

SWEDISH SCHOOL OF PLANNING

# Gestaltande arbete av centrala Jakobsberg

---

Kandidatarbete

Marcus Thorell

## Innehåll

Introduktion .....	3
Problemformulering .....	3
Syfte.....	3
Frågeställning .....	3
Avgränsning.....	3
Bakgrund .....	4
Teoretiska utgångspunkter .....	5
Forskningsöversikt.....	5
Litteraturdiskussion.....	8
Metod.....	9
Fallstudie .....	9
Observationer.....	10
Dokumentstudier .....	11
Diskussion av metoder .....	11
Nulägesbeskrivning .....	12
Historia: .....	16
Kollektivtrafik .....	17
Detaljplaner.....	17
Kontext .....	17
Typologi .....	17
Analys .....	24
Statistik.....	25
Referensområden.....	25
Jane Jacobs .....	25
Trafikverket .....	26
Stockholms stad .....	26
Resultat.....	27
Diskussion.....	33
Källor.....	34

## Introduktion

### Problemformulering

Det har under en långtid i Sverige varit en urbaniserande trend där människor flyttat från glesbygd till tätort. Under årens gång har olika planeringsidéer haft en framträdande roll i den fysiska och urbana miljön, vilka har satt sin prägel på den tidens miljöer och skapat karakteristiska drag hos den samtida byggnationen.

Under årens lopp har vardagsmönster, krav och förväntningar som ställs på den byggda miljön förändrats. De aspekter som var viktiga tidigare har inte samma framträdande roll, samtidigt som nya idéer och krav på den byggda miljön har uppstått. Urbana områden har en högre grad människor som på olika sätt lever och verkar där, detta gör att miljön i urbana områden sätts under större press, har högre krav och har en tendens att förändras på olika sätt och i en snabbare takt än landsbygd.

Den höga graden av människor som använder platsen gör att det på olika sätt svårt att göra förändringar. Människor har på olika sätt har sin vardag och emotionella band till de platser som finns. Detta kan yttra sig i både fysiska och immateriella hinder, så som juridiska eller en opponerande opinion mot en förändring av en plats. I vilken grad som en plats ska ändras gör även att svårigheten att förändra den förändras, större förändring leder till större svårigheter att förändra den.

På vilket sätt går det att tillföra nya byggnader och förändra den urban miljö i ett redan bebyggt område. Utan att radera de redan betydande elementen i miljön.

Granskning ska ske av den byggda miljön och hur vilken typ av markanvändningen det finns samt i vilken grad den utnyttjas. Denna frågeställning är främst aktuell i tätbebyggda områden eftersom att det är fler människor som påverkas av dess utformning och användning.

Den fysiska miljön som finns inom området är representerad på många ställen i landet, vilket gör att området blir relevant men också att det går att generalisera det man lär sig i detta specifika fall och applicera det på andra platser.

### Syfte

Arbetet avser att undersöka ett begränsat område och att pröva med illustrerande medel hur det går att omvandla ett urbant område med tydliga drag av äldre planeringsprinciper till mer samtida idéer.

### Frågeställning

1. Hur går det att förvalta urbana områden som har dominerande inslag av en fysisk utformning och markanvändning som inte ligger i linje med samtida idéer om fysisk utformning. Vilka andra funktioner kan marken fylla och på vilket sätt ska det gestaltas?
2. Hur gestaltas en funktionsblandad bebyggelse i ett område med tidigare monofunktionella byggnader?

### Avgränsning

Arbetet är avgränsat till fysisk planering i svensk kontext. Den geografiska avgränsningen har valts genom en kombination av områdets centrala placering, de tidstypiska karakteristiska dragen hos byggnaderna och vägnätet.

Det finns ett aktivt planarbete som sker i området från kommunens sida, dock är det inte något som ska beaktas för arbetets resultat.

Val av området är på grund utav att det är monofunktioner där (i princip uteslutande bostäder, dock vissa inslag av mindre verksamheter i bottenplanen vid många områden.) Det är även många parkeringsytor ca 12 hektar stort.



Den geografiska avgränsningen.

## Bakgrund

Arbetet började med att författaren upptäckte i flygfoton att de centrala parkeringarna i Jakobsbergs centrum inte användes fullt ut. Utifrån denna observation så utvidgades observationsområdet till bebyggelsen runtomkring och hur markanvändningen såg ut. Genom tidigare studier var författaren medveten om ifrågasättande av den visträckta användningen av personbilen.

Området är också placerat på en plats som är centralt vilket gör marken attraktiv för många olika intressenter och användningsområden. Området har stora ytor dedikerade till privatbilism och grönstruktur, vid en första anblick har området goda utvecklingsmöjligheter vad det gäller den fysiska miljön.

Översiktsplanen har pekat ut att det ska finnas en "Urbanpark" inom området och att området ska bestå utav en "Urban/stadsmässigstruktur" (Järfälla kommun 2014), som de sedan utvecklar vidare genom att beskriva det som ett "Områden med urban bebyggelsestruktur vilket innebär en tydlig stadskaraktär, en genomsnittligt hög täthet, en blandning av funktioner och ett integrerat gatunät." (Järfälla kommun 2014)

De karaktärsdrag som den fysiska miljön har inom området finns även på andra håll i Sverige vilket gör det till ett intressant forskningsobjekt och gör det troligt att det går att applicera lärdomar från detta arbete till andra områden i landet som har samma typ av bebyggelse struktur. Boverket (2015) har låtit göra en inventering över Sveriges miljonprogramens områden där den aktuella platsen pekas ut som en av. Inventeringen illustrerar bra över hur pass många platser och hur stor yta som har liknande karaktär där det är möjligt att applicera lärdomarna.

Den aktuella platsen är aktuell för frågeställningen eftersom att det är många som har sin bostad inom området, vilket gör att om platsen blir aktuell för en förändring kommer det inte vara troligt att förändringen som sker kommer vara av den typen att befintliga bostäder kommer att tas bort. Vilket gör att de förändringar som görs kommer att behöva vara komplement till den bebyggelse som redan finns.

### **Teoretiska utgångspunkter**

Arbetet har för avsikt att pröva i vilken utsträckning det går att verka för en urban miljö med en markanvändning som på tillfredställande vis uppfyller de behov och förväntningar som förväntas kunnas lösas genom den byggda miljön.

## **Forskningsöversikt**

### **Trafikverket**

Trafikverket har presenterat en rapport som pekar på att hur parkeringar i svenska städer har fått en annan status. Bilen som fordon och brukarnas kringeffekter har gjort från ett trängsel och miljöperspektiv bilismens självklarhet ifrågasatt. Kommuner sätter saker som "hållbar stadsplanering" som en utgångspunkt och har för avsikt att lyfta fram resande via kollektivtrafik, gång och cykel. Trafikverket menar att tillgången på parkeringsplatser kan vara ett effektivt sätt att styra den framtida utvecklingen, men att det finns ett behov av mer kunskap för att kunna se ett uppenbart samband mellan åtgärder och effekter.

Det konstateras bland annat att "Parkeringsstrategier kan inte direkt öka andra färdmedels attraktivitet, däremot kan bilåkningens attraktivitet minskas." (Trafikverket 2012). De konstaterar även att parkeringstal/parkeringsnormer normaliserar och styr utvecklingen av användningen av bilar och fungerar som en slags självuppfyllande profetia (Trafikverket 2012). I rapporten tar de även upp andra medel för att påverka bilanvändningen så som avgifter, tidsreglering, parkeringstal, arbetsplatsparkering för kommunanställda, koncentrerad långtidsparkering och besökare prioriteras i stadskärnorna. (Trafikverket 2012).

Trafikverket konstaterar också att parkeringen kan användas som ett effektivt styrmedel för att minska arbetspendlingen med bil och det är ett av få styrmedel som de svenska kommunerna har kontroll över (Trafikverket 2012).

### **Stockholms stad**

Stockholms stad har presenterat en rapport som behandlar frågor som berör alternativ till den traditionella privatbilismen, exempel på dessa alternativ skulle kunna vara bilpooler, samåkning och transport som tjänst. De effekter i trafiken som har främst undersökts har varit förändringar i

bilinnehav, efterfrågan på parkering och den trafik som har skapats. Trafikverket bedömer att det kommer vara en fortsatt ökning av efterfrågan på privatbilar.

Det har undersökts vad för effekter olika styrmedel kan ha, bland de olika styrmedlen som har undersökts har det varit prishöjningar på parkeringar på gatumark, men även trängselskatt, gröna parkeringstal och planering av bebyggelse och infrastruktur.

Rapporten rekommenderar en rad olika åtgärder för att använda sig av både piska och morrot, en hel del av rekommendationerna faller utanför området som arbetet berör, så som avgifter och kunskapsåtgärder. Dock det som är relevant för arbetet är att rapporten rekommenderar staden att "Planera för ökad robust tillgänglighet, dvs tät, blandat bebyggelse med mer gång, cykel och kollektivtrafik." (Stockholms stad 2016)

### **Jane Jacobs**

Jane Jacobs är var en amerikansk-kanadensisk stadsbyggnadskritiker som i sin bok "The death and life of Great American Cities framför kritik som i första hand inte går in på detaljnivå hur olika byggnader är utformade utan handlar om att försöka introducera nya principer i stadsbyggnads disciplin (Jacobs 2005).

Jane Jacobs säger att för att en blomstrande stadsdel eller ett kvarter ska uppstå krävs det att fyra villkor är uppfyllda, dessa är:

1. Stadsdelen måste fylla mer än en primärfunktion, helst mer än två. Dessa funktioner måste leda till att människor besöker platsen vid olika tider på dygnet.
2. De flesta kvarteren måste vara korta.
3. Stadsdelen måste bestå av en blandning av hus i olika ålder.
4. Det måste finnas en tillräckligt hög koncentration av människor på platsen.

Jacobs menar att det viktigaste hon vill lyfta fram med boken är att dess fyra villkor uppfylls. Tillsammans skapar dessa villkor effektiva ekonomiska användargemenskaper. Villkoren kommer inte att göra att alla stadsdelar att vara exakt likadana eftersom att potentialen i varje stadsdel är olika. Men om de fyra villkoren är uppfyllda borde en stadsdel/kvarter kunna uppnå sin högsta potential. De verksamheter som uppstår som resultat kommer att få de bästa möjliga chanserna att verka och därigenom ge bästa möjliga chans till folklivet i stadsdelen. (Jacobs 2005).

