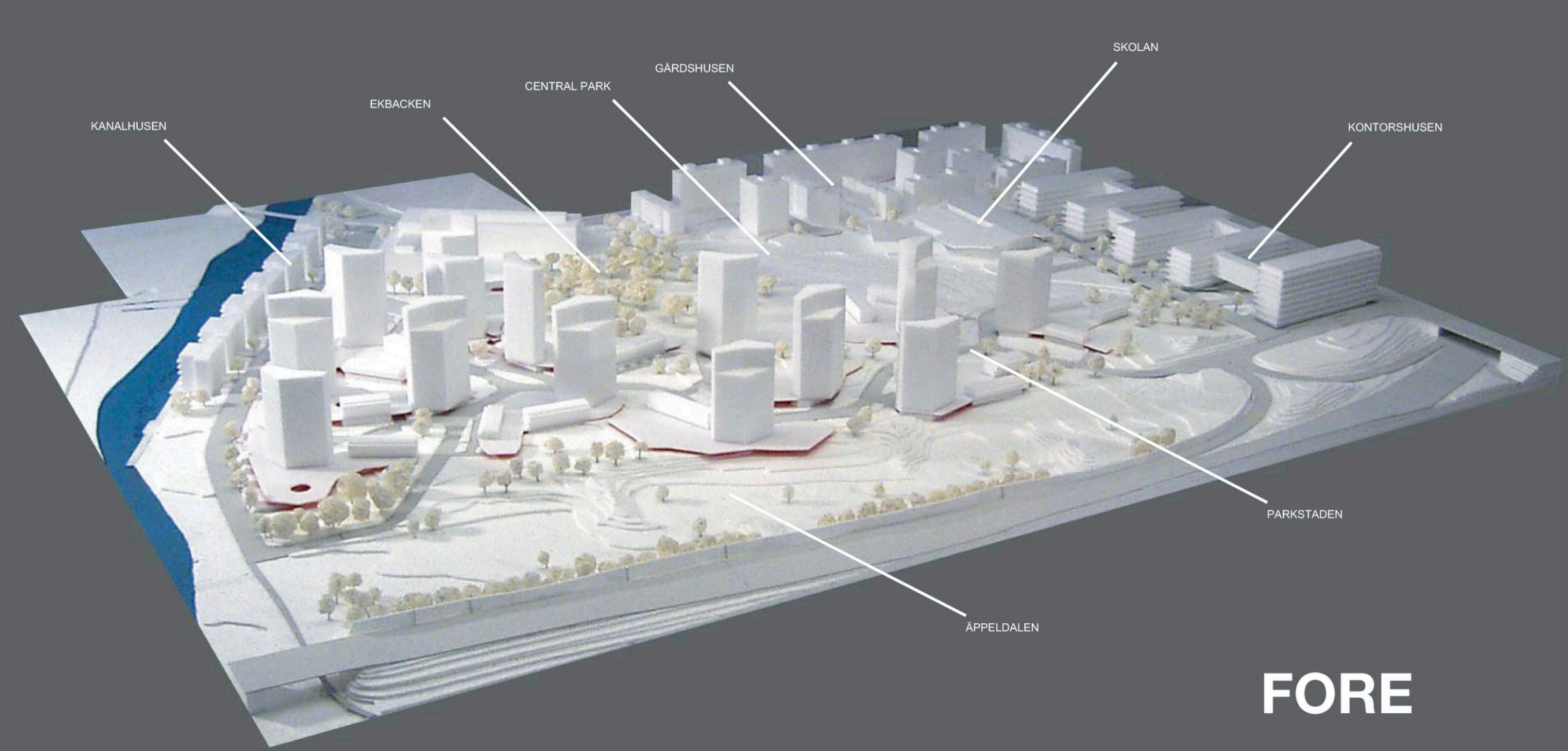
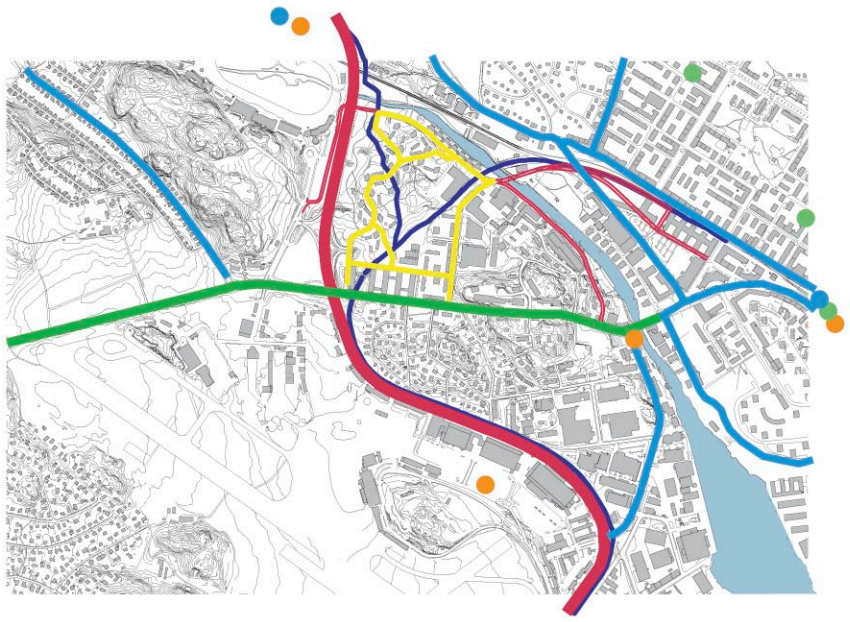


