

En bandstad med esplanad och spårvagn

Ambitionen har varit att skapa en ännu mer långtgående integration av arbetsplatser och bostäder än vad som hittills åstadkommits, skriver *Håkan Brunnberg* och *Ulf Ranhagen*. Barkarbystaden blir en kvartersstad med en ståtlig trädplanterad esplanad vid tvärspårsväg norr.

Håkan Brunnberg, Brunnberg & Forshed arkitektkontor och Ulf Ranhagen, tekn dr och chefsarkitekt vid VBB arkitekter är huvudansvariga arkitekter för Barkarbystaden.

□ □ Barkarbystaden är en stadsdel som planeras med höga ambitioner när det gäller boende och arbetsmiljö. En kvartersstad med integration av bostäder, arbetsplatser och service utvecklas kring en framtida spårvägslinje som förbinder området med Barkarby station och Akalla. En ståtlig trädplanterad esplanad bildar ett långsträckt stadsrum med en väv av social, kulturell och kommersiell service.

Järfälla kommun förvärvade 1987 marken runt Barkarby flygfält från staten. Området har ett mycket attraktivt läge i Stockholmsregionen mellan E18 och E4. Området närmast flygfältet som i viss utsträckning är bullerstört från flygtrafiken föreslogs tidigt reserverat för arbetsplatser i ett traditionellt arbetsområde. Den stora efterfrågan på bostäder har lett till att det ursprungliga förslaget utökats med ett varierat utbud av bostäder.