Jacobs beskriver hur hon ser att det har blivit modernt att anta att det finns en lösning i att utforma platser som är speciellt utformade för antingen bilister eller för fotgängare. Hon menar att det fungerar bara att ha den inställningen om det blir en spektakulär minskning av antalet bilar som finns i staden. De behov som personbilar har vad det gäller parkeringsplatser, garage och tillfartsvägar har en tendens att växa obehindrat och knuffa bort fotgängarnas områden. (Jacobs 2005)

Jacobs beskriver hur hon brukar betrakta människor som går på längs med gång gatorna. Dock så har hon inte funnit att de går mitt i gatan utan håller sig längs kanterna. Som exempel tar hon upp Disneyland's Main street, de enda fordonen som rör sig på den är spårvagnar som sopradiskt passerar. Besökarna föredrar att gå längs med trottoarerna och lustigt nog bestämmer de sig för att gå över gatan i samband med att något fordon kom eller någon av de olika paraderna kom. Jacobs tror att en gatubeläggning som fick gatan och trottoaren att gå ihop skulle kunna få

gångtrafikanterna att använda större del av gaturummet. Hon menar också att det verkar som om att människor inte rör sig ut mot mitten av gatan om de inte finns någon intressant där. (Jacobs)

Jacobs har efter observationer kommit till slutsatsen att människor är otåliga och trots att de riskerar sin hälsa och säkerhet korsar de vägar på förbjudna platser. Slutsatsen blir helt enkelt att fördelen med gågator inte är att dom är bilfria utan att de med lätthet kan korsas om dom inte domineras av en strid ström med privatbilister. (Jacobs 2005)

### **Aktuell lagstiftning:**

Plan- och bygglagen är en svensk lagstiftning som reglerar planläggningen av mark, vatten och uppförandet av byggnader. Den gör bland annat kommunerna skyldiga att ha en översiktsplan som täcker kommen, lagen föreskriver även om hur detaljplaner ska utformas. Öppningsparagrafen beskriver bland annat hur lagen är tänkt att verka för en långsiktig hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer. Längre in i Plan- och bygglagen beskrivs även hur mark- och vatten områden ska användas för de ändamål som de är mest lämpliga för men också att markanvändningen ska vara av sådan art att den kan anses vara god hushållen. (SFS 2010:900)

Miljöbalken är en lagstiftning som är på många sätt är sammanflätat med Plan- och bygglagen. Innehållet är bland annat hur på ett övergripande sätt mark- och vattenområden ska användas på lämpligaste sätt, den pekar ut riksintressen med natur- och kulturvärlden. Men den beskriver även hur miljö kvalitetsnormer ska efterföljas. (SFS 1998: 808)

### **Stockholmsregionens regionala stadskärnor - En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur**

Stockholms läns landsting har gjort en rapport som sammanställt kunskapsunderlag från olika håll för att Stockholmsregionen ska kunna bli mer flerkärnig. Men rapporten vill de se till att den snabba tillväxt som sker i Stockholm blir hållbar och att uppförandet av bostäder och lokaler utanför de centrala delarna kan uppföras utan att bebyggelsen sprids.

Tanken är att de regionala stadskärnorna ska minska trycket på den Stockholms centrala regionkärna. Kärnorna ska få en roll där de fungerar som noder i ett spårbundet kollektivtrafiksystem som också har en bra tillgänglighet till vägsystemet. Dock så måste befolkningsunderlaget i de yttre kärnorna också hänga med.

Landstinget har som mål de regionala stadskärnor ska uppföras med högkvalitativ arkitektoniskt och stadsbyggnadsmässig miljö med byggnader utomhusmiljöer som skapar intresse. De offentliga platserna som torg och parker ska vara goda mötesplatser och bidra till att kärnorna blir kända stadscentrum i regionen. Det är åtta områden som har pekats ut i rapporten som nya regionala kärnor, en av dessa är den som finns i Barkarby/Jakobsberg.

Rapporten beskriver hur Jakobsberg är Järfällas kommuncentrum och att de centrala delarna förtätas med bostäder. (Stockholmsläns landsting 2013)

### **Järfälla kommun i ÖP "Järfälla – nu till 2030"**

Järfällas översiktsplan antogs av kommunen 2014 och är tonsättande för hur kommunen ser på sig själv vad det finns för framtidsplaner av kommunen men också för det området som är aktuellt inom ramen för detta arbete. Översiktsplanen pekar ut både tematiskt och geografiskt plan flera olika

områden som kommunen ser som viktiga för den framtida utvecklingen. I översiktsplanen visar kommunen hur de på ett medvetet sätt vill sätta kvaliteten i första rummet när de förväntar sig en befolkningstillväxt från 70 000 invånare till 100 000 år 2030. (Järfälla kommun, 2014)

Kommunen menar att bebyggelseutvecklingen i regionen går mot en tätare och mera urbanmiljö. Vidare menar de att en tätare miljö är bättre hushållning av mark och förbättrar möjligheten för att utvecklingen sker i en hållbar riktning. De säger att i arbetet med att utveckla den byggda miljön så är det viktigt att de nya miljöerna verkar för att stärka kommunens attraktivitet för både företagare och boende. (Järfälla kommun 2014)

I en karta över Järfälla pekas området som detta arbete gäller och de omkringliggande områdena ut som ett område som ska ha en "Urban/stadsmässig struktur" (Järfälla kommun, 2014). Vad kommunen menar med "Urban/stadsmässig struktur" preciserar de på nästa sida och beskriver det som "Områden med urban bebyggelsestruktur vilket innebär en tydlig stadskaraktär, en genomsnittligt hög täthet, en blandning av funktioner och ett integrerat gatunät." (Järfälla kommun, 2014). Inom arbetsområdet finns det även en punkt som är markerad som "Urban park" det utvecklar kommunen med att beskriva som "Högkvalitativa urbana parker med god tillgänglighet och medveten gestaltning. Inkluderar ytor för spontan idrott." (Järfälla kommun, 2014).

Kommunen menar att med anledning av att den region där kommunen befinner sig växer är det viktigt att kunna hantera den efterfrågan på transportmedel som uppstår på ett sätt som balanseras mot de klimatförändringar som finns. Detta på ett sätt som är både effektivt, robust och långsiktigt hållbart. Kommunen presenterar hur persontransporterna 2005 och 2006 skedde inom kommunen där 20 % gick via kollektivtrafik, 55 % med Biltrafik och 25 % via Gång-, cykel och mopedtrafik (Järfälla kommun 2014).

#### **Politiska åtaganden nationell nivå:**

1999 antogs av riksdagen har de första miljökvalitetsmålen som har till uppgift att lösa de största miljöproblemen till nästa generation. 2005 blev de miljökvalitetsmålen 16 från tidigare 15. De olika miljökvalitetsmålen behandlar många olika ämnen men det av dom som är har en betydande inriktning mot detta arbete är målet om "God bebyggd miljö". (Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet 2005) Detta mål har vidare preciserats av och definierats som att "Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas." (Miljödepartementet 2013)

#### **Litteratordiskussion**

Litteraturen har valts med hänsyn till att området ursprungligen har besuttit stora parkeringsytor, som hänför till privatbilism och med tanke på att transportfrågor är aktuell frågeställning har delar av litteraturen kretsat kring dessa. Det har även skett mycket vad det gäller den allmänna inställning till bilismen mellan dagens situation och till hur det var när området uppfördes.

Politiska åtagande har tagits och ska gälla över en långtid. Antar att det har skett förhandlingar så att det finns en bred uppgörelse mellan de etablerade politiska krafterna så att åtagandena inte ska

upphävas vid politiskt skifte, de har enats under "en minsta gemensam nämnare" så får antas vara någon form av allmänhetens vilja. Åtagandena ska gälla under en lång tid.

Trafikverket är aktuellt att behandla eftersom att de är en nationell myndighet som har för avsikt att ta tillvara nationella intressen och har en övergripande bild över vad för behov som finns i landet på ett övergripande plan.

Landstinget är viktigt att behandla eftersom att de har till uppgift att samordna de mellankommunala ingresserna. Sen att de är Stockholmslandsting gör de ännu mer aktuella eftersom att det är där som undersöknings enheten är placerad.

Vad Stockholms stad har för åsikt har varit av vikt eftersom att det dels är en storkommun som ligger i närheten av det undersökta området. Men också för att de är en kommun som har många områden med miljonprogramsstruktur. Men är också en kommun som har många av de mest trafikintensiva platserna i landet, tillsammans med att det efterfrågas bostäder och att det finns många olika företag som är lokaliserade till Stockholm. Stockholm går även att säga att den är centralorten i regionen och är landets huvudstad.

Järfälla översiktsplan är viktigt att beakta eftersom att de är ett uttryck av vad den lokala politiken har för avsikt att genomföra och vad kommunen har för målsättningar.

Jane Jacobs har valts för att hon är en framträdande individ inom stadsplanerings disciplinen och hon behandlar vad man ska ha för inställning till platser som redan har bebyggelse. Hon behandlar även paradigmet med att ha bilen i fokus vid stadsplanering. Det som man skulle kunna kritisera för användandet av Jane Jacobs är att hon kommer från en amerikans kontext där det är andra förhållningssätt till stadsbyggnad och hur städerna är byggda.

## Metod

För att kunna ge svar på frågeställningen som arbetet har för avsikt att besvara inom den utsatta tiden har det gjorts avvägningar av vad som har varit möjligt att göra inom de satta ramarna. Med tanke på att tiden är begränsad är det viktigt att det görs en avvägning mellan bredden och djupet i arbetet. Inom samhällsforskning är de huvudsakliga metoderna till kunskap frågeformulär, dokument, observationer och intervjuer (Denscombe 2009). Dock kommer det inte i detta arbete att genomföras några intervjuer eller enkäter. För att svara på frågeställningen har det valts att begränsa antalet undersökningsenheter till ett fall, detta för att det dels finns tidsramar som behöver hållas men också för att frågeställningen är i sin natur kvalitativ och med anledning av det behövs forsknings enhetens nyanser undersökas i detalj. För att kunna undersöka området så behöver det undersökas vilka typer av dokument och annan lagstiftning som styr hur platsen ska användas. Sen behövs platsen undersökas också. Sen behövs det göras en analys av platsen.

## Fallstudie

Denscombe menar att den huvudsakliga fördelen med att använda sig av en fallstudie som arbetsmetod är att det går att fokusera på en eller ett fåtal enheter. Vilket gör att man kan gå på djupet och undersöka smånyanser och skiftningar i sociala situationer.

De fördelar som finns med en fallstudie är att den går att ägna sig åt små nyanser och subtilitet i komplicerade situationer. Det går även att använda en rad olika forsknings metoder och data källor.

Men den fungerar även bra när forskaren inte har någon större kontroll över händelserna. Den är även en bra metod för småskalig forskning eftersom att det går att koncentrera arbetet till en enskild eller några få undersöknings platser. Forskning som prövar eller bygger teorier kan även med framgång använda sig av fallstudier. (Denscombe 2009).

En de brister som en fallstudie kan ha är bland annat att fallstudien är känslig för kritik mot de generaliseringar som går att dra av det utvalda fallet. Det finns även situationer där fallstudien har beskjulits att producera mjuka data. Det kan även vara svårt att definiera fallets gränser på ett tydligt sätt. De miljöer som ska undersökas kan vara svåra att skaffa sig tillgång till i fallstudien. Det kan även vara svårt att undersöka de situationer som naturligt uppkommer (Denscombe 2009). Denscombe menar att det är en vanlig uppfattning att fallstudier har svårigheter att generalisera deras fynd. Dock bör det finnas aspekter i detta fall eftersom att denna plats har tydliga aspekter som delas med andra områden så det borde gå att applicera de lärdomar man dra av detta fall till andra med, om inte allt så i alla fall betydande delar. (Denscombe 2009).

