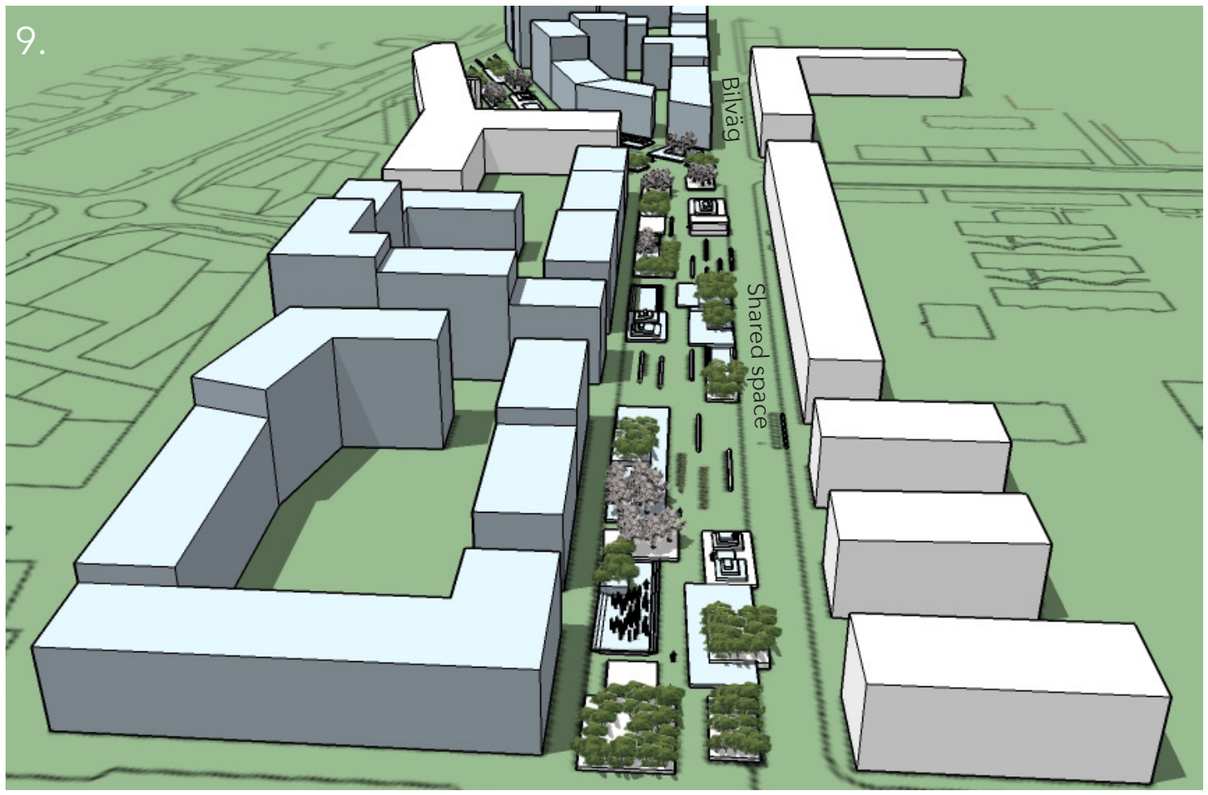
Här är den färdiga skissen med konceptet “boxing nature”. Denna skiss hade jag med mig till den sista grupphandledningen.

Jag skissade fram hela gestaltningen i Google SketchUp för att få en känsla för skala och rumslighet. I bilderna nr. 9 ser man hur jag hade tänkt med upphöjda boxar som skapar rumslighet och skyddar mot trafik och insyn. En fundering som jag hade var om jag verkligen hade tillräckligt starka argument för gestaltningen och konceptet och om det var rätt att planera för så mycket upphöjda planteringar och ytor. Projektet skulle även bli ganska dyrt eftersom det var en såpass lång sträcka och kanske inte ekonomiskt hållbart.

Jag hade problem med att hitta olika karaktär längs med stråket, allt fick samma karaktär och utseende, även om rumsligheterna varierade i viss mån. Jag hade även problem med att alla upphöjda och nedsänkta ytor blev till barriärer och hindrade från fri rörelse mellan norr och söder och minskade tillgängligheten. Något som jag i analyserna hade sett som ett problem även idag och något som jag ville åtgärda, inte förstärka. Jag hade fortfarande inte inkluderat ytan framför Signalfabriken i min gestaltning. I den här delen av gestaltningsarbetet hade jag placerat en bilväg som "Shared spaceyta" på den norra delev av stråket som sedan övergick i en bilväg. Tanken var att sista delen av det gröna stråket då skulle kunna vara bilfritt. Det blev dock en lite konstig, skuggig och smal gångyta på den södra delev av stråket som kändes lite inklämd. De upphöjda boxarna med mycket vegetation kunde även skapa en känsla av otrygghet.



Bilder från Sketchupmodellen som visar de upphöjda planteringarna och nedsänkta ytorna för dagvatten.



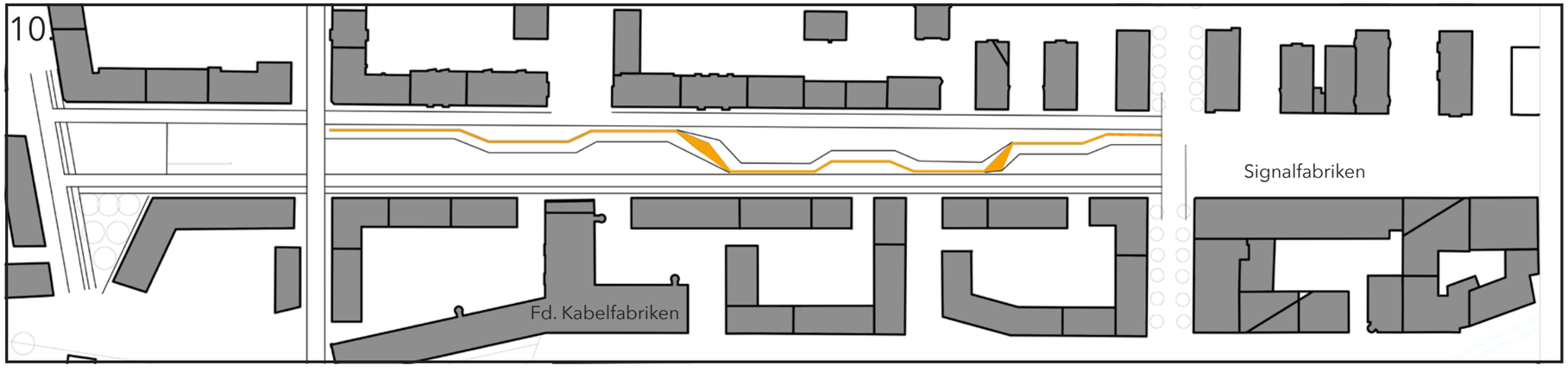
Fågelperspektiv från öster. Signalfabriken syns inte i bilden utan stråket börjar från korsningen Esplanaden- Järnvägsgatan.

Jag insåg att koncpetet “boxing nature” inte gav mig den inspiration till gestaltningen som jag behövde för att skapa en god gestaltning och övergav den. Jag ville ha ett koncept som kunde hjälpa mig att förankra gestaltningen i platsen och området. Jag behövde också ett bättre program som grund. Därför formulerade jag först ett tydligt program och försökte därefter komma på en ny idé (programmet presenteras i A1-planscherna). Jag var inte heller nöjd med hur dragningen av stråket såg ut. Det kändes inte självklart med den starka brytningen i mitten och att stråket gick intill den gamla Kabelfabriken. Jag insåg att jag egentligen hade frångått min ursprungliga idé med att gestalta själva platsen för överdäckningen och förivrats med att gestalta omgivande mark istället. Därför drog jag om gestaltningsområdet så att stråket blev rakt. Jag tog med mig feedback som jag fått under handledning om att det vore en bättre trafiklösning att ha en enkelriktad bilväg på båda sidor om stråket istället. Jag började se på stråket som mer av en esplanad än vad jag gjort innan. Jag ville inte förlora kontakten med Marabouparken och skissade på hur kopplingen mellan stråket och Marabouparken skulle kunna se ut. Till en början var stråket jämnsmalt och helt rakt, detta syns på bild 10. Jag hade fortfarande inte inkluderat ytan framför Signalfabriken i gestaltningen.