FORE

Utvecklingen av kv Baltic innebär ett steg i förtätningen av Stockholms ytterstad. Den är också en möjlighet att ge områdena utanför innerstaden en mer aktiv roll i utvecklingen av Stockholm som en dynamisk storstad.
Förslaget innebär en ny typ av stadsbebyggelse som blickar framåt, men samtidigt tar med sig positiva kvaliteter från såväl den traditionella stenstaden, som från efterkrigstidens modernistiska stadsbyggnad. Målet är att skapa en livskraftig och samtida stadsmiljö för boende och arbete, som även har en positiv effekt på de omkringliggande områdena. Detta åstadkommes främst genom förslagets hybridkaraktär, där ett tydligt stadsrum skapas längs de trafikerade stråken, samtidigt som landskapet ges en stor betydelse i miljön. *FORE* skapar en tydlig urban karaktär i ett skulpterat, artificiellt landskap. Förslaget är ett svar på en allmän situation i storstadens ytterområden, där tätare bebyggelse separeras av väglandskap och industriområden. *FORE* visar på ett sätt att berika och utveckla dessa till en del av en stadsmässig helhet.



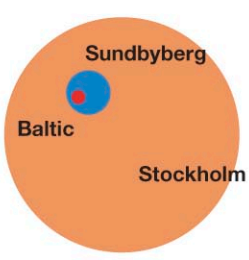
Kv Baltic

Kv Baltic i norra delen av Stockholms kommun består av en 20 ha stor tomt, som under åren rymt diverse tung industri. Området är skilt från övriga delar av kommunen. I och med Stockholms utvidgning planeras Kv Baltic utvecklas till ett område med bostäder, kontor och viss service.

Detta förutsätter en övergripande analys av norra Stockholm och Sundbyberg, där såväl den befintliga situationen, som framtida utveckling av t ex kollektivtrafik vägs in. Stor vikt måste även läggas vid arbetet med områdets karaktär och identitet, som idag präglas av industriverksamhet och trafiklösningar.

Stadsplan

Vi ser Kv Baltic som en fortsättning på en befintlig urban situation som sträcker sig från Sundbybergs centrum över Bällstaviken. Denna stadsmässighet förstärks idag genom en rad åtgärder. Bostäder har byggts längs norra stranden, och ytterligare bostäder planeras på den södra sidan. Samtidigt håller den äldre industribebyggelsen på den södra sidan på att rustas upp. Planen för kv Baltic, med en högre exploatering än föreskrivet, ska ses som ett led i denna förtätning. Kraven på täthet och stadsmässighet har dock måst balanseras mot de förutsättningar som tomten och omgivningen givit. En framtida förtätning och konvertering till bostäder i de angränsande områdena påverkar också planeringen av kv Baltic.