## Observationer

Observationer är ett sätt för forskaren att på ett påtagligt sätt smala in data menar Denscombe. Det finns två primära sätt att samla in data via observationer, dels genom deltagande observation och systematisk observation. Det arbetssätt som har valts är deltagande observation. (Denscombe, 2009)

Vid observationer menar Denscombe att det är viktigt att vara den mänskliga faktorn vid observationer, vilka dess är menar är:

- Förtrogenhet - Observerar vi en ny form som vi inte är vana att se anses den vara otydlighet då det inte stämmer överens med det vi är vana att se, då vi är vana att tolka saker utefter tidigare erfarenheter.
- Tidigare erfarenheter - Gör att vi inte tar in ny information då vi filtrerar våra intryck och förstorar de som vi anser vara önskvärda att belysa för undersökningen.
- Nuvarande tillstånd - Vårt fysiska tillstånd av ex hunger och törst kan påverka vår tolkning av platsen. Även vårt emotionella tillstånd som ex spänning och prioriteringar styr hur våra tolkningar

(Denscombe 2009)

Denscombe menare att det är viktigt att snabbt dokumentera det fältanteckningar som görs eftersom att kvalitén på dessa kan snabbt gå ner om forskaren observerar något för att sedan anteckna observationen vi ett senare tillfälle. (Denscombe 2009). För att på ett så objektivt sätt som möjligt samla in observationer har det använts en kamera för att dokumentera det som påträffades på de besökta platserna. Bilder från en kamera har tillräckligt bra avbildningsförmåga för att påstå att det inte går någon data förlorad, förenklad eller förskönad vid användandet. Detta tillskillnad om dokumentations skulle ske genom t ex skissningar i fältet då är insamlingen av bilder mer mottagliga för olika typer av tolkningar från observatören.

Denscombe menar att deltagande observationer använder sig själv som sitt huvudsakliga forskningsinstrument, vilket kan anses som lämpligt när forskningsobjektet är utformat för att tillgodose de behov en människa har. Han menar även att en deltagande observation har förutsättningar att inte förändra det deltagande objektet, vilket även kan ses i detta arbete. Närvaron

av observatören kan inte ses ha påverkat de naturliga funktionerna på platsen i en sådan pass stor utsträckning att det påverkar resultatet. De fysiska objekten som observerades påverkades inte utav närvaron av observatören. I och med att observationerna var en löpande halvorganisk process under flertalet timmar så fanns det möjligheter till reflektion och insikter under arbetets gång, vilket något som Denscombe också pekar på.

Inhämtandet av data har skett tillfots vilket har gett ett bra perspektiv tillskillnad ifrån om insamlandet av data hade skett från en bil i hög fart eller flygplan eller helikopter uppifrån luften.

Innan genomförandet utav observationen så skedde det en granskning utav området för att dels kunna orientera sig på plats men också för att förbereda sig för vad som kan komma och att förbättra chanserna att observationspunkterna blir så representativa som möjligt.

Denscombe nämner att det kan vara problem med att få tillgång till de miljöer som ska observeras. Detta är ett problem som säkert är påtagligt i många andra liknande arbeten, dock så var det inte så i detta specifika fall eftersom att de miljöer som observerades var inte avgränsade med fysiska medel som hindrade en observation. (Denscombe 2009)

## Dokumentstudier

En viktig del av arbetet har varit att ta del av olika typer av dokument. Denscombe (2009) menar att dokumentstudier är bra eftersom att de innehåller stora mängder information och förhållande vis lätta att få tag på. Eftersom de dokument som har varit relevant för arbetet har varit till offentliga handlingar har tillgången på dessa vara god. Denscombe pekar också på att dokumentstudier är bra eftersom att informationen då är beständig, vilket får anses vara en viktig aspekt i detta fall eftersom att byggnader och fysiska miljöer ofta har långa omvandlingsprocesser innan ett slutresultat nås, samtidigt som det slutgiltiga resultatet också kommer finnas kvar länge på platsen.

Denscombe menar att det är viktigt att beakta dokumentets trovärdighet och att det finns risk att dokumentet kan bygga mer på sociala konstruktioner och författarens bild än en objektiv verklighet (Denscombe 2009).

## Diskussion av metoder

Valet av metoder skedde genom att reflektera över vilka de mest betydande aspekterna för den fysiska miljön är. Vilket är hur det regleras hur det verkligen är. Den byggda miljön påverkas av olika typer av dokument som har ett varierat inflytande på hur det slutgiltiga resultatet blir. Även om inte alla dokument har samma inflytande är det viktigt att granska dokumenten och identifiera vilken påverkan dessa har. Valet att observera området grundade sig på att det är viktigt att bilda sig uppfattning om hur utgångsläget faktiska ser ut och upplevs. Dokument inom området som detta arbete berör talar ofta om hur något borde vara eller vilka mål som det ska arbetas mot, medan observationer säger något om hur det faktiskt är eller vad resultatet av något blev egentligen. Offentlighetsprincipen som finns i Sverige har underlättat mycket vad det gäller att få tag på många dokument från offentliga aktörer. Hade arbetet gjorts i ett annat land som inte är lika öppet vad de gäller dessa hade det varit svårare att genomföra arbetet.

## Nulägesbeskrivning

Järfälla är en 6 350 hektar stor kommun som ligger i den nordvästra delen av Storstockholm och gränsar till kommunerna Ekerö, Upplandsbro, Upplands Väsby, Sollentuna och Stockholm. Den 31 december 2017 bodde det 76 453 personer i Järfälla kommun. Inom området är det uppskattningsvis 786 lägenheter, baserat på antagandet att trapphusen är tvåspännare, antalet trappuppgångar och våningar som har observerats på platsen. Det aktuella området som arbetet behandlar har en yta på ca 12 hektar och det finns omkring 1200 parkeringsplatser i området.

Efter en initial granskning av kartor och besök på platsen har markanvändningen delats in i olika kategorier. Anledningen till att marken har kategoriserats på det sätt som den har gjorts är för att på ett illustrerande sätt visa de mest framträdande användningsaspekterna som marken har.

De olika kategorierna är följande, tillsammans med deras definitioner:

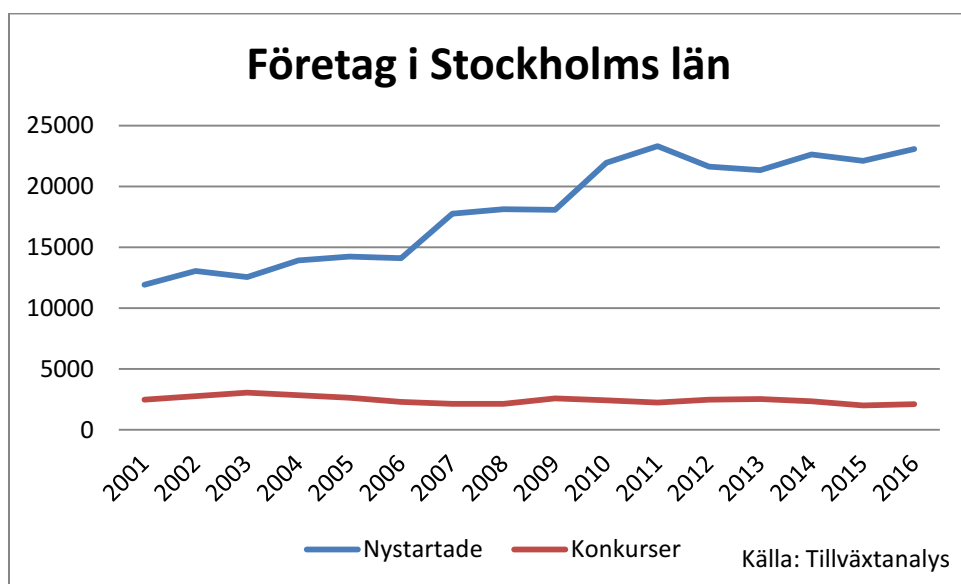
- **Bostäder** – det markavtryck som är representerat av de byggnader som finns inom området
- **Grönytor** – den mark som är dominerad av grönyta i detta räknas även eventuella mindre gång- eller cykelvägar.
- **Bilväg** – De större ytorna som är dedikerade för att transportera personbilar från en punkt eller område till ett annat.
- **Större dedikerade gångvägar** – bredare vägar märkta för gångtrafikanter
- **Parkering** – De ytor som är till för att en personbil ska ställas på för att förvaras under längre eller kortare tid. Till detta räknas även de mindre ytorna som krävs för att bilen ska kunna ta sig till och från parkeringen.
- **Annat** – är den yta som transformatorstationer, sophus och kiosker tar upp.



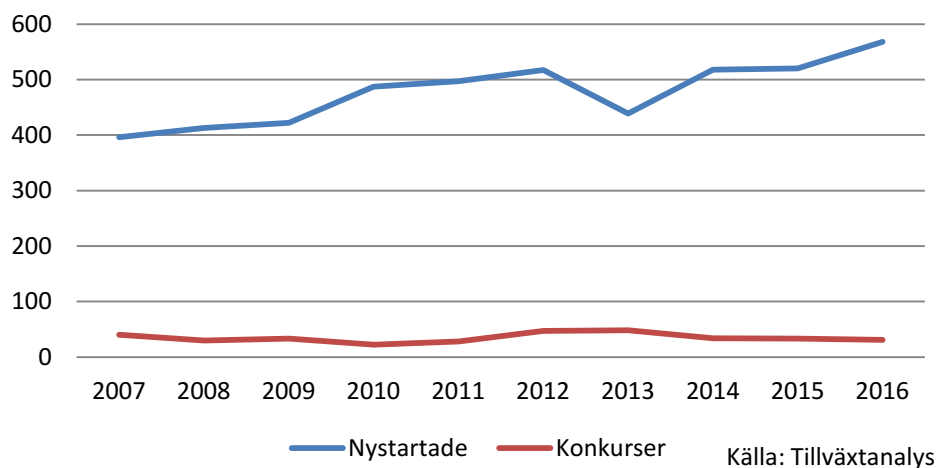
Den uppskattade markanvändningen i området ser ut som följande:

Bostäder	10%
Grönytor	56%
Bilväg	2%
Större dedikerade gångvägar	1%
Parkering	30%
Annat	1%