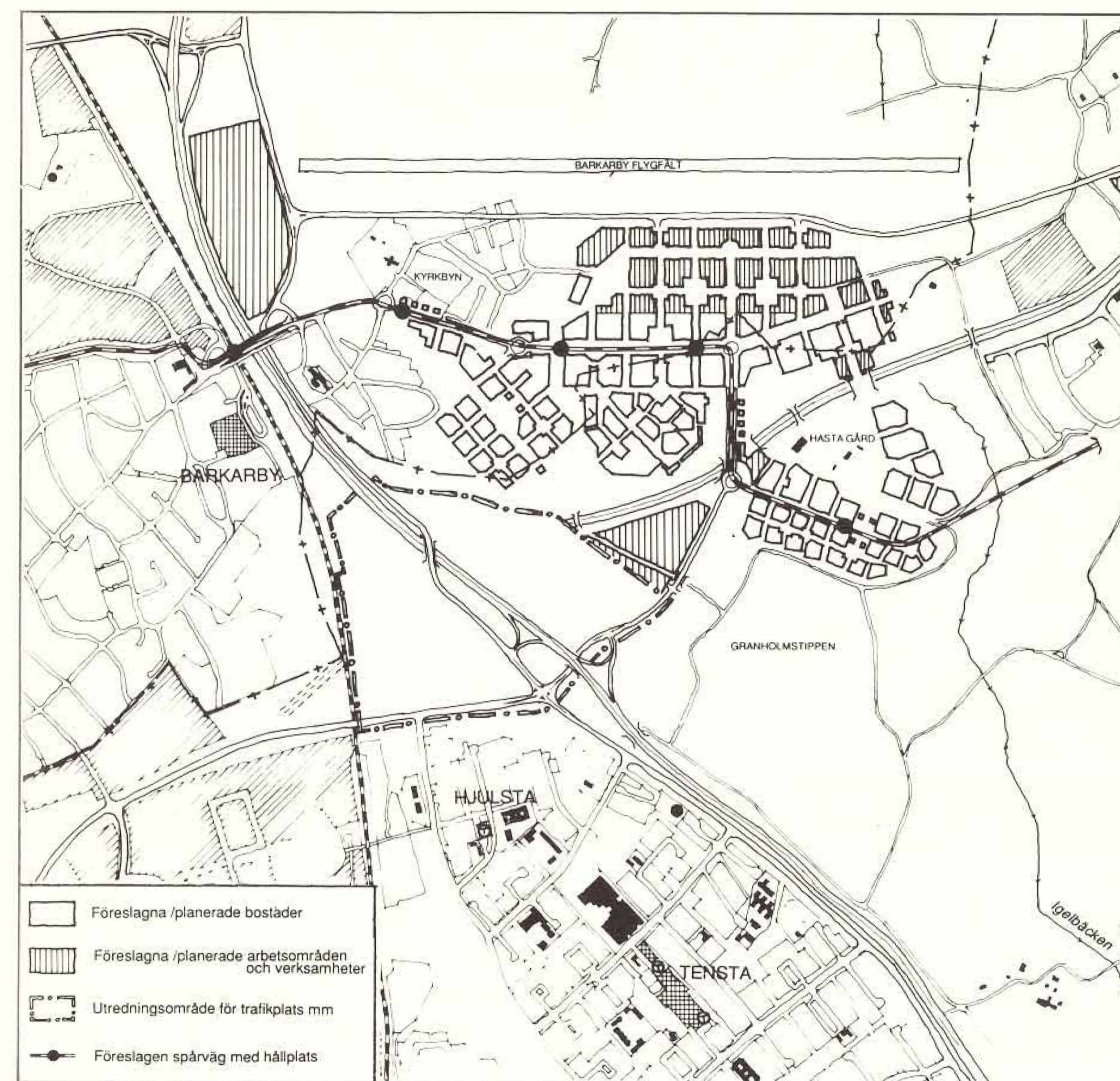
Både arbetsplatser och bostäder

Ambitionen har varit att skapa en ännu mer långtgående integration av arbetsplatser och bostäder än vad som hittills åstadkommits vid planering av nya områden, t ex Skarpnäck. Den framtida stadens

variation och innehåll är utgångspunkten. Samtidigt ska integrationen göras med hänsyn till den lägre täthet och skala som med nödvändighet karakteriserar en förort.

Kring detta projekt har formats en organisation för ett genomförande bestående av Skanska, HSBs riksförbund och Järfälla kommun. Huvudkonsulter för planering och projektering av den nya stadsdelen är arkitektgruppen ESPLANADEN som består av Brunnberg & Forshed arkitektkontor, VBB arkitekter och HSBs arkitektkontor. Till arkitektgruppen har knutits specialister inom trafikplanering, (VBB trafik), landskap (Sture Koinberg och Clas Florgård), markteknik (Crammer ingenjörbyrå), energiteknik (professor Lars Engström) m fl.

För att belysa områdets potential för bostäder och arbetsplatser har en första programskiss tagits fram under januari-mars 1988. Skissen grundar sig på ett antal basutredningar som rör hälso-, trafik- och landskapsmiljö, teknisk försörjning, energiförsörjning och kommunalekonomi. Skissen kommer att ligga till grund för fortsatt formell planläggning, förhandlingar