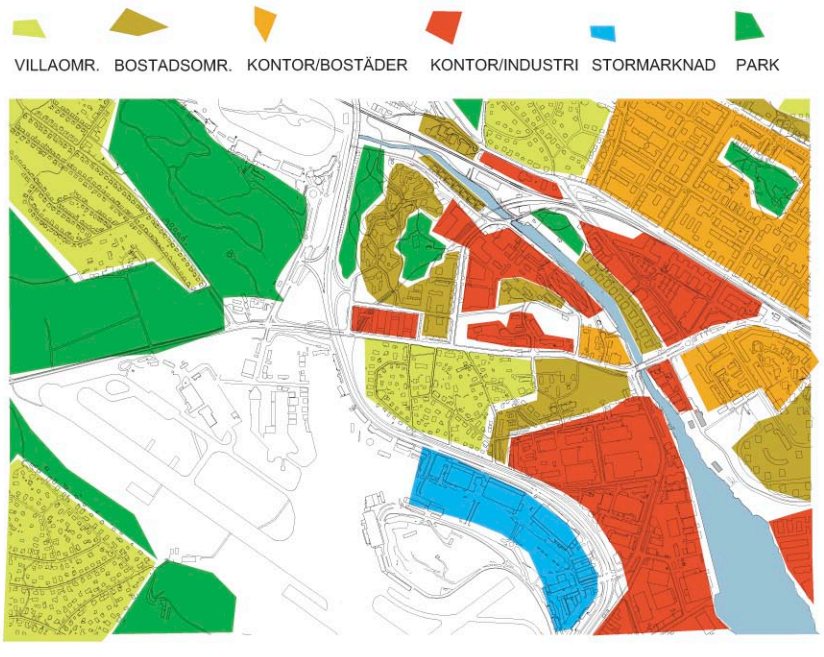


Mariehäll i Stockholm

Mariehäll utgör den norra förlängningen av Ulvsunda industriområde, som kantar Ulvsundasjöns västra strand. Området begränsas av Ulvsundaleden och Bromma flygplats i väster, järnvägen i nordost och Ulvsundasjön och Bällstaviken i öster. Mariehäll är ett industriområde med inslag av bostäder, koncentrerat främst till ett område med äldre villor i områdets södra del.

Infrastrukterellt är området omgärdat av stora trafikleder. Ulvsundaleden förbinder E18/E4 i norr med Bromma och Stockholms innerstad i söder. Genom området, i öst-västlig riktning, löper Bällstavägen, som förbinder Bromma med Sundbyberg. Järnvägen i områdets nordöstra del används av både pendeltåg och fjärrtåg, med Sundbybergs centrum som närmsta station. En kombinerad station för fjärrtåg, pendeltåg och tvärbanan vid Solvalla är planerad i samband med förlängning av tvärbanan till Rissne och Tensta.

Mariehäll är en del i ett tvärgående urbant mönster som sträcker sig från Frösunda vid E4 i öster, över Sundbyberg, till utvecklingsområdet runt Bromma flygplats. Härigenom förstärks framväxten av en ny storstadsstruktur, med självständiga delcentra utanför Stockholms centrum.



Stråk och vägar

Förslaget syftar till att etablera tydliga stråk som förbinder området med andra stadsdelar. Utöver huvudstråken är gatunätet planerat för att primärt betjäna bostäderna. Samtidigt kopplar de nya vägarna till den befintliga strukturen i området.

Tappvägen är ett av områdets huvudstråk och leder från Bällstavägen ned till Bällstaån. Här förgrenar sig stråket i tre riktningar:

- Österut fortsätter Tappvägen längs kajen förbi de gamla industribyggnaderna och ansluter till Bällstavägen strax före Bällstabron. Bron är idag den enda kopplingen mellan området och Sundbyberg, och förutsätts vara en viktig länk även i fortsättningen.
- En andra förgrening leder över Bällstaån, in på Löfströmsvägen och vidare in i Sundbyberg. Härigenom skapas ett komplement till Bällstabron, som kan bidra till en vitalisering av strandområdet. Denna koppling får än större aktualitet genom planerna på ett nytt konstmuseum i Marabouparken och den framtida omvandlingen av kv Kabeln.
- Annedalsvägen utgör en tredje gren och följer Bällstaån västerut. Denna sträckning har en möjlig förlängning under Ulvsundaledens viadukt, med en koppling till Travbanevägen.