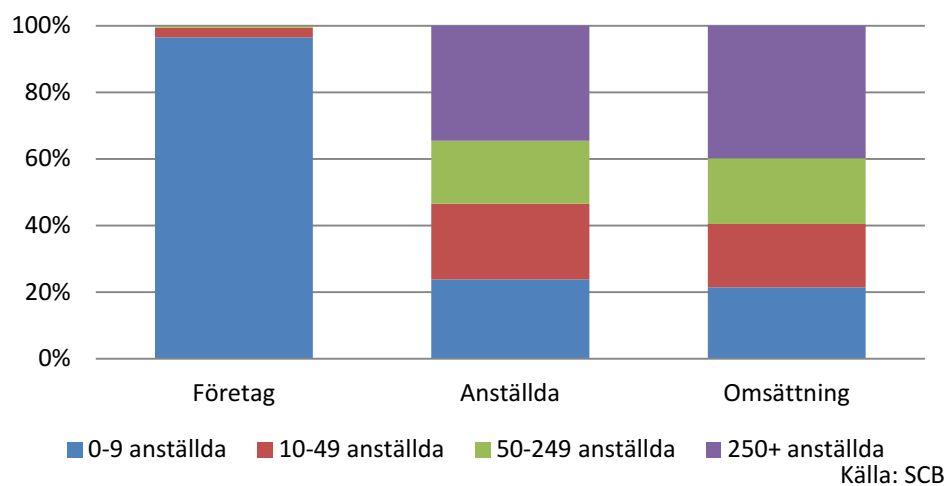
För att få en bild av hur markområden används och hur människor lever är det viktigt att se vilka icke fysiska värden som finns, ett sådant viktigt område är ekonomi. Under de senaste åren har det startats fler och fler företag både i Järfälla kommun och Storstockholm, till detta är takten i viken företagen startas i en ökande trend. Trots denna ökning av nya företag så ökar inte antalet konkurser. Det går även att konstatera att en övervägande majoritet av Sveriges företag är företag med nio eller mindre antal anställda. Med bakgrund av detta går det att anta att dessa företag inte har stora kapitaltillgångar för att kunna köpa egen mark och bygga egna lokaler för att kunna driva sina verksamheter. Detta pekar på att de verksamheter som är aktiva troligtvis är i behov av hyreslokaler för att kunna vara verksamma.



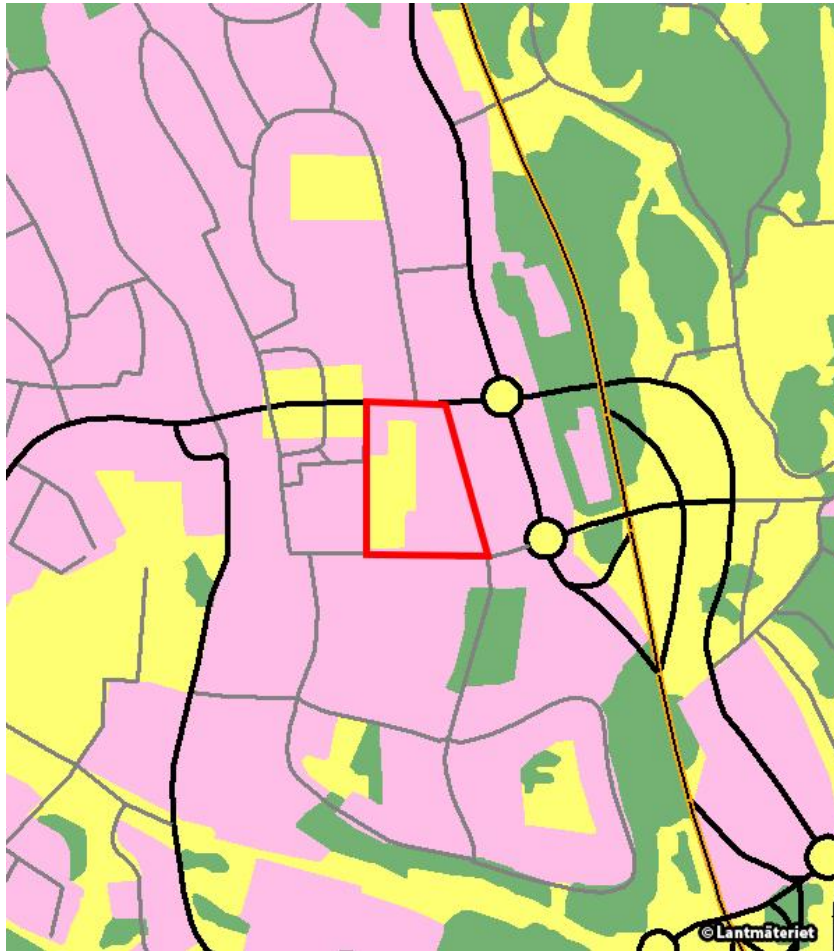
## Företag i Järfälla kommun



## Svenska företag 2015



Den trafik som belastar området är sådan främst av den typen som går förbi området, i norr längs med Viksjöleden och i söder längs med Folkungavägen. Det är ingen genomfartstrafik som löper genom området, dock är området mål för omfattande parkering som främst söder ifrån.



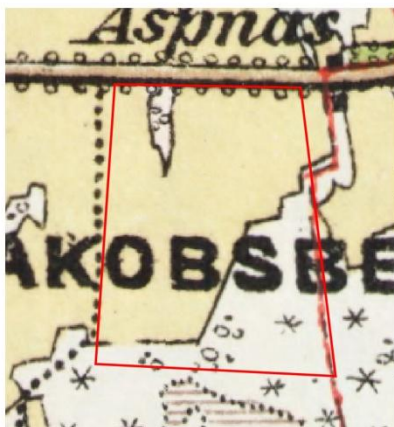
Historia:



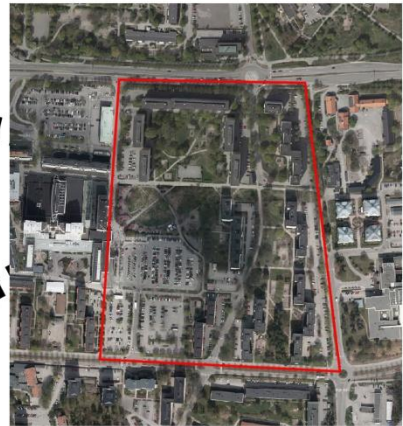
**2016**



**2003**



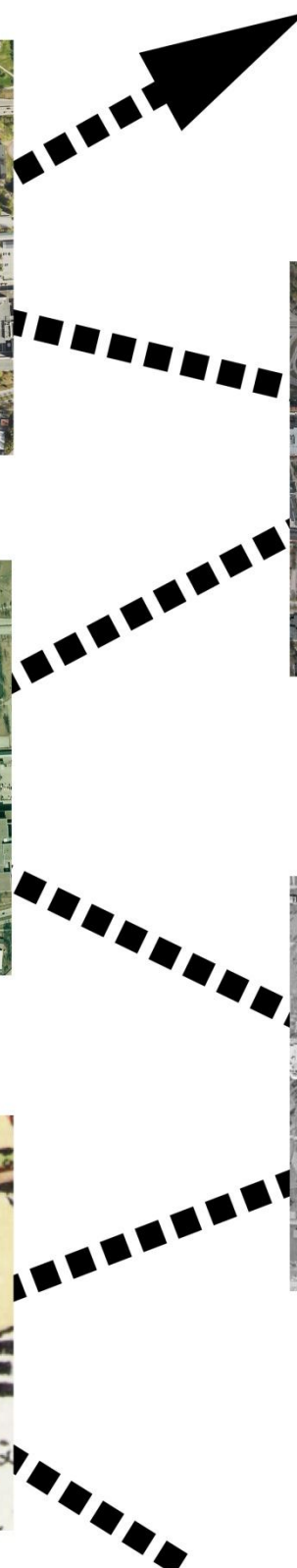
**1902**



**2013**



**1958**



© Lantmateriet

Ett par 100m till sydväst om det område som arbetet berör, finns det en plats som heter Kvarnbacken. Där finns det lämningar som visar på att de första invånarna fanns i närheten av det aktuella arbetsområdet kom vid den senare delen av järnåldern. Tidigt var Jakobsberg en plats som användes till jordbruk. 1919 säljs mark och styckas den stora gård som funnits där tillförmån för villatomter och ägolarter för trädgårds- och småbruk. På 60-talet i samband med miljonprogrammet började det byggas i större skalor (Järfällaboken 2). Den äldsta detaljplanen som gäller inom området är från 1961 och den yngsta är från 2016.

## Kollektivtrafik

Stockholms lokaltrafik beskriver hur Jakobsbergs station hade 18 200 personer som steg på per dygn under 2016 och 17 100 av. Detta går att jämföra med andra stationer som Kalhäll som hade 5100 på och 4 600 av och Barkarby som hade 6 300 på och 7000 av under samma tid. (AB Storstockholms lokaltrafik)

Platsen har inte bara närhet till det regionala kollektivtrafikenätet genom gångavståndet till Jakobsbergs station, utan även den lokala kollektivtrafiken är påtaglig inom området genom de olika busslinjerna.

## Detaljplaner

Vid granskning av detaljplanerna som gäller på platsen går det att se vilka aspekter som har varit prioriterade vid planeringen. Bland det mest intressanta går det att se planförfattarna beskrivit området planbeskrivningen. I dokumentet "Förslag till ändring av del av stadsplanen för Jakobsbergs centrum" som är antagen 1961 går det att se att de skrivit "Bottenvåning skall inrymma för bostäder erforderliga förrådsutrymmen, garageplatser och liknande, varjämte enstaka smålägenheter må inredas."(Järfälla 1961).

Men även under senare tidsperiod går det att se hur de har tänkt, ifrån "Jakobsbergs centrum centumparkeringarna" som är antagen 1999 har det skrivit i planbeskrivningen "Befintliga träd inom parkeringsytorna är inmätta och finns redovisade på plankartan. De flesta av dessa avses att behållas alternativt ersättas så att minst 1 träd per 10p-platser ska finnas. Trädplaneringar finns utmed gatorna och är betydelsefulla bl a för rumsbildning och som avskärmning."

Det går att läsa att antalet träd som ska finnas sätts i proportion till hur många parkerings platser det finns. Men det är även så att de har valt att använda mäta antal träd istället för antal kvadrat meter grönska (Järfälla 1999). Så trots att det har varit flera år mellan antagandet av de olika planerna har fokuset varit liknande under hela tiden, att tillgodose de behov som kretsar kring de människors bilanvändning på platsen.

## Kontext Typologi

### Inom området

Inom området finns det endast av lamellhus med 8-9 våningar i nord- sydlig riktning förutom ett som är i öst-västlig riktning. Samtliga hus har en vinkling på 8 till 9 grader medurs. Det är stora markanspråk mellan byggnaderna, dels till för grönytor men också för att kunna parkera bilen, ofta i

direkt anslutning till entréerna på byggnaderna. Färgerna på fasaderna går mest i grått/ beige men finns inslag orange också. Mest puts och cement fasader, inslag av tegel.







### Utanför området

I närområdet utanför avgränsningen finns det en viss variation av bebyggelse, till skillnad från hur det ser ut innanför. Det finns både lamellhus, punkt hus och kvartersbebyggelse som på olika sätt bildar

privata eller halvprivata ytor. Fasadfärgerna har en varmare och tydligare variation som går i nyanserna vitt/beige och gul/orange, fasadmaterialet går i puts eller tegel.