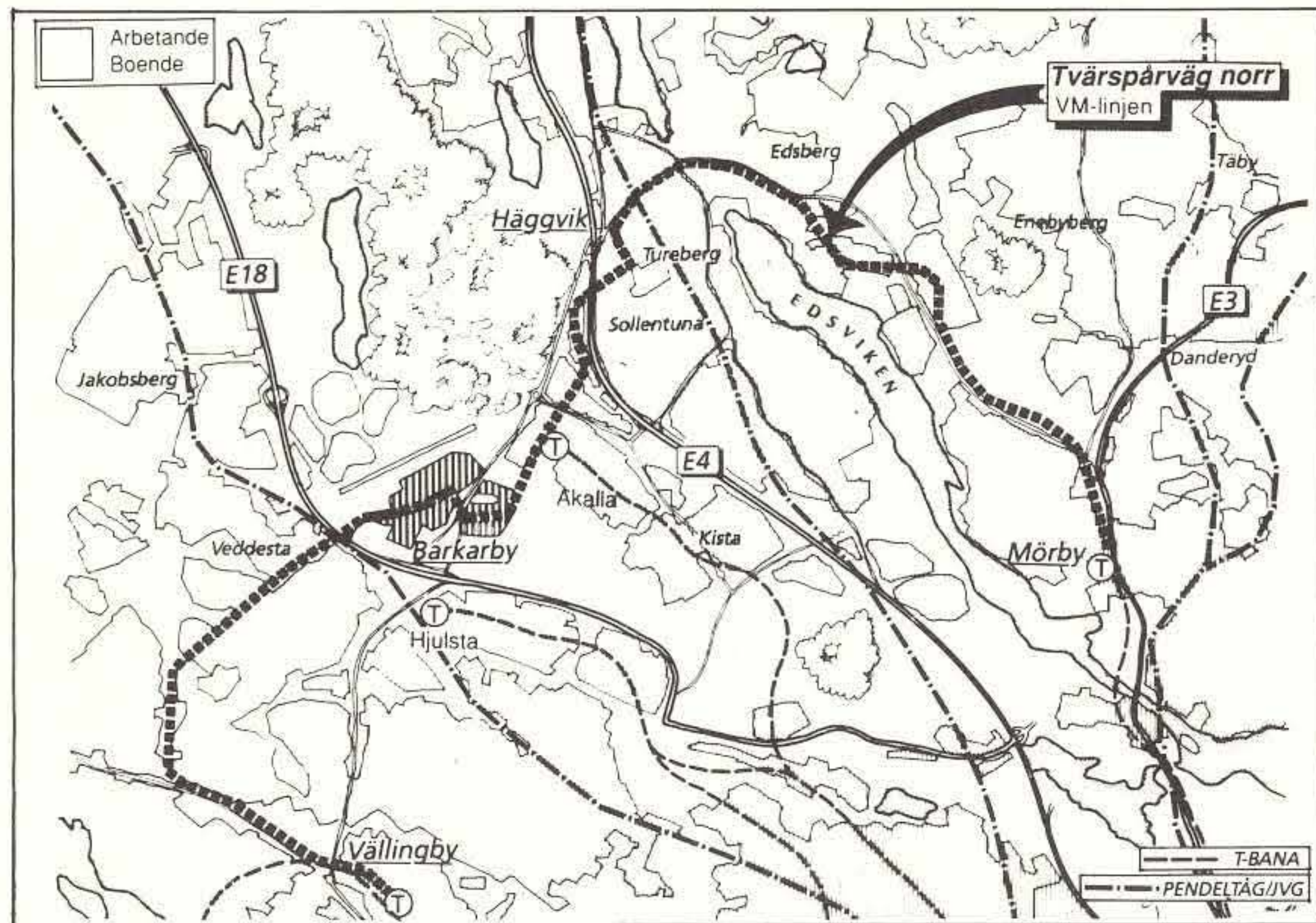
Plan över Barkarbystaden för 6 500–7 000 invånare och ungefär lika många arbetsplatser.

om gränjusteringar mellan Järfälla och Stockholm samt förprojektering av bebyggelse och exploateringsarbeten.

