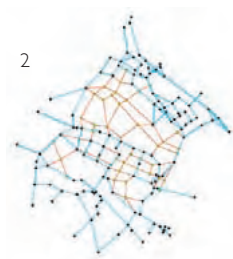




8. Vägverkets hemsida.

Hårdvara i Tensta, Hagstråket – gata som flödesrum (bara för bilar).
 Hårdvara i innerstad, Sveavägen – gata som flödesrum (bilar, bussar, gående)
 + platsrum.



Princip för noder i gatunät kring Järvafältet.
 Alternativ 1 befintligt och planerat system.
 Alternativ 2 mer finfördelat gatunät.

regionen behöver uppfattas som fullgoda alternativ till den gamla stadskärnan för att på ett effektivt sätt avlasta trycket på innerstaden både vad gäller fastighetsvärden och trafikströmmar. Så långt möjligt appliceras det väl fungerande operativsystemet från Östermalm på Tensta med omgivningar. Förhoppningen är att även hårdvaran successivt kan förändras i mer urban riktning men innebär inte någon föreställning om att "mjukvaran" i Tensta med omgivningar skulle komma att anta Östermalmskaraktär.

En hypotes är att mer finfördelade gatunät med genomströmning och förbättrade möjligheter till parkering och angöring med bil och buss kan få ett flertal positiva effekter. Det kan gälla frågor kring det offentliga rummets funktion och effekter för handel, företagande samt samspel med omgivande stadsdelar och en förbättrad bullersituation.

Planen kan läsas som en struktur för både trafik, bebyggelse och grönstruktur. Huvudtanken är att förbinda Tensta med omgivande stadsdelar och uppgradera dagens bullerstörda Järvafältet till en väl definierad, attraktiv och lätt tillgänglig stadspark. Dagens gatunät omvandlas till ett mer kontinuerligt nät där trafiken silas genom stadsdelarna. Motorvägen E 18 omvandlas till en kapacitetsstark stadsgata – med en ny "systemgata" i öster som kopplar samman Akalla Husby och Kista, med en tydlig gräns ut mot stadsparken. I vissa snitt med hög trafikbelastning testas en form av kortare tunnel, där körfälten i mitten av vägen leds ner under mark, medan de yttre låghastighetskörfälten kan användas för angöring och avfart. Förebild har varit de korta tunnelavsnitt som finns i centrala Bryssel, men även i Stockholm, där Sveavägens förbifartstrafik leds ner i tunnel under Sergels Torg. Vissa egenskaper hos innerstadens trafikhårdvara införs således i ytterstaden. Som en intressant detalj kan nämnas att E 18 vid Tensta har lika många bilpassager per vardagsmedeldygn som den högst belastade delen av Sveavägen.

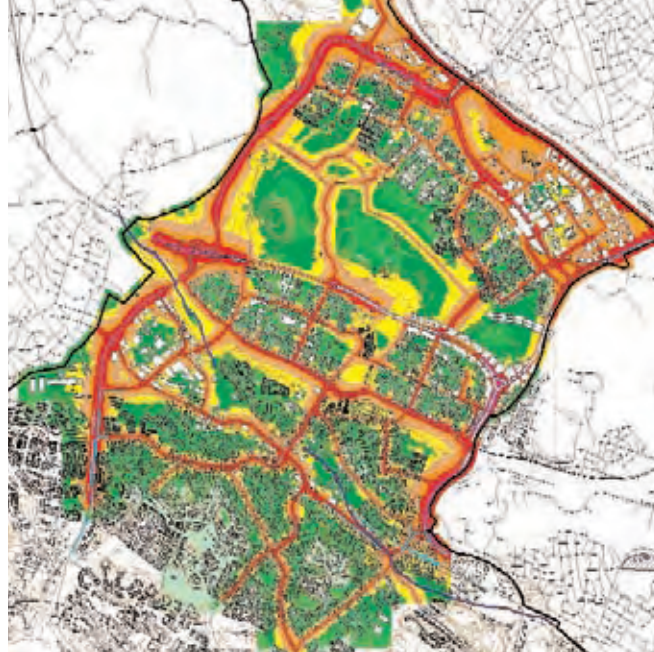
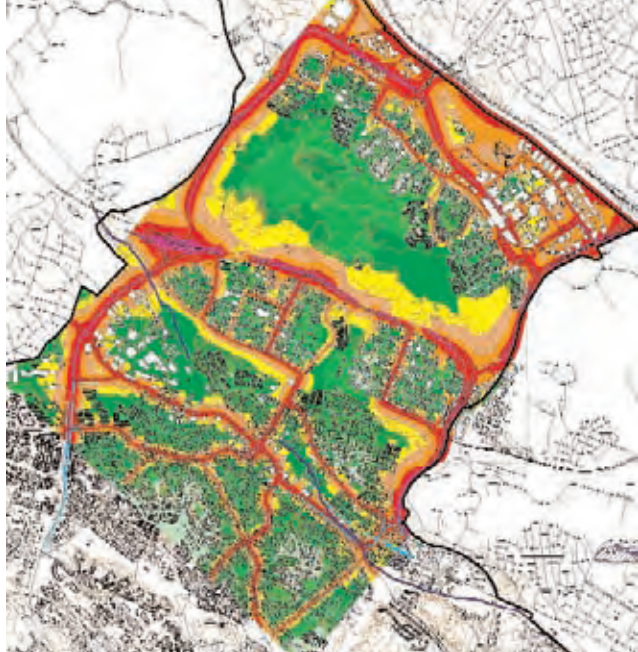