## Analys

Med avstamp i det utgångsmaterial som har presenterats kommer det att föreslås en transformation av det avgränsade området för att kunna svara på de båda frågeställningarna.

De olika referensområdena har valts ut av olika anledningar, men av gemensam och central anledning är att de är lokaliserade till Storstockholm. Anledningen till att Storstockholm är aktuell är för området som arbetet gäller är lokaliserat till Storstockholm och många delar av Storstockholm har liknande situationer i form av efterfrågan på bostäder, transportkapacitet och verksamhetslokaler.

Det går att notera att det både innanför och utanför området finns olika typer av artificiella hinder för att hindra allmänheten att beträda privata ytor. Att dessa finns på platsen går det att dra slutsatsen att det finns en efterfrågan att i olika utsträckning har privata eller halvprivata ytor. Slutsatsen är att det inte har funnits några naturliga privata alternativt halvprivata ytor skapade av byggnaderna utformning eller placering utan har behövt skapas artificiellt.

Referensområdena har tagits fram som ett resultat av efterforskningar av olika avslutade och pågående projekt i Storstockholm och genom samtal med olika verksamma inom arkitektur och offentlig förvaltning.

Kommunen har i sin översiktsplan som mål att öka sin befolkning. Detta gör det motiverat att för bostäder. Området pekas ut som urban/stadsmässigt, vilket det ska byggas efter. Det pekas även ut inom området att det ska vara en urban park.

## Statestik

Det är motiverat att planera för verksamheter på grund utav den ökande företagarverksamheten i kommunen och regionen men även för att tillgodose den service som ett ökat antal bonde för med sig.

## Referensområden

**Rinkeby**, Anledningen till att detta valts som ett område att granska för att kunna dra erfarenheter ifrån är för att området som detta arbete berör kommer från samma tids epok som Rinkeby. Vilket gör att de brottas med många av samma förutsättningar och problem. En annan anledning som de olika områdena har gemensamt som gör de aktuella är att de allihopa är samtida projekt vilket gör de relevanta att ta hänsyn till.

Det går att se att det är främst tilläggsbebyggelse som görs här, men även att det gatulivet är i fokus och att det finns blandade funktioner i husen och de omkringliggande områdena.

**Nacka**, anledningen till att titta på detta område är för att hämta inspiration och se vilka krav och problem som ställs på centrumnära bebyggelse.

**Barkarbystaden**, för att kunna tolka vad urbant/stadsmässighet är i Järfällas kontext. Är även aktuellt i form av att det är ett området under uppbyggnad och det går att dra slutsatsen då att området utformas som något sorts ideal för hur den aktuella kommunen ser hur man ska utforma ett området som har utpekats till att vara urban/stadsmässigt. Det stället som Barkarbystaden byggspå är ett gammalt flygfält som rivs så det finns inte så många fysiska förutsättningar att ta hänsyn till eller anpassa sig efter vilket ytterligare pekar på att området skulle kunna ses som någon form av ideal eller önskvärt slutresultat.

Det går att se i Barkarbystaden att med urbant område så menar Järfälla kommun att det ska vara kvarters hus som ser till att de boende har privata ytor som är skyddade från allmänheten genom att skälva byggnaden är riktade ut mot gator som allmänheten har tillgång till medan det finns en innegård som de boende har tillgång till.

Anledningen till att det är viktigt att se hur den urbana miljön är uppbyggd i Barkarbystaden och/eller Nacka är på grund utav att andra områden också kan anses vara urbana kvartersstäder men har inte samma kvalitét eller förutsättningar som dagens byggnationer. Stockholms innerstad är ett exempel på en urban kvarters struktur. Dock så är gaturummen där inte utformade efter de behov som finns idag vad det gäller utrymme för bilar cyklister och gångtrafikanter. De är även en annan struktur på innegårdarna där de kan vara eller ha varit mer gårdsbebyggelse än vad som är normen i dag.

## Jane Jacobs

Jane Jacobs fyra villkor att en stadsdel måste fylla mer än en primärfunktion, att funktionerna måste leda till att människor besöker platsen olika tider på dygnet, att kvarteren ska vara korta, att kvarteronen ska bestå av hus i olika åldrar och att det ska vara en hög koncentration av människor på platsen. Kommer vara av central roll.

Eftersom att området ursprungligen var mycket monofunktionellt, krävs det att det tillkommer flerfunktioner inom området i linje med de villkor som Jacobs har satt upp. Funktionen för området har primärt varit att fungera som ett område för bostäder. Med utgångspunkt att personerna som bor på platsen arbetar vanliga kontorstider mellan 08:00 och 17:00 går det att anta att området är

mindre aktivt under dessa timmar tillsammans med att det uppskattningsvis är en låg aktivitet nattetid 22:00 till 06:00. Detta knyter an till villkoret att det krävs att människor besöker platsen olika tider på dygnet. Till detta menade Jacobs att det måste finnas olika funktioner på en plats så att personer besöker den olika tider på dygnet.

För att råda bot på detta ska det inom området uppföras mindre verksamheter. Exakt vad dessa ska vara är svårt att säga men kan vara kontor och lunch restauranger för att få en aktivitet på dagen. Restauranger kan även gör att det sker senare mot kvällarna. Om det uppförs bageri eller morgon kaffe går det att anta att det kommer finnas en viss aktivitet där under morgon timmarna.

Byggnaderna som redan finns på platsen har redan en påtaglig längd vilket går emot Jacobs ideal om att ha kortare kvarter. Med anledning av villkoret ska den nya bebyggelsen som uppförs på platsen inte vara av längre art än den som redan finns där.

De byggnader som nu finns på platsen har en tydlig tidsprägel och Jacobs menade att det ska finnas byggnader av olika åldrar på platsen. Därför ska de byggnader som redan finns inte rivas utan för att få de olika önskvärda kvalitéerna ska det tillföras nya byggnader till de som redan finns.

### **Trafikverket**

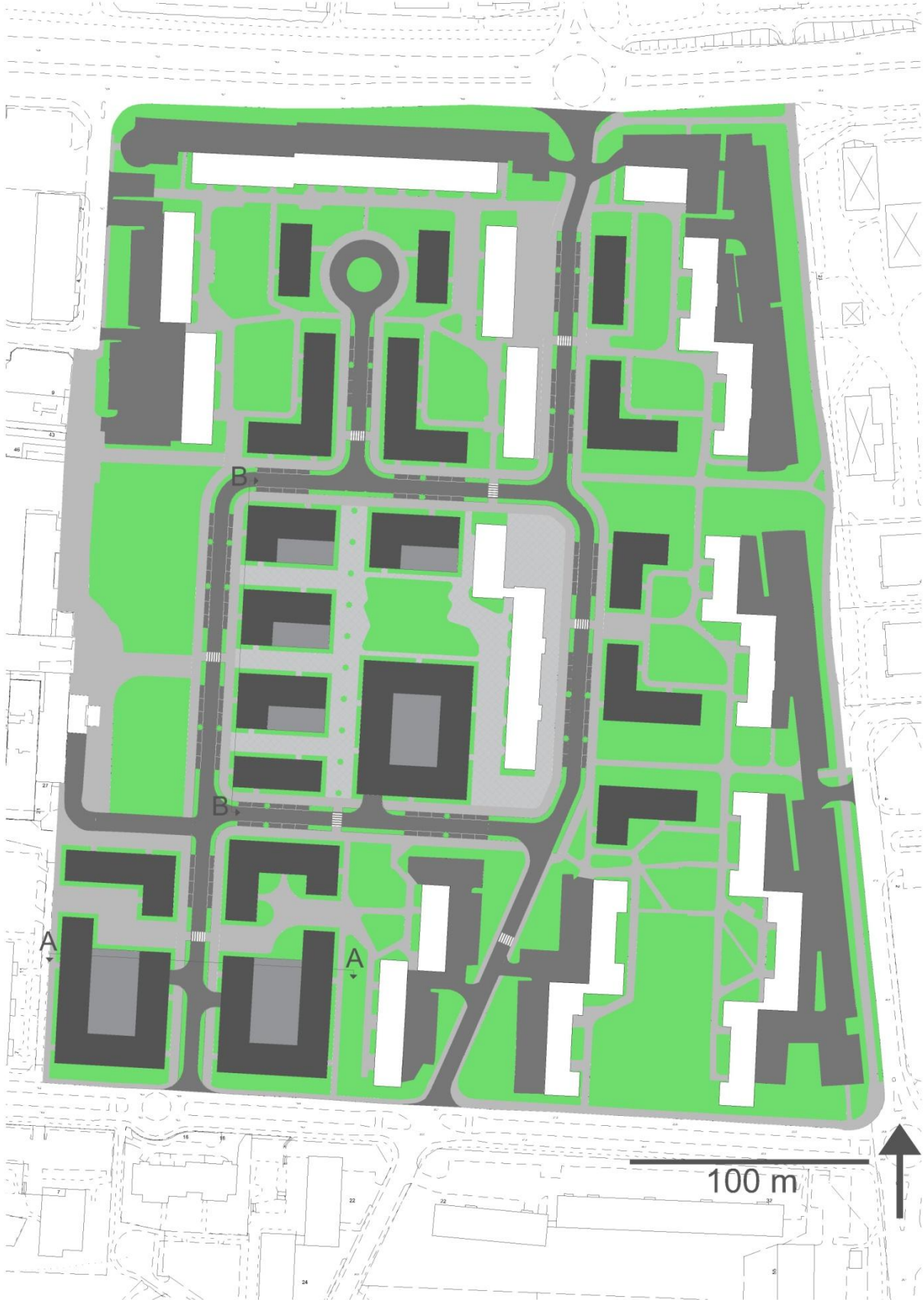
Området ska utformas med det att Trafikverket men på att tillgången på parkeringsplatser kan fungera som ett styrmedel för framtida utveckling. Hög tillgång på parkeringar ger en ökad användning av personbilar. De befintliga ytorna som består av parkeringar ska därför omformas till att fylla andra högre värderade funktioner så som lokaler för verksamheter eller boende. De parkeringar som finns i ytterkanterna av områden kommer att vara kvar eftersom att det är svårt att hitta någon annan användning för dem. Dels ligger de nära vägar som är tungt trafikerade men de är även relativt små vilket gör det svårt att ge dem någon betydande utformning.