Bällstavägen är idag områdets viktigaste stråk, och fungerar även i förslaget som en koppling från Bromma över till Sundbyberg och vidare österut. Genom ny kontorsbebyggelse ges vägen en mer stadsmässig karaktär, vilket även bidrar till att reducera hastigheten på genomfartstrafiken.

Kranvägen kopplar till Ulvsundavägens avfart och löper parallellt med Bällstavägen, som fungerar som entrégata till den nya kontorsbebyggelsen. Den utgör också gränsen mot bostadsbebyggelsen och skolan i centrum av tomten, som därigenom inte gränsar direkt mot den mer trafikerade Bällstavägen.

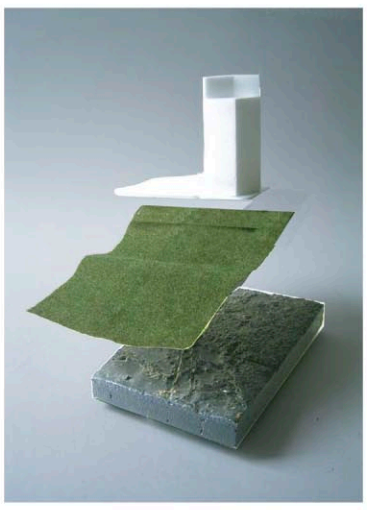
Banvallen görs till ett gång- och cykelstråk som förbinder området och skolan med södra Mariehäll och Sundbyberg. Ned mot Bällstaån skalas den upphöjda banvallen bort, och den befintliga tågbron ersätts med ny lättkonstruktion för gående och cyklister. Denna gc-väg är en del i ett sammanhängande cykelstråk från Stockholm ut mot Järvafältet.

Planstruktur

Planen för Kv Baltic har sina yttre begränsningar i de tydliga trafikleder som omger tomten. Den centrala delen av tomten utgörs av en ekdunge på den högsta delen av tomten. Från denna höjd planar tomten ut i en flack del mot söder. Planen utgår från dessa förutsättningar. Tomten betraktas som en central park med omgivande bebyggelse. I den centrala delen lånar bebyggelsen sin struktur från topografin, medan den mot gränserna anpassar sig till den omgivande strukturen.

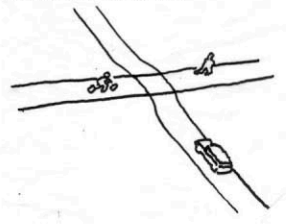
Markbehandling/ landskap

Landskapet är uppbyggt av en serie markbehandlingar och rum. De olika miljöerna och deras karaktär indikerar även hur de används: Från ekbackens uppvuxna, otuktade naturmark, över den ”nya” marken som löper genom hela området, behandlad som en gräsyta, till den privata gårdsmiljön i anslutning till husen. Vidare genom en kuperad park som gränsar mot Ulvsundaleden, ned till en nyanlagd strandpromenad längs Bällstaån.



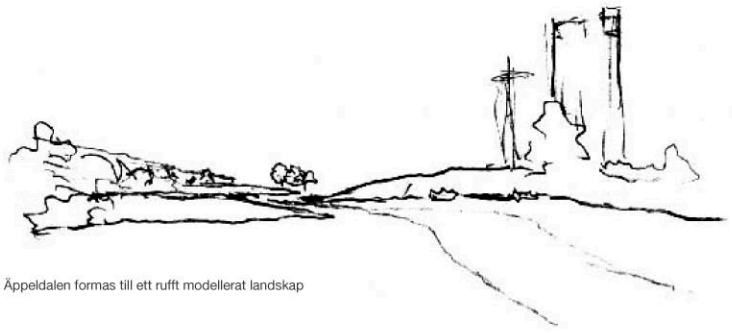
”Ny” mark - Marken i Kv Baltic är artificiell konstruerad. På grund av den svåra föroreningen är marken påförd ca en meter massor, alternativt hårdgjord med betong eller asfalt. Detta skapar ett skulpterat landskap, som förstärker och förtydligar rum och platser. Den ”nya” marken löper som ett täcke genom området, och ger det en sammanhållen identitet. I vissa lägen, t ex berg i dagen, i randzoner av ursprunglig vegetation lämnas marken, som ursparningar i täcket.