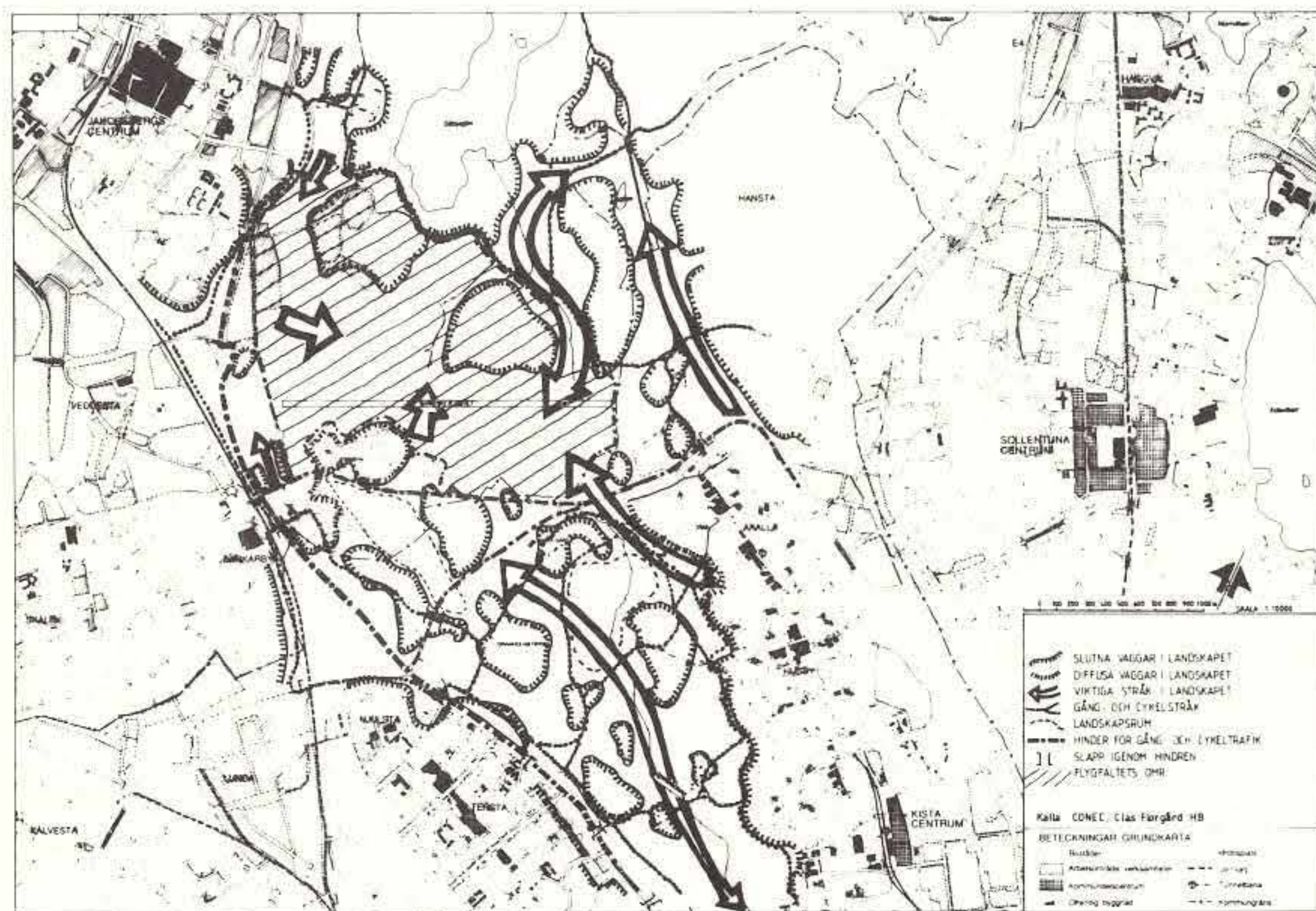
Skissen visar att området kan rymma ca 2 600–3 000 lägenheter vilket torde motsvara ca 6 500–7 000 boende. Den totala arbetsplatsytan beräknas till ca 175 000 m² (BTA) vilket motsvarar ca 6 000–8 000 sysselsatta beroende på andelen kontor, tillverkning eller lager.