### **Stockholms stad**

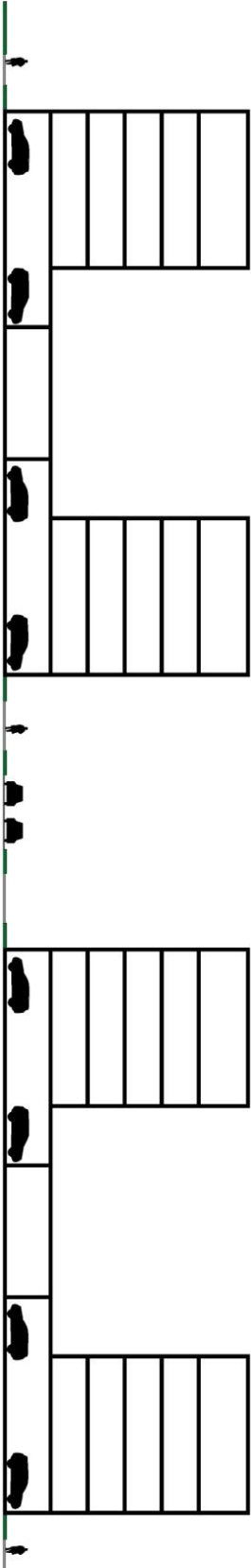
Utformningen kommer vara i linjer med det som Stockholms stad rekommenderar, bebyggelsen kommer vara tät och vara av blandad art. Detta genom att det inte kommer uppföras några friliggande villor med tillhörande tomter inom området utan den bebyggelse som kommer att uppföras vara bostadshus.

Dessa byggnader kommer inte bara att ha lokaler avsedda för boende utan kommer även ha lokaler avsedda för olika typer av verksamheter som passar i tätbebyggd miljö. Vägnätet är även genomgående utrustat med anläggningar för gång och cykel trafik.

Resultat

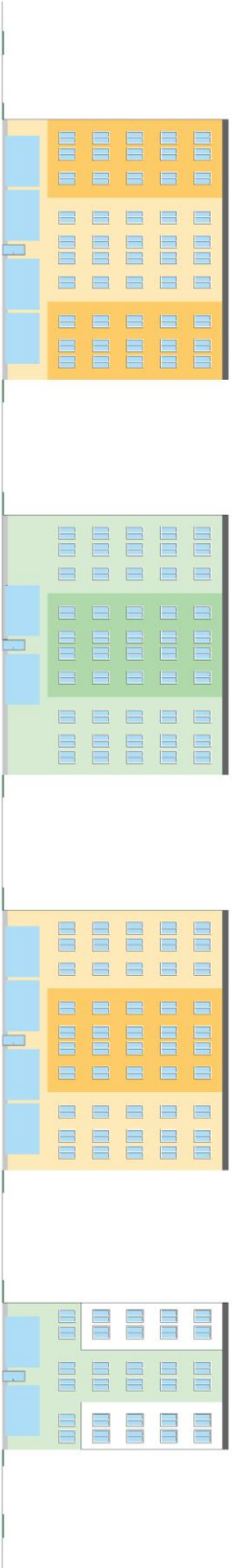


A



25 m

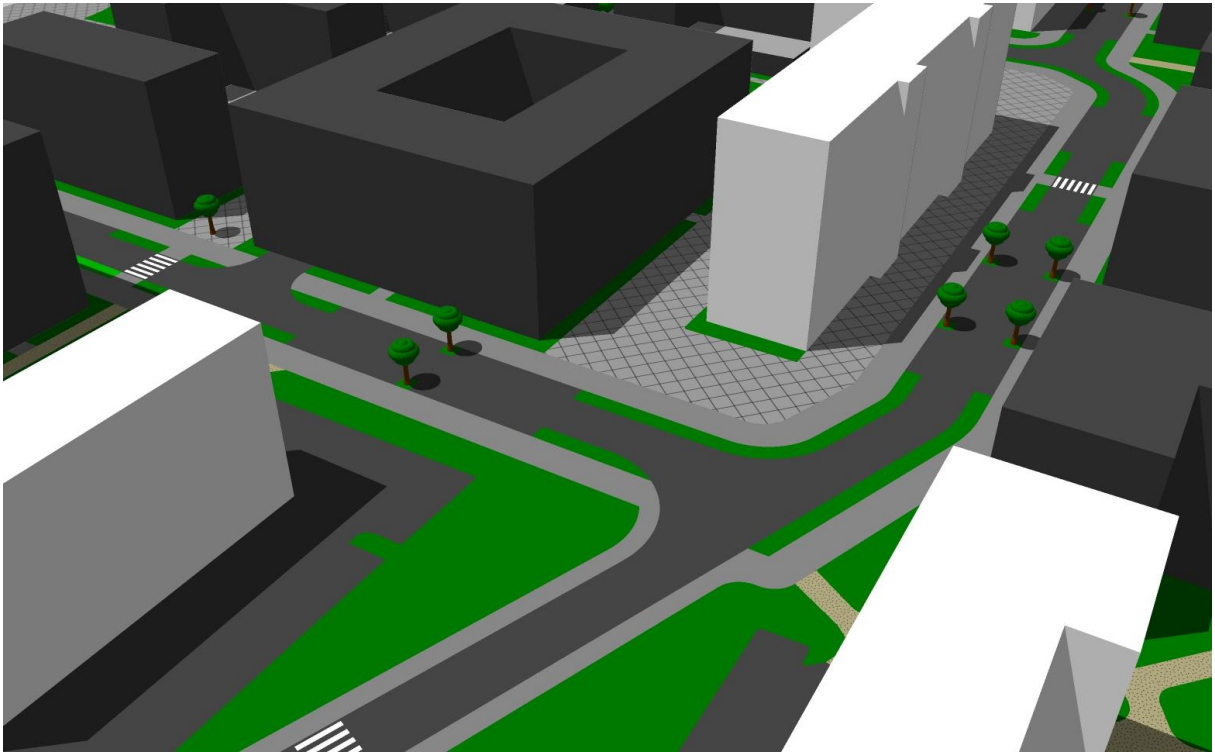
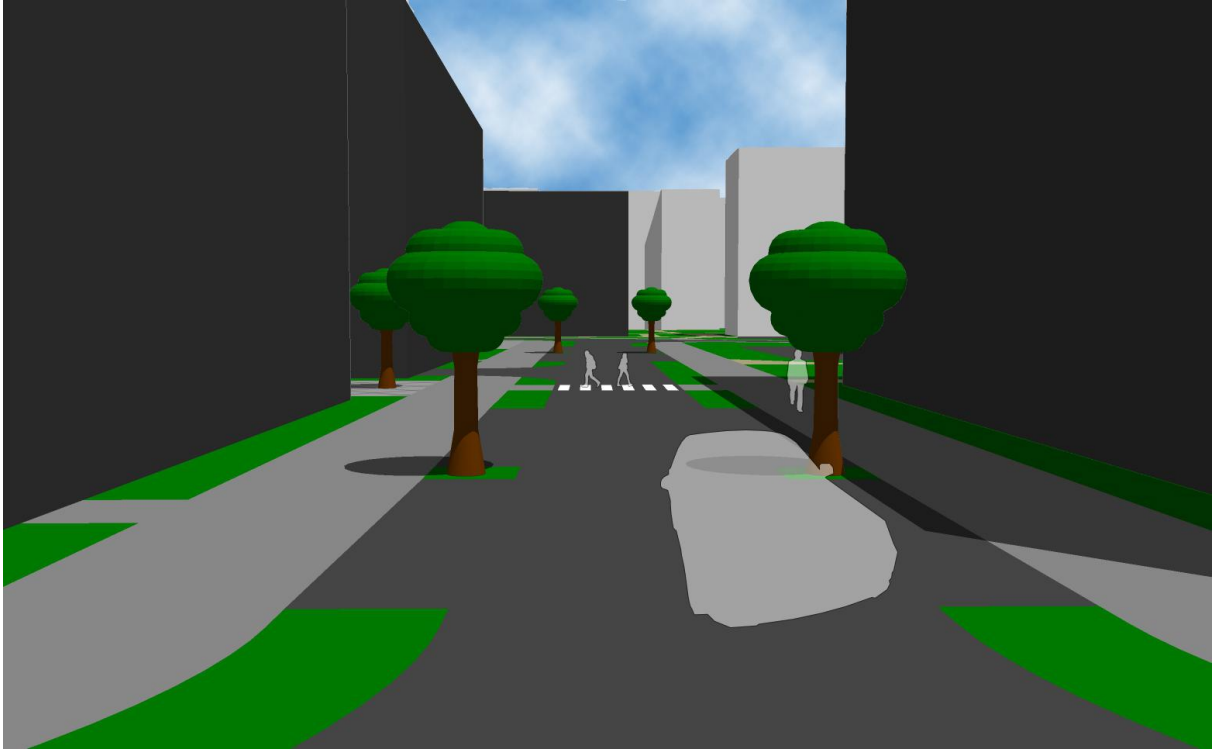
B

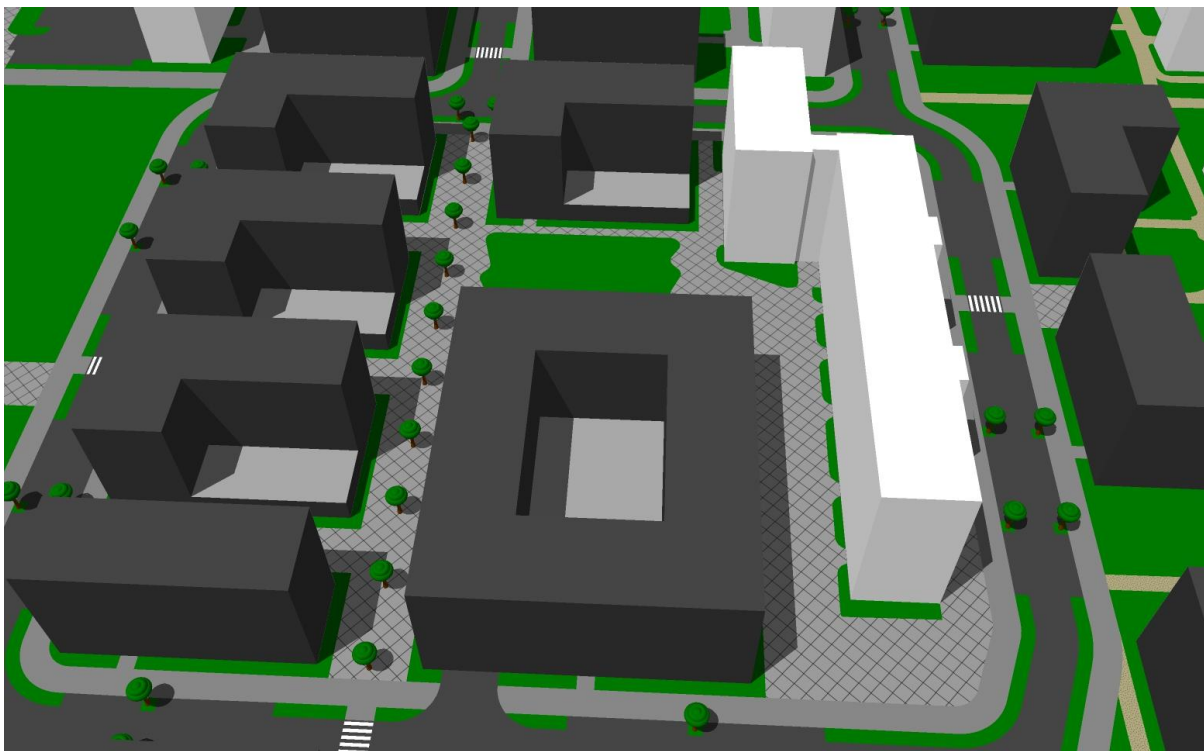


25 m

A

B





Det underlag som har tagits fram genom att samla in information om området och sedan bearbetades i analys delen kommer i denna del att användas för att skapa en illustrerande helhet.