Väglandskap - Genom markhöjningen ligger bilvägarna på en nedsänkt nivå gentemot omgivande parkmark. Detta förstärker vägarnas skärning genom landskapet. Även gång- och cykelvägar ligger något nedsänkta, dock mindre än bilvägar. I de lägen där gc-vägar och bilvägar korsas skapas en nivåskillnad i bilvägen, vilket fungerar som farthinder. Ljussättningen hanteras så att vägarnas och stråkens funktioner och karaktärer understryks genom tydlighet i hanteringen av ljustemperaturer och intensitet. Härigenom skapas den trygghet som eftersträvas i området.



Flak - I anslutning till bostadshusen reser sig marken till flak, under vilka parkering sker. Öppningarna mot omgivningen är generösa och ljusa, och flaken är även perforerade av stora håltagningar som för ned ljus. Rummen under flaken är utformade som en integrerad del av husen, som entrérum snarare än som parkeringsgarage. Flakens ovansidor är delvis gräsklädda och delvis hårdgjorda, och tjänar som privata miljöer för de boende, som en park i parken.

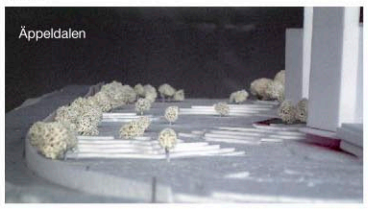
Parklandskapet – Området består av en serie parkrum, som tillsammans tillgodoser behoven hos de boende i området. Allmänna kvaliteter så som promenadstråk, avskilda gröna oaser, platser för lek och bollspel, picknick mm återfinns jämnt fördelade över hela området. Närheten till Bällstaån ger utmärkta möjligheter till båtliv och strandaktiviteter. Genom att områdets topografi utnyttjats bjuder landskapet på många olika utblickar och parkrum.



Äppeldalen formas till ett rufft modellerat landskap

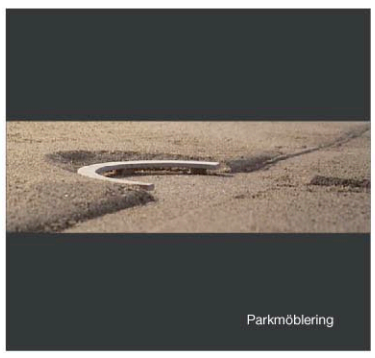
Ekbacken – Ekbacken utgör den sista resten av natur i området, och är viktig för rekreation och fritid för de boende och för skolan. Den tillförs en ljussättning som modellerar fram växtrummet vid mörker. Med olika ljustemperaturer får detta parkrum ett spännande anslag med olika uttryck under året – i lövskrud, naken eller i snö.

Äppeldalen – I svackan mellan ekbacken och Ulvsundaleden bevaras de gamla äppelträden, samt kompletteras med nya. Av schaktmassor byggs mindre höjder upp, som delar in det långsträckta rummet i en följd av mindre rum. Genom dalen löper gc-stråk, och ljusbehandling skapar en raffinerad nattpark, samtidigt som det bidrar till säker miljö.



Äppeldalen

Central Park – Söder om Ekbacken lämnas ett stort parkrum, som samlar hela området. Det begränsas av skolan och storkvarteren i söder, men fortsätter genom den byggda strukturen mot Äppeldalen och Kranvägen. Det relaterar också vidare över Bällstavägen, till södra Mariehäll och de mindre stadsrummen mellan husen.
En pelouse skapas på den södervända sluttningen, som förstärks genom en svag skålning av backen. Pelousen markeras ytterligare av en tydlig trädinramning, och kompletteras av en lågmäld amfiteater. Den mjuka sluttningen fångas upp slutligen upp av skolans sjunkande takform.



Parkmöblering

Stranden – Bällstaån muddras för att skapa en större vattenspegel. Dess södra strand förstärks, och ett nyanlagt trädäck fungerar som en strandpromenad. Utskjutande mötesplatser anläggs, kompletterande med landskapnära möblering. Dagens låga bilbro ersätts med en modern konstruktion, som tillåter mindre fritidsbåtar att passera under. Åns stränder förbinds ytterligare med en enkel gångbro. Åns norra sida bibehålls som naturmark, men med en enklare gångväg längs stranden. Här återfinns även en kanotklubb, med tillhörande uppställningsplatser.

