

FÄRJELÄGEN – som noder för mer hållbara bebyggelsemönster

uppdrag för Trafikverket

dec 2010

namn.namn@arken-se-arkitekter.se
hökens gata 2, 116 46 stockholm
www.arken-se-arkitekter.se

tel: +46 8-442 75 85
mobil: 070-422 28 78



Arken
arkitekter ab

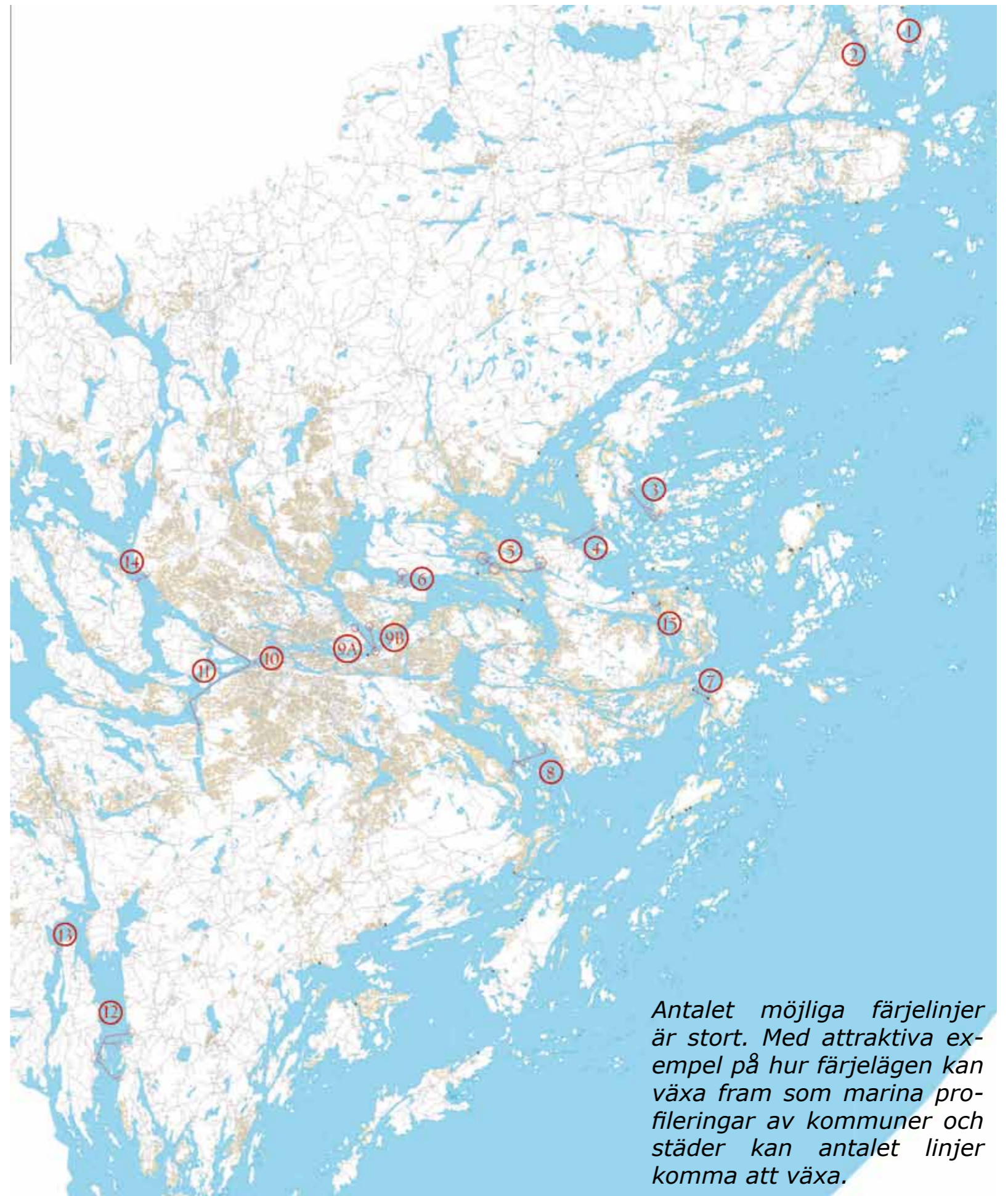
FÄRJELÄGEN - nya noder i ett mer hållbart bebyggelsemönster

uppdraget

- 3 vattenvägars effekt
 - färdmedlens logik
 - 6 bilismens fas 2
 - 7 hinder och möjligheter
 - 8 det goda färjeläget
 - 11 torgen - busshållplatser
 - 12 smarta plank
 - 14 mix av arbetsplatser, boende och service
 - 16 det goda färjeläget i punktform
 - 18 Jungfrusund
 - 26 Slagsta
 - 38 Färjestaden
 - 44 Lövsta
- 46 referenser och tankespår



Roddarmadamer gav den tidens vattenvägar charm och krydda.



Antalet möjliga färjelinjer är stort. Med attraktiva exempel på hur färjelägen kan växa fram som marina profileringar av kommuner och städer kan antalet linjer komma att växa.

FÄRJELÄGEN - som noder för mer hållbara bebyggelsemönster

Trafikverket gav hösten 2010 Arken SE Arkitekter AB i uppdrag att utarbeta denna studie över färjelägen, dels för att visa hur de kan ges en trevligare och tryggare form, dels hur de kan nyttjas för att bilda intressanta noder för bebyggelse, service och profilering.

Uppdraget ingår i Trafikverkets nationella uppdrag att beakta vattenvägar som en del i arbetet att finna en mer hållbar trafik- och bebyggelsestruktur.

Kartläggningen av potentiella färjelägen kan också ses som en del i Trafikverkets 4-stegsstrategi. Färjelägen utgör, nästan per definition, delar av genvägar som förkortar andra resor, och de kan därför både förenkla, senarelägga och onödiggöra andra större väginvesteringar.

Vattenvägars effekt på bebyggelsens växt

Den potential som ligger i färjelägen som noder i människornas rörelsemönster har inte kommit till utnyttjande. Men historien är entydig: korspunkter och bytespunkter genererar så småningom bebyggelse. Här finns en urban resurs och utmaning: färjelinjer kan, och bör, kunna påverka bebyggelsemönstren mer än vi sett hittills. Den här studien tar fasta på de ansatser till service och byggande som kan skönjas i färjelägen som Jungfrusund, Gåshaga, och Nacka strand och avser visa hur den ansatsen kan ges större genomslag.

Färdmedlens logik slår igenom i steg

Historien lär oss att olika trafikslag har gett olika bebyggelsemönster, inte alltid omgående, men nästan alltid efter ett tag, som en andra fas.

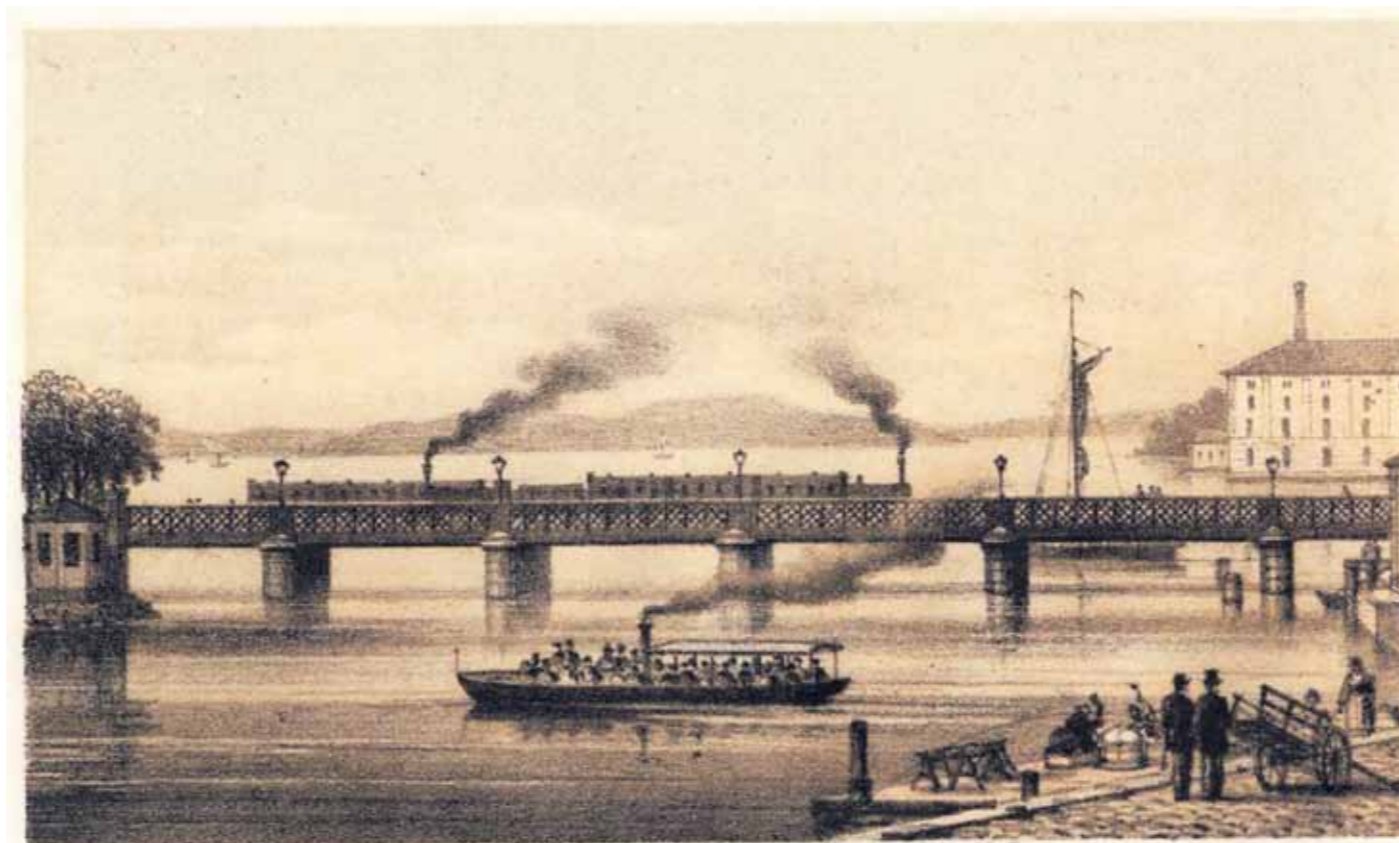
Vattnen har sen urminnes tider danat bebyggelsemönstren. Vattnen gav näringsfång i form av fiske och energi vid dess forsar. I sekler var sjöfarten skäl till att de mänskliga bosättningarna fylkades vid vatten, längs vattendrag, stränder och kuster. Där betingelserna inte fanns tillhands, byggdes över världen, och i vårt land, kolossalt omfattande system av kanaler och slussar.

Järnvägen adderade nya mönster

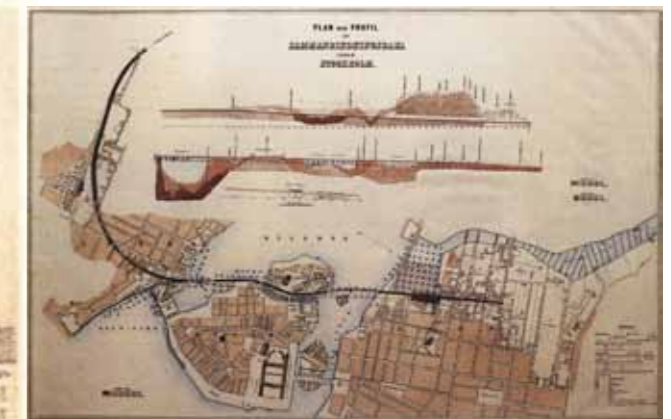
Järnvägens framväxt följde till en början det mönster av sjönära bebyggelser som redan fanns, men så småningom, i en andra fas, fick järnvägens egna logik genomslag i form av nya stationssamhällen och bebyggelser som helt släppte relationer till vattensystemen. Vi fick stationssamhällen med mycket stor växtkraft.



De första järnvägarna gav länkar i det äldre bebyggelsemönstret, men stannade i säckstationer som Norra Station och Södra Station i Stockholm. Gare de Lyon - Paris, etc.



Bro öfver Norr-ström, åt norr.



Först i en fas två kopplades linjer och bolag samman i större system, vi fick sammanbindningsbanor, nya växtriktningar, stations-samhällen, etc.

Bilismens andra fas spräckte de tidigare mönstren

Bilismens framväxt genomgick samma stegvisa mönster, först som automobiler inom och mellan de bebyggelsemönster som vattnen och järnvägarna gett. Sen, i en andra fas, gav även bilens logik nya bebyggelsemönster. Vi fick en stadstyp av den art som vi väl idag ser som modernismens zonerade "bubbelstad" eller "suburbia" efter det mönster av enklaver längs vägsystemen som vi ser i "bostadsområden", "arbetsområden", "universitetsområden" etc. Vi har därmed fått en stadsbygd där var funktion sorterats i var sin enklav, över tiden alltmer åtskilda pga den barriäreffekt som snabb biltrafik ger upphov till. Bilismens måttkrav slog också hårt in i de finmaskiga gatustrukturer som dimensionerats för gående och häst och vagn.

Det här blev sammantaget en ny bebyggelseform med stort genomslag över världen, slagkraftig pga den frihet som bilismens rörlighet förespeglade, men också bekymmersam som mönster för spännande stadsliv eller utifrån praktikaliteter som kollektivtrafik, markanvändning, etc.

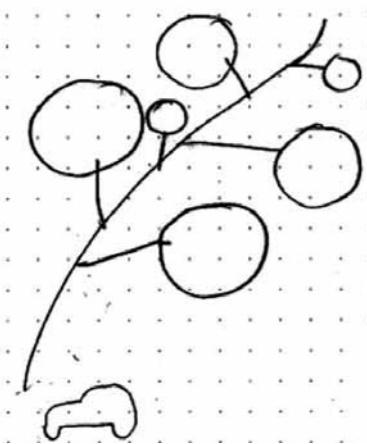
Det bilgenererade bebyggelsemönstret ifrågasätts – men växer vidare

För- och nackdelar i de olika trafiksystemen är väl kartlagda. För den skull provas och diskuteras nu över hela världen hur bilstadens epok kan modifieras genom att återigen försöka blanda blandstad och genom att ta vara på de kvalitéer som låg i de vattenburna och rälsburna mönstren.

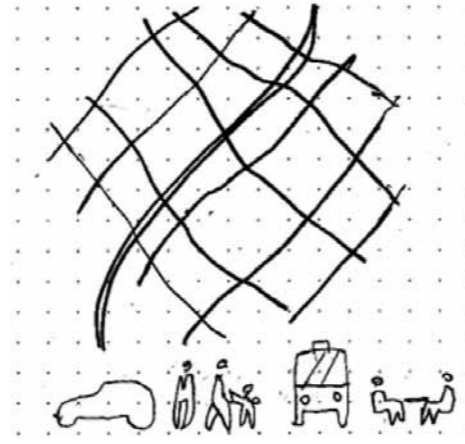
Även detta arbete ser ut att kämpa med två faser, en första fas där den föregående epokens mönster består och, förhoppningsvis, en andra fas där bub-



Bilismen började modest som motoriserade vagnar, men kom sen att ge en kolossal omdaning av städernas struktur och skala.



Enklaver hämmar gatuliv och betingelser för näringsidkande.



Gatuväv främjar gatuliv och näringsidkande.

belstaden kan blekna bort som en parentes i bebyggelsehistorien.

Vi är dock ännu mycket tydligt i fas I: bussbolagen kämpar med att försöka dra busslinjer in och ut och genom förorternas bubbelmönster, färjelinjer fraktar bilar, järnvägens resecentra ligger ofta skilda från bebyggelsens viktiga noder och tarvar därför byten och infartsparkeringar. Blandning av funktioner försvåras eller omöjliggörs för att det kräver mått och gatutyper som försvårar framkomlighet och störningsfrihet för den bilism som vant sig vid höga hastigheter; och vad som möjligen är än knepigare: bilismens smidighet har över tiden gett en utspridning av bebyggelse och service som är svår, obekvämt eller omöjligt att hantera för den gående, den cyklande, eller den som är hänvisad till allmänna färdmedel.

Buffertkrav som följt av bilismens hastigheter och ljudnivåer har som nämnts medfört att försöken att blanda funktioner förblivit tafatta. Buller och hastigheter gör att gående och cyklande fortfarande anses behöva zonerats till olika far. Allt större enklaver av arbetsområden i namn av "företagsparker", stormarknader i namn av "köpstäder", bostadsområden i namn av "trädgårdsstäder" ökar avstånden och förklarar det allt ökande trafikarbetet. En slags bilsynt fas I fortgår, vi har blivit bilbundna, både internationellt och i vårt land.



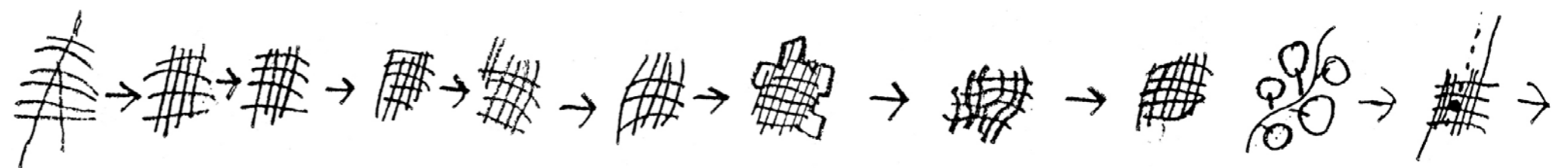
bilismen börjad i stilsam skala...



...men bilismen växte, trafikmängder och hastigheter krävde svängrum; gatukors blev trafiksnurror, en viktig nod för vattenvägarna försvann ner i skuggorna - Slussen i vision från 1920-talet. Visionen genomfördes.