Tvärspårsväg

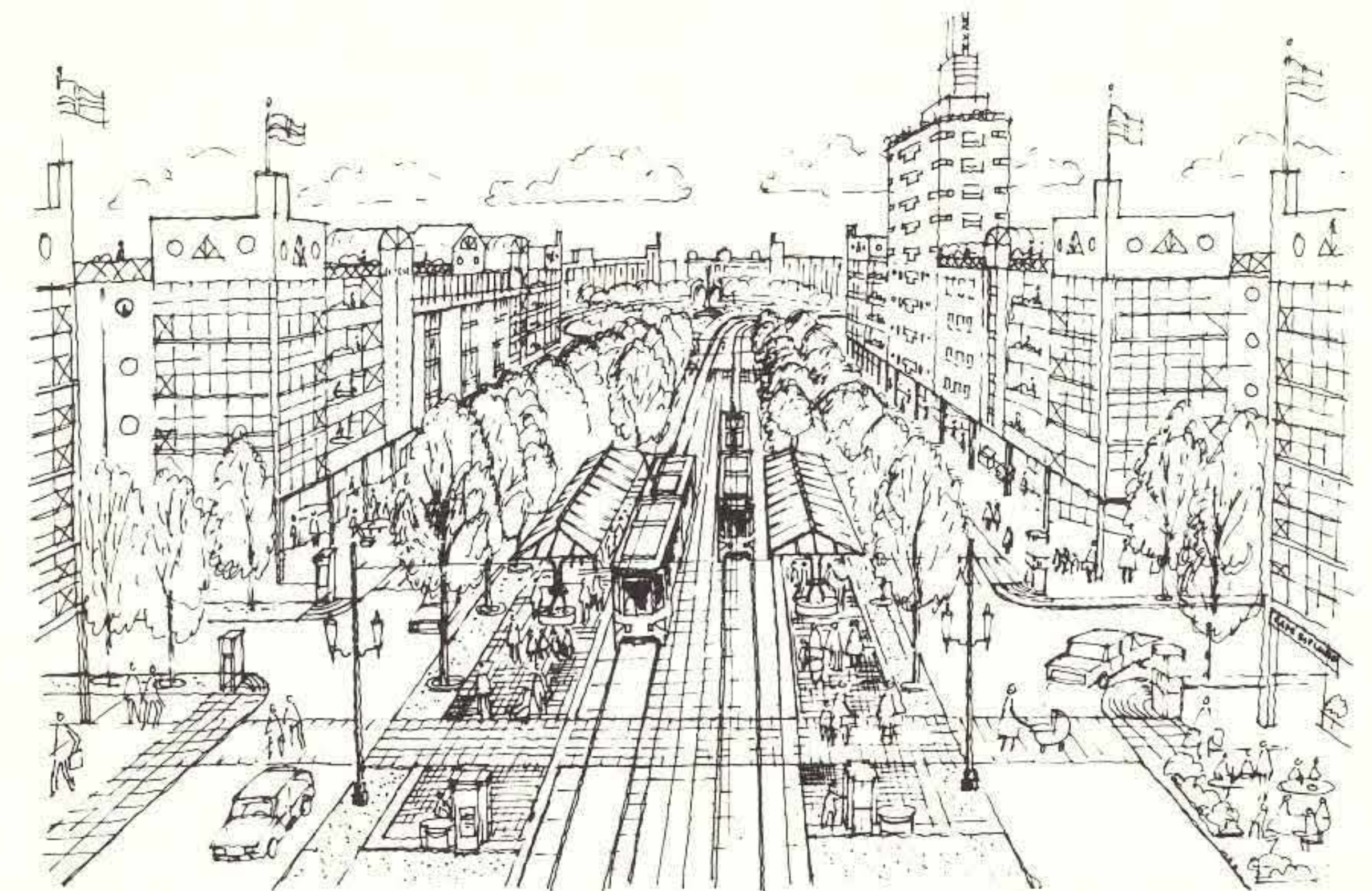
Området har ett strategiskt läge i den norra regionhalvan mellan de radiella bebyggelsestråken längs E4 och E18. Samtidigt berörs områdets södra delar av den framtida Västerleden. Norr om området ligger Barkarby flygfält. Området som spänner mellan Barkarby centrum (station) och Akalla centrum (station) struktureras delvis av den planerade regionala kollektivtrafiksystemet tvärspårsväg norr.



Tvärspårväg norr är ett förslag till en spårvagnslinje mellan Vällingby och Mörby.



I en särskild miljöutredning studerades bl a landskapets förutsättningar med viktiga stråk och landskapsrum.



Perspektiv av Esplanaden med folkvimmel på trottoarerna och butiker, restauranger etc i husens bottenvåningar.

Tvärspårväg norr är ett förslag till en tangentiell regional spårvägslinje som binder samman viktiga centra i den norra regionhalvan Vällingby - Hässelby - Barkarby - Akalla - Haggvik (alt Sollentuna C) - Mörby. Linjens längd är 24 km. I dessa centra skapas knutpunkter med bekväma möjligheter till omstigning mellan spårvägen och de radiella spårsystemen i form av tunnelbana och pendeltåg.

Omfattande miljöutredning

I planeringsarbetet har de sedvanliga basinventeringarna utförts. Av speciellt intresse är den omfattande miljöutredning och den landskapsanalys som genomförts i anslutning till planeringsarbetet. Miljöutredningen omfattar bl a en inventering och analys av landskapets förutsättningar som lyft fram viktiga stråk i landskapet och landskapsväggar/landskapsrum.