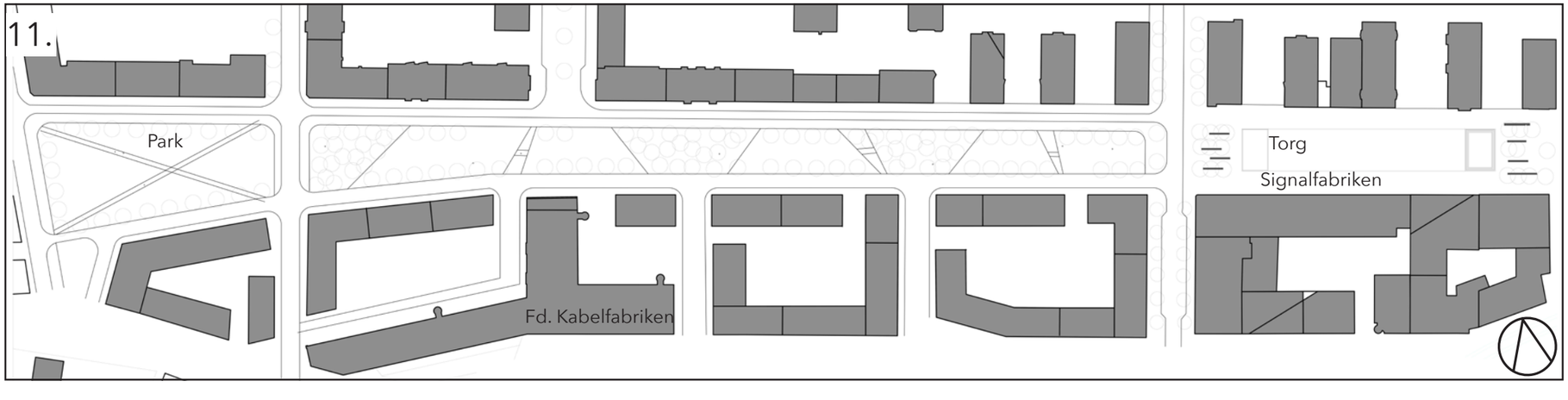
Den första idén som dök upp och som jag försökte jobba med var att gestalta ett långt “band” som löpte längs hela gestaltningområdet. Idén kom från kabelfabriken och att jag kunde göra något som var som en kabel och band ihop hela området och skapade identitet. Jag skissade länge på hur “kabeln” skulle kunna utformas. Jag hade en idé om att “kabeln” skulle kunna gå i marknivå ibland för att komma upp och bli en bänk eller en vägg, se skiss 10. Det material som jag hade tänkt mig var cortenstål, ett material som jag kommit fram till under inventering och analys passar i området.

Jag skissade även på olika lösningar för hur kabeln skulle integreras i lekplatser och olika typer av bänkar. Ett problem med idén var att den inte gav mig någon hjälp till resten av gestaltningen. Idén var helt enkelt för tunn för att fungera som en övergripande idé för hela området. Jag insåg också när jag skissade att jag fick problemet med barriär även med denna idé. Bänken blev snarare en barriär och ett alltför starkt band mellan öst och väst. Jag förlorade återigen kopplingen mellan norr och söder.

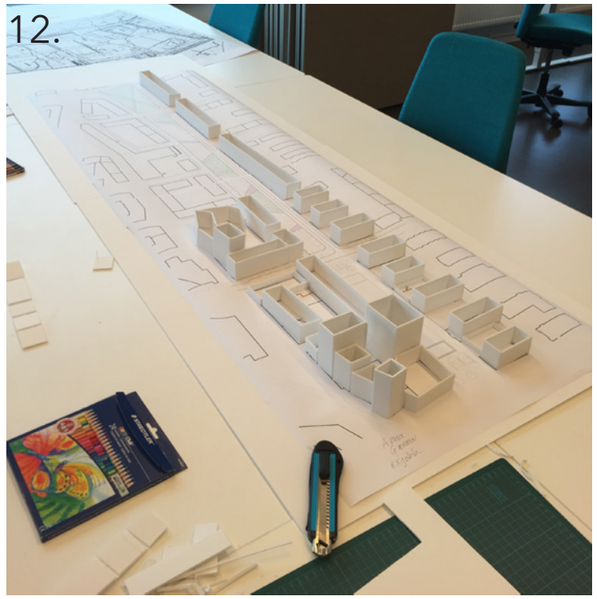
Jag började skissa på en tredje idé om att dela upp stråket i olika sekvenser, detta blev den slutgiltiga idén för gestaltningen. Nu visste jag att jag ville förstärka kopplingen mellan norr och söder. Jag ville även skapa olika typer av rumsligheter och aktiviteter längs med stråket för att få det händelserikt och locka fler besökare. Vid den här tidpunkten får jag även information om att Sveriges järnvägar inte tillåter byggnader ovanpå överdäckningen. Det är en av orsakerna till att jag breddar stråket i väst. Då inser jag att jag kan skapa en park i väst där stråket är bredare. Här inser jag med hjälp av handledning att jag måste ta med ytan framför Signalfabriken om jag ska koppla stråket mellan Signalfabriken och Marabouparken. Genom att ta med den ytan får jag ett tydligare stadsstråk som börjar med ett nytt torg och slutar med en park, se skiss 11.



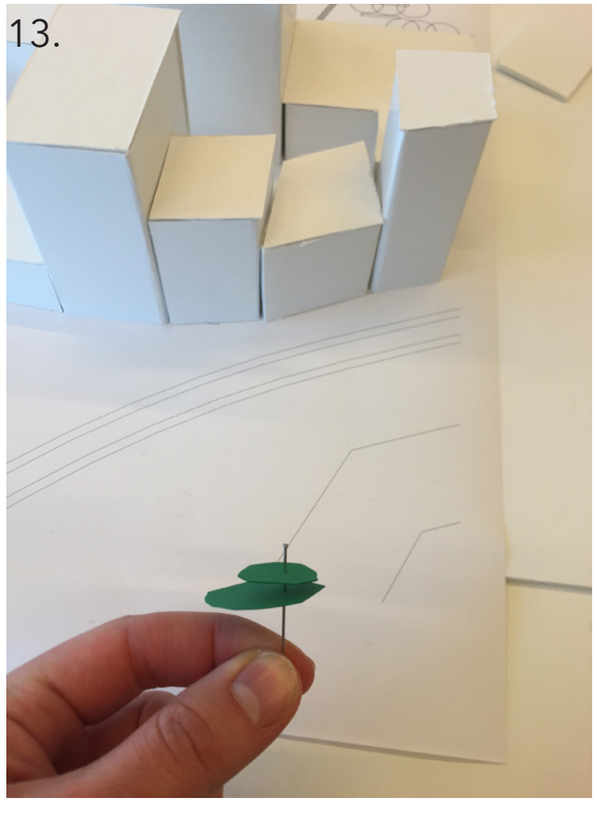
10.



11.


12.

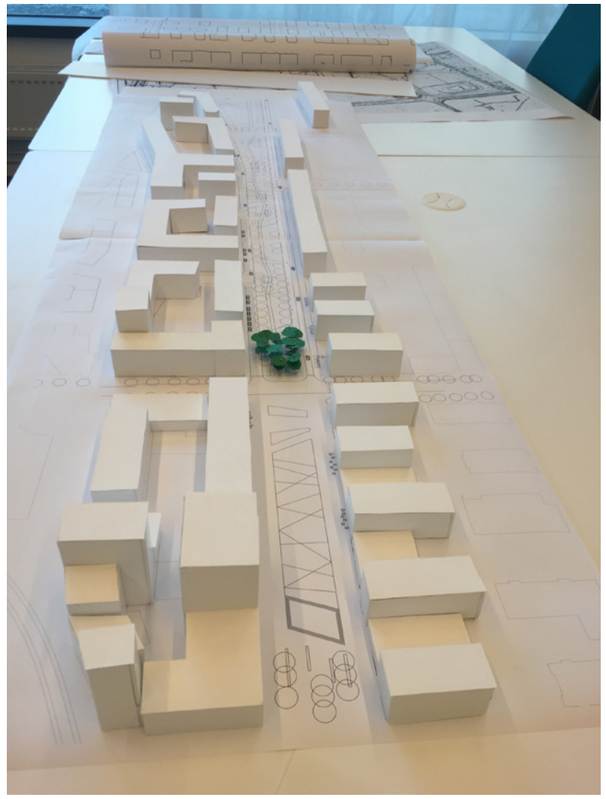
När jag var nöjd med de avgränsningar jag gjort och sträckningen för tråket började jag bygga en modell. I modellen kunde jag även skissa fram den slutliga placeringen av de nya husen.


13.

Jag börjar skissa idén sekvens i modellen. Jag gjorde också små skalenliga träd som jag kunde placera ut och se hur rumsligheten blev.



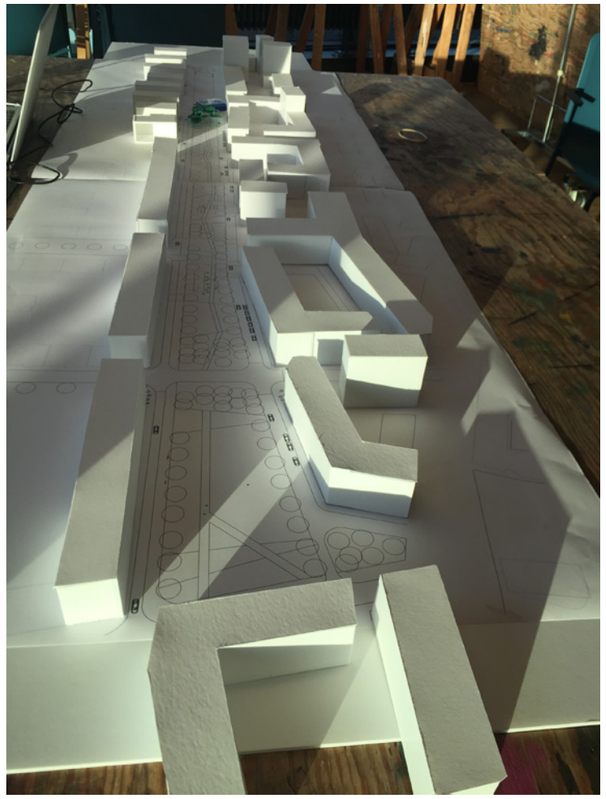
Jag skrev ut olika skisser i A1 och lade dem under husen. Sedan kunde jag flytta träd och färglägga ytor för att få en känsla av hur det blir. I bilden ser man parken. Jag skissade på olika dragningar av gångstråket.