400 meter kaj/brygga
och en lätt bro

Arkitektur

Parkstaden

Zonen utanför Stockholms innerstad uppvisar ett mönster med samlingar av höga punkthus. Bland de tydligaste exemplen kan nämnas Gröndal och Danviksklippan. Dessa fungerar som förtätning i förortens urbana landskap. De skapar orienteringspunkter som binder samman området visuellt med sin omgivning, men även med andra områden. Grupperade i sluttningen runt Ekbacken, ned mot Äppeldalen, ligger ett antal höga bostadshus, som spelar en liknande roll för området runt Mariehäll. Väl synliga från de olika trafiksystemen som genomkorsar norra Ulvsunda och Sundbyberg är de markörer som fungerar i olika skalor och hastigheter. Genom den prismatiska formen varieras deras silhuetter i rörelse, och öppnar hela tiden olika genomblickar.

Gatumiljön runt husen bryts ned till en mindre skala genom att husen ansluter till de ibland våningshöga flaken. Mellan de höga husen ligger längor med två- och trevånings radhus. Tillsammans

Ex. på karaktären under flaken
UN Studios, garage i Arnheim

med den markerade kanten på flaken skapar husen ett skiftande och gripbart gaturum. Det varierar med flakens placering, från ett nästan slutet rum där två flak kantar ömse sidor, till ett mer öppet där vägens ena sida öppnar sig mot parklandskapet. Genom de genombrutna lägre volymerna minimeras turbulens runt husen.

Parkstadens höghus angörs från vägnivån genom en inskuren entrévåning. Från parken når man husen över flaken. Man kan även angöra från rummen under flaken. Dessa rum är utformade som en förlängning av entrén, med bearbetade material och ljussättning. I entréplanet ryms förråd, tvättstugor och samlingslokaler. Normalplanet består av fyra till sex lägenheter med ett centralt trapphus. De översta planen delas av två större lägenheter per plan.

Husets alla boende har tillgång till en stor inskuren terrass på en av de övre våningarna, utöver den balkong som hör till varje lägenhet. Flakens gräsklädda ovansida fungerar som en gård för de boende i husen.

Radhusen ligger liksom de höga husen placerade på flaken. Trevåningshusen har entré från gatunivå, medan tvåvåningshusen angörs från flaken. Alla har en privat uteplats ovan på flaken. De låga husen med sina uteplatser skapar ett intimt och användbart gårdsrum.

Gårdshusen

Den södra delen av tomten gränsar till en mer traditionell väg- och fastighetsstruktur, med stora industrifastigheter. Denna struktur fortsätter i kv Baltics södra del, där en rad sjuvånings flerbostadshus bildar ett slutet gaturum längs Tappvägen. Mot vägen finns möjligheter mindre butiker och tobaksaffärer. Innanför öppnar sig ett varierat mönster av olika gårdsrum. Husen är placerade så att mindre gårdsrum övergår i varandra och slutligen i det stora öppna parkrummet, Central Park. Gårdarnas huvudsakliga nivå ligger ca två meter över gatunivå, och rymmer under sig parkering för de boende. Infarterna till garagen är placerade så att ingen biltrafik är nödvändig inne i området. De gräsbevuxna gårdarna skapar en sammanhängande böljande yta, som endast genombryts av gång- och cykelstråk, samt tillfartsvägar för taxi och utryckningsfordon. Lekplatser och planteringar gör att gårdsrummen är idealiska miljöer för barn.

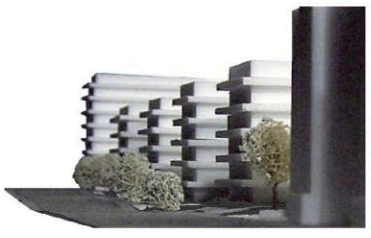
Husen består av genomgående lägenheter som vänder sig mot den böljande gården med generösa balkonger. Husen kan angöras från gata eller från gårdarna. Husen varierar i höjd från sju våningar mot de yttre vägarna, till fyra våningar för vissa av de friliggande gårdshusen.