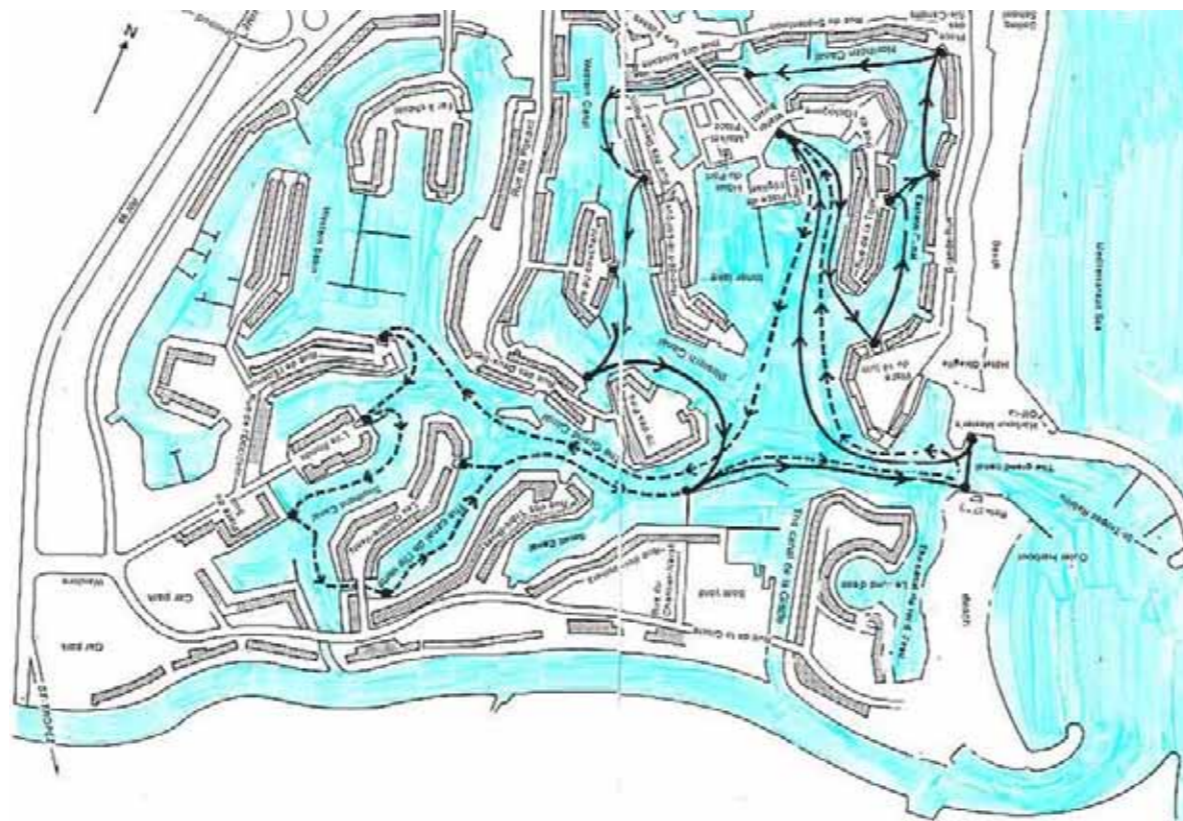
Bilismens dynamik bröt in i städernas känsligaste delar - "en stad byggd för höga hastigheter är en stad byggd för succé", proklamerade modernisten Corbusier. Eftertanken kom sen mycket var rivet.



*Svensk stadsutveckling från Sigtuna och framåt, sekel för sekel.
Slutsats: 1900-talets bubbelstad bör bli en parentes i bebyggelsehistorien.*

Port Grimaud – ny sjönära stadsdel som gett upphov till nya färjelinjer - i stället för tvärtom.

Port Grimaud – en ny stad i ett floddelta i Frankrike. Succén är enorm, tyvärr med stigande, exkluderande, priser som följd. Slutsats: det behövs mer av varan "sjönära stad".



En fas 2 med stärkta färdmedelsalternativ kan anas

En andra fas för bilismens epok kan dock förhoppningsvis skönjas: insikten om att bilism-epokens bebyggelsemönster är mindre spännande och mer ohållbart än de klassiska stadsmönstren är väl analyserad och rätt brett accepterad. I Sverige kan försök att finna kollektivtrafikbaserade bebyggelsemönster anas i en del översiktsplaner. Samplanering mellan spårburna färdmedel och stadsutväxter har gjorts. Diskussionen om spår-system och färjelinjer har spridit sig.

Det är i detta perspektiv som denna studie ska ses. Vi har här illustrerat mönster på färjelägen som kunde vara en del av nämnda fas två, dvs vi har valt att illustrera att färjelinjer både kan lösa länkningar i vägnätet och, samtidigt, ge impuls till vattenfokuserade bebyggelsemönster för en bebyggelse som pga vattnets lockelser kan locka till både boende, arbetande som service.

För så är det: färjelinjer kan ge en kombination av fördelar, flera bra synergier. Bebyggelse vid vatten lockar till att både bo, verka och öppna olika slags service, och kan alltså ge betingelser för den blandning som länge varit planeringens svårnådda mål. Blandningen ger mindre resmängd, mindre påtvingat resbehov. Färjelägets karaktär av knutpunkt ger betingelser för näringsidkande av olika slag, möten i attraktiv miljö, i bästa fall stadsliv. Ett färjeläge format som "en bit stad" eller "en bit by" gör det attraktivt att både passera och stanna till. En missad avfärd kan nyttjas till att uträtta ett ärende.

Färjelägen blir med den här ansatsen ett nytt sätt att profilera ankomsten till en kommun eller ort.

Hinder och möjligheter för "det goda färjeläget"

Att forma "det goda färjeläget", alltså ett färjeläge för nämnda fas två, innebär en del skiften i praxisar. Den viktigaste är kanske att låta förebilden färjeläge, fiskeläge, skärgårdsstad vara just det: förebild och mönstergivare.

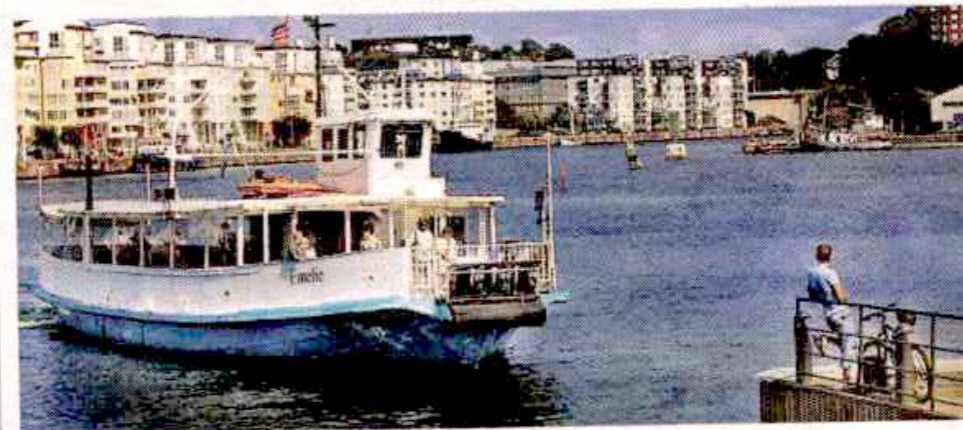
"Det goda färjeläget" blir därmed mer än dagens prosaiska och lite bullriga lastning och lossning av bilar; ett färjeläge ska förstås klara dessa praktikaliteter, men det kan och bör göra det i den klassiska skärgårdsstadens eller byns nättare skala.

Omvänt: den som bosätter sig i ett färjeläge har att leva med en högre livlighet än den i "bostadsområdet ute på åkern".

Praxis för avstånd, siktvinklar har här att mer följa stadens logik, i mindre grad förortens logik. Boverkets maxim om att "varje slott är sin egen byggnorm" kan här ges formuleringen "färjelägen har att följa sjöstadens logik". En sådan logik rör strandskyddsbestämmelserna. Strandskyddets goda uppsåt, att göra stränderna tillgängliga, uppfylls ju faktiskt genom tillkomst av färjelägen. Strandskyddets formuleringar om "för det rörliga friluftslivet" och tilläggen "för djurliv" är viktiga och ska naturligtvis också respekteras, men praxisen kring mått och utföranden behöver få en mer kvalitativ innebörd. Ett färjeläge ger här ett bidrag: det gör strandens och vattnens kvalitéer "tillgängliga för människan både de timmar hon har sitt rörliga friluftsliv", de timmar hon bor och de timmar hon arbetar. Strandcafé, bryggor, kajpromenader, allt kan och bör alltså ses som medel att stötta strandskyddets andemening om allas vår glädje av åtkomst till vatten. Färjeläget med en blandad bebyggelse stärker just detta.

Ekologiska bryggor och ekologiska passager för djurliv är viktiga, i "det goda färjeläget" ingår de i

LÖRDAG 29 JANUARI 2011 DN.



SL:s båt "Emelie" får sällskap.

FOTO: CHRIS MALUSZYNSKI

Pendlingstrafiken utökas på vattnet

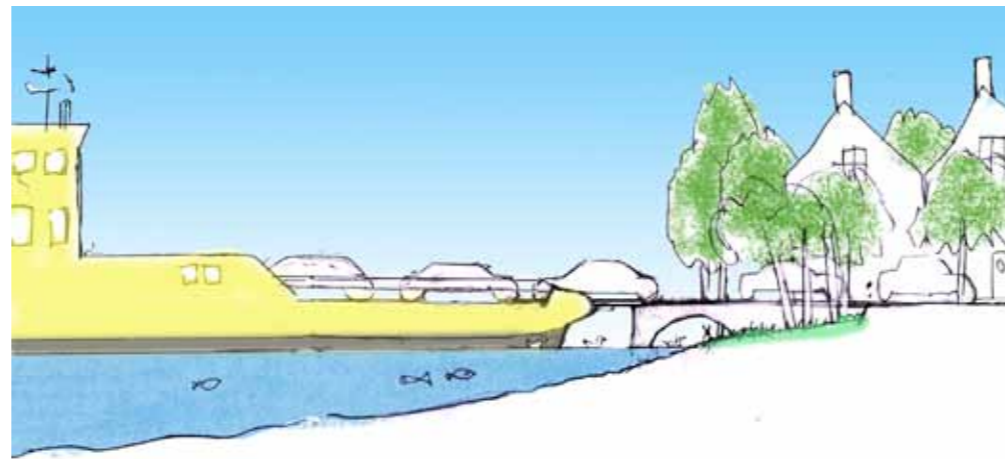
Pendelbåtstrafiken mellan Nacka, Lidingö och centrala Stockholm utökas med det dubbla. Försöket med att låta SL-kortet gälla på linjen fortsätter till efter sommaren och kan vara första steget mot att båtar blir en del av kollektivtrafiken.

jobbet. Vi hoppas att vi på sikt kan angöra Frihamnen på en del turer. Det skulle ge en ny pendlingsmöjlighet, säger projektledaren Anders Rörby.

Förlängningen av försöket och landstingets nya organisation med en trafiknämnd som ansvarar för all kollektivtrafik är två tecken

En dagsaktuell fråga - färjelinjer har diskuterats länge - nu börjar frågan konkretiseras. Både linjer och bebyggelsemönster.





Biologiska spridningskorridorer går att kombinera med färjelägen och bryggor



repertoaren för att klara de aspekter för djur- och växtliv som också ingår i strandskyddstankarna. Mycket kring ekodukter etc har gjorts; ett färjeläge utgör ytterligare utmaningar att klara dessa bryggor, mycket förutom att vara just en brygga där vi människor kommer i närkontakt med naturen. Den närkontakten med naturen kan i färjeresan ske i ett tempo som är naturens tempo, mer än de råmande hastigheter som kännetecknade järnvägens och bilismens möte med samma natur. Färjan, liksom spårvagnen, har denna uppstannandets urbana kvalité, den tar ner vårt tempo till en nivå där vi återigen kommer i större närkontakt med natur och medmänniskor.

Det goda färjeläget - en grundstruktur för S - M - L

Lägen må skifta. Varianter må uppstå. Några grunddrag för färjelägen kan dock listas. Den här studien visar tre illustrationer. De visar en slags Small-Medium-Large, i skalan från ett nytt möjligt färjeläge för en linje Färjestaden-Lövsta på jungfruelig mark vid Färjestaden, över till den redan etablerade färjelinjen Jungfrusund-Slagsta där Ekerö i Jungfrusund markerat önskan om småskalig bebyggelse medan Botkyrka i Slagsta sen tidigare byggt storskaliga strukturer för lager, handel, industri och kraftproduktion.

I våra exempel visar vi hur framväxten till en början kan gynnas av en variant på "smarta plank" som dels ger utrymme för improviserad service, dels ger en buffert för bebyggelse som man redan i inledningskedet vill se fylkas nära bryggan och det hamntorg man vill se växa fram.

Vår grundstruktur "för det goda färjeläget" kan sägas innehålla sex komponenter: anfar, körtorg, hamntorg, p-torg, kvarter och gatuväv.

22 TORSDAG 8 MAJ 2003 BN

Fynd vid fjärden

I Nyköping finns det tre möjligheter till en destination, endast 55 minuter från Stockholm. 75 färdigheter i Stadsfjärden - en riktig beachhead för dig som vill vara nära. Här byggs en egen liten stad i och med den bästa av allt.

Stadsfjärden

En ännu glädfullare flyttar du till Stadsfjärden för du märker en glädje i. Egen brygga och 500 meter till Sveriges mest populära badstränder. Du bor i egen villa, parhus eller radhus. Senare till sommaren utgår du och vandra till strand och sjö. En liten brygga och en liten stad i och med den bästa av allt.

En ännu ännu ännu! I Nyköping är det inte till det mesta och du får till en egen av liv. Behöver du inte? Det tar bara en knapp timme till Stockholms Central, ett par timmar till Östergötlands Central, en kvart till Sveriges vackraste skärgård och fyra till fjärrflygplatsen. Här finns möjligheten för dig och din familj.

PROGRAM
Tid: Lördagen den 10 maj, kl 11:00-13:00.
Plats: Stadsfjärden (se kort)

Välkomna!
Välkomna till alla du vill vara en Stadsfjärden och till i Nyköping. Följ oss på en rundtur med bil och upplev staden från ovan. Ta en kopp kaffe, gå runt och klipp på den vackra stranden som kan bli din.

Om du inte kan komma men vill vara med, kontakta Lief Johansson 0155-28 00 80 eller Ulrica Östergren 0155-28 07 00. Eller gå in på www.stadsfjarden.se

VÄGSKRIVNING

Nyköping NCC
www.nykoping.se FÖRÄNTA LITE MER

Strandnära bebyggelse ger betingelse för mixat livfullt innehåll. ref. NCC / Arken ark.



Anfarten

behöver inte vara bred. Den bör utföras som gata, inte som en bit landsväg. Den bör ha ett utförande som påverkar bilisten att köra urbant, dvs på de gåendes och färjelägets villkor. Gärna med mittremsa så bred att man med träd kan åstadkomma lövtak för att markera var, och att, man kommit in i bebyggelse. En god förebild, så när som på en lite för smal mittremsa, är Bälstavägen där ett stort flöde klaras av i trädgårdsstadens skala.

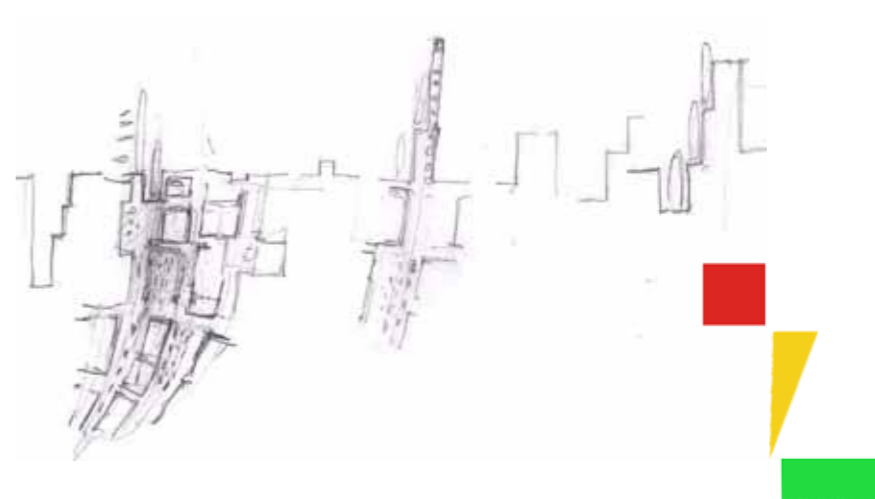
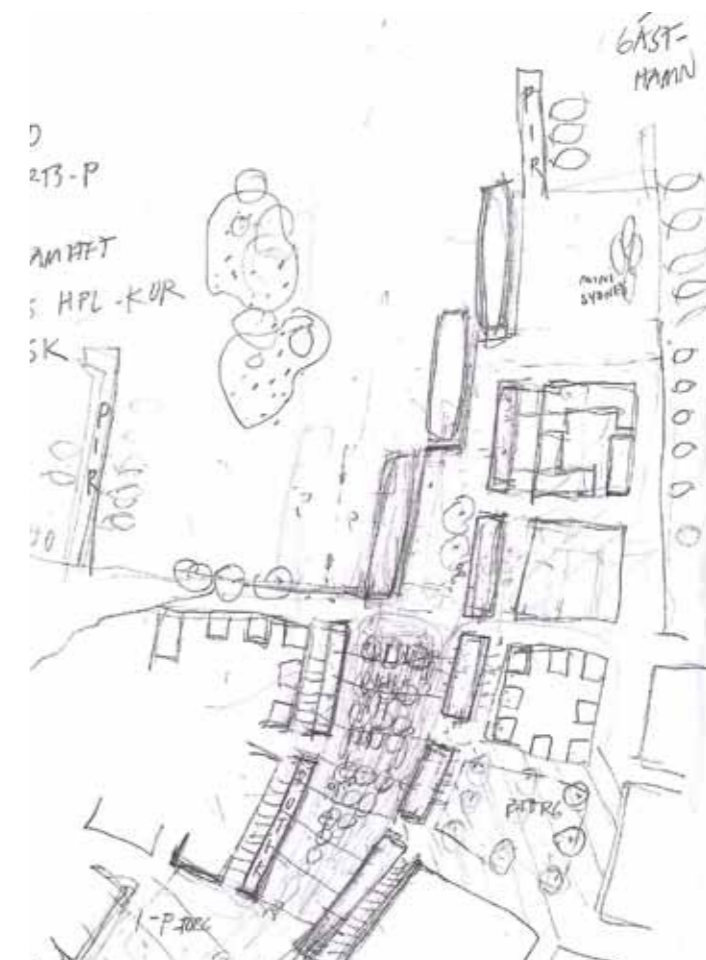
Här föreslår vi att anfarten ges ett gaturum på 20-24m. Minsta varianten kunde då vara 5m + 3,5m + 3m + 3,5m + 5m. Ifall trottoarens 5m ökas till 7m kan den rymma indragna p-fickor i linje med trädraden.