Uppskattningsvis kommer förslaget resultera i 1062 antal nya lägenheter vilket gör att det totala antalet lägenheter uppgår till 1848 och kommer uppskattningsvis tillföra området 10 antal nya lokaler för mindre verksamheter.

Resultatet av de förändringar som arbetet har medfört har lett till att markanvändningen inom området har förändrats till följande:

	Utgångspunkt	Resultat
Bostäder	10%	28 %
Grönytor	56%	45 %
Bilväg	2%	7 %
Större dedikerade gångvägar	1%	0 %
Parkering	30%	20 %
Annat	1%	0 %

Med hjälp av denna tabell går det att tydligt se hur markanvändningen har förändrats. Det är svårt att dra slutsatser så som att en viss mängd kvadratmeter grön mark leder till ett vistantal timmar aktiv lek för barn som leder till bättre hälsa.

Vägarna genom området har genomgående trottoarer och kantstensparkerings. Kantstensparkeringen används för att minska den yta som behövs för att kunna manövrera bilen in till parkeringsplatserna. Det är bil garage under kvarteren med sluten struktur.

Området har redan tydliga drag av en tidsålder, som komplement till detta uppförs det nya byggnader på platsen. Jacobs menar att det är viktigt att område ska ha byggnader av olika åldrar för att det ska vara livfullt. En annan aspekt som hon också tar upp är att en stadsdel måste uppfylla mer än en funktion vilket området inte kan sägas göra i utgångsläget. Områdets främsta funktion är som en plats för människor att bo på. Därför ska de nya byggnaderna i området uppföras med lokaler som har möjlighet att inhysa verksamheter så som affärer och restauranger i bottenplanet.

Placeringen och utformningen av de nya byggnaderna kommer att uppföras så att tillsammans med de befintliga byggnaderna minskar de stora ytorna och skapar flera slutna rum på platsen och gör att de boende kan ha privata eller halvprivata utomhus ytor. Detta är en lösning som går att se i Rinkeby där de har en situation där de har större huskroppar som kompletteras med ett nytillskott av fristående byggnadskroppar för att skapa en rumsbildning till den befintliga bebyggelsen. Detta är ett svar på att det har placerats upp artificiella hinder i och omkring området för att hindra andra att röra sig på vissa platser. Ett annat sätt att skapa privata ytor är genom att nivåskillnader som används i Nacka.

Byggnadskropparna kommer att vara kortare än de längsta byggnaderna som redan finns på platsen, detta eftersom att Jacobs menade att det är viktigt att ha korta kvarter för att det ska vara lättare att röra sig mellan dem.

De nya byggnaderna som uppförs på platsen ska inte vara högre än de 8 och 9 våningar höga byggnaderna som finns ursprungligen. Byggnadskropparnas höjd ska se till att vara distinkta från den befintliga bebyggelsen för att visa att området har utvecklats i olika omgångar. Entréerna på de nya byggnaderna kommer att vara placerade på olika ställen runt huskropparna för att ge människor en anledning att befinna sig på alla platser runt huset och inte skapa några döda ytor. Dock kommer det att finnas en viss tendens till att vilja rikta bostadsentréerna inåt mot de mindre ytorna för att poängtera rumsbildningen.

Området är lokaliserat så att det har gångavstånd till den mest trafikerade knutpunkten i kommunen vilket gör att det är lätt att ta sig till och från området både ur regional synpunkt men även lokalt. Detta eftersom att tågen till knutpunkten tillför möjlighet att ta resa regionalt och en buss station som ser till att efterfrågan av lokal kollektivtrafik tillgodoses. Med anledning till att det är gångavstånd till kollektivtrafik kommer det inte att uppföras någon busstation inom området.

Verksamhetslokaler kommer att vara riktade ut mot de platser där det går bilar, dels för att de ger verksamheterna ett bra ställe att skylta och är inbjudande för spontanbesök. Men även för att dessa lokaler inte är lika bullerkänsliga som bostäder och kan därför ta hand om den försämrade ljudbilden. Verksamhetslokaler kommer ligga i kombination med bostäder i byggnaderna för att ha byggnaden och gatorna ska ha olika typer av aktiviteter som håller området levande vid olika tider av dygnet.

De verksamheter som uppförs inom området kommer inte att vara lokaliserade i separata byggnader utan integrerade tillsammans med bostäder i samma byggnad. Det finns inga identifierade verksamheter som skulle vara aktuella för området som skulle motivera en separat byggnad.

Verksamheter som skulle kunna föra med sig saker som lukt, buller eller hälsofara och kräver separata byggnader är bättre lämpade att lokalisera till andra platser som inte ligger så centralt som detta område.

Några verksamheter som troligtvis inte kommer att vara aktuella för platsen kommer vara sådana som storskalig förvaring så som lager platser eller liknande. De är bättre lokaliserade till andra platser, med det sagt så betyder det inte att det inte ska finnas någon lagerhållning alls eftersom att det då kan vara svårt eller omöjligt att bedriva verksamheter som säljer varor.

Verksamhetslokaler som är till för verksamheter som kontorsverksamhet ska inte ligga i bottenvåning ut mot trafikerade gator. Dessa verksamheter har inte samma behov av skyllning så som kiosker eller matvaruaffärer som finns längs med gatorna, dessa verksamheter är inte heller av den typen som inspirerar spontaninköp vilket gör de onödigt att placera dessa verksamheter i lägen som har god tillgång för allmänheten att beträda. I de befintliga bebyggelserna så är det påtagligt att aktiviteter som berör privatbilism har format utformning för bottenplanen.

Bebyggelsen kommer att ha som utgångspunkt att vara kvartersbebyggelse, detta eftersom att detta anses vara den bästa strukturen för gående och det är ett mål att området ska vara så anpassat som möjligt för gående. Den andra anledning är att området är markerat som urbant utav Järfälla kommun och det går att se att Järfälla kommun menar att urbant område är kvartersstruktur om man tittar på hur det byggs i Barkarbystaden som också är ett område som är markerat som urbanstruktur.

Inom området så markerar även kommunen att det ska vara en urban park. Med anledning av detta så kommer det att finnas en större öppen yta med grönstruktur till denna kommer det troligtvis finnas någon form av vattensamling för att kunna bidra både till den biologiska mångfalden men även för att bidra till trivselfaktorn i området för både boende och besökare. Vattensamlingen kommer inte att anläggas till någon av de områden som är trafikerade av bilar eftersom att de befinner sig så kort tid på platsen och kommer inte att hinna ta del av den, utan med stor sannolikhet endas se det som ett störningsmoment men också i fall vatten samlingen lockar till sig små djur som fåglar eller liknande kommer bilen troligtvis att ha en avskräckande effekt och inte låta djuren använda vattensamlingen.

Parkeringsantalet ska minska både till antal kvadratmeter som de tar upp men även till antalet parkeringar. Förslaget reducerar markanvändningen dedikerad till att förvaring av personbilar och de tillhörande ytorna för manövrering. Detta kommer troligtvis på sikt har effekten att även mindre efterfrågan på bilplatser. Och vara en bidragande faktor till minskat bilanvändande, men kompletteras med annat som ligger utanför arbetes ramar, så som avgifter och tidsbegränsningar. Förslaget kommer inte att kunna behandla aspekter som går utanför den fysiska strukturen så som avgifter på parkeringsplatser, om de ska finnas och i så fall hur stora de ska vara.

Det kommer inte att behandlas hur eventuella bilpooler eller andra bildelningstjänster kommer att se ut. Eller hur allmänheten inställning till kollektivtrafik eller bildelning kommer att vara. Dessa aspekter är viktiga för att veta hur efterfrågan på parkeringsplatser kommer att se ut men de kommer som sagt inte att behandlas i detta arbete.

De transformatorstationer, soprum och små verksamhetsbyggnaderna som i utgångsläget finns inom området ska tas bort. De små verksamheterna och soprummen ska integreras i den nya bebyggelsen. Transformatorstationerna ska integreras med den kommande bebyggelsen eller om möjligt flyttas till en plats utanför området där de inte gör sig påmind för allmänheten.

## Diskussion

För att svara på frågeställningen "Hur gestaltas en funktionsblandad bebyggelse i ett område med tidigare monofunktionella byggnader?" så är svaret att det aktuella området som har undersökts har varit dominerande av bostäder och i botten har det varit utrymmen som har tillgodosett de behov som tillhör privatbilismen, det har funnits enstaka verksamheter på några håll. Med tanke på bristen av verksamhetslokaler i den ursprungliga bebyggelsen, har den nya bebyggelsen behövt lokalisera lokaler för verksamheter i bottenplanen så att allmänheten har tillgång till dessa. Detta är tänkt att tillföra området en anledning för människor att röra sig där andra tider annat än när de ska till och från sina arbetsplatser.

I områden som gamla hamnar eller industriområden som också kan vara aktuella för nybyggnation, kompletterande byggnationer, upprustning eller omvandling är det annorlunda förutsättningar. De byggnader som troligtvis finns på dessa platser är redan utformade för olika typer av verksamheter, vilket gör att det mesta av den förändringen kommer att vara till för att hitta lösningar för att skapa bostäder snarare än verksamhetslokaler.

Den andra frågan "Hur går det att förvalta urbana områden som har dominerande inslag av en fysisk utformning och markanvändning som inte ligger i linje med samtida idéer om fysisk utformning. Vilka andra funktioner kan marken fylla och på vilket sätt ska det gestaltas?" Bebyggelse som finns på platsen är till största delen bostäder vilket gör det svårt att riva dessa, är det ett industriområde, skogsområde eller liknande finns det inte så stora problem att ta bort den typen av byggnationer. Men bostäder är en utsatt bostads typ eftersom att människor behöver någonstans att bo och har emotionella band till dessa. Detta gör att det inte går att riva dessa byggnader utan måste anpassa sig till det som redan finns där.

Ingen gång under arbetets gång har det varit aktuellt att reflektera över om det skulle varit möjligt eller aktuellt att riva de befintliga bostäderna. Men en möjligfrågeställning som man skulle kunna ställa sig om det på något sätt skulle vara möjligt och hur det i så fall det skulle gå till.

Anledningen till uppsatsen är relevant och har betydelse är att den behandlar en tidsepok och en typ av bebyggelsestruktur som är tätt sammanflätande och ikoniskt för allmänheten. Det är inte många ur allmänheten som brukar tadel av de diskussioner som berör olika stadsbyggnads ideal men på många sätt är miljonprogrammet och det som till hör det som.