Här ser man en tidig variant av torget där markmönstret är tydligare diagonaler och kors än i slutgestaltningen. Jag testade en annan form på ett podium av granit som föreslås på det nya torget samt om bänkarna skulle ligga i linje med stråket tillsammans med träden.



Här har jag renodlat idén. Markmönstret och podiet börjar likna det slutgiltiga förslaget. Jag testade olika placeringar för träden. Först tänkte jag enbart ha träd i klungor i båda änderna av torget och inga träd där emellan. Jag kom dock fram till att det var bra med några träd inne på torget för att skapa rumslighet och vandrande skugga.



Här ser man den nya esplanaden som föreslås få namnet Sieverts esplanad från korsningen Esplanaden Järnvägsgatan. Jag skissade på vilken vinkel diagonalerna skulle ha. Diagonalerna fungerar som avgränsning mellan de olika sekvenserna. Jag ville ha diagonaler för att främja rörelsen mellan norr och söder samt för att skapa en starkare koppling åt sidorna av stråket och inte bara linjärt rakt fram.

GESTALTNING

Från början hade jag tänkt mig att stråket skulle bli ett aktivitetsstråk med möjlighet för många olika spontanidrotter med inspiration från Sønder boulevard. Jag insåg dock allt eftersom att det som behövdes mest på platsen var ett grönt stadsstråk med en blandning av ytor för aktivitet, vila, uteserveringar samt mindre programmerade ytor så som gräsmattor. Då finns det något för alla. Platsens centrala läge samt att det planeras för ännu fler bostäder och kontor än vad som finns idag gjorde att beslutet kändes rätt.

Torget ville jag hålla relativt öppet, men med en tydlig markering på dess början och slut. I väst skyddas torget från bilvägen genom pollare, men även genom träd och en upphöjd plantering. Det blir även en delvis visuell barriär vilket gör att torget får en tydlig avgränsning. I öst skyddas torget av det upphöjda podiet samt träd. Det ver lite klurigt hur jag skulle föhålla mig till den östra sidan då jag inte vet vad som ska gestaltas öster om torget. Det planeras ett resecentrum och nya byggnader, men exakt hur det kommer att se ut är inte ännu bestämt (Jensen, Larsson & Swanson, 2010).

Jag valde att ha kvar kantstensparkering längs med den södra sidan av Sieverts Esplanad och Kabelparken. Detta för att jag ser ett behov av korttidsparkeringar inne i centrum då flera stora parkeringsytor försvinner när nya hus byggs. Jag funderade länge på hur jag skulle dra cykelvägen och bestämde mig tillslut för att ha en dubbelriktad cykelväg på den norra sidan av Sieverts Esplanad och Kabelparken. Detta för att jag analyserat att de som kommer att cykla längs med stråket är de som cyklar från de norra och västliga stadsdelarna. De som cyklar från sydväst kommer troligtvis att cykla igenom det nya kvarteret Kabeln där det också planeras en cykelväg (Nordström, 2015).

För en utförlig beskrivning av det slutliga gestaltningsresultatet hänvisas till A1- planscherna.

REFLEKTION

GESTALTNINGEN

Syftet med mitt arbete var att med inspiration av Jan Gehls teorier om attraktiva och välfungerande stadsmiljöer föreslå ett gestaltningsförslag för en del av den plats som frigörs vid en överdäckning av järnvägen i Centrala Sundbyberg. Målet med förslaget var att skapa attraktiva, välfungerande och inbjudande platser för fotgängare och cyklister i stadsdelen.

Arbetsprocessen har liknat den vid studiokurser som jag är van vid där jag både tar inspiration av den kunskap som vi fått under vår utbildning tillsammans med problemformulering, idégenerering, analyser samt inventering. Den stora skillnaden i mitt examensarbete blev att jag själv sökte all information om platsens förutsättningar. Det var även skillnad då jag själv fick sätta upp avgränsningar och bestämma gestaltningsområdets storlek och placering.

Jan Gehls teorier har funnits med mig under hela utbildningen och mitt arbetssätt skiljer sig därför inte nämnvärt med hur jag gjort tidigare. Skillnaden är att jag nu haft tydliga kvalitetskriterier som jag kunnat förhålla mig till. Det var helt klart en utmaning att ta så många egna beslut hela tiden. En svårighet har även varit att det är ett verkligt pågående projekt som drivs av utomstående konsulter och jag har därför inte haft möjlighet till något samarbete med kommunen. Därför har det varit svårt att få tag på den informationen som jag behövt direkt, utan jag har hittat ny information under hela arbetets gång som jag valt att antingen anpassa mig till eller utesluta. Det positiva är att det påminner om det verkliga yrkeslivet där projekt pågår parallellt under en lång tid. Eftersom jag tog paus mitt i examensarbetet för att läsa en annan studiokurs

höll mitt arbete på under en längre tid än vad som är vanligt. Detta visade sig vara bra för mitt arbete då jag hade möjlighet att ta del av mer information. En svårighet har varit att mycket information som hade kunnat fungera som nytta för mig säkert gått förlorad då projektet är så stort och pågått under en lång tid.

ÄR GESTALTNINGEN GOD ENLIGT GEHLS KVALITETSKRITERIER?

För att besvara syftet tog jag hjälp av frågeställningen: *Hur kan en del av överdäckningen gestaltas utifrån Jan Gehls tolv kvalitetskriterier med målet att skapa attraktiva och välfungerande stadsrum för fotgängare och cyklister?* Platsen analyserades först med hjälp av de tolv kvalitetskriterierna för att veta om och hur platsen idag uppfyller dem. Jag har under arbetets gång haft dessa kriterier i åtanke. Även om jag inte alltid försökt implementera dem rakt av har gestaltningen påverkats av kriterierna. De tolv kvalitetskriterierna är indelade i tre huvudkategorier *skydd, kvalitet* och *komfort.* Nedan följer en beskrivning av hur jag anser att förslaget svarar på de tolv kvalitetskriterierna.

Under kategorin *skydd* finns kriterierna *skydd mot trafik och olyckor, skydd mot våld och kriminalitet samt skydd mot väder, vind, buller och avgaser*.
Dessa kriterier är de viktigaste att uppfylla då det enligt Gehl är grundkriterierna för att en plats ska fungera (2010). För att få skydd mot trafik och olyckor har jag konsekvent upphöjda körbanor i korsningar. Det ska vara tydligt att man kör bil här på fotgängarnas och cyklisternas villkor. Jag tog även ett beslut att inte släppa in bilar på torget utan skärma av med hjälp av pollare. Cyklisterna får cykla här på fotgängarnas villkor. En bred dubbelsidig cykelväg i norr skyddar de som vistas på Sieverts esplanad och Kabelparken från trafiken. Enkelriktade, smala körbanor gör det lätt att ta sig över vägen mellan trottoarer och Sieverts Esplanad. I norr har jag breddat trottoaren med en meter för att få plats med större uteserveringar och ge plats åt fotgängarna.

Genom att skapa fria siktlinjer längs stråket minskar risken för att människor ska känna sig otrygga i området under kvällstid. De många träden bildar tak som ger skydd mot vind och regn. Klippta häckar, planteringar med buskar och perenner samt träd bidrar till att minska risken för att det smala stråket blir en vindtunnel.

Jag valde att behålla de befintliga uteserveringarna i soliga lägen samt att placera ut bänkar åt olika väderstreck och under träd så att det alltid ska gå att hitta en solig plats eller en plats med vandrande skugga. Jag kan såhär i efterhand tycka att jag gav onödigt mycket plats åt kantstensparkeringarna, om jag hade reducerat antalet parkeringar hade jag kunnat bredda trottoaren ytterligare även på den södra sidan. Det var dock ett val jag gjorde då jag såg ett behov av korttidsparkeringar i de centrala delarna eftersom stora parkeringsytor förväntas försvinna i staden med den nya bebyggelsen.

Under kategorin *komfort* finns kriterierna *möjlighet att gå, möjlighet att uppehålla sig, möjlighet att sitta, möjlighet att se, möjlighet att prata och höra samt möjlighet till aktivitet.*
Dessa kriterier är nästa steg efter man uppfyllt kriterierna för skydd. Det var centralt för mig under gestaltningen att skapa många platser att uppehålla sig på och sitta. Hela stråket kantas av många bänkar i olika lägen. Det finns även flyttbara möbler där man kan sitta och fika eller betrakta de olika aktiviteterna som händer på stråket så som boule, lek och pingis. Möjlighet för tillfälliga arrangemang skapar också aktivitet längs med stråket. Det finns flera uteserveringar där man kan sitta om man vill köpa en glass eller äta lunch.

Eftersom fotgängare och cyklister prioriteras kommer biltrafiken på Järnvägsgatan förhoppningsvis att minska vilket medför mindre buller. Genom att däcka över järnvägen slipper man också mycket buller som jag identifierade under min analys.

Under kategorin *njutning* finns kriterierna *skala anpassad till den mänskliga dimensionen, möjlighet att njuta av positiva klimataspekter samt estetisk kvalitet.*
Jag hade under hela arbetets gång skala i åtanke. Det var till stor hjälp att bygga såväl en fysisk modell samt en Sketschupmodell. Jag hämtade även inspiration till skalan genom att studera mitt referensprojekt Sønder boulevard. Genom att hålla en relativt låg höjd på husen på fem våningar känns stråket bredare och ljusare än om jag valt att gestalta högre byggnader. Sekvenserna varierar i längd för att skapa en dynamik längs med stråket. Det ska finnas både stora och små rum att uppehålla sig i.