Ifall mittremsan ökas till 5m kan den rymma vänstersvängningsfil.



Färjelägets växt i tre steg

- början med smarta plank
- kvarter och torg börjar ta form
- stadsdelen växer



Skisser på alternativa hamntorg, körtorg, p-torg, pirliv, smarta plank...



Körtorget / magasinstorget

bör dimensioneras för det magasin om 40-60 bilar som dimensioneras av vald färjetyp. Detta körtorg skiljs från hamntorget via en förskjutning som gör att magasinet av bilar inte visuellt ska dominera hamnkaraktären. Förskjutningen föreslås ligga så att bilist nr 1 sitter i läge att se inkommande färja och när det är dags att påbörja embarkeringen. Bi-



Anfart och torg i sekvens - p-torg, körtorg och hamntorg.



*Färjelägets buss-hållplatser
De tre antydda torgen och gatunätet ger
möjlighet att lägga hållplats och linje-
dragning på flera olika vis.*

listerna längre bak och längre in i raderna kör sen "följa-john". Under väntetiden har de genom detta upplägg suttit i en atmosfär av kringbyggt urbant torg. Systemet kompletteras naturligtvis med modern signalering.



Hamntorget

dimensioneras med nätta mått, inte större än såg ca 30 x 50m, och tar form av den topografi som erbjuds. I Färjestaden kan norra sluttningen ge en anslående vägg av klättrande fiskelägeaktig bebyggelse, i Jungfrusund bör kanske alsumpskogen bilda nordsida med sina mäktiga träd i kombination med en serie sjöbodrar av den sort skåningar kallar hodder och lofotingar kallar rorbuer. Bryggor som möjliggör angöring för båtar utöver färjan famnar bukten. Torgets övriga sidor kompletteras med stadsradhus av marin karaktär.



P-torg/långtorg/infarts-p

placeras som sidonisch nära de två övriga torgen. Här bör plats finnas för både handlande och infartsparkare. Illustrationerna visar tre varianter, det ena, i fallet Färjestaden, som infarts-parkering intill kraftledningsgatan.



Kvarteren

i olika storlek och form ska locka olika kynnerna genom variation, olikstora revir, blandad bebyggelse. Redan i en stadsdel som Jungfrusunds bör finnas ett spel mellan intensiva torgsidor och lugnare bakgator. Blandning uppmuntras genom en öppen silande gatuväv och tillåtande detaljplanebestämmelser.



Gatuväven

är viktig för att befrämja flöden och näringsidkarlägen av olika sort. Gatuväven ger möjlighet att vända busslinjer på olika vis, antingen vid ett av torgen eller genom slinga runt endera kvarteret. Gatuväven är nödvändig för att man ska kunna ta ner gatuumåttet till en skala som främjar den slags stämning vi har i skärgårdsstäder och fiskelägen - vid små gatuumått erbjuder gatuväven alternativa körvägar när en smal gata blockerats av nåt slags haveri, en stor flyttbil, etc. En silande gatuväv med olikstora gator är av vikt för att härbärgera det där oväntade som också hör till genuin urbanitet.



Torgen

Torgen kombinerar hållplats, parkering och service i rätt skala – goda förebilder kan ses längs 12ans hållplatstorg i Bromma.

Sidoförskjutningarna, och ett gitter av markbeläggning, hjälper till att skapa en varierad rumslighet. Gittret, ett rutnät av träd, pollare, skulpturfundament, papperspellar, lykstolpar har en indelning som indikerar hur man parkerar – utan de där målade strecken som i alla fall inte syns på vintern. Effekten blir att bilisten "tar med sig p-platsen" när han/hon lämnar torget. Gittret ger stadga och försörjningspunkter för marknadsdagar och andra evenemang.

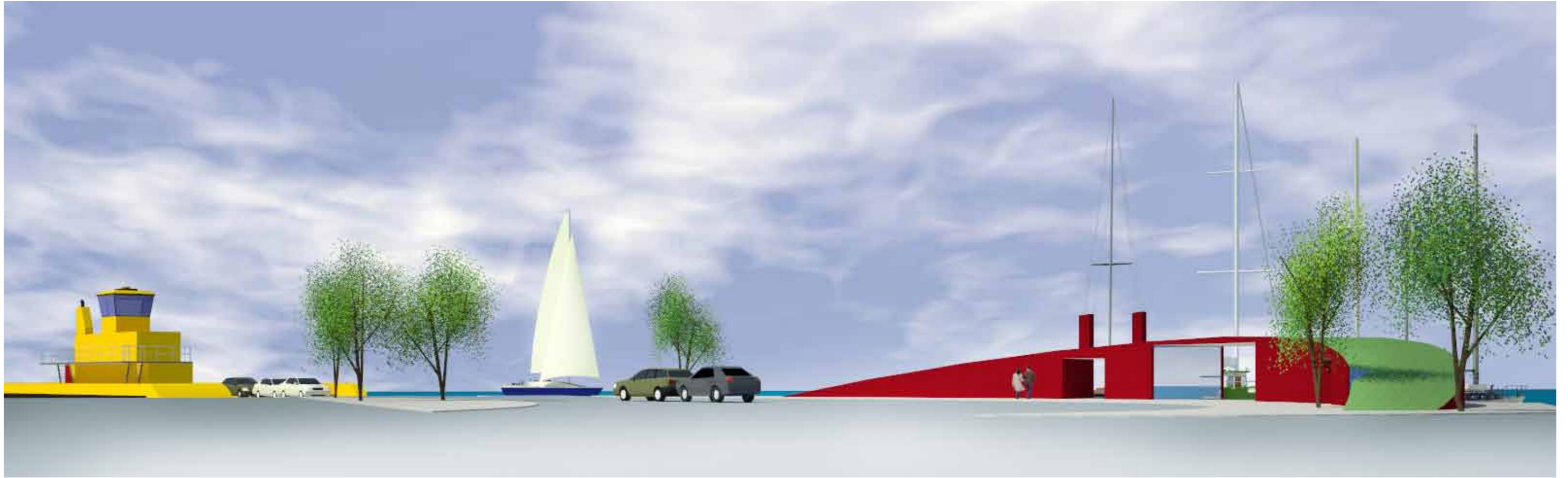


Som torgyta, torgets "golv", föreslås asfalt och armerat gräs – kanske stenvägg där man anser sig ha råd. Som "torget tak" föreslås de lövtak som rätt valda träd kan ge.



Torget "väggar" kommer att uppföras över en lång tid - i mellantiden kan häckar och smarta plank fungera som rumsbildning – och lockelse och markör av goda lägen.

Även med byggnader i 2,5-våningsskala kan en känsla av torgrum skapas – bra jämförelser kan som nämnts hittas i 12ans hållplatstorg, i engelska byars "village greens" och i tjeckiska byar, som Telc, där en tradition med gavlar mot torgsidan utvecklades till en "bondbarock" som nu gjort dem världsberömda.



"Smarta plank" vid Slagsta som fog mellan bil- och båtsida.



Smarta plank

- en enkel struktur för att åstadkomma en snabb start på den nya bebyggelsen. Här kan plats erbjudas för caféer, minibutiker och annan service.





Exemplet Jungfrusund



"Umeå-systemet" - villor med del i "verkstadslänga".



Varuhall i bottenvåningen - typ Sigtuna, Bro C & Tyresö Strandtorg



Stadsradhus Borlänge, Arken ark.



Sigtuna

Nacka Strand Stockholm



Exemplet Slagsta



Kombikvarter med verksamheter och boende runt gemensamma tun.

Bra för mikroklimatet, och bra för att kvarteret ska leva hela dygnet. Arken arkitekter. Förstapris 2001. Vidareprojekterat för Ericsson och CSN.

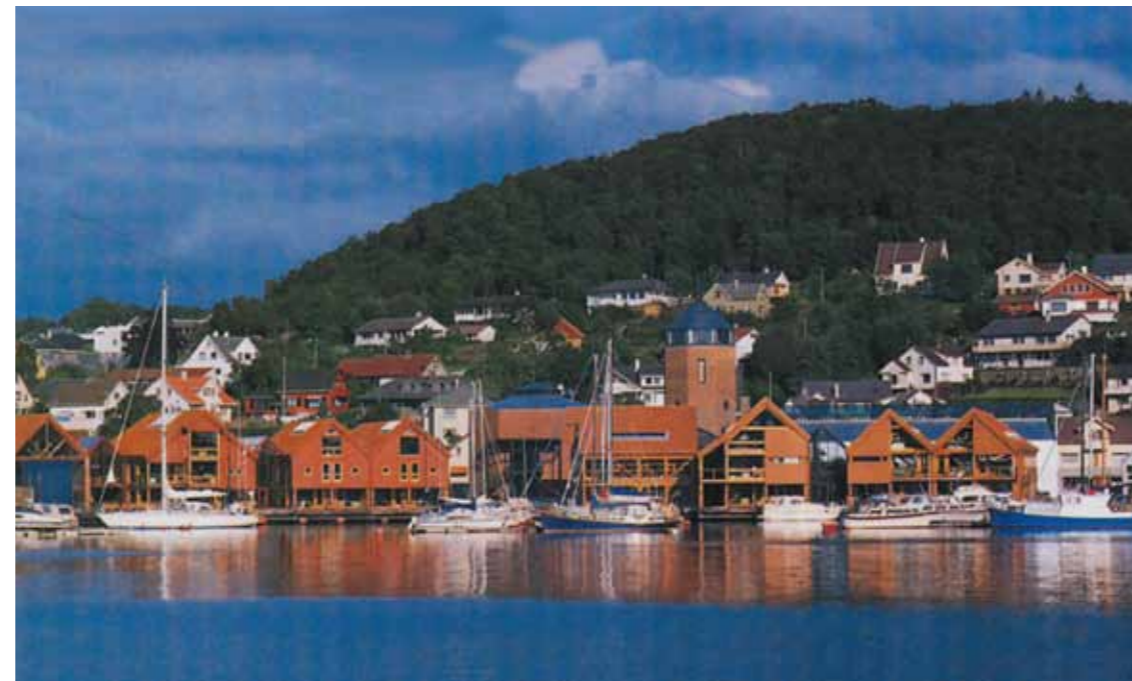
I fallet Slagsta är kombikvarteren nyttjade som buffert mellan storskaliga indistrikvarter i söder och boendekvarter i norr.

MIX av boende, arbete & service - några exempel

I vattennära lägen finns betingelser för att åstadkomma den blandade urbana karaktär som annars brukar vara svår att åstadkomma. Nära vatten finns "de tre magnetismerna", dvs här finns lägen där man både vill bo, vill verka, och vågar öppna service av olika slag. Mix alltså - en av de viktiga kriterierna för hållbart byggande.

Blandning kan ordnas på olika vis. Illustrationerna visar olika varianter: blandning vertikalt som i stadsradhusen eller Sigtunas stora gata, blandning horisontellt som i Sandnes eller i "ume-systemet", profiltomter, "alcapone-tomter" som ligger som locklägen för senare komplettering.

90% av dagens näringsidkande är blandningsbart med boende och övrig stadsväv. Mängden hemarbetar i stigande, framför allt det deltid hemarbetet. Fabriksskorstenarna ryker inte längre - vi kan åter bygga stad.



Bilden visar en datafabrik i Sandnes, förstad till Stavanger. Arkitekturen ett exempel på regionalt förankrad byggnadskonst, "mer Norge i Norge". Ark Hoem.



Torgen kombinerar hållplats, parkering och service i nätt skala - goda förebilder kan beses längs 12ans hållplatstorg i Bromma.

Bra lägen lockar boende, näringsidkare och den som vill öppna service av olika slag. "Dit alla vill, där går det också att åstadkomma den blandning som är stadslivets essens".



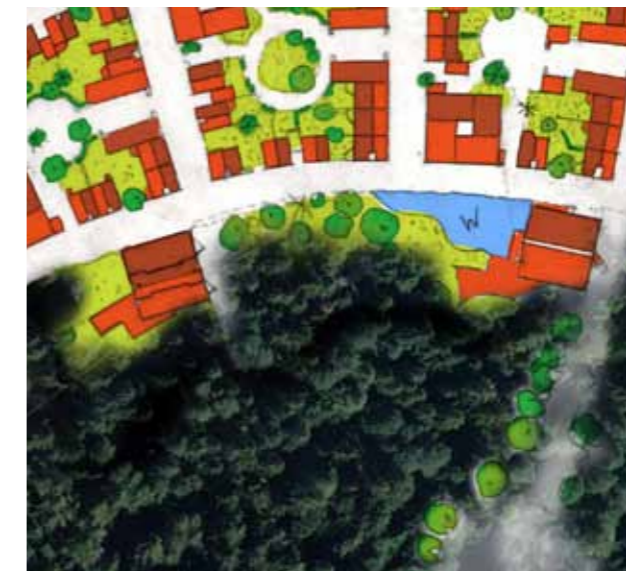
Exemplet Färjestaden



Blandning A+B vertikalt.



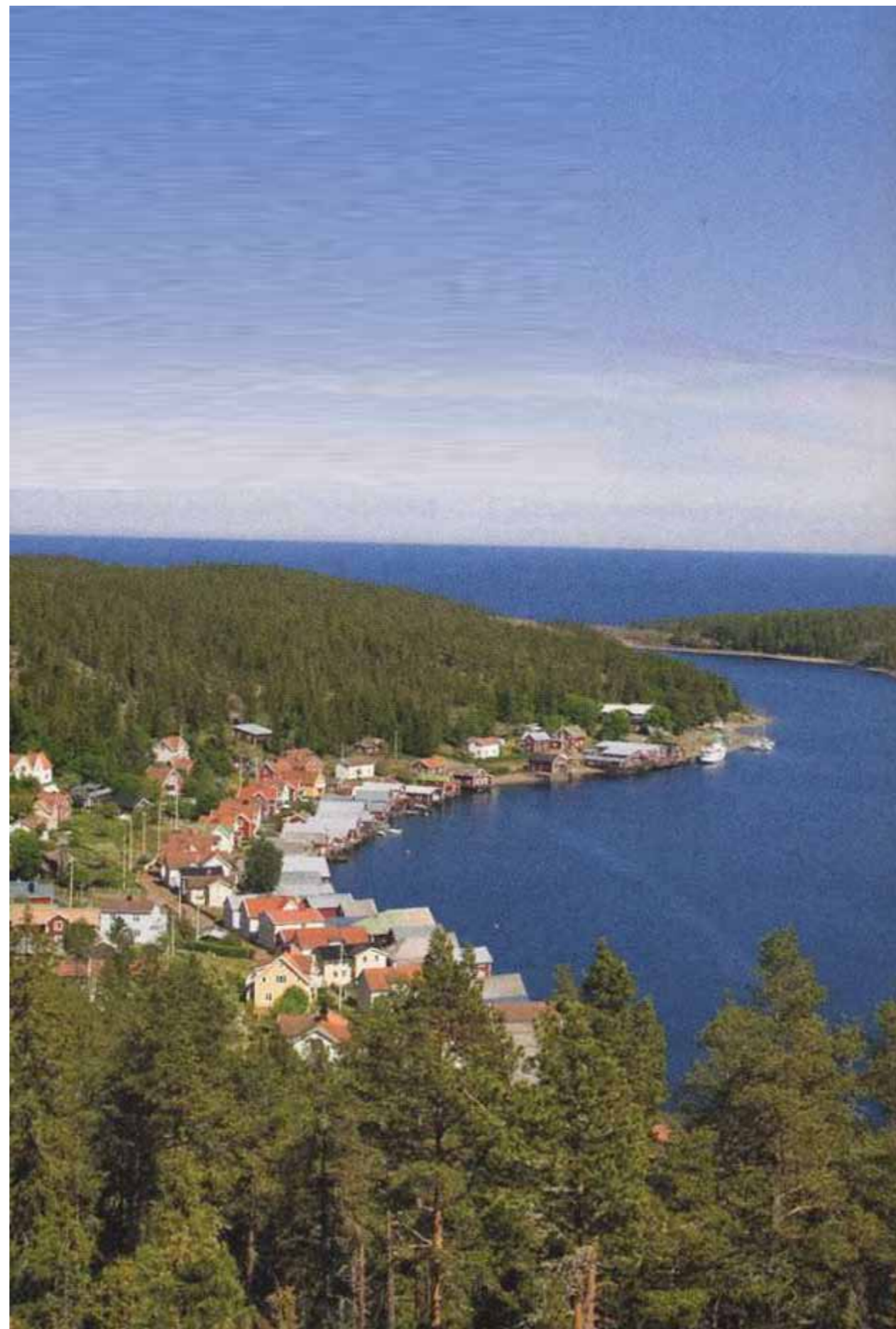
Blandning A+B horisontellt



"Al Capone"-tomter - "an offer you cannot refuse", tomter som kommunen bör ha till hands när en intressent dyker upp - i lägen som ger kvalitéer in mot torg och hållplatser.