Om det inte görs någon förändring på platsen kommer den vara ett fortsatt mål för personbilar, det kommer att vara en fortsattbrist på bostäder och verksamhetslokaler. Det går att diskutera att det är svårt att med fysisk struktur reglera hur användning av t ex bilpolar eller liknande används eftersom att det kanske främst är något som regleras genom allmänhetens användningsmönster och olika typer av juridiska dokument, t ex att bara en viss typ av bilar får parkera på en viss plats. Medan den fysiska utformning är något av ett trubbigt instrument och kan inte göra med än att säga att det går eller inte går att placera fordon på en viss plats. Sen går det givetvis att i olika grad dedikerad yta eller byggnader till dessa men inte exakt användning.

Att skapa ett liv på gator är inte något som endast kan göra genom fysisk utformning, det kan uppstå liv "spontan" genom att allmänheten tar initiativ till olika aktiviteter som ger platsen mening t ex gatemarknader. Men det kan ske saker som även gör att gatulivet blir mindre, om det t ex blir en genomgående gående ekonomisk situation i samhället kan det bli så att människor inte besöker de

mindre butikerna utmed gatorna. Vilket i sig gör att det blir mindre aktivitet men kan även leda till att verksamheter stänger igen vilket ger allmänheten ännu mindre anledning till att befinna sig på gatorna.

Arbetet har inte behandlat detaljutformningen av byggnaderna. Exempel på detta kan vara fasadmaterial, energikonsumtion, vatten vattenkonsumtion, hantering av dagvatten, gråvatten eller svartvatten, co2- utsläpp vid byggnation. Aspekter så som val av byggnadsmaterial har inte tagits upp dock finns det argument för att göra det ur en ekologisk syn vinkel. Det har inte heller behandlats något om hur, hur mycket området kantänkas dra eller möjligtvis generera genom t ex solceller eller mindre vindkraftverk. Inte eller eventuella små odlingar eller microodlingar som kan göras på platsen.

Intressanta aspekter som man skulle kunde undersöka vilket beroendeförhållande området har till omgivningen. Importeras eller exporteras t ex energi, valuta, vatten, hur ser arbets- och jobbsituationen ut, kommer det fler till platsen för att arbeta än det är som lämnar? I vilken grad är området autonomt och det går att "leva hela sitt liv" där utan behöva lämna området? I dagens urbana miljöer arbetas det för en högre tillgänglighet och för att de behov en människa har ska finnas inom gångavstånd. Möjligheterna att på olika sätt arbeta hemifrån har ändrats mycket under de senaste årtiondena, vilket minskar behovet att behöva ta sig någonstans för att gå till arbetet eller i alla fall minska det behovet.

I detta arbete behandlas inte vilket typ av upplåtelseformer som kommer att vara på platsen. Kommun kan dock genom avtal reglera om det ska vara hyresrätter eller bostads rätter. Har inte utvärderat hur behovet mellan el bilar och bilar med förbränningsmotor ser ut. Vi användning av elbilar kan det vara så att det behövs tas hänsyn till laddningsplatser. Det är även så att el bilar är dyrare och mer attraktivt för höginkomsttagare vilket gör att ifall det blir dyra bostadsrätter på platsen kan det finnas anledning till att ta större hänsyn till de olika alternativ som finns för att försörja elbilar med energi.

Arbetet har inte behandlat hur varken den ursprungliga utformningen eller den föreslagna omvandlingen skulle ha för påverkan på olika sociala strukturer och utanförskap vilket skulle kunna vara en annan intressant frågeställning.

De skulle kunna gå att fokusera mer på hur olika ekonomiska aspekter skulle kunna utvecklas på platsen. Hur den ekonomisk omsättning för verksamheterna på platsen skulle kunna se ut, vad produktionskostnaderna för området skulle vara eller hur den socioekonomiska situationen skulle se ut. Jane Jacobs tar bland annat upp subventionerade hyresavgifter för att få en blandning av människor, detta är dock något som ligger utanför arbetets ramar.

Det har varit svårt att hitta några alternativa användningsområden till områdena i utkanterna av platsen, främst på grund av markytornas form, men också för att de platserna är inklämda mellan höga hus och bullriga bilvägar.

## Källor

### Litteratur och dokument

- AB Storstockholms Lokaltrafik. (2017). *Fakta om SL och länet 2016* (S-2016-0762). Stockholm: AB Storstockholms Lokaltrafik.  
[https://sl.se/contentassets/9314f2e3ea1a4890b5e25d8fa5092c9a/sl\\_och\\_lanet\\_2016.pdf](https://sl.se/contentassets/9314f2e3ea1a4890b5e25d8fa5092c9a/sl_och_lanet_2016.pdf) [2018-05-23]
- Boverket (2015). *Karta över miljonprogrammets bostadsbestånd*.  
<http://gis2.boverket.se/apps/js/miljonprogram/> [2018-05-02]
- Järfälla kommun (2014). *Växa med kvalitet Översiktsplan Järfälla – nu till 2030*.  
<https://www.jarfalla.se/download/18.50fe9fad160bede79e08592b/1515153090424/oversiktsplan-2030-vaxande-jarfalla.pdf> [2018-05-23]
- Stockholmsläns landsting (2013). *Stockholmsregionens regionala stadskärnor - En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur*. [http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/4\\_2013\\_regionala\\_web.pdf](http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/4_2013_regionala_web.pdf) [2018-05-23]
- Tillvaxtanalys (2018). *Nystartade företag, enkätdata samt Uppföljning nystartade företag*. Östersund: Tillvaxtanalys.  
<http://statistikportalen.tillvaxtanalys.se/Pages/ShowReport.aspx?StatisticalAreaID=7&newCompanyReportID=2342> [2018-05-16]
- Tillvaxtanalys (2018). *Statistik över Konkurer*. Östersund: Tillvaxtanalys.  
<http://statistikportalen.tillvaxtanalys.se/Pages/ShowReport.aspx?ReportID=3&StatisticalAreaID=5> [2018-05-16]
- Tillvaxtanalys (2018). *Nystartade företag, enkätdata samt Uppföljning nystartade företag*. Östersund: Tillvaxtanalys.  
<http://statistikportalen.tillvaxtanalys.se/Pages/ShowReport.aspx?StatisticalAreaID=7&newCompanyReportID=2340> [2018-05-16]
- Tillvaxtanalys (2018). *Statistik över Konkurer*. Östersund: Tillvaxtanalys.  
<http://statistikportalen.tillvaxtanalys.se/Pages/ShowReport.aspx?ReportID=5&StatisticalAreaID=5> [2018-05-16]
- SCB (2017). *Andel företag, anställda, omsättning och förädlingsvärde per storleksklass (efter antalet anställda) för näringslivet (SNI sektion A–S exkl. K och O) 2015*. Stockholm: Statistiska centralbyrån  
<http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/naringsverksamhet/naringslivets-struktur/foretagens-ekonomi/pong/tabell-och-diagram/sma-och-medelstora-foretag/andel-foretag-anstallda-omsattning-och-foradlingsvarde-per-storleksklass-efter-antalet-anstallda-for-naringslivet-sni-sektion-a-s-exkl-k-och-o/> [2018-05-23]
- Kerttu, J., Smidfelt Rosqvist, L. & Stigell, E. (2016). *Trafikeffekter av nya former av bilanvändning - Möjliga effekter i Stockholm* (Rapport 2015:108) Stockholm: Stockholms stad, Trafikkontoret.  
<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1844447> [2018-05-23]
- Koucky, M. & Renhammar, T., Koucky & Partners AB (2012). *Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil - En undersökning av arbetet i tio svenska kommuner* (ISBN: 978-91-7467-326-5). Borlänge: Trafikverket. <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv->

[SE/10556/RelatedFiles/2012\\_127\\_parkering\\_som\\_styrmedel\\_for\\_att\\_minska\\_arbetspendling\\_med\\_bil.pdf](#) [2018-05-23]

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Näringsdepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900\\_sfs-2010-900#K1](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900#K1) [2018-05-23]

SFS 1998:808. *Miljöbalk*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808\\_sfs-1998-808](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808) [2018-05-23]

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (2005). *Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*. (Regeringens proposition 2004/05:150). Stockholm: Regeringskansliet.  
<http://www.regeringen.se/49bba0/contentassets/785691c6e5f34a519ed502d5acbc9d12/propositionens-huvudsakliga-innehall-t.o.m.-kapitel-19> [2018-05-23]

Miljödepartementet (2012). *Svenska miljömål – preciseringar av miljö kvalitetsmålen och en första uppsättning etappmål* (Ds 2012:23).  
<http://www.regeringen.se/49bb93/contentassets/1941c045c62d446c9ed4392bfaf80130/svenska-miljomal---preciseringar-av-miljokvalitetsmalen-och-en-forsta-uppsattning-etappmal-ds-201223> [2018-05-23]

ALAB, Sweco, Atrium Ljungberg, Nacka kommun & White Arkitekter (2017). *Gestaltningssprogram för nobelberget* (KFKS 2009/574).  
[https://infobank.nacka.se/ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/Nobelberget/Antagande/Gestaltningssprogram.pdf](https://infobank.nacka.se/ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/Nobelberget/Antagande/Gestaltningssprogram.pdf) Nacka: Nacka kommun. [2018-05-23]

Stockholms stad, SISAB, Svenska Bostäder, Micasa, Islamiska förbundet, Centeni, Grontmij & GRAD arkitekter (2011). *RINKEBY ALLÉ FÖRSLAG TILL STRUKTURPLAN*:  
<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=110642> Stockholm: Stockholms stad. [2018-05-23]

TOVATT architects & planners AB (2017). *Barkarbystaden III illustrationsplan* (KST 2014/273)  
<https://www.jarfalla.se/download/18.6f898f5616201c2cb731c479/1520512678930/Barkarbystaden%20III%20illustrationsplan.pdf> Järfälla: Järfälla kommun. [2018-05-23]

Järfälla (1962). *FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV DEL AV STADSPLANEN FÖR JAKOBSBERGS CENTRUM INOM JÄRFÄLLA KOMMUN*. Järfälla: Järfälla kommun.  
[https://dokument.jarfalla.se/Planhandlingar/S\\_1962\\_02\\_03.pdf](https://dokument.jarfalla.se/Planhandlingar/S_1962_02_03.pdf) [2018-05-23]

Järfälla (1999). *PLANBESKRIVNING till detaljplan för Jakobsbergs centrum, CENTRUMPARKERINGARNA, del av fastigheten Jakobsberg 11:5 i Järfälla kommun*. Järfälla: Järfälla kommun. [https://dokument.jarfalla.se/Planhandlingar/D\\_1999\\_11\\_04.pdf](https://dokument.jarfalla.se/Planhandlingar/D_1999_11_04.pdf) [2018-05-23]

Jacobs, J, (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Bokförlaget Daidalos.

Järfälla kommun,(1986). *Järfälla boken 2 Bd 1*. Järfälla: Järfälla kommun

Denscombe, M, (2009). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

### **Bilder**

Om inte annat anges är bilderna och illustrationerna från författaren.