Som jag skrivit tidigare tog jag hänsyn till klimataspekter och med hjälp av skuggdiagrammet kunde jag studera hur skuggan vandrar över dagen och var det är lämpligast att skapa platser att uppehålla sig på.

Den estetiska kvalitetet kan vara svårare att bedöma, men med hjälp av en omsorg över detaljer och material tror jag att stråket kommer att upplevas ha god estetisk kvalitet. Genom de olika trädarterna kommer man kunna njuta av blomning och höstfäger under de olika säsongerna.

HUR SVARAR GESTALTNINGEN PÅ PROGRAMMET?

I mitt examensarbete valde jag att konstruera ett eget program för gestaltningen, en utmaning var att inte ha någon beställare att diskutera med. Det var jag själv som skulle ta reda på all information om platsen och dess förutsättningar och sedan själv göra en bedömning när jag tyckte att jag hade tillräckligt med material att utgå ifrån. Detta har tagit stor del av tiden för examensarbetet. Min ambition var att hitta bra argument för varje programpunkt. Jag tycker att jag hittade bra argument för mitt program genom förstudien som vidare gav mig vägledning för min gestaltning.

Det var viktigt att den övergripande idén som jag konstruerade för gestaltningen kunde hjälpa mig att svara på de programpunkter som jag formulerat. Jag anser att idén *sekvens* hjälpte mig med detta då det gav mig ett tydligt formspråk för min gestaltning samtidigt som jag fick med de funktioner som jag formulerat i programmet. Jag valde att dela in programpunkterna i de tre aspekterna av hållbarhet som kommunen arbetar mot för att göra det tyflit för mig själv och läsaren. Nedan kommer en reflektion över hur jag besvarade mina programpunkter i gestaltningen.

Social hållbarhet:

Skapa platser för vila och aktivitet.
Jag ville skapa sekvenser med olika utformning och funktioner för både vila och aktivitet. Det finns dock en svår avvägning mellan att projektera för mycket ytor för en specifik aktivitet så som pingis och att gestalta mer flexibla ytor, något som jag brottades med under arbetets gång.

Eftersom stråket är så smalt var det svårt med flexibla ytor, det får till exempel inte plats med stora gräsytor eller grusplaner. Förslaget blev en blandning mellan flexibla, hårdgjorda ytor och specifika aktiviteter. Här har mitt referensprojekt Sønder Boulevard hjälpt mig att hitta en balans mellan ytor för aktivitet och vila.

Genom att placera många bänkar i olika lägen längs med stråket finns det förutsättningar för bra platser för vila. Det finns även plats för flyttbara möbler där man kan sitta och betrakta de olika aktiviteterna.

Länka ihop, integrera i omgivningen.
Att integrera stråket i omgivningen och länka ihop den norra och södra delen av staden såväl som de olika målpunkterna med varandra var en viktig del av min gestaltning. Här hjälpte min idé *sekvens* mig mycket. Med hjälp av de olika sekvenserna kan jag knyta an till omgivande gaturum och skapa utblickar

från stråket samt göra det enkelt att ta sig över stråket mellan norr och söder.

De nya byggnaderna är placerade så att de passar in i den omgivande gatustrukturen och nya vägar bidrar ytterligare till en starkare koppling mellan norr och söder.

Möjliggöra för tillfälliga arrangemang.
Genom att föreslå flera mindre torg längs med stråket skapade jag möjligheter för tillfälliga arrangemang så som bondens, matfestivaler, loppmarknader samt andra pop-up event.

Trygg utemiljö, fungera över dygnet och olika årstider.
Något som är en stor del av trygghet kvällstid är belysning, jag valde dock att inte ha med en belysningsplan då jag kan för lite om belysning. Förslaget har en öppen sikt längs hela stråket och växtligheten som skapar kvaliteter under hela året. Jag hade även olika vinteraktiviteter i åtanke vid gestaltningen så som möjlighet för pulka- och skridskoåkning.

Locka till rörelse inom och igenom stråket.
Genom sekvenserna skapade jag ett dynamiskt stråk där siktlinjer rakt fram delvis bryts med hjälp av trädstammar för att ge en upplevelse av att stråket ändras och att sträckan inte är så läng att gå. Stråket är lätt att korsa eftersom det endast är smala enkelriktade gator med upphöjda körvägar i korsningar.

Ekologisk hållbarhet:

Främja biologisk mångfald
Genom att göra ett grönt stadsstråk kunde jag påverka mångfalden av arter. Dock kan jag med stor sannolikhet inte öka den biologiska mångfalden då överdäckningen i sig tar bort en rik biologisk mångfald som troligtvis finns längs med järnvägsspåret (Larsson & Knöppel, 2009). I efterhand kan jag tycka att jag inte riktigt förankrade programpunkten i förslaget. Jag hade kunnat tänka mer på boplatser för insekter och fåglar samt om de trädarter jag valde främjar mångfalden av arter. Många planteringar och träd gör att den biologiska mångfalden ändå troligtvis främjas då jag valde att använda flera olika trädarter samt planteringar med perenner och buskar längs med stråket.

Bidra till ekosystemtjänster så som dagvattenhantering, pollinering.
Regnträdgårdar fungerar som dagvattenhantering, men ger även andra sociala kvaliteter så som rumslighet, och lek. Det finns möjlighet att plantera perenner som gynnar pollinernde insekter.

Ekonomisk hållbarhet:

Rimlig nivå på skötsel och underhåll
Rimlig nivå på skötsel är relativt och beror på hur mycket pengar kommunen vill lägga på sin utemiljö. Under arbetets gång tänkte jag på att det ska vara lätt att sköta och att kostnaderna för skötsel inte blir alltför höga. Det är anledningen till att flera planteringar på stråket inte enbart består av perenner utan föreslås innehålla blandade perenn- och buskplanteringar.

Skapa möjlighet till ett förstärkt handelsutbud
Genom ny bebyggelse med handel i bottenvåninen möjliggjorde jag för ett ökat handelsutbud. På det nya Signaltorget gjorde jag det möjligt att ha permanenta marknadsstånd och större marknader. Det finns även plats för tillfälliga marknader och foodtrucks längs med Sieverts Esplanad.

Skapa attraktiva kontor och bostäder
Med ny bebyggelse föreslår jag nya bostäder och kontor på ett attraktivt läge med det gröna stråket utanför fönstret och närhet till handel och service. Under arbetet gjorde jag avvägningar mellan antalet nya byggnader och hur stor mark som ska tas i anspråk för det nya stråket. Eftersom Sveriges järnvägar inte tillåter att man bygger hus rakt ovanpå överdäckningen hade jag den ytan fri, men om man hade velat maximera antalet byggnader hade man kunnat anlägga en väg rakt ovanpå spåren och sedan hus på resten av ytan runtomkring. Jag kom dock fram till under förstudien att det fanns ett behov för fler parker med plats för spontanidrott samt ett nytt torg, något som hjälpt mig att argumentera för mina val att inte bebygga hela området. Genom en blandning av bostäder, torg och parker har de nya bostäderna och kontoren potential att bli attraktiva.

AVSLUTNING

Mitt arbete blir ett inlägg i förtätningsdebatten. Jag tycker att det är viktigt för Sundbybergs invånare att se vad som skulle kunna byggas på överbyggnaden och vad man kan göra med en yta som inte bebyggs. Överbyggnader blir allt vanligare i storstäderna idag och mitt gestaltningsförslag visar ett sätt att gestalta ytan som frigörs. På andra platser, med andra förutsättningar kanske inte min gestaltning hade passat. Landskapsarkitekter kan sällan arbeta med typlösningar, utan man måste anpassa sig efter varje plats och dess förutsättningar.

Eftersom överdäckningar sällan får bebyggas rakt ovanpå på grund av säkerhetsrisk ger det en möjlighet för planerare att vara kreativa och använda utrymmet för att skapa attraktiva platser för fotgängare och cyklister. Under arbetets gång har det dykt upp några frågeställningar. Eftersom överdäckningar blir allt vanligare vore det intressant att göra en gestaltning för hur tunnelingången möter omgivande mark. Det vore även intressant att undersöka hur fördelningen mellan nya byggnader och offentliga ytor brukar se ut när nya områden förtätas och om kommuners visioner följs eller om ekonomin och bostadsbristen får styra.

Det har varit både utmanande och roligt att göra ett gestaltningsförslag som examensarbete. Min förhoppning är att jag med mitt arbete kan inspirera fler att våga göra gestaltningsförslag och presentera sitt arbete på A1-planscher likt ett tävlingsförslag eller de studiokurser som vi har inom vår utbildning.

REFERENSER

SKRIFTLIGA KÄLLOR

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

Jensen, F., Larsson L-H., Swanson, O. (2010). *Vision Sundbybergs stadskärna 2020*. Sundbyberg: Sundbybergs stad.