Färja som fraktar bilar – det är bra. Men nu är det dessutom dags att ta vara på de incitament till vattennära stadsdelar som färjelägena kan ge.



Vattenbaserad bebyggelse - Ulvöhamn

DET GODA FÄRJELÄGET **- en sammanfattning**

1. Närheten till vatten ger lockelse till att både bo, verka och öppna service av olika slag. Alltså till den blandning som ger en både attraktiv och hållbar bebyggelse.
2. Färjelägen bör formas till attraktiva platser, entréer som kan främja kommunens profil.
3. Färjelägen med urbana kvalitéer förutsätter en del justeringar i rådande praxisar, t ex gatumått, korsningsavstånd, synen på insyn, vad som är buller, etc. Klassiska färjelägen, fiskelägen och skärgårdsstäder får och bör användas som ledbilder.
4. Färjelägen ligger vid vatten, och bör formas så att allmänheten får den åtkomst till vattnets ekologiska och poetiska kvalitéer som åsyftas i vår strandskyddslagstiftning. Eftersom färjelägens logik är att det ligger vid vatten, måste strandskyddet säkras med kvalitativa mått snarare än de olika mått i längdmeter som finns i olika regionala praxisar.
5. Färjelägen kan strategiskt utnyttjade ge betingelser för en epok av mer sjönära, blandad bebyggelse som kommer att öka regionens bestånd av både hållbar och attraktiv bebyggelse.
6. Färjelägen kan stärka kommunernas turistiska repertoar – läget vid vatten ger betingelser för brygg- och pirliv, och en bredd av nya idéer och näringsidkanden.

7. Bytillväxt, stadstillväxt, kommuntillväxt kan ske snabbare som "färjelägen vid vattenvägar", snabbare än som enklaver av "bostadsområden längs de stora vägsystemen".

8. Färjeläge bör formas så att de innehåller kvarter och gatuväv där boende, verksamheter och service kan blandas.

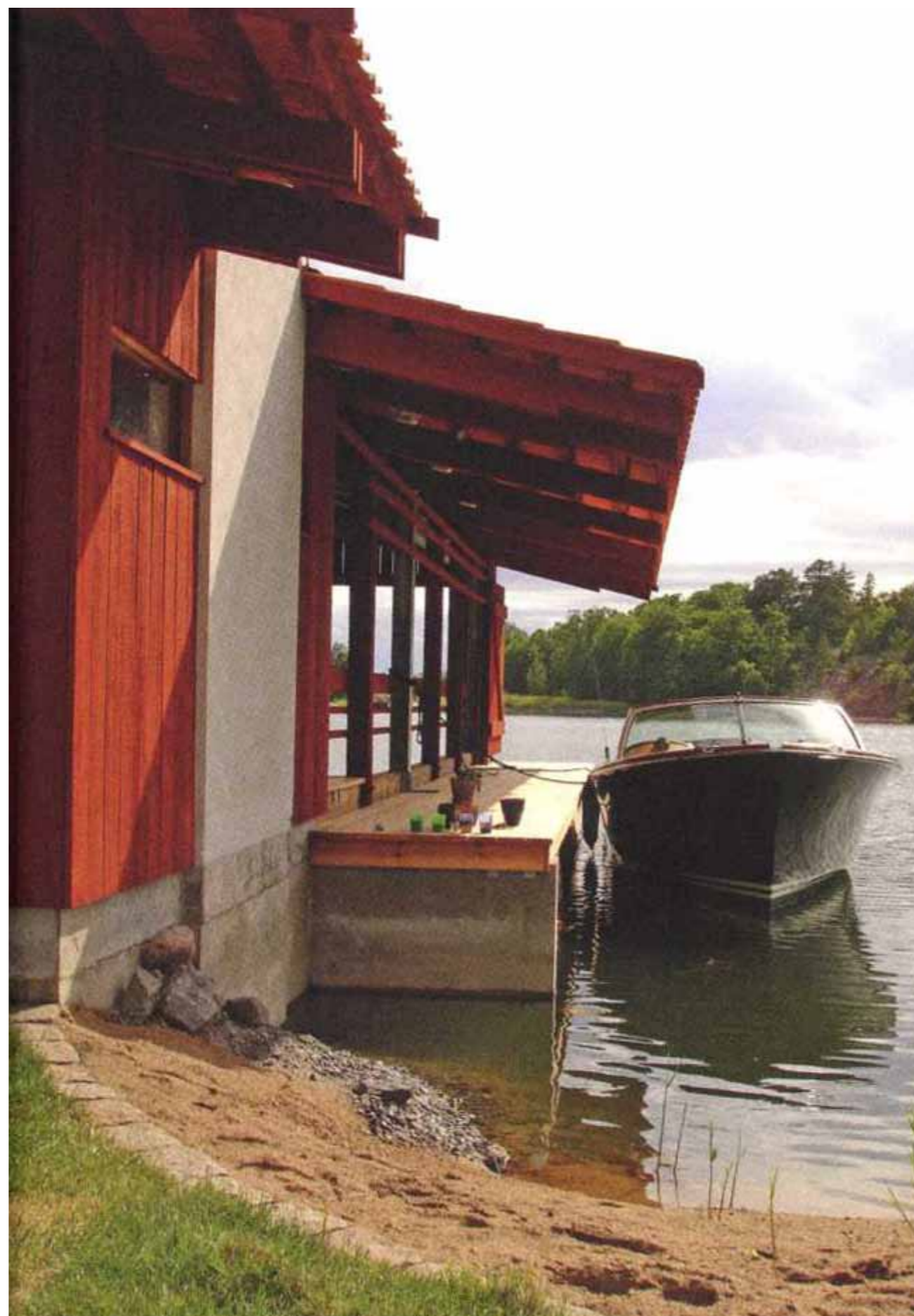
9. Färjelägets charm ökar om bebyggelsen ges en skala där medborgarna själva kan bygga till och addera efter egen kassa. En bra blandning av hustyper och upplåtelseformer ger bättre mix av kynnen och betingelser för smidigare boendekarriär.

10. Färjelägen bör formas så att de kan växa i etapper.

11. Färjelägen bör formas så att hamntorg, körtorg, och p-torg ges urbana eller fiskelägemässiga kvalitéer.

12. Färjelägen bör ge plats för både medföljande och vändande bussar.

13. Färjelägen kommer att bli mindre bullriga med nya färjor, fjädrande läm, etc



Båthus Värmdö, ark. Hidemark och Stintzing



Färdmedel påverkar. Motorvägar och snabbtåg betonar puls, spårvagn och färja manar Dig att stanna till. "En stad byggd för höga hastigheter är en stad byggd för succé", skrev Le Corbusier. I det goda färjeläget är det snarare så att "succén är en plats där Du vill stanna till".



exemplet

JUNGFERUSUND



Charmigt fik i öde landskap.



Referensbild från sjöfrontsprojekt Steninge, för NCC - Arken ark.



Jungfrusund efter två år.



Jungfrusund efter fem år.



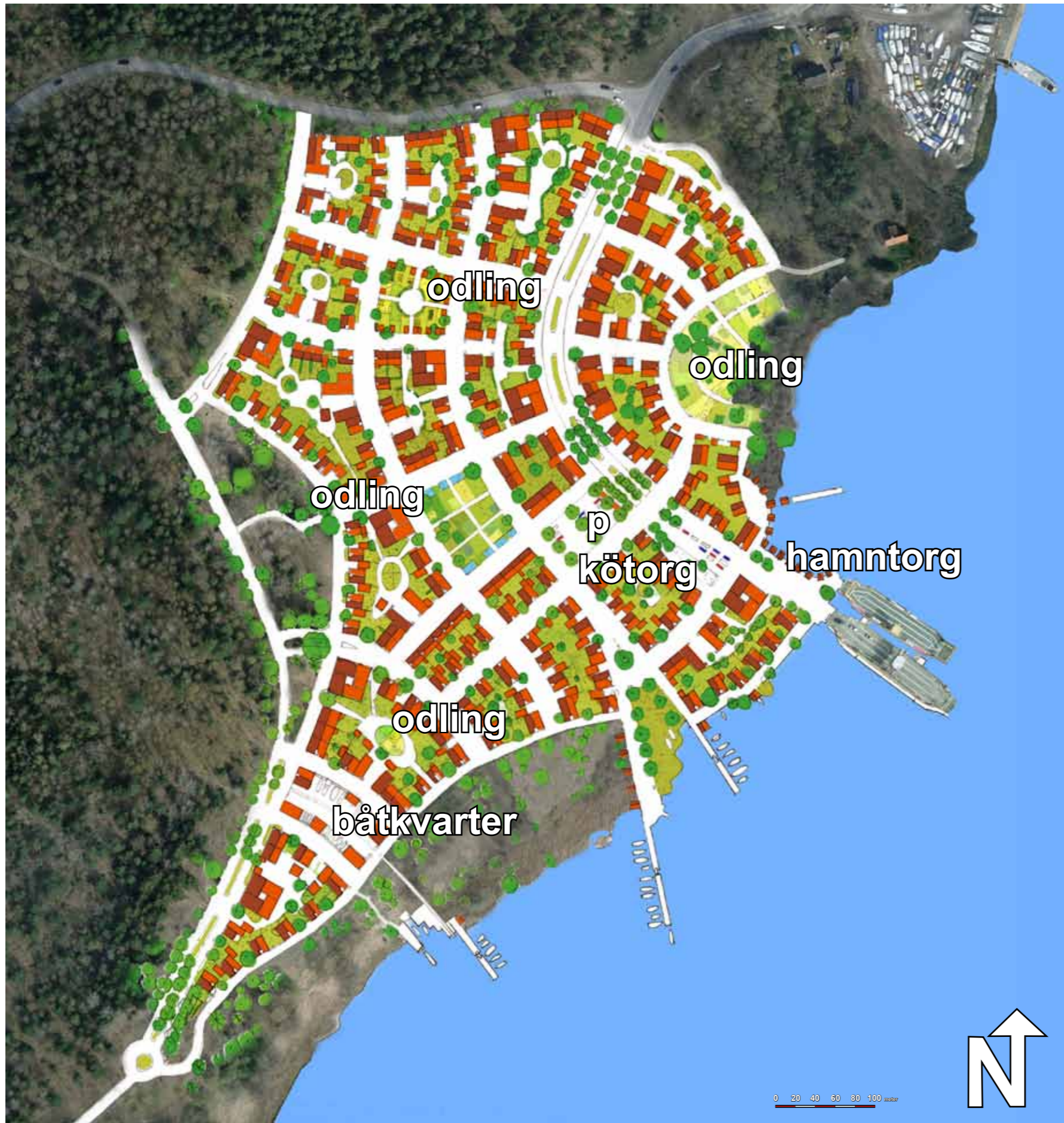
Jungfrusund efter tio år.



Jungfrusund efter femton år.



Jungfrusund efter tjugo år.

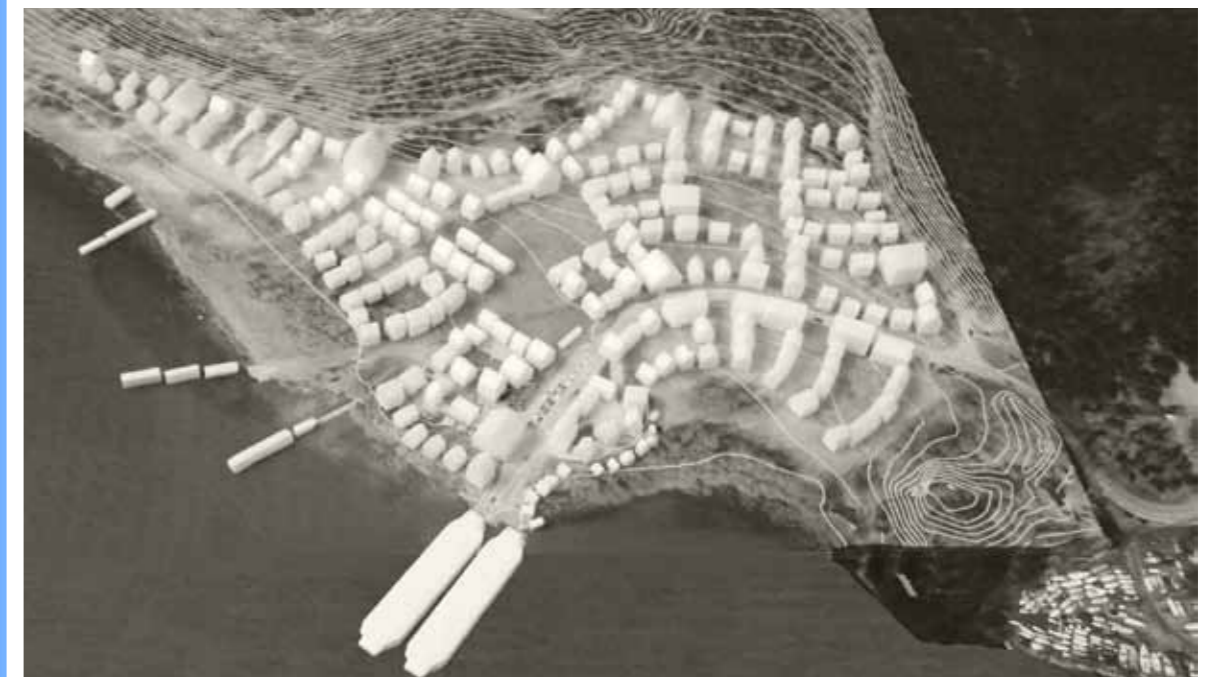


FÄRJELÄGE exempel 1: Jungfrusund

Färjetrafiken Jungfrusund-Slagsta är etablerad och i växande. På Jungfrusundssidan har ett café etablerats. Intilliggande marina har attraherat en bredd av arbetsplatser, en restaurang och service. Slutningen ner mot Mälaren och bakomliggande skogsryggar ger en vacker scenografi för bebyggelse.

Strategi för växt i små steg

Illustrationen visar hur en bebyggelse kan se ut i steg och efter en längre tids utbyggnad. Ett "smart plank" kan i ett första skede rymma både det etablerade caféet och annan service. "Planket" har två effekter, dels kan det utnyttja provisoriets kvalitéer av enkel tillkomst och låga hyror, dels bildar det en bullerskärm för den efterföljande bebyggelse som man vill ska komma så nära färjelägets hjärta, hamntorget, som möjligt. Provisorier har i skilda epoker och kritiska övergångsfaser visat sig skapa kvalitéer som ordentlig/omständig planering hämmar.





*Referens på hamn- och
färgebryggor.
Uppdrag i skärgårdssta-
dens skala för Östham-
mars kommun.
Arken Arkitekter*



Jungfrusund – zoom på de tre torgen - hamntorget, körtorget och p-torget.

En sekvens av torg

Magasin för bilar till färjan föreslås ligga kvar som idag. Bil nr 1 i den uppställningen kan kika fram mot färjan och ett "fintorg" närmare vattnet. Här illustrerat med skärgårdsbodarna, dels som kajhus längs vattenlinjen, dels i stråk längs alsumpskogen. Infartsparkering gestaltas som ett sidoordnat torg, där ett gitter av träd och pollare antyder parkeringsmodulen.

En mix av kvarter

Boende och verksamheter och service blandas. Olika mönster av hustyper och upplåtelseformer för att främja sådan blandning har illustrerats. Två "rutor" i gatuväven är illustrerade som odlingsparker. En annan ruta är illustrerad som "båtkvarter", där plank, byggnader och skärmtak ger olika grad av vinterskydd.

Gator i nätta mått

Gatuväven föreslås få nätta mått. Smågator illustreras med 8 – 10m gaturum (fasad till fasad). Stora anfarten kan med 20m gaturum rymma träd, lövtak i början och slutet, och en måttkedja 5m + 3,5m + 3m + 3,5m + 5m. Det ger en naturlig dämpning av körbeteendet – väl prövad på Bälstavägen i Bromma, där ett stort trafikflöde går genom en känslig trädgårdsstad. Jämfört med Bälstavägen har mittremsan här ökat till 3m för att kunna rymma de träd som är viktiga för att få till "muffar" av lövtak i ett någorlunda tidigt skede. Muffarna läggs vid entrén till stadsdelen, övergången in på torget etc i syfte att dela gaturummet i sekvenser av olika karaktär; en sekvensbildning som är både charmig och viktig för att påverka körbeteendet.



Båtkvarter



Jungfrusund – platsen har som mötesplats en lång historia, bak till bl a 1400-talets råds-herremöten, och har som sentida färjeläge varit intressant under många år. Här skisser från 1988 och 2010.

ANNONS Hela denna bilaga är en annons från Ekerö kommun ANNONS

BYGGNATION

BYTT PÅ GÅNG. De utgår från en av de äldsta gårdarna med alla komponenter som ett stad vid vattnet kan behöva i form av service, arbetsplatser, bostäder, dagis och skolor. Tecknat Björn IM Svensson

Jungfrusund

– en sjöstad vid färjeläget

En knutpunkt i Mälaren i över tusen år

EN TREVLIG LITEN SJÖSTAD med småhus i stäa gränder ner mot vattnet, ungefär som ett Sigtuna i modern tappning. Det är vad NCC planerar att skapa i samarbete med Ekerö kommun och Jungfrusunds marina, vid färjeläget mot Slagsta, 2,5 kilometer från Ekerö centrum.

Det betonas av Björn IM Svensson, arkitekt och NCC-ansvarig. Han betonar det funktionella läget – helt enkelt i Stockholmregionens – en utvecklad skattning, men inte väntar, utgången av Jungfrusundskan, en sedan några år tillbaka förtärlig och mycket välbesökt natur- och rekreativområde.