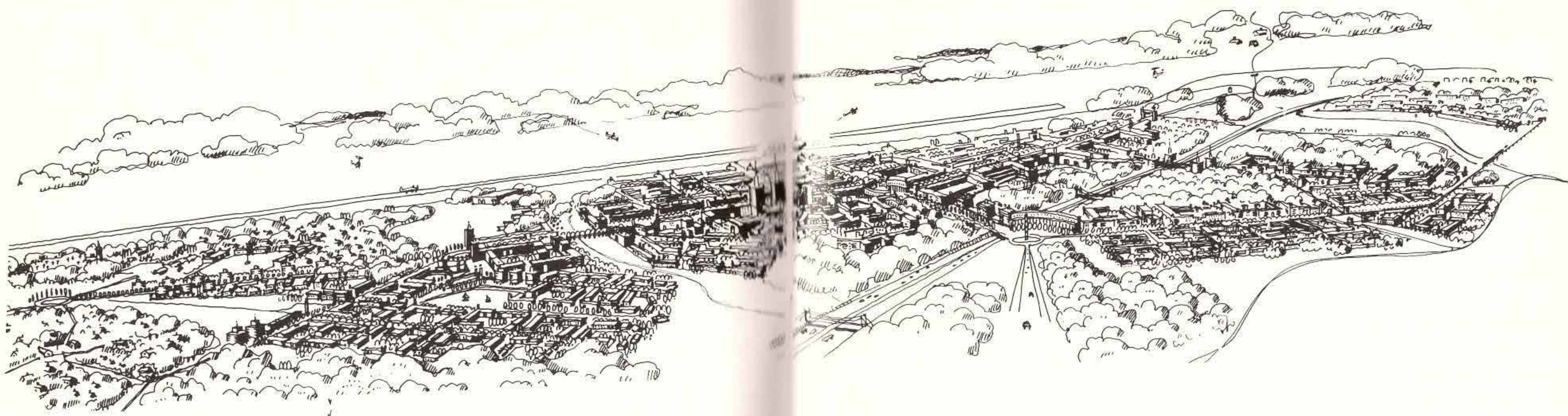
Utöver natur- och kulturmiljön har också trafik- och hälsomiljön belysts ingående. Utredningens bredd och djup har gjort den till ett pilotprojekt som även inspirerat miljöplanerare i andra kommuner.

Miljöutredningen samordnades av VBB arkitekter med VBB trafik, Conec, Clas Florgård som underkonsulter.

Programskissen bygger främst på följande övergripande mål för utformningen:

- verksamhetsintegration
- tillgänglighet
- flexibilitet
- ekologi, miljöanpassning
- skönhet, stadsgestaltning och arkitektur.

Nedan förs ett resonemang kring målen och hur de tillgodosetts i utformningsförslaget.



Barkarbystaden fullt utbyggd.

Rikare livsmiljö

Verksamhetsintegration har eftersträvat för att erhålla en rikare livsmiljö, öka serviceunderlaget, ge möjligheter till arbetstillfällena nära hemmet och därmed minska arbetspendlingen.

Tillfällena till möten och samverkan mellan olika typer av människor blir flera. Möjligheterna att skapa en varierad och spännande arkitektur ökar.

Integrationen ger också större flexibilitet i lokalanvändningen över tiden. Generella lokaler kan utnyttjas för daghem då antalet barn är som högst för att sedan förändras till kvartersarbetsplatser eller bostäder i senare skeden.

Parkeringsbehovet kan också minskas eftersom en viss del av de boende och arbetande (ca 20 %) förväntas kunna dela P-plats. Möjligheter finns även att utnyttja

värmeöverskott från lokalerna för uppvärmning av bostäderna.

Stadsdelen uppvisar flera olika typer av integration.

Rektangulära kvarter

Bebyggelsen längs Esplanaden utformas som rektangulära kvarter för i huvudsak bostäder. I bottenvåningarna mot Esplanaden ryms huvuddelen av områdets kommersiella service. Bebyggelsen i den södra delen av området med 2–4 våningsbebyggelse utformas till stor del med flexibla bottenvåningar för olika typer av lokaler och social service.

I kvarteren längs norra sidan om Esplanaden förläggs mindre kvartersarbetsplatser, kontorshus och kvartersparkeringar som kan samutnyttjas av boende och arbetande.

Arbetskvarteren närmast flygfältet struk-

tureras så att personalintensiv och lätt verksamhet vetter mot de integrerade bostadskvarteren längs Esplanaden.

En god kollektivtrafik utgör en av de bärande idéerna i områdets utformning. Genom spårvägsförbindelsen centralt genom området erhålls en turtät, tyst, avgasfri och energisnål kollektivtrafik. Tillgängligheten till övriga delar av de norra och västra regiondelarna liksom till pendeltågs- och tunnelbanelinjer blir god. En bussförbindelse kan etableras i spårvägssträckningen i de första etapperna. Genom den nya parallellvägen intill flygfältet, Flygfältsvägen, Akallavägen och en eventuell framtida västerled undviks genomfartstrafik i området.