Larsson, M., Knöppel, A. (2009). [Elektronisk] *Biologisk mångfald på spåren. Zoologisk och botanisk inventering av järnvägsmiljöer med fokus på hotade arter, skötsel och framtidsperspektiv.* Borlänge: Banverket. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/contentassets/bee7e899e67b44d78612ed2594d80359/biologisk_mangfald_pa_sparen.pdf [2016-04-08]

Milles, L. (2004). [Elektronisk] *Detaljplan för kvarteret Kabeln i Sundbybergs stad.* Planbeskrivning. Sundbyberg: Sundbybergs stad. Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/download/18.7b7530f61399a783d73301/1366115834442/Planbeskrivning_antagen_Kabeln.pdf [2016-04-08]

Nordström, H. (2015). [Elektronisk] *Detaljplan för Kabeln 5 m.fl. fastigheter vid Löfströms allé i centrala Sundbyberg.* Planbeskrivning. Sundbyberg: Sundbybergs stad. Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/download/18.5bffcc8214f1657d34f87bac/1439556310257/Kabeln+-+Planbeskrivning.pdf [2016-04-08]

Riksförbundet Svensk trädgård. [Elektronisk] *Zonkartan – vägledning till växtval för vedartade växter*. Tillgänglig: http://www.tradgard.org/svensk_tradgard/zonkartan.html [2016-02-23]

Stiftelsen parken (2016). [Elektronisk] *Om Marabouparken konsthall.* Tillgänglig: http://marabouparken.se/konsthallen/ [2016-02-23]

SLA architects (2016). [Elektronisk] *Sønder Boulevard. Tillgänglig:* http://www.sla.dk/dk/projects/sonderboulevard/ [2016-02-23]

Sundbybergs stad (2016a). [Elektronisk] *Järnvägens nedgrävning – projekt Sundbybergs nya stadskärna.* Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/stadsplanering-byggprojekt/detaljplaner/pagaende-planarbete/jarnvagens-nedgravning---utveckling-av-centrala-sundbyberg.html [2016-02-23]

Sundbybergs stad (2016b). [Elektronisk] *Om Sundbybergs stad.* Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/om-sundbyberg/om-sundbybergs-stad.html [2016-02-23]

Sundbybergs stad (2016c). [Elektronisk] *Snabbfakta.* Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/om-sundbyberg/om-sundbybergs-stad/snabbfakta.html [2016-02-23]

Sundbybergs stad (2016d). [Elektronisk] *Sundbybergs nya stadskärna.* Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/stadsplanering-byggprojekt/stadsutvecklingsprojekt/sundbybergs-nya-stadskarna.html [2016-02-23]

Sundbybergs stad (2013). [Elektronisk] *Sundbybergs stads översiktsplan.* Sundbyberg: Sundbybergs stad. Tillgänglig: https://www.sundbyberg.se/download/18.25257d51140df0c29195f0/1378381233295/oversiktsplan-2013.pdf [2016-04-07]

Sundbybergs stad (2014). [Elektronisk] *Stadens själ.* Tillgänglig: http://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/stadsplanering-byggprojekt/stadsutvecklingsprojekt/sundbybergs-nya-stadskarna/framtidsdialog-sundbybergs-nya-stadskarna/stadens-sjal.html [2016-02-23]

Sundström, A. (2016) Sundbyberg är snart ingen delad stad. *Dagens nyheter*, 27 januari.

BILDKÄLLOR

Samtliga skalfigurer som kan ses i sektioner och perspektiv på A1-planscherna är hämtade från http://skalgubbar.se/. Bilderna används under Creative Commons-licens. Upphovsperson: Teodor Javanaud Emdén.

Vissa av de växtbilder som kan ses på sida 2 på A1-planscherna används under Creative Commons-licens (CC BY-NC-SA 2.0). Mer om licensen går att läsa här: https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/. Bilderna har hämtats från Flickr.com och listas nedan med tillhörande upphovspersoner med följande pseudonymer på Internet:



James Morley



dan iggers



dabid levinson



Amedjev Trnkoczy



Anónima



HerrmanFalkner/sokol

Alla övriga bilder på A1-planscherna och i A-3 dokumentet är mina egna eller publiceras med tillstånd av upphovspersonen.

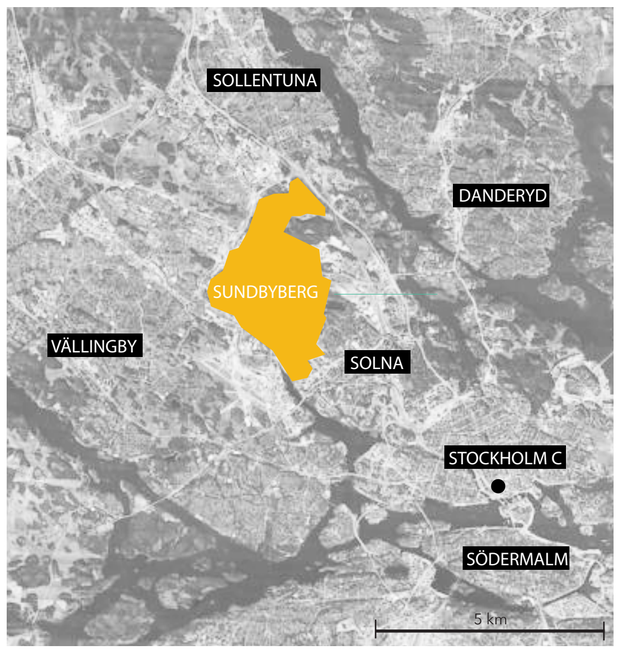
från RUM till RUM

Gestaltning av ett stadsstråk i Sundbyberg

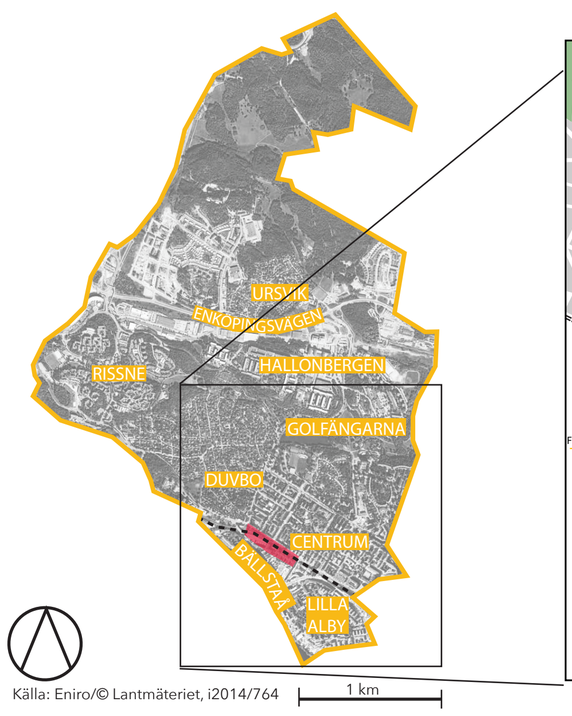
Perspektiv över Signaltorget mot öster

Järnvägen som går igenom Sundbyberg ska överdäckas. På platsen som frigörs föreslås ett nytt centralt stadsstråk med ett torg i öster och en aktivitetspark i väster. Parken och torget binds ihop genom en esplanad. Trädrader och välklippta gräsmattor kantar stråket medan formklippta häckar och blomsterprakt skapar sekvenser och rum. Här blir det liv och rörelse under hela året och trygghet under alla tider på dygnet. På den södra sidan av stråket föreslås ny bebyggelse med en blandning av bostäder och kontor med handel och service i bottenvåningarna. Genom en ny struktur skapas bättre koppling mellan den norra och den södra sidan av Centrala Sundbyberg.

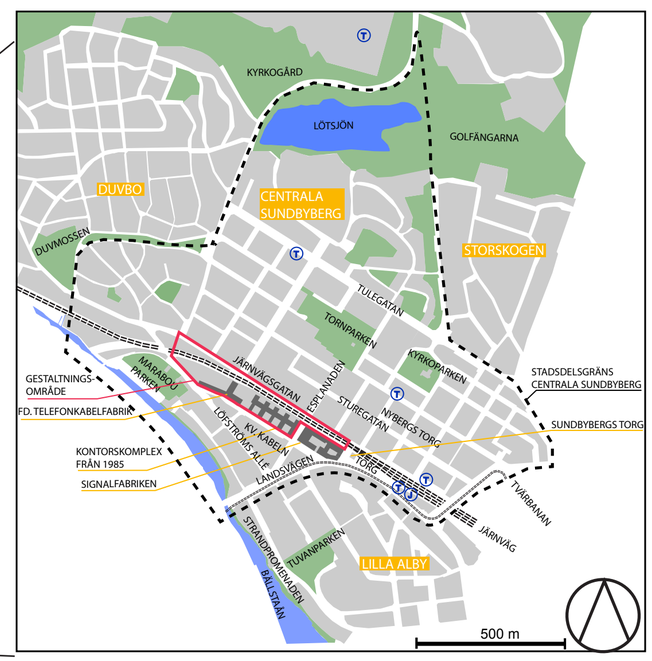
SLU
Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences
Institutionen för stad och land



Källa: Eniro/© Lantmäteriet, i2014/764



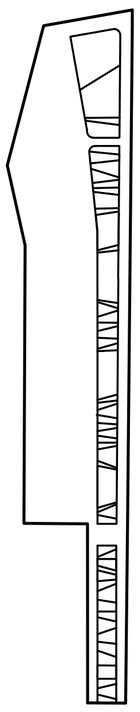
Källa: Eniro/© Lantmäteriet, i2014/764



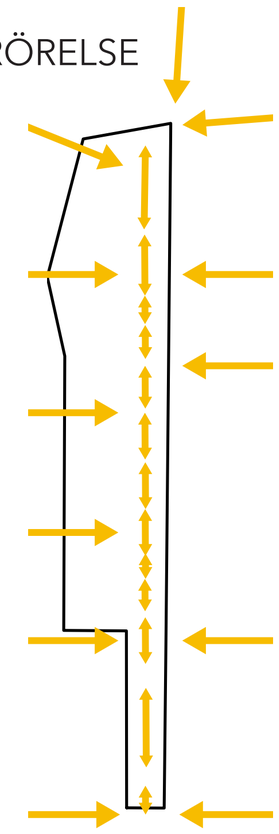
ÖVERGRIPANDE IDÉ

Den övergripande idén för förslaget är att främja möten mellan människor och skapa ett inbjudande och attraktivt stadsrum för fotgängare och cyklister. Genom att skapa **sekvenser** av rumsligheter och aktiviteter blir stråket händelserikt och föränderligt. Här finns platser för både aktivitet och vila. Platsen för järnvägen går från att vara en barriär i staden till att bli en viktig mötesplats för invånarna. **Rörelsen** mellan den norra och södra sidan av centrala Sundbyberg förstärks, samtidigt som två av stadens viktigaste mötesplatser Marabouparken och Signalfabriken binds ihop. Nya **träd** markerar de olika sekvenserna och skapar olika karaktärer längs med stråket. Nya **byggnader** i söder bidrar med nya kontor och bostäder samt handel och uteserveringar.