– Ekerö är ju mycket attraktivt område som man bygger bostäder och det har vi nu gjort i olika former på fem olika orter under de senaste 30 åren, framförallt på Svedskloster där vi byggt mer än 450 lägenheter. Det är utifrån den erfarenheten vi nu bygger vidare i Jungfrusund, säger Björn IM Svensson och lyfter speciellt upp de positiva erfarenheterna man har från 55-plus-husen.

– Vi vet att intresset är stort att bostäder i området idag som vill lämna sina städer men också från bostadsfamiljer.

Just Jungfrusundområdet har varit en knutpunkt på Mälaren i över tusen år. Bland annat var Ekerö största arbetsplats under tidiga 1900-tal. Nu skapas alltså en ny knutpunkt vid den befintliga marinas och färjeläget, en knutpunkt för både arbete och boende.

Förvandlingen av det gamla varvsområdet har nu pågått några år. Kring en restaurang av högsta klass har en modern marina skapats med fördubblat antal båtplatser, det sjuvåriga kontorshuset, kontor och lokaler för olika typer av verksamheter. Detaljplanen för denna första etapp är nu utställd. Vägen vid marinan ritas då ut och flyttas in till åren. Mark frigörs därmed för expansion av marinas verksamhet med tre nya båthallar. På denna NCC-mark kommer även två nya kontorbyggnader att byggas.

– Marinas kan sägas vara själva nyckeln i omvandlingen av Jungfrusund. Det som här tillåts skapas är alltså bostäder. Det vi ser framför oss är en levande sjöstad med alla komponenter en liten stad vid vattnet kan behöva i form av service, arbetsplatser, bostäder, dagis och skolor. Tecknat Björn IM Svensson. Att det blir som Ekerö på stället med till exempel möjligheten till egen båtplats, säger sig själv.

I planerings 2, som nu startas, föreslås bostäder på längre vägar om vägen till färjan, på denna sida planeras mark för verksamhetslokaler. Bostäderna som kommer att byggas utgörs, totalt cirka 100 enheter, skriver en planprocess på ytterligare några år innan byggnationen kan påbörjas.

– Det handlar övergripande om godplanering, snällhet med stadsplanering, men även om 55-plus-lägenheter som bostadsformer, avslutar Björn IM Svensson.

Förvandlingen av det gamla varvsområdet har nu pågått några år. Kring en restaurang av högsta klass har en modern marina skapats med

PER-ÅKE HULTBERG

10 EKERÖ KOMMUN



Odlingsparker

Odlingslotter illustreras på tre ställen. Det sker som ett svar på den globala diskussionen om att våra stadsbygder bör vara mer självförsörjande, men också som ett sätt att säkra en grön anblick för alla kvarter. Odling illustreras också inne i kvarteren. Åkermarken ner mot alsumpskogen illustreras också kunna fungera för odling. Den här redovisade typ av "stadsodling" finns på gång i många länder, och kan med rätt ansats bli en variant av parkupplevelse för den strosande människan.

Hållplatslägen

Illustrationen visar hpl-läge vid "kö-torget" där vändning kan ske antingen på det nu vidgade torget eller genom en runda runt kvarteret söder därom.



Mängder – Ytor

Bebyggelsen omfattar enligt denna illustration 22 kvarter. Här illustrerad i skalan trädgårdsstad / färjeläge / skärgårdsstad. Planformen möjliggör utbyggnad i årsringar. Längs anfarten kunde ett första skede omfatta 4 + 5 kvarter, kanske ca 100 bostäder och 3400 kvm för verksamheter. Följande årsringar ger 4 + 6 + 3 kvarter, alla så formade att bebyggelsen har en färdig utsida var man än stannar. I ett antytt "slutskede" visar illustrationen med nämnda skala ca 300 bostäder och ca 6000 kvm för verksamheter. Bebyggelsen ovanpå en livsmedelshall i gatuplanet, av den typ som finns i Bro C, i Tyresö strandtorg eller i anrika Sigtuna, skulle här ge en kommersiell hall kring 2000 kvm.

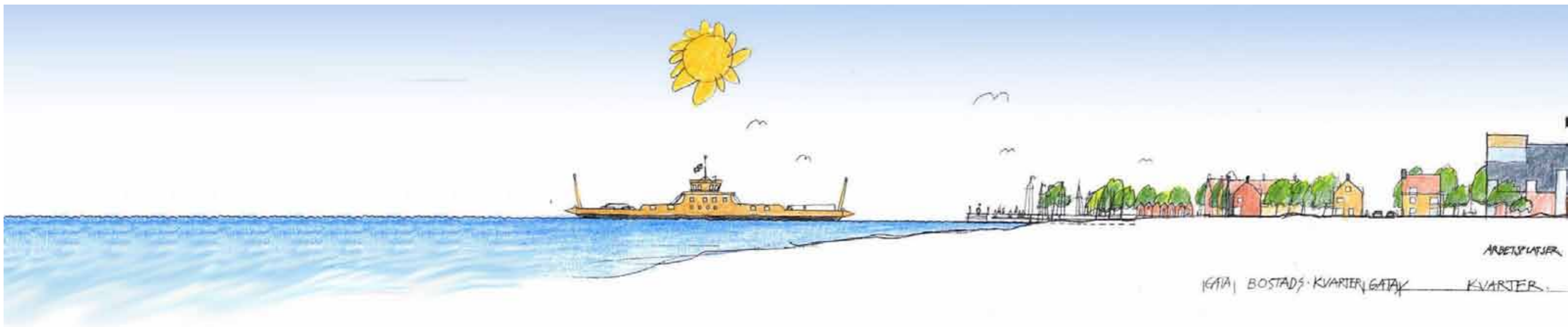


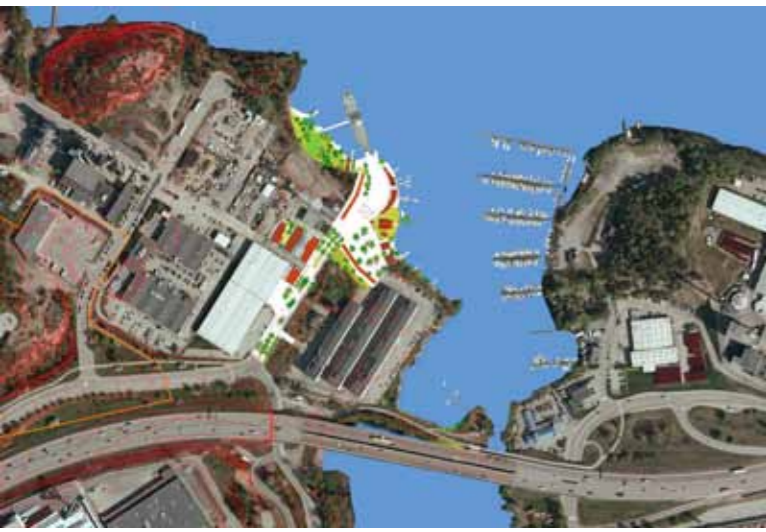
Odlingsparker på tre sätt





exemplet **SLAGSTA**





Slagsta efter fem år.



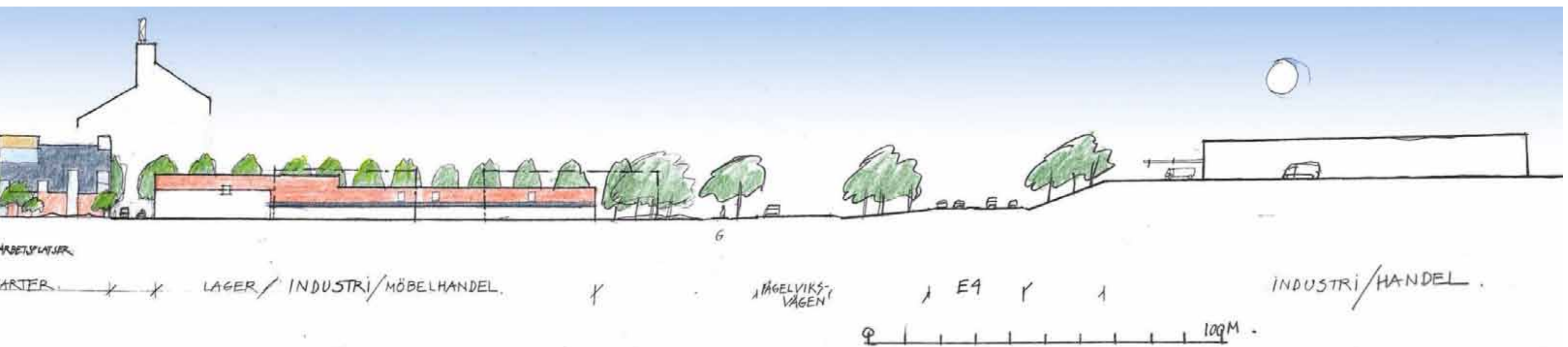
Slagsta efter tio år.



Slagsta efter femton år.



Slagsta efter tjugo år.





FÄRJELÄGE exempel 2: Slagsta

Färjetrafiken Slagsta-Jungfrusund är etablerad och i växande. På Slagstasidan är en tidigare restaurang nerlagd. En stor mängd arbetsplatser finns etablerade i närheten. Ett reservvärmeverk, storskalig industri och lagerhantering dominerar. Det attraktiva läget har lockat till tankar om ny användning och en ny profil för dem som möter Botkyrka från denna vattensida.

Befintliga formen bildar bas

Vår illustration utgår från den redan etablerade bryggan med dess svängda magasin av köande bilar. Som steg ett i utbyggnaden föreslås ett "smart plank" öster om kö-magasinet. Där kan café och service etableras under improviserade former. I det längre perspektivet föreslås en sjöstadsframtoning med nya kvarter.

Som buffert mot befintliga lager och industrier visas längs sydsidan en rad kvarter med verksamheter, förslagsvis i en uppgraderad sort.

Norr därom, längs vattnet, knyter en serie blandkvarter an med gavelställda hus ut mot bryggor och kajpromenad. Som skala och förebild föreslås sjöstad/färjeläge.

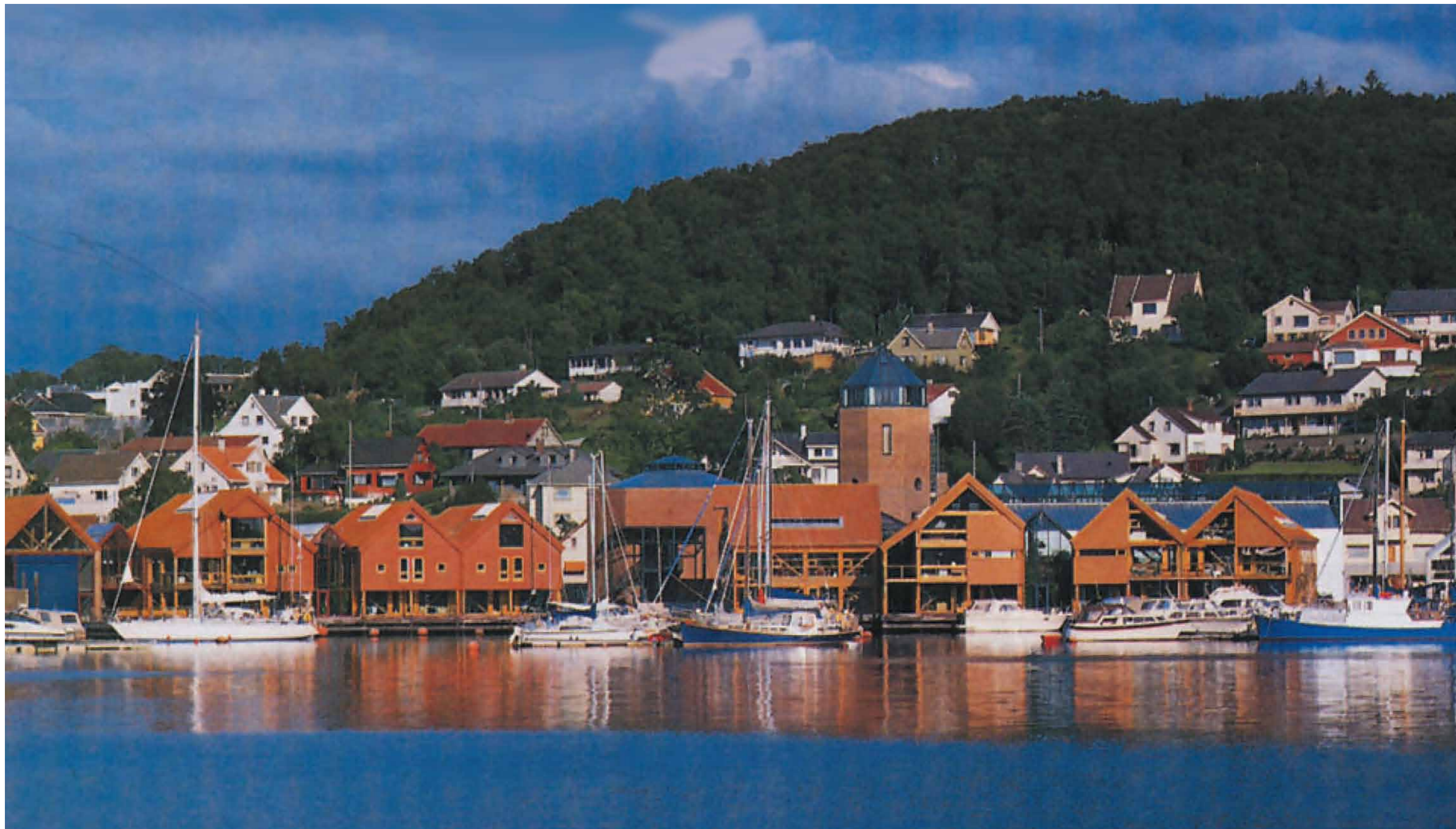
I öster föreslås nya hus få inta den attraktiva strandlinje som idag upplåts åt parkerade bilar. En möjlighet till passage genom de tre långa huslängorna bör provas för att aktivera mer av gatuliv i denna stadsdel.

Boulevard som infart

Infarten an mot färjan föreslås bli uppgraderad till boulevard med träd på mittremsa och längs dess sidor. Ett sidoordnat långtorg för infartsparkering



Slagsta - modellfoto av skissning med Arkens STEPPP-metod.



Blandkvarter "på norsk måte" – Sandnes utanför Stavanger, där en framgångsrik dataindustriman byggde nytt kontor & produktion inte i industriområde utan som fiskeläge nedanför sitt villaområde. Succé, och en personalmatsal som blivit restaurang för hela Stavanger.

föreslås på östra sidan. Närmast färjans brygga illustreras ett hamntorg med bra lägen för service i hägnet av befintliga uppvuxna träd.

Mängder - ytor

Bebyggelsen omfattar enligt denna illustration 5 kvarter "skärgårdsbebyggelse" och därtill ungefär lika mycket buffertkvarter med verksamheter som fungerar dels som just ljud- och trafikbuffert, dels ger lägen för intressanta näringsidkanden i attraktiv marin miljö.

Ett gott färjeläge med skärgårdsstadskaraktär skulle som i denna illustration kunna rymma ca 100 bostäder och ca 27 000 kvm för verksamheter. Vi har illustrerat verksamheter dels i "buffertkvarter" mot de tunga blocken i söder, dels i spektakulära lägen intill kajerna mot Mälaren.

Som ett första skede kunde man även här nyttja idén med "kreativa plank" längs magasinet och de tilltänkta torgsidorna.

Hamntorg - körtorg - långtorg för infarts-p

Magasinet för bilar till färjan ligger kvar, men kompletteras alltså till vänster med ett grönt "fintorg" med karaktär av skärgårdsstad, och till höger ett långtorg för infarts-parkerare.

I vets förlängning föreslås en knytning till kvarteret med de tre långa husen som fungerar som industri- och kontorshotell. Verksamhetshus längs vattnet och en passage tvärs de tre långa längorna illustreras som exempel på att ge denna del en mer marin touche.

Landmärke

Ett landmärke i form av ett högt hus föreslås mellan dessa hus och den föreslagna färjestaden. Det





Ref. Färjeläge Ön Umeå med mix av skärgårdsstad och landmärke.
Arken Arkitekter



landmärket markerar också vid sin fot ett inre mer väderskyddat torg i gränsen mellan den storskaliga äldre miljön och den nya skärgårdsstaden.

Kombikvarter som buffert

Buffertkvarteren längs nybebyggelsens södra sida illustreras som "kombikvarter". Kombinationer av ljusgårdshus och mer gängse 12m:s kontorshus längs kvarterssidorna ger gårdsinteriorer med gröna kvalitéer och gott mikroklimat. Och framför allt: en repertoar av arbetsplatsmiljöer som graderar upp den slags prosaiska arbetsmiljö som många upplever idag.



Ref. Kombikvarter, !:a pris: tävling för Ericson och CSN

Stadsdel med lockelse till mix

Den nya bebyggelsen är strukturerad för att uppgradera färjeläget med bebyggelse som ska utgöra lockelse för både boende, verksamheter och näringsidkare som vill öppna olika slags service. I god blandning.

Hållplatslägen

Illustrationen visar hpl-lägen för olika skeden och alternativa dragningar, dels uppe vid vägen, dels nere vid torgen där vändning kan ske antingen på något av torgen eller genom en runda runt ett av de södra kvarteren.

"Smart plank" i mötet mellan land och vatten.