Självständiga etapper

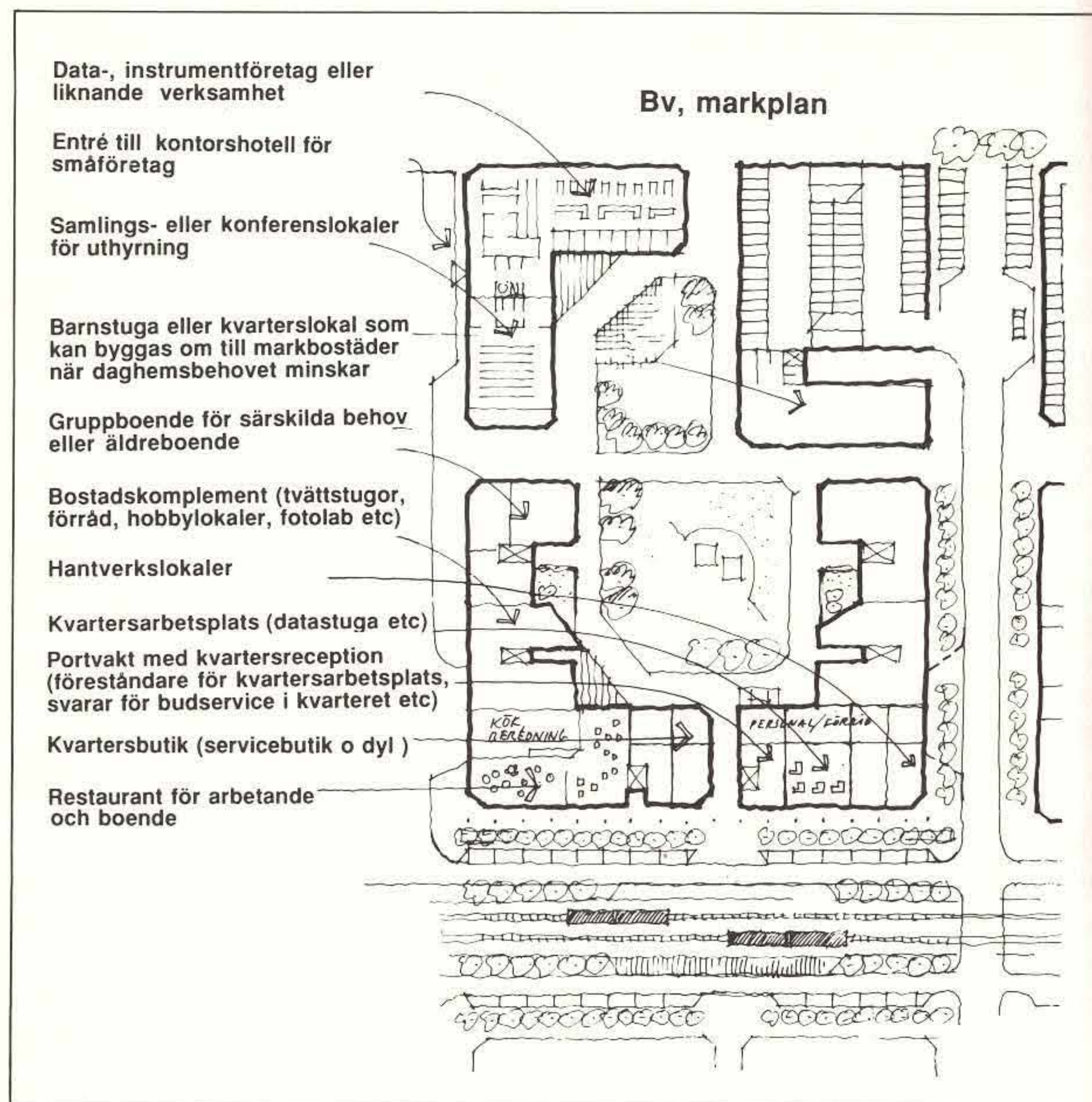
Barkarbystaden föreslås utbyggd i flera etapper. Varje etapp ska kunna fungera

som en självständig stadsdel från service- och kommunikationssynpunkt. Även med hänsyn till stadsbild och arkitektonisk form ska de olika etapperna upplevas som avslutade delar inom helheten.