Kanalhusen

I och med den pågående förtätningen längs Bällstaån, har det tidigare industriområdet alltmer ändrat karaktär till ett vattennära bostadsområde, där den höga exploateringen och närheten mellan ån och byggnaderna skapar ett tätt stadsrum längs kajerna.

Vi ansluter till den karaktären och muddrar den södra stranden för att öka vattenspegeln och skapa ett attraktivt boende, samt möjlighet för båtar att lägga till nedanför bostadshusen. Strandpromenaden förstärks till en kaj, som löper någon meter under husens privata terrasser. Annedalsvägen får karaktären av en stadsgata, med en jämn rad av husfasader mot vattnet och flakens markerade kant mot den branta sluttningen på gatans andra sida.

Husen är uppbyggda med en centralkropp med smala sidovolymer längs Annedalsvägen. Dessa fungerar som genomlysta burspråk. Alla lägenheter är planlösta så att de får ta del av vattenrummet, med balkonger eller stora skjutpartier vända mot ån. Alla lägenheter får ljus från flera väderstreck.
Parkering sker i garage söder om Annedalsvägen, men är även möjlig längs gatan.



Kontorshusen

Tomtens södra gräns mot Bällstavägen kantas av kontorshus. De är uppbyggda av enkla volymer om fem våningar, som vänder gavlarna mot vägen. Husen är sammanbundna med upplyfta länkar, vilket skapar ett flöde i markplan mellan husen upp mot Kranvägen och Central Park. Rummen mellan husen speglar även de mindre, uppbrutna stadsrummen på andra sidan Bällstavägen.

I det syd-västra hörnet av tomten reser sig en tydlig höjd, som genomskärs av banvallens ravin. Väl synligt från både Ulvsundaleden och Bällstavägen utgör detta ett tydligt skyltläge för ett åttav-

Gc-stråket korsar Pelousen

åningars kontorshus, med en tydligare profil än de övriga. Samtidigt markerar det läget för de angränsande kontoren. Husen byggs successivt österut längs Bällstavägen. I den inledande etappen byggs endast de två första husen, vilket lämnar den befintliga fotbollsplanen orörd.

Kontoren nås direkt från Ulvsundaledens avfart. Bilangöring sker från Kranvägen, med p-garage under husen. Gångtrafikanter kan angöra husen från såväl Bällstavägen som från Kranvägen. I husens bottenvåningar finns möjligheter för butiker.

Skolan

I och med att området växer med ca 1 500 nya bostäder, skapas behov av en ny grundskola. Dess upptagningsområde innefattar även södra Mariehäll och delar av omkringliggande bostadsområden. Dess placering inne i kv Baltic medför flera positiva aspekter:

- Skolan kan nås till fots eller med cykel utan att korsa några bilvägar. Den gamla banvallen går under Bälstavägen bort till det äldre villaområdet, och de nya bostäderna ansluter direkt till samma parkrum som skolan. Bilangöring och transporter sker från Kranvägen, som inte har någon genomfartstrafik och där hastigheten kan hållas låg.

- Skolgården ligger norr om skolan, och övergår i Central Park och Ekbacken. Även kopplingen ned till Bällstaån och dess strandmiljö sker enkelt längs banvallen. Detta gör det naturligt att integrera friluftsaktiviteter i det vanliga skolarbetet.

Själva byggnaden är utformad som tre separata huskroppar, som trappar från en till tre vån, med administration på tredje planet och undervisning i de två lägre. Ett lätt, utskjutande tak håller samman volymerna och skapar en tydlig enhet. Den totala ytan uppgår till 7 300 m2 BTA. Skolan fungerar formmässigt som en del av det större landskapsrummet. Dess sluttande tak svarar mot pelousens mjuka skålform.

Byggekonomi

Bebyggelsen i kv Baltic är planerad för att möta de krav som ställs på byggnadsekonomi och kostnadseffektivitet i både uppförande och förvaltning.
Den föreslagna garagelösningen samordnas med behandlingen av den förorenade marken, och gör att kostsam markrening delvis kan undvikas.
Husen är avpassade för att kunna produceras med hög grad av prefabricering. De få hustyperna medger större serier av de ingående byggdelarna, med lägre kostnad som följd.
Områdets densitet är högre än för många jämförbara projekt, vilket leder till besparingar i form av mindre kostnader för transporter och etableringar

Ekologi

Området är anpassat för att leva upp till en ekologisk hållbar boendemiljö. Byggnaderna är planerade för att till en del kunna byggas av återvunnet material, ex återvunnen betong till ballast, återvunnet järn till armering etc.