01



02

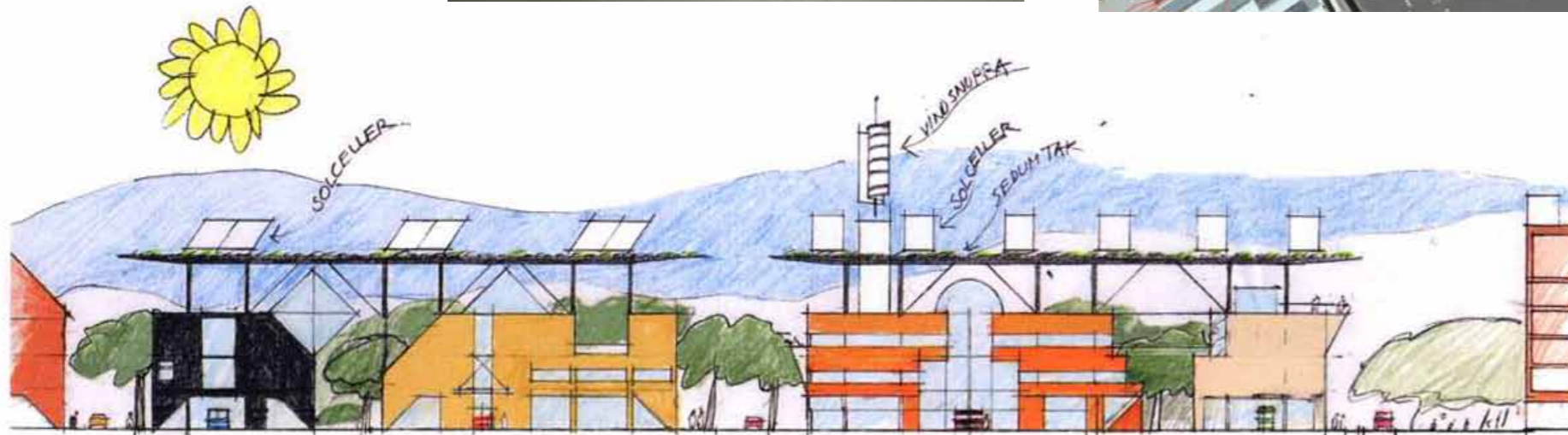
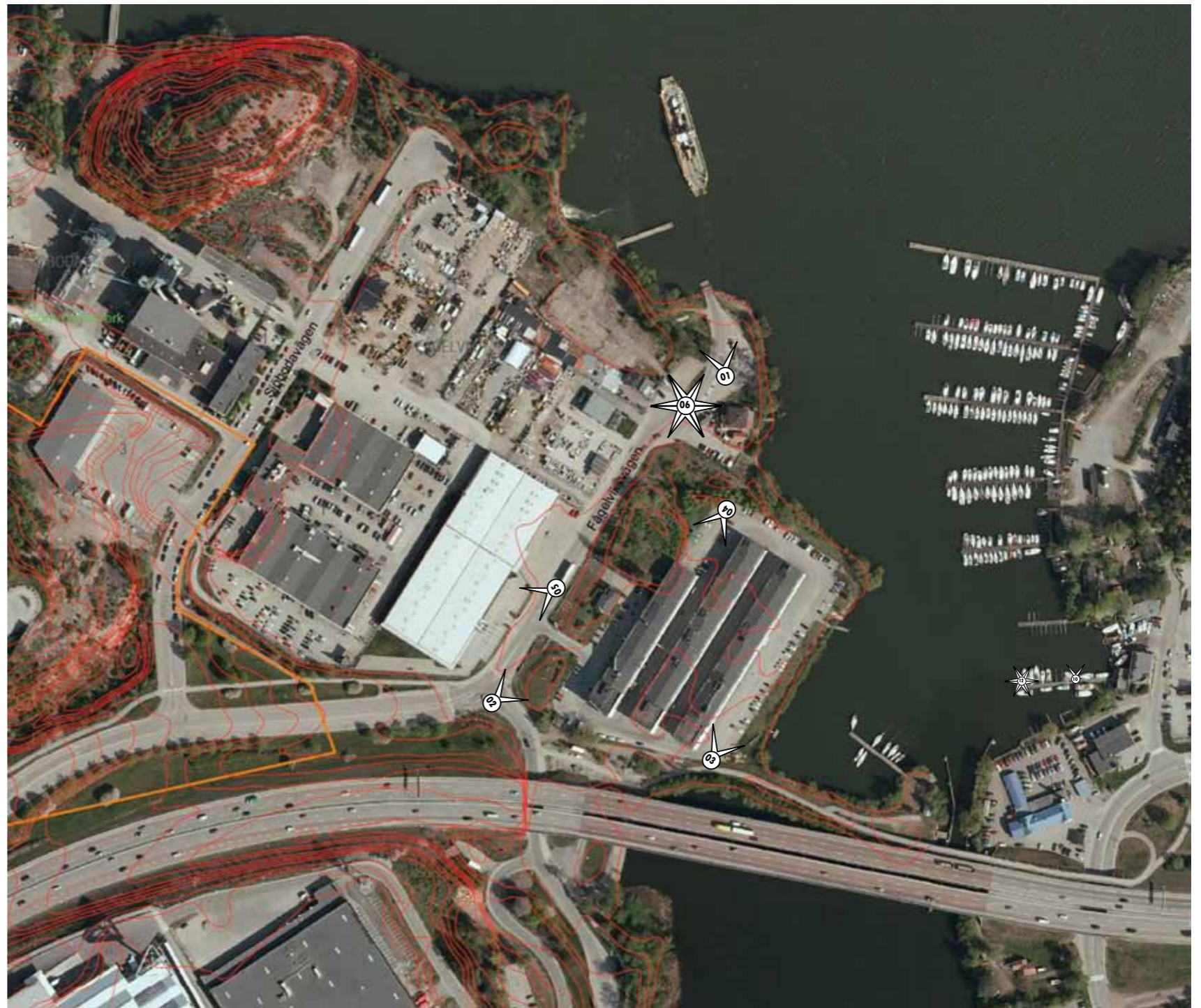
*Sjötomt för bilar
– nya hus här kan
bli både attraktiva
uthyrningar och ett
ansiktslyft för den-
na stadsdel.*



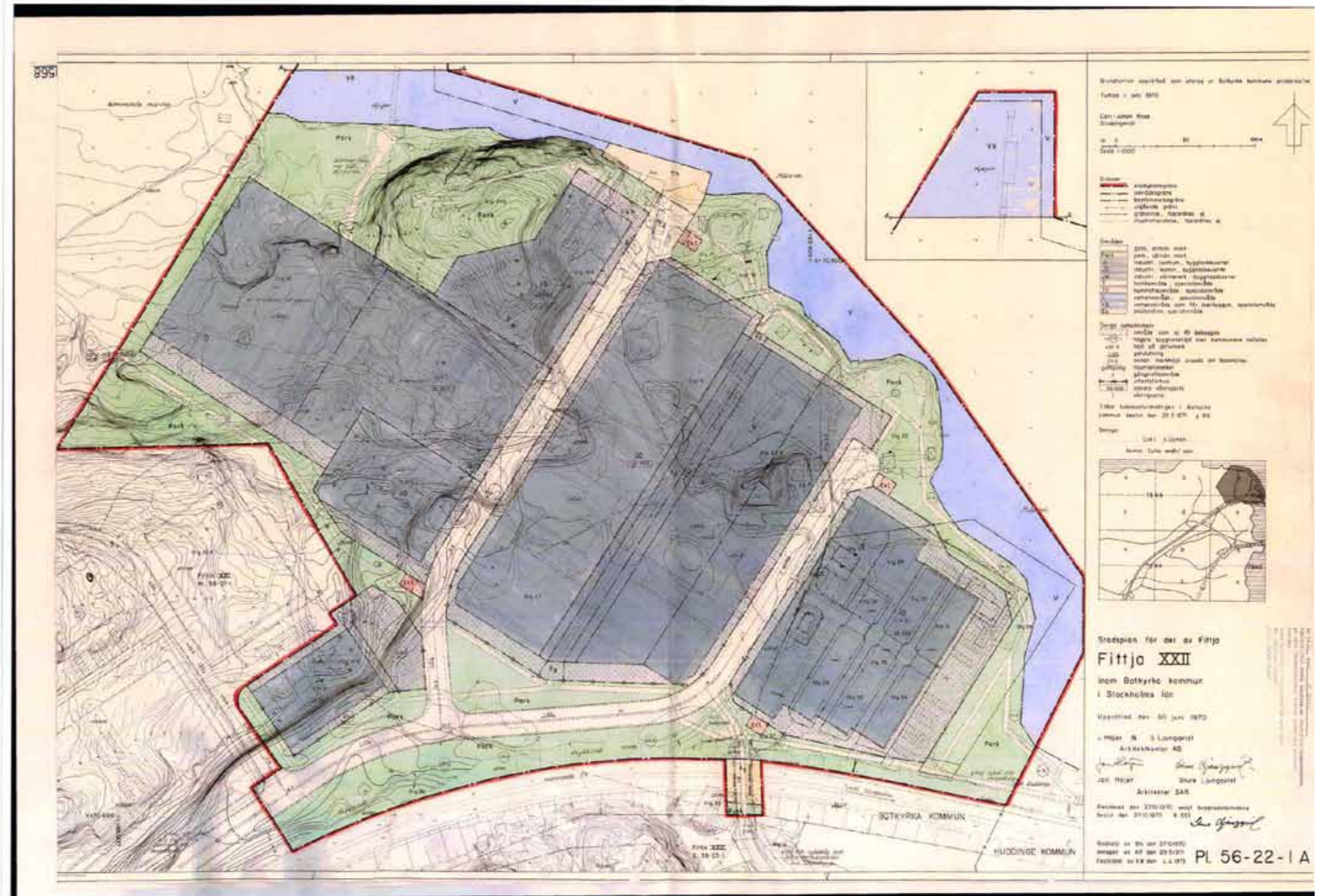
03



04



*Komplettering med skärgårdscharm och
Hi-Tech rekommenderas.
Ref. Arken Arkitekter*



Stadsplan från 1970-talet speglar den tidens zontänkande.

Var sak i var sin yta och vid var sina återvändsgator. Här finns utrymme för fastighetsutveckling! Och en ny profil på Botkyrkas ansikte mot Mälaren...



exemplet

FÄRJE STADEN



› Färjelägets nya infart föreslås ligga längs kraftledningens sydsida. Kraftiga bergpartier och mellanliggande bukt ger läge för en spännande "klättrande" bebyggelse ner mot Mälaren.

Färjestaden efter fem år.



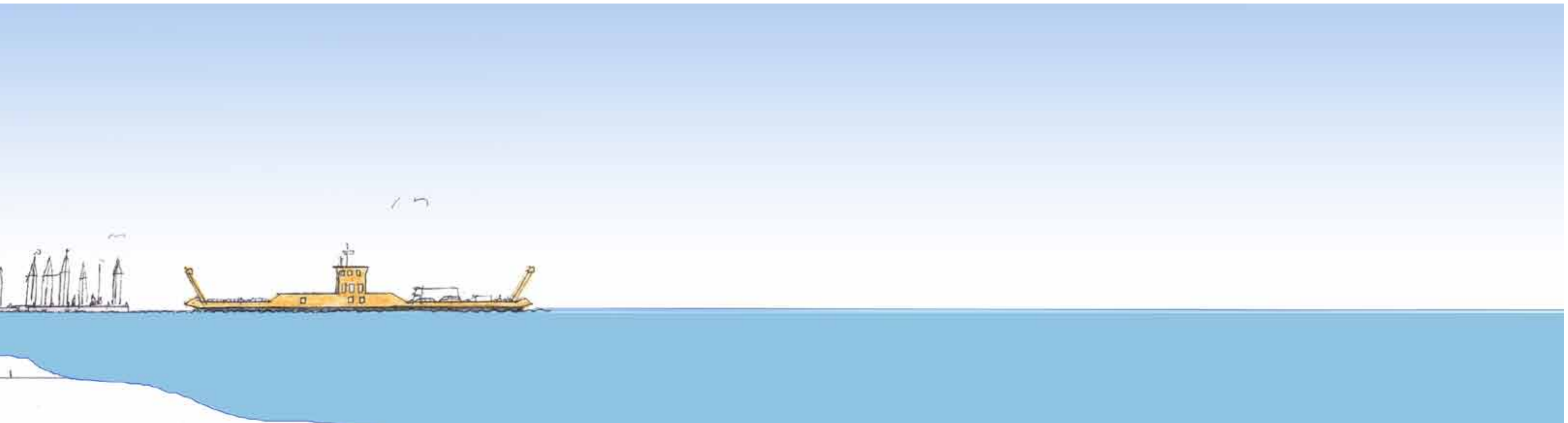
Färjestaden efter tio år.

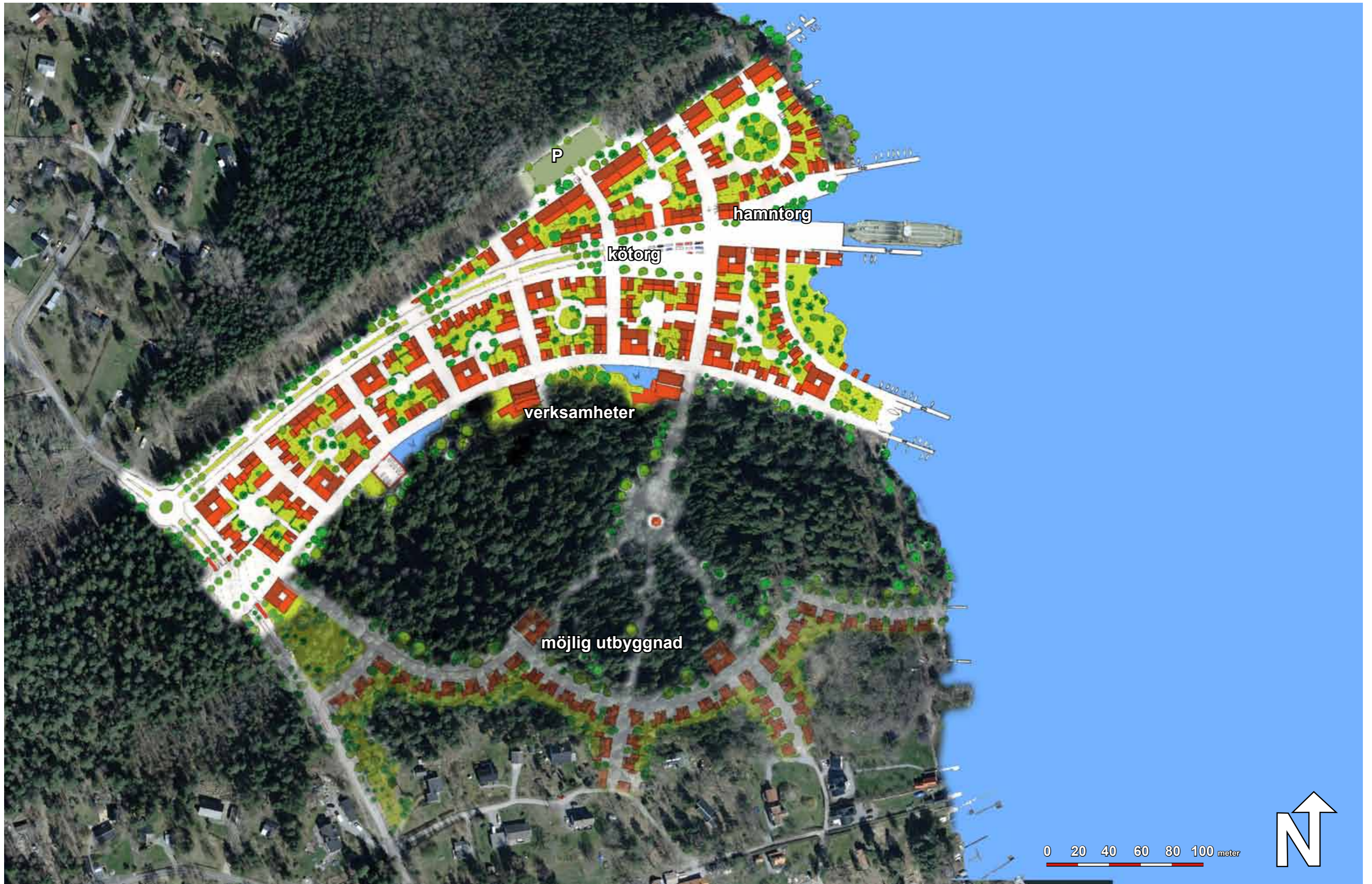


Färjestaden efter femton år.



En ny färjestad med attraktiv sjöfront kan byggas i skogsmarkerna mellan Färjestadens gamla brygga i söder och Lybäck i norr.





FÄRJELÄGE exempel 3: Färjestaden

En ny linje för färjetrafik mellan Färjestaden och Lövsta har diskuterats under några år. Vid det äldre färjeläget som gett namn till platsen, finns en enkel brygga men inte någon färjetrafik. Ett återupptagande av färjetrafik har diskuterats i ett bryggläge ca 450 m norrut. Läget kräver en ny gatuförbindelse, som diskuterats bli utbyggd i två steg, i första hand upp till vägen mot Lybäck, i andra hand bort till vägen mot Norrskog och Ricksättra.

Mängder - ytor

Bebyggelsen omfattar enligt denna illustration ett 10-tal kvarter, plus ett 40-tal byggrätter till eller intill befintliga fastigheter söder om berghyllan. En "storskog" däremellan fortbestår som spännande friområde, men är så stort att det nog skulle kunna rymmas ytterligare en kvartersrad, med bibehållen buffert a "storskog" ner mot den befintliga villabyggnaden.

Ett gott färjeläge med skärgårdsstadskaraktär skulle som i denna illustration kunna rymma ca 200 bostäder och ca 7000 kvm för verksamheter.

Verksamheter vid ledningsgata och storskog

Vi har illustrerat verksamheter dels i "bufferthus" mot kraftledningssidan, dels i spektakulära lägen intill hamntorget och den "kaj mot det gröna", mot storskogen i söder, som planen redovisar.

Som ett första skede kunde man även här nyttja idén med ett "smarta plank" längs de tilltänkta torgsidorna.