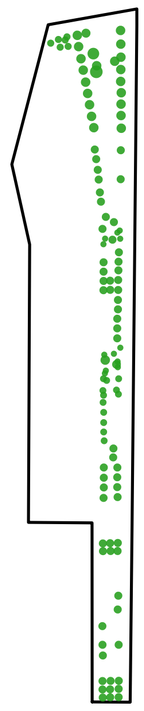
SEKVENSER



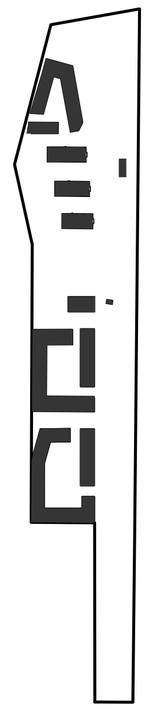
RÖRELSE



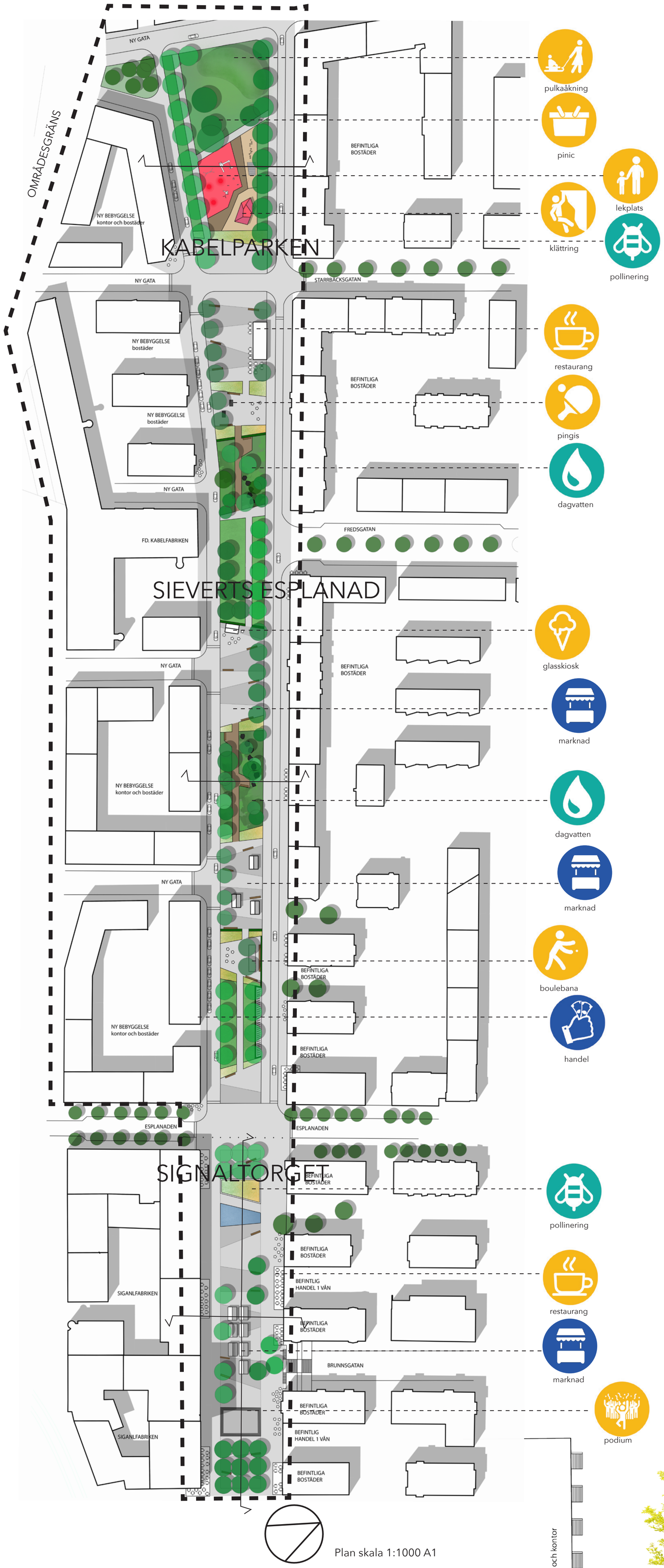
TRÄD



NY BEBYGGELSE

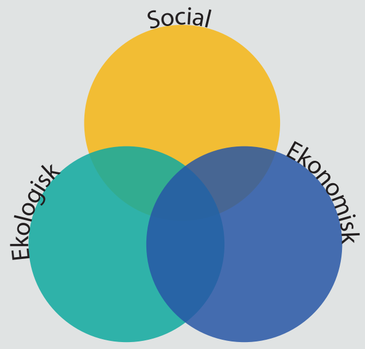


ANNA GRONOW AVDELNINGEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR EXAMENSARBETE VID LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET, UPPSALA 2016



Plan skala 1:1000 A1

PROGRAM



SOCIAL

Skapa ett torg, en esplanad och en aktivitetspark.
Skapa platser för vila och aktivitet.
Länka ihop, integrera omgivningen.
Möjliggöra för tillfälliga arrangemang.
Trygg utemiljö, fungera över dygnet och olika årstider.
Locka till rörelse inom och igenom stråket.

EKOLOGISK

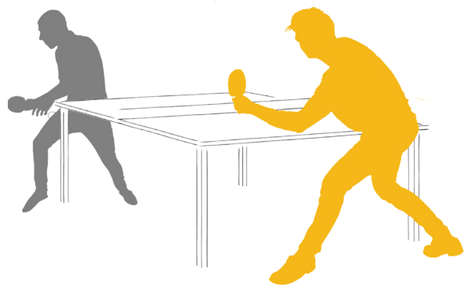
Främja biologisk mångfald
Bidra till ekosystemtjänster så som dagvattenhantering, pollinering och värmereglering.

EKONOMISK

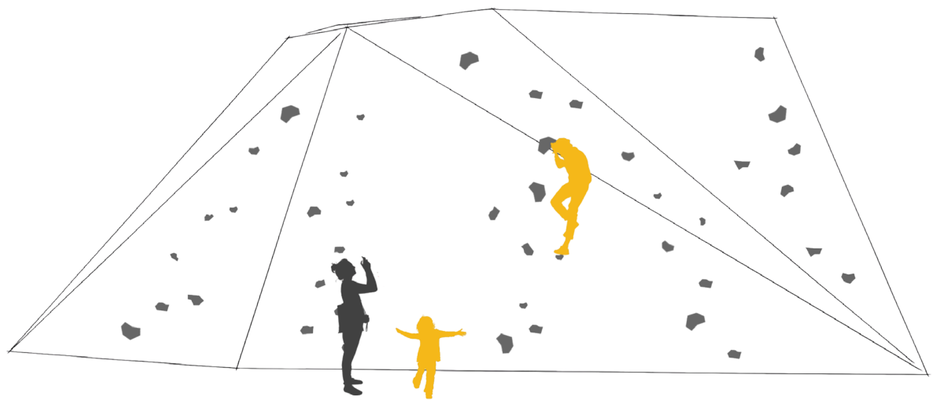
Rimlig nivå på skötsel och underhåll
Skapa möjlighet till ett förstärkt handelsutbud
Skapa möjlighet för fler kontor och bostäder



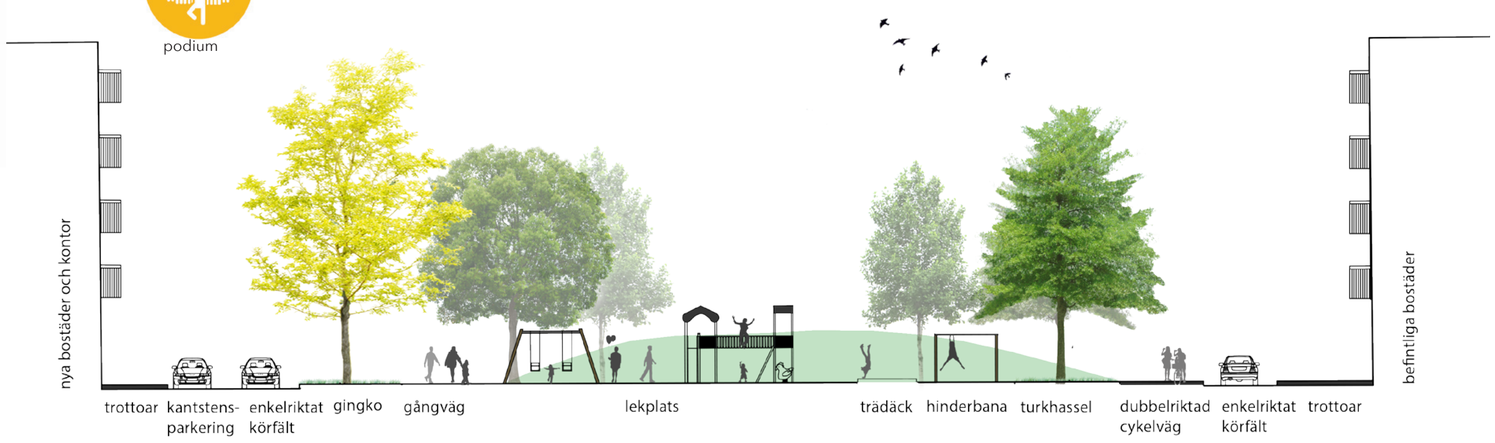
På de små torgen på Sieverts esplanad finns det plats för tillfälliga arrangemang och foodtrucks.