Hårdvara i Chinatown på Manhattan, New York. Gator/bebyggelse/flöden väl integrerat i omgivningen. Ger andra förutsättningar för stadsdelens mjukvara (människor, företag, affärsliv, turism etc) än i Tensta.

Planen föreslår en relativt massiv ökning av byggbar mark öster om Tensta, ut på Järnvälfältet. Det går inte att med någon trovärdighet bevisa att ny bebyggelse på båda sidor om en till stadsgata omvandlad E 18 skulle påverka mjukvarans fördelning i rummet, det vill säga att Östermalmsbor skulle vilja flytta till "Östra Tensta". Hypotesen, som möjligt stöds av de parametrar som styr dataspelet Sim City, är dock att lätt tillgänglig mark längs en huvudgata som åt andra hållet gränsar mot en stor attraktiv park, får ett högt bebyggelsestryck. Kanske skulle mjukvaran i detta "stadsspel" söka sig till Stockholms motsvarighet till Hyde Park i London eller Central Park på Manhattan? Planen skapar samtidigt "gröna kilar" i form av kontinuerliga stadsparker långt in i dagens bebyggelse. Dagens glesa och



Champs Elysées och planerad trafikapparat vid Rinkeby. Planeringskoncept för stad respektive ickestad. Vad är mest modernt? I betydelsen efterfrågat, ekologiskt, vackert, yteffektivt, mötesplatskapande?



Skiss till kompletterande bebyggelse med ca 13 000 nya arbetande, 17 000 nya boende. Plan av Erik Stenberg/Jerker Söderlind. Från extensivt förortsfält till intensiv urban park. Kvantitet övergår i kvalitet. Någon däremot?

extensiva park- och trafikstruktur får en betydligt mer intensiv användning. Den gröna strukturen förlorar i utbredning och kvantitet men vinner i användbarhet och kvalitet. Detta är att föredra även ur ekologiskt perspektiv.

Den som gör sig helt blind för människors härkomst, språk och hudfärg kan knappast teckna en korrekt helhetsbild av den komplexa problematiken i miljonprogrammets lägenhetsförorter. Men fram träder en annan bild, där grundläggande villkor och förutsättningar för stadsbornas liv är viktigare än i vilket land deras föräldrar råkade födas i.

I november 2005 kommenterade jämställdhetsminister Jens

Orback det fortsatta storstadsarbetet med följande tänkvärda ord vars innebörd det kommer an på stadsplanerare, fastighetsekonomer, trafikingenjörer och landskapsarkitekter att förverkliga:

”Storstadspolitiken finns för att bryta människors utanförskap och för att förändra framtidsutsikterna för dem som bor i de stadsdelar som haft en negativ utveckling under lång tid.”

Tiden går. Tensta har sina bästa dagar framför sig.