Områdets uppbyggnad medger variation i utbyggnadstakt för bostäder, arbetsplatser och service. Arbetsplatserna byggs ut i takt med efterfrågan. Kvarteren ska ha en flexibel uppbyggnad som medger att fördelningen av arbetsplatser, bostäder och service kan variera över tiden.

Landskapet kring åarna

Hänsyn till landskapet och vegetationen ska präglade utformningen av Barkarbystaden. De två regionala landskapsstråken i nord-sydlig riktning kring Igelbäckens dalgång och Bällstaån bibehålls och förstärks genom att vattenspeglar och vegetationspartier skapas intill den nya bebyggelsen.



I kvarteren närmast Esplanaden blandas dataföretag, hantverkslokaler, kvartersbutiker, restauranger och annan service.

Under skissarbetet har miljökonsekvenserna fortlöpande prövats. Från början var grundidén en ganska utpräglad bandstad kring spårvägen mellan Akalla och Barkarby. I de senaste skisserna har de "gröna fingrarna" av regional betydelse längs Igelbäcken och Bällstaån lämnats helt fria från bebyggelse.

Skyddsvärda moränåsar öster om Kyrkbyn

bryter in i bebyggelsen och bevaras. Värdefull vegetation på den södra och östra sidan av Hästa klack skyddas. På kullens topp och dess västra sida kan kvartersbebyggelse och terrasshus placeras eftersom skogen redan idag är i dåligt skick.

Bebyggelsemiljö

Barkarbystaden bildar en vacker och sti-

mulerande bebyggelsemiljö där gestaltningen av byggnader, landskapsrum och gaturum samspelar och varierar på ett spännande sätt inom ramen för bandstadens tydliga helhetsstruktur.

Att ge mellanrummen mellan byggnaderna en intimitet och mänsklig skala är en uttalad ambition i projektet.

Gaturum och platsbildningar får egna identiteter vilket ger god orienterbarhet inom området. Esplanadens bebyggelse ger associationer till stenstaden men har samtidigt en egen karaktär som stämmer med förortens täthet och skala. Bostadskvarteren söder om Esplanaden ger hemkänsla och trygghet med sina omsorgsfullt utformade gårdar och detaljer, kvartersreceptioner med portvakt och inslag av social service.

Esplanaden blir ingen kopia av Karlavägen

Esplanaden är ett stort stadsrum som kräver stor hänsyn när det gäller miljögestaltningen. Trafiksystemet måste organiseras så att trafikmängder reduceras samtidigt som angöring till centrala verksamheter underlättas. Det är en utmaning att längs Esplanaden kunna förlägga publika verksamheter och service så att ett socialt liv kan skapas utifrån förortens egna villkor. I det fortsatta arbetet måste vi söka oss fram till en riktig utformning, innehållsmässigt och gestaltningsmässigt. Det är inte ett mål att göra en blåkopia av Karlavägen!

Vi ifrågasätter en stelbent separering av olika trafikslag utan tror att en blandning av gång-, bil- och spårvägstrafik bidrar till stadens liv förutsatt att biltrafikmängderna kraftigt reduceras och genomfartstrafiken förhindras.

Börjar byggas 1992?

Programarbetet för detaljplanering kommer sannolikt att påbörjas i mitten av 1989. Om programmet slutförs i början på 1990 kan detaljplaner för den första etappen vinna laga kraft i slutet av 1991 och byggandet komma igång under 1992. Det finns alltså ännu tid att utveckla och fördjupa de eftersträlvade kvaliteterna i stadsdelens utformning.

En fungerande stadsdel präglas inte bara av en god fysisk miljö utan också av en social miljö med möjligheter till samvaro, kontakter, gemenskap mellan olika ålders-kategorier och mellan boende och verk-samma i området. Det är därför viktigt att utveckla och utforma genomförandeinstrumenten för stadsdelen. Detaljplaner, normer och regelverk för den fysiska utformningen och låneregler måste byggas upp så att verksamhetsintegrationen kan förverkligas. Förutom plan- och arkitekturfrågor kommer därför verksamhets- och genomförande-frågor ges stor tyngd i programarbetet. ■