I en av sekvenserna längs med Sieverts esplanad föreslås pingisbord och flyttbara bord och stolar på stenmjölsytan.



I Kabelparken förslås en klättervägg.



Vy Kabelparken skala 1:200 A1



Plan skala 1:400 A1

KABELPARKEN

I stråket föreslås en ny **aktivitetspark** med **spontanidrott** och **lek** vilket är viktigt i den förtätade staden. Parken bidrar med liv och aktivitet till Centrala Sundbyberg. På grund av närheten till den före detta telefonkabelfabriken föreslås parken få namnet Kabelparken. I **Kabelparken** breder stråket ut sig en aning och kullen markerar stråkets slut. På vintern blir den lilla kullen till en **pulkabacke** för de minsta.

Under sommaren kan man ligga och sola eller ha **picnic** skyddad av kullen och planteringen. Den stora perenn-och gräsplanteringen avslutar stråket på ett praktfullt sätt och lockar till sig fjärilar och andra **pollinerande insekter.** Korsningen är upphöjd och belagd med samma smågatsten som stråket för att bilarna ska uppmärksammas att de kör **på fotgängarnas villkor.** Kabelparken kopplas till Marabouparken och vidare mot åpromenaden vid Bällstaån.

VÄXTER

En stor variation av **trädarter** är en central den av förslaget. Träden skapar olika rumsligheter i de olika sektionerna med sin variation i karaktär och storlek. Träd med olika egenskaper i form av höstfärg, blomning och lövverk har valts för att bidra till **förändring över året**. På Signaltorget skapar korstörne och turkhassel en spännande kontrast mot varandra då träden har helt olika karaktärer. Samma sker i Kabelparken där trädraderna består av turkhassel och gingko. Gingkon får sprakande **gul höstfärg** och turkhasseln blommar fint med **hasselblom** på våren. Längs med Siverts esplanad föreslås en blandning av trädarter med turkhassel, himalayabjörk och rödek. Himalayabjörken bidrar med kvaliteter under vinterhalvåret med sin karakteristiska, **vita stam**. Rödeken får en sprakande **röd höstfärg**. Bergskörsbär och prydnadskörsbär **blommar** på våren där de står på de små torgen. I sektionerna med **regnträdgårdar** får träden bidra med ett lite vildare uttryck och bryta den längsgående riktningen av träd i rader. Här blandas **pionjärarter** så som björk, kopparbjörk och al. Pionjärerna blir stora träd snabbt och skapar rumslighet tidigt.

SIEVERTS ESPLANAD

Esplanadstråket föreslås få namnet **Sieverts esplanad** efter den Tyske affärsmannen Max Sievert som hade verksamheter i området under 1800-talet. De olika rummen som bildas av **sekvenserna** varierar i funktion och utseende. Vissa är för **vila och rekreation,** andra för **aktivitet** så som boule och pingis. Sieverts esplanad blir en social plattform med plats för tillfälliga arrangemang, foodtrucks, paviljong med restaurang samt en glasskiosk. Sekvenserna där det är **aktiviteter** samt promenadvägarna har stenmjöl som markmaterial. **Nya byggnader** föreslås i söder med en blandning av bostäder och kontor. På den södra sidan skapas en ny, bred trottoar med plats för **uteserveringar** i utvalda lägen vid korsningar. På den norra sidan utökas platsen för befintliga och nya **uteserveringarna** med en bredare trottoar.

Vissa sekvenser har så kallade **regnträdgårdar** där dagvatten från området tas om hand. Här är växterna viktiga för att ta upp föroreningar och dagvatten. Regnträdgårdarna är nedsänkta och fungerar även som spontana lekytor med barkflis som underlag. Växtligheten är vildare i sin karaktär och skapar rumslighet, här byts gångvägens stenmjöl ut mot träspänger. Trampstenar och trädstockar i planteringsytorna bidrar till lekfullhet men även biodiversitet.

De små **torgen** blir noder vid korsningarna längs med stråket med glasskiosk och en paviljong med restaurang och uteserveringar på sommaren. De mindre torgytorna får samma markmaterial med smågatsten i ett diagonalt mönster som Signaltorget.

Sekvenserna delas av med **klippta häckar** eller **planteringar.** De hjälper till att skapa rumslighet och bryta siktlinjer längs med stråket. Sekvenserna delas av med **härdiga och lättskötta** perenn- och buskplanteringar som gynnar pollinerande insekter och bidrar förutom med färg och textur till biologisk mångfald i staden.


PRYDNADSKÖRSBÄR


KÄRREK


TURKHASSEL


GINGKO


KOPPARBJÖRK


HIMALAYABJÖRK


KORSTÖRNE


BJÖRK

Stråket börjar och avslutas med **perennplanteringar** i Kabelparken och Signaltorget inspirerade av stäppen, där gräs och perenner blandas i en harmonisk kombination av färger och texturer. Planteringarna på Sieverts esplanad består av en blandning av buskar och marktäckande, **lättskötta perenner**. Planteringar bidrar till förändring under året där blomning avlöser varandra från tidig vår till sista frosten. Vissa gräs behåller sin form under vintern och får frosttäckta vippor som glittrar i solen.

Ett hav av **vårlökar** blommar med olika blå nyanser i gräsmattorna längs med Sieverts esplanad. Det börjar tidigt på våren med de första krokusarna och fortsätter sedan med Scilla som får sprida sig fritt. Även i Kabelparkes gräsmattor föreslås vårlök under träden.


KROKUS


PRYDNADSGRÄS


SCILLA


TRÄDGÅRDSNÄVA


PRYDNADSGRÄS


KROKUS


PRYDNADSGRÄS


BENVED



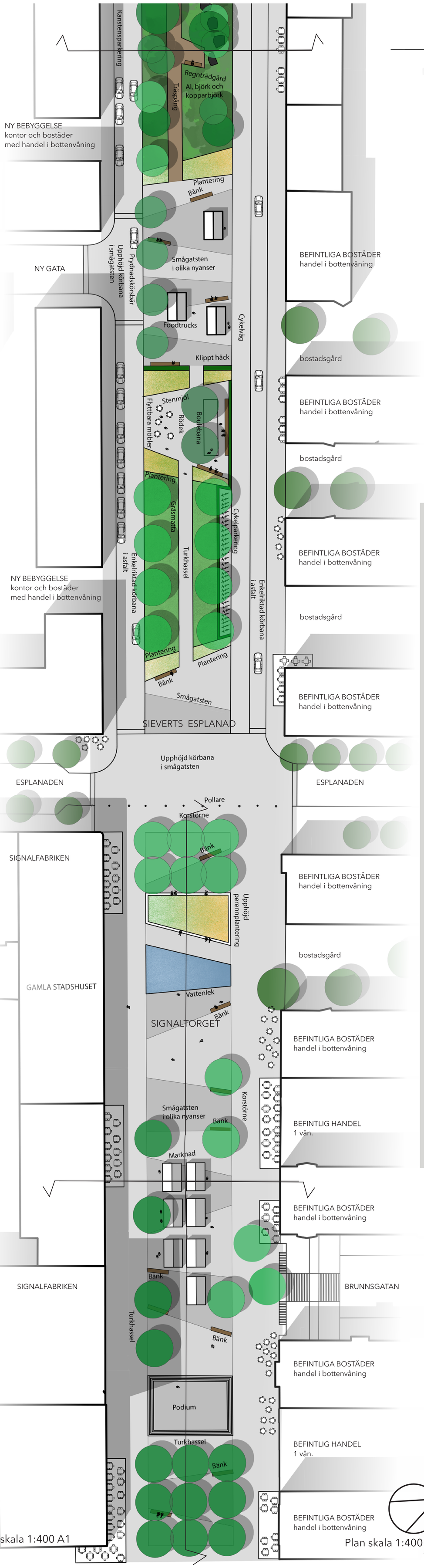
ANNA GRONOW AVDELNINGEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR EXAMENSARBETE VID LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET, UPPSALA 2016