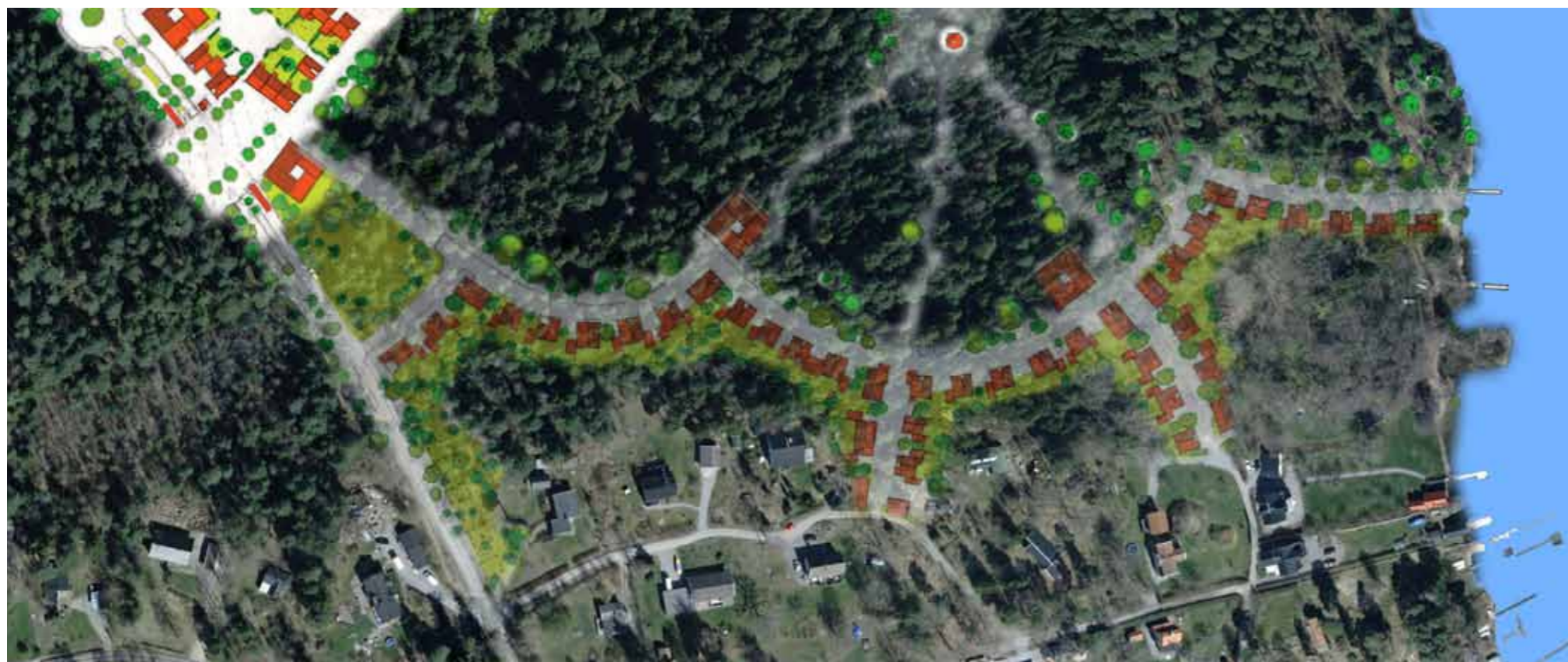


Färjestaden – zoom på körtorg och hamntorg, infarts-p skymtar uppe vid kraftledningsgatan.

En ny färjelinje Färjestaden – Lövsta förutsätter ett nytt bryggläge - här prövas en plats ca 450 norr om gamla färjebryggan.



*Ett 40-tal byggrätter till eller intill befintliga fastigheter söder om berghyllan finns som möjlighet.
En "storskog" mellan dessa och det nya färjestaden fortbestår som spännande friområde.*



Verksamheter som Al Capone-tomter vid kajen mot det gröna kan komma i senare skede.

Kvarter för mix

Den nya bebyggelse är strukturerad för att ge ett färjeläge med kvarter och bebyggelsetyper som ska utgöra lockelse för både boende, verksamheter och näringsidkare som vill öppna olika slags service. I god blandning.

Klättrande bebyggelse

Terrängens skålning gör att läget torde få ett gott mikroklimat trots att det till del ligger mot öster. För att neutralisera östslutningens effekt rekommenderar vi som illustrationen visar "öppna" periferier på kvarteren. Det ger sollägen även för den bebyggelse som klättrar ner mot färjetorget.

Infarts-p vid ledningsgatan

Infartsparkering visas i denna illustration inte som p-torg utan som en p-gård och i en yta kraftledningsgatan.

Hållplatslägen

Illustrationen visar hpl-lägen för olika skeden och alternativa dragningar, dels uppe vid vägen, dels nere vid torgen, där vändning kan ske antingen på något av torgen eller genom en runda runt ett av de södra kvarteren.



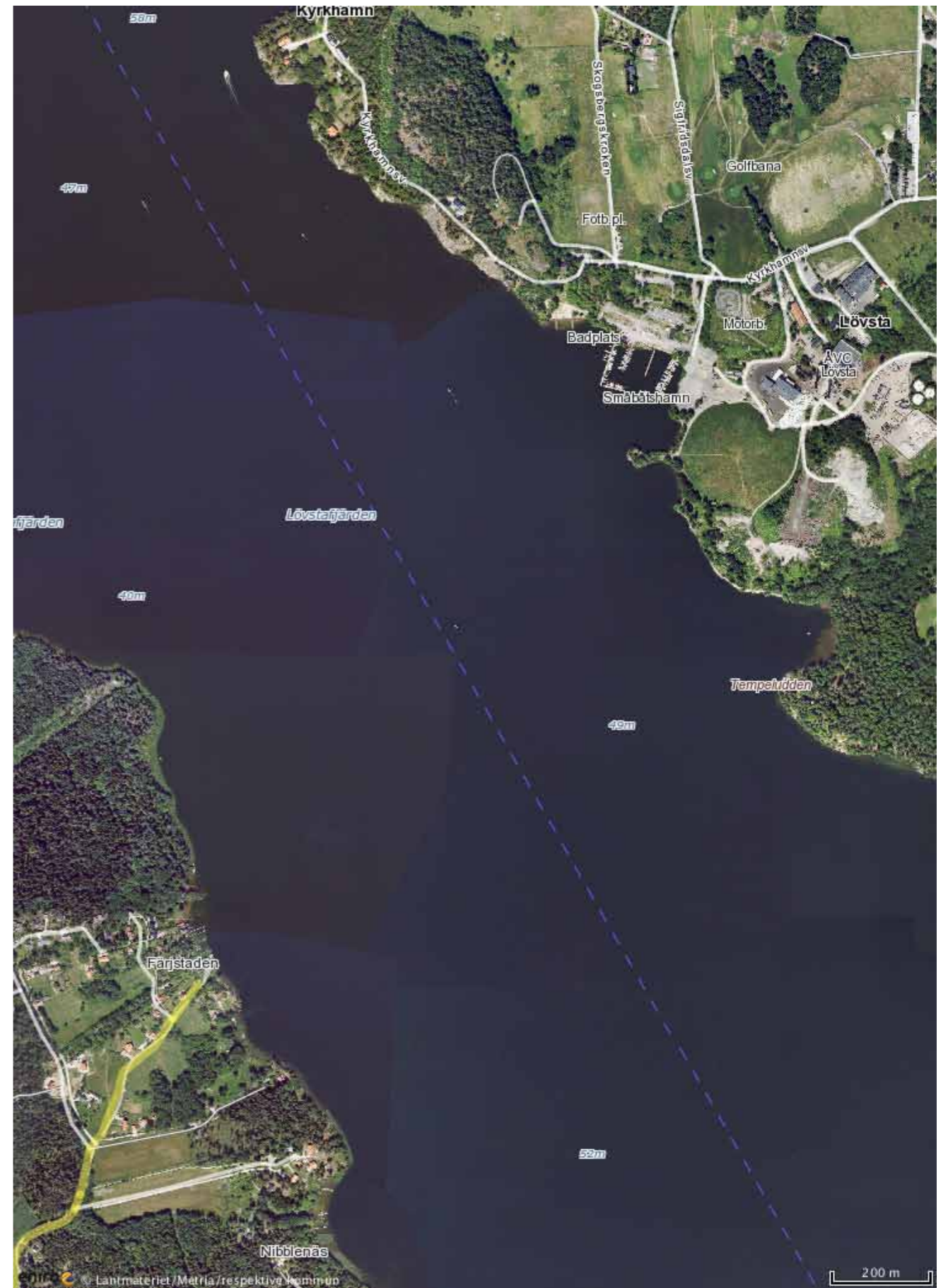
Östhammar- ark. Arken



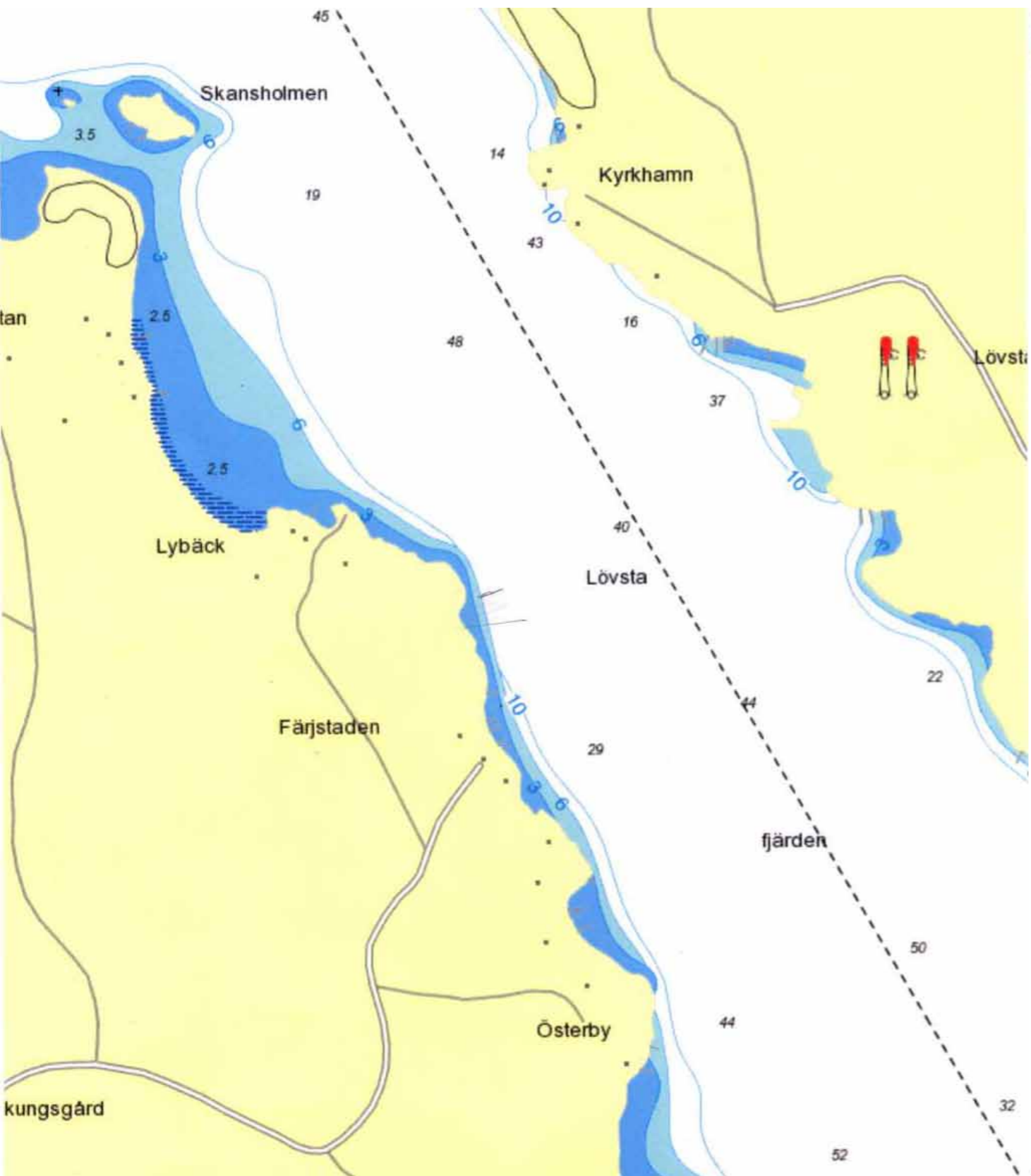
Nybyggd sjöstad vid Nackastrand Stockholm - ark. Nyrén

exemplet

LÖVSTA



Lövsta
Här finns läge för färja över till Färingsö och
Färjestadens nya färjeläge.



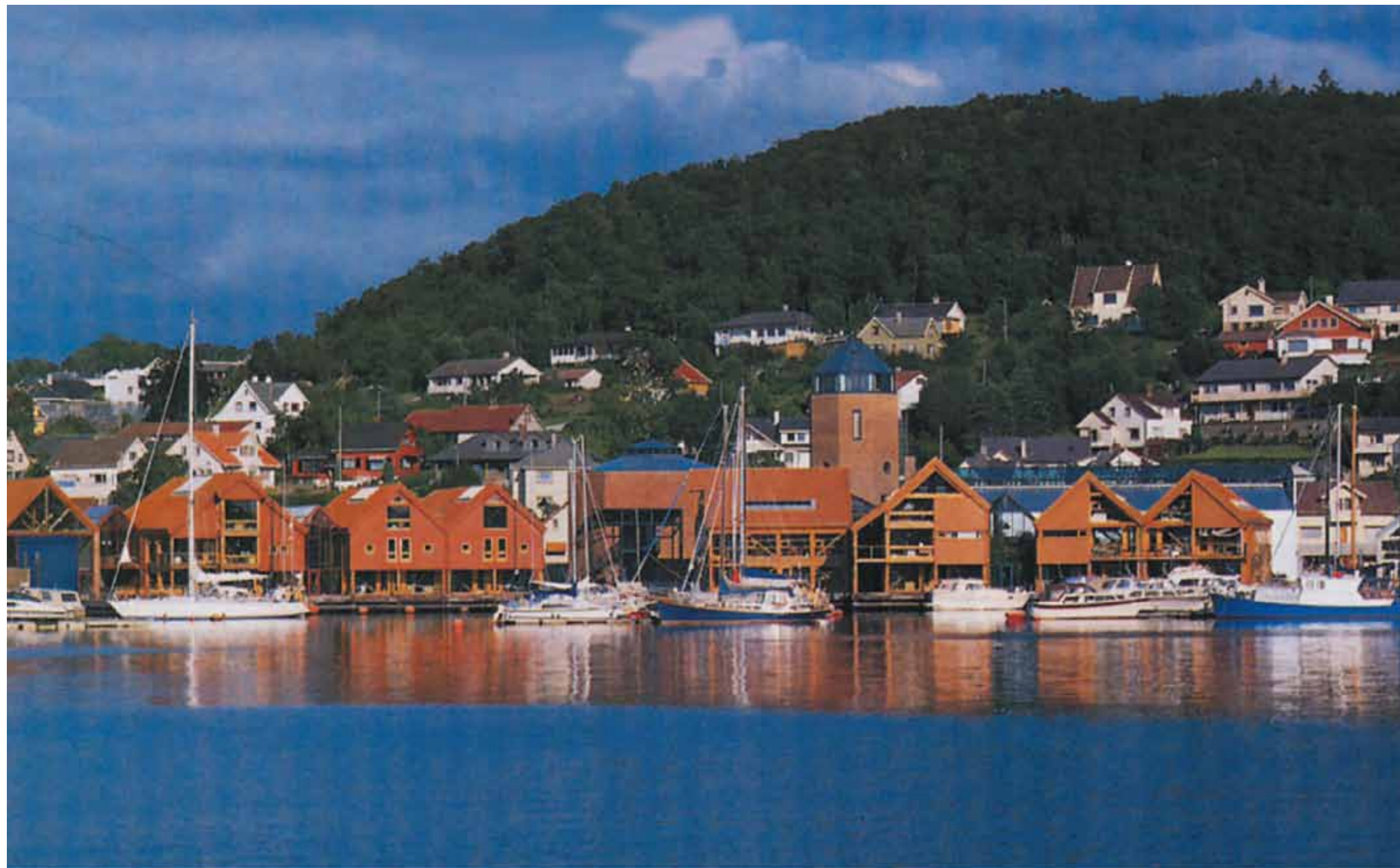
Lövsta – zoom på möjligt läge för hamntorg och ny bebyggelse.