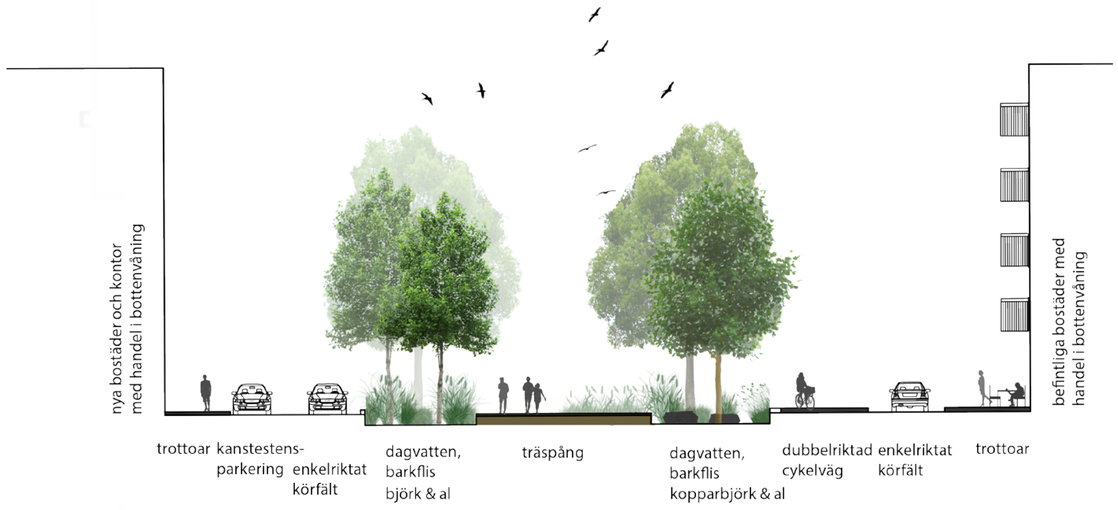
NY BEBYGGELSE

Nya byggnader föreslås i söder med en blandning av **bostäder och kontor med handel och service** i bottenvåningar. Bebyggelsen varierar i höjd, men mot det nya stråket består de flesta hus av **fem våningar** för att hålla nere **skalan**, **minimera skugga** längs med stråket samt spegla den norra sidans bebyggelse. Bebyggelsen uppförs i material som gör att de smälter in i omgivningen med dess tegelfasader och pastellfärger. De nya kontoren och bostäderna blir attraktiva genom att ha en utsikt mot det gröna stadsstråket med närhet till handel och service.

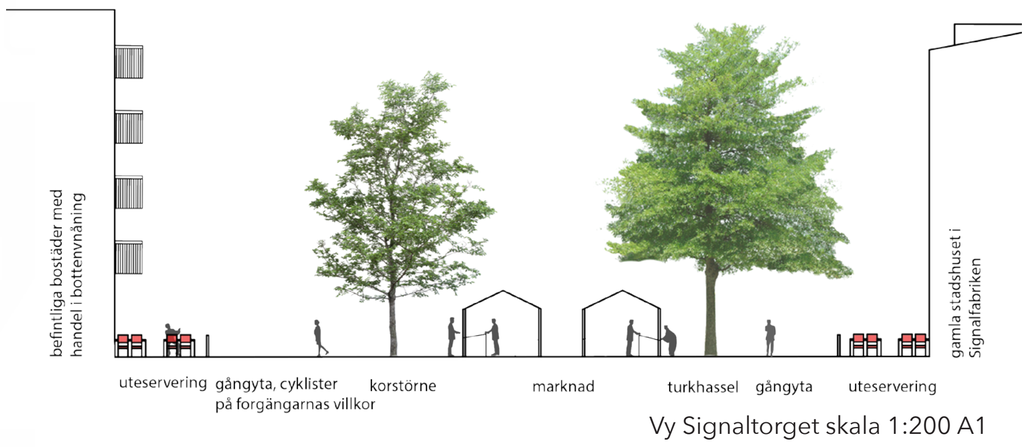
TRAFIK

Trafiken längs det nya stråket blir **enkelriktad** i form av en klassisk esplanad. Hastighetsbegränsningen sänks och **kantstensparkeringen** placeras på den södra, skuggiga sidan. På den norra sidan **breddas trottoaren** så att både befintliga och nya uteserveringar får plats i det soliga läget. I alla korsningar **höjs vägen** så att den ligger i samma nivå och har samma markbeläggning som stråket. Detta för att markera att bilarna kör på **fotgängarnas och cyklisternas villkor**. En ny bred **dubbelriktad cykelväg** på den norra sidan av stråket gör att fler tar cykel in till centrum och tunnelbanan. Cyklisterna ska kunna njuta av solen i vandrande skugga från träden. Cykelvägen skyddar samtidigt fotgängare som vistas på Sieverts esplanad och Kabelparken från bilvägen. Det nya torget blir helt **bilfritt**.





Vy Sieverts Esplanad skala 1:200 A1



Vy Signaltorget skala 1:200 A1

SIGNALTORGET

Det nya **torget** blir en ny demokratisk plats i staden. Här finns plats för **marknad** på den öppna torgytan och plats att hålla demonstrationer eller uppträdanden på det **upphöjda podiet**. Eftersom torget ligger i så nära anslutning till Signalfabriken föreslås namnet **Signaltorget.** På vintern får det plats med en stor **skridskobana** på den öppna torgytan och träden får fin julbelysning. Det **diagonala mönstret** som återfinn längs med hela stråket återkommer på torget i from av markbeläggning med smågatsten i två olika nyanser. Den **upphöjda planteringens** kanter fungerar som bänkar där man kan sitta och betrakta torget och **vattenleken**.

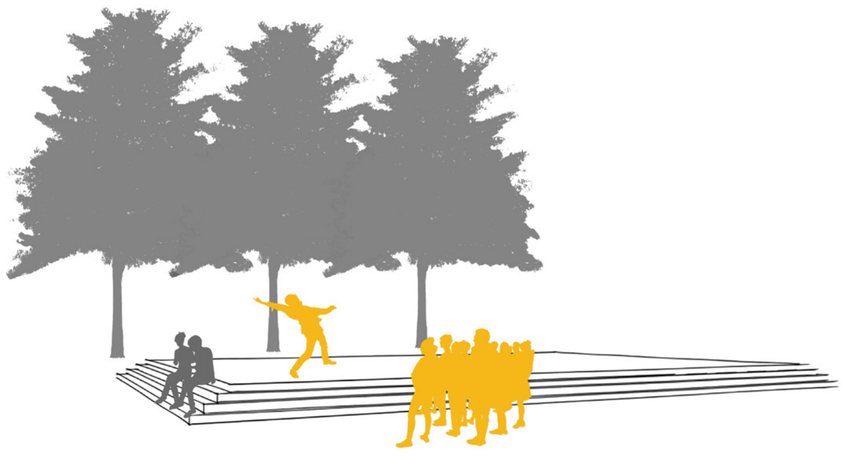
Signalfabriken är en populär målpunkt i staden med det gamla stadshuset som bidrar till identitet i området. Med ett nytt torg lyfts de gamla tegelbyggnaderna. Fasaderna öppnas upp mot torget. Det finns då möjlighet för uteserveringar även på den södra sidan av torget.

Pollare delar av torgytan från vägen, inga bilar är välkomna på torget och cyklister får cykla på **fotgängarnas villkor.**

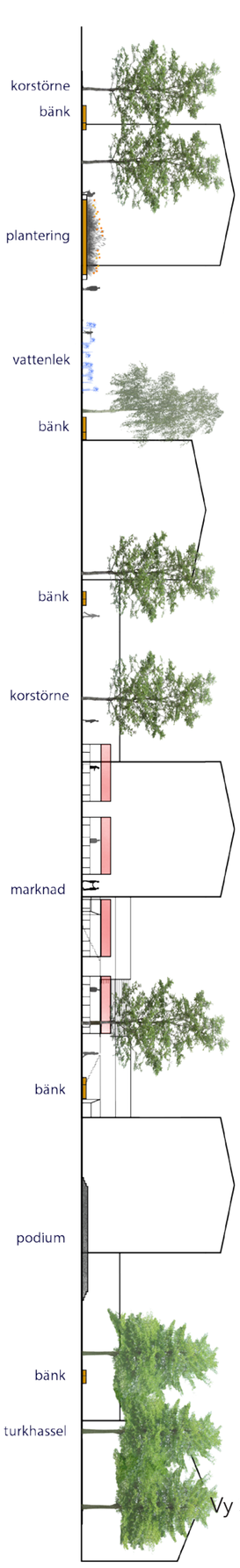
MÖBLER & UTRUSTNING

Bänkar placeras ut längs med hela stråket. Sekvenserna skapar olika riktningar och rum vilket gör att man kan sitta och betrakta de som går förbi, folk som spelar pingis eller boule eller njuta av planteringarna. Bänkarna görs i hållbara material, **granit** på Sieverts Esplanad och Kabelbarken, **cortenstål** på Signaltorget. Bänkarna har sits och ryggstöd i **trä**. Detaljer i cortenstål finns längs med hela stråket som till exempel **kantstöd** i planteringar samt **skyltar**. Cortenstål knyter an till de gamla tegelbyggnaderna i omgivningen samt Signalfabrikens fasad som delvis är i cortenstål. **Ny belysning** i planteringar och under träd skapar **trygghet** under alla tider på dygnet.





Podiet på Signaltorget fungerar både som scen och som sekundära sittplatser.



Vy Signaltorget skala 1:400 A1

Plan skala 1:400 A1