Referenser

inspirationer och tankespar

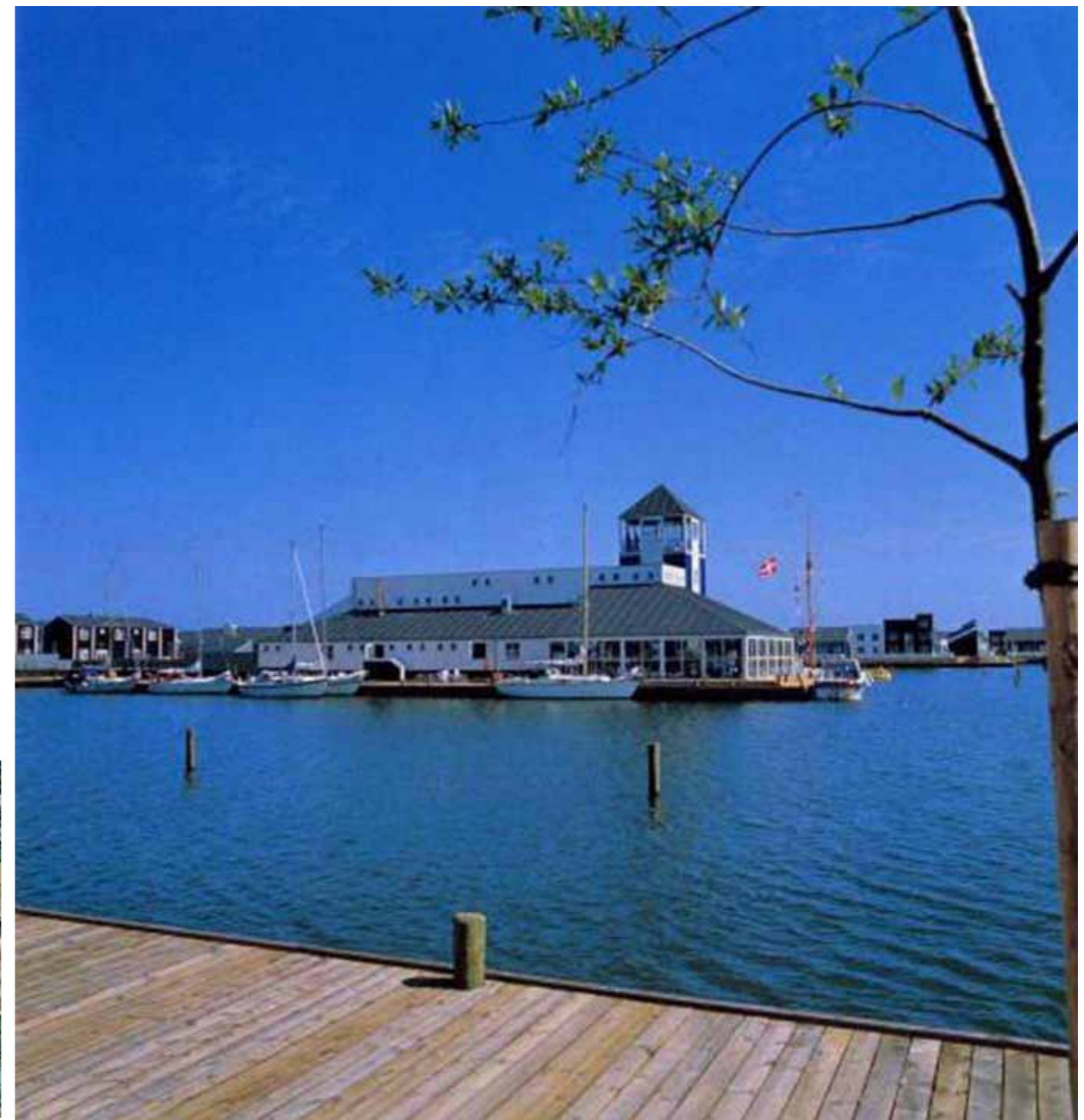


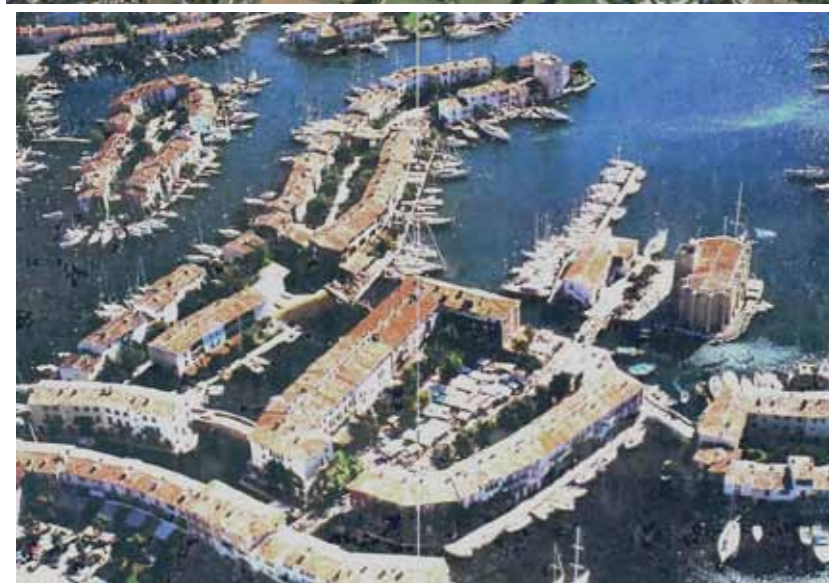
*Längtan till vatten
och glädjen av vat-
ten är stor.*



Blandkvarter "på norsk måte" – Sandnes utanför Stavanger, där en framgångsrik dataindustriman byggde nytt kontor & produktion inte i industriområde utan som fiskeläge nedanför sitt villaområde. Succé som arbetsmiljö, och en personalmatsal som blivit restaurang för hela Stavanger.

Ebeltoft sjöstad - i kustfattigt land byggdes denna sjöstad på torra land, varefter vattnet släpptes in. En variant på Muhammed och berget.





Port Grimaud - nära Saint-Tropez - en ny stad i ett floddelta i Frankrike. Succén är enorm, tyvärr med stigande, exkluderande, priser som följd. Slutsats: det behövs mer av varan "sjönära stad".

*Sparreholm – en sjönära stadsdel på industri-
mark för att locka till byggande och därmed
nyöppnande av nedlagd järnvägsstation. Sy-
nergi mellan vattenväg och järnväg.*



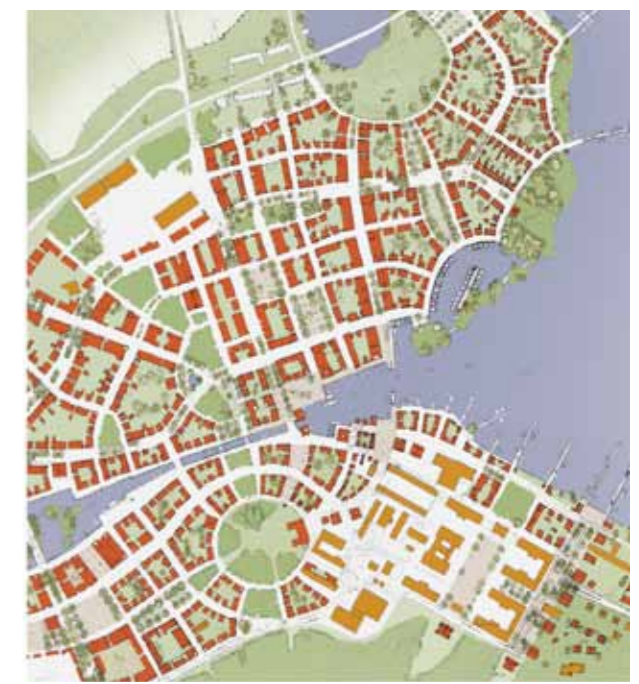
*Sjönära förslag i Klagshamn, Malmö. En illus-
tration på möte mellan bebyggelsestråk ut till
en udde och grönstråk längs kustlinjen. Stude
för PEAB. Ej byggt. Arken Arkitekter AB.*





Bo i Sörmland – ett uppdrag för Länsstyrelsen, blev inspirationsbok med råd enligt devisen "mer Sörmland i Sörmland", dvs mer av "mälardstänkande" och "mindre bostadsområden ute på åkrarna". En slutsats: det är mer ekologiskt att bygga nära vatten där man kan åstadkomma blandning och därmed få mer lokalt liv, mindre resande och underlag för båttrafik.

Nytt hamntorg – resultat av parallellt uppdrag i Strängnäs. Arken Arkitekter AB.





*Sjöstad med husbåtar i Sausalito, San Francisco – vatten inspirerar och lockar många kynn-
nen*



Marby – en del av en sekvens av snönära stadsdelar längs Marvikens sydsida, utefter en norrköpingsk spårvagnslinje och färjebryggor.

Båtkvarter som del av stadsplan - sommartid gästparkering - vintertid båtuppläggnig - vårtid båtfix.

Uppdrag för kommunen och HSB
Arken Arkitekter AB.



Båtkvarter i sektion





Sjöfront i fiskelägets skala. Projektet för Norrfällsvikens "nyfiskeläge" inom världsarvet Höga Kusten skedde i Länsstyrelsens regi, och med höga krav på förståelse för platsens skala och karaktär.

Ett "nyfärjeläge" t.ex. vid Färjestaden kräver samma ambition att berika en plats med marina stämningar.



Önabben Umeå. Projekt som avses länka en ny brygga vid flygplatsen via önabbens båthusprojekt med stadskärnans kaj. Önskemål om färjeläge, husbåtar, boende och verksamheter. 2008.





Strängnäs – visholmsviken. Förslag till "mer Strängnäs i Strängnäs". Arken Arkitekter AB.



San Marcos, Venezia – ett av världens berömda hamntorg, exemplifierar kvalitéer som ernås med två förskjutna torg.

Vattenvägar och näringsfång gav oss klenoder i stadsbyggnadshistorien.

Vår tids areella näring turismen fortlever och främjas av mer bebyggelse i vattennära mönster.



Nyligt byggt vid vatten, Järlasjö, Småstaden Arkitekter.



Bebyggelse vid vatten har en lång historia. Ett skäl var vattnet som vattenväg, ett annat vattnet som kraftkälla. Succé som arbetsmiljö. Eskilstuna industrikvarter i centrala staden.



Den urbana korridoren mellan Helsingfors och Tammerfors. Kollektivtrafik och vatten som lokaliseringgivare.





Vattenvägar och kollektivtrafiken som mönster-givare. Idéskisser från uppdrag för Sollentunas möte med Edsviken.



Nynäshamn: sjöfront som förstärkning av ortens karaktär som sjöstad



Helsingborg: sjöfront tänkt som en del i uppgradering av stadsdelen Söder.



Östhammar: sjöfront som metod att öka attraktivitet och tillväxt efter år av stagnerande befolkning.



Planen i sammandrag

- Östhammar växer mot havet
- Stadstypen är skärgårdsstad, småstad, trädgårdsstad, vilastad - ny bebyggelse har sitt form: "Mer Östhammar i Östhammar"
- En väv av gator och gränder formar ett 25-tal olikstora kvarter
- Gator och gränder hålls smala och intima - med trafikering på de gåendes villkor. Bebyggelsen vävs samman med den befintliga stadsstrukturen



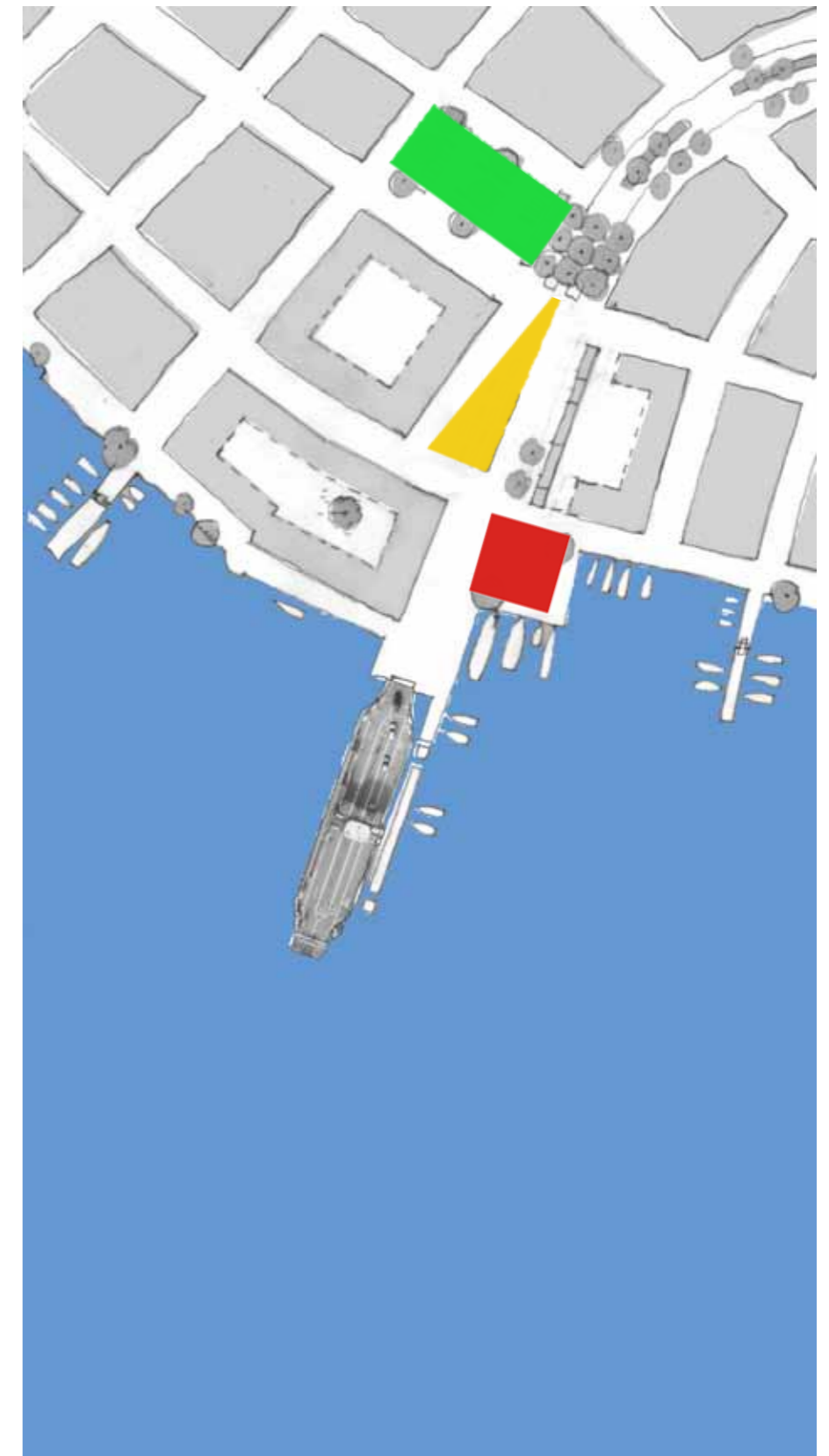
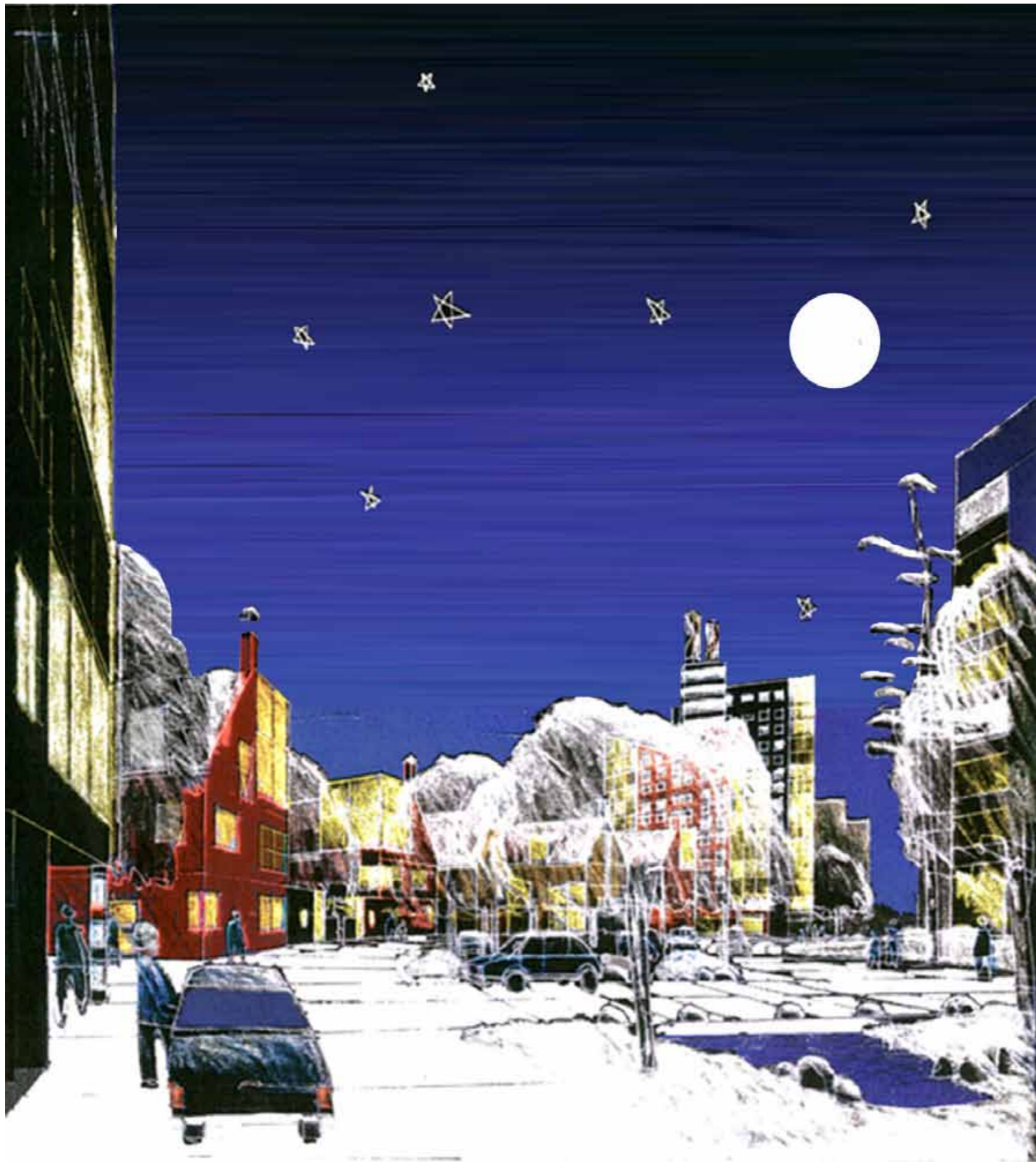
*Sjöstad som inspiration och Kalmar-tolkning.
Arken Arkitekter*



*Lund efterfrågade urbant och småstadsmässigt
i Linero.
Arken Arkitekter*



Långtorg inspirationsgivare 12:ans hållplats-
torg i Bromma.



Arken Arkitekter AB
genom
Torbjörn Einarsson, arkitekt SAR MSA
Gunnar Jutelius, arkitekt
Peer-Ove Skånes, arkitekt SAR/MAA
rev.110301