Områdets höga densitet underlättar för ett bättre utnyttjande av gemensamhetsanläggningar. Det ökar också möjligheterna till effektivare transporter av både varor och personer, så som nya dragningar av busslinjer, bilpooler mm.

Sopsortering utgör en naturlig del i kretsloppstänkandet för området, inklusive miljöstation och lokal kompostering.
För att inte skölja ut lagrade markföroreningar i Mälaren tas dagvatten från vägar och hus om hand lokalt. Delvis i öppna vattensystem som bidrar till trivseln i området.

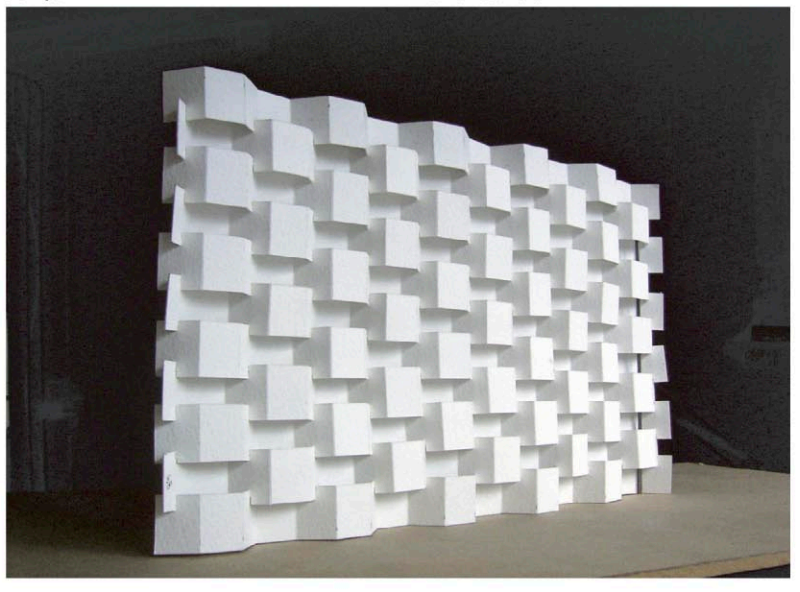
Ex. på synligt dagvatten som bidrar till förståelsen av naturens kretslopp och trivseln i området.

Baltics förorenade mark täcks med en halv till en meter jord, där den inte täcks med synlig hårdgjord yta (asfalt, betong). Lokal balans vid hanteringen av massor är ett mål. Schaktmassor från byggplatser och muddringen av Bällstaån renas på plats och används som täcklager och landskapsformationer som bidrar till dämpningen av buller från Ulvsundavä

Buller och säkerhetsavstånd

Trafikbuller från Ulvsundaleden utestängs från området av en bullerskärm längs leden. Den utformas som en böljande struktur med varierande höjd, och ansluter i uttryck till områdets övriga detaljutformning. Den placeras inom befintligt vägrenssavstånd. Dagens gröna vegetationsbarriär kan därför behållas längs skärmens parksida.
Generellt är husen i förslaget placerade för att undvika bullerstörningar. Hus i bullerstörda lägen är utformade enligt allmänna normer, med minst ett sovrum som vetter åt tyst sida.

All bebyggelse anpassar sig till givna säkerhetsavstånd till leder med farliga transporter, samt till Stockholms stads riktlinjer för byggnation i närhet av verksamheter.



Tredimensionellt bullerplank med
innovativ geometri som tillåter
dubbelkrökta ytor.
Planket har potential att förnya formen
på en välkänd funktion.
Strukturen kan helt eller delvis
fungera som växtbärare.

Etapper

Området börjar byggas i sydöst. När dessa kvarter står klara flyttar anläggningsarbetet succesivt norrut. På så sätt kan de första kvarteren intill Tappvägen och Bällstavägen få full funktion tidigt och livet kan pågå ostört under resterande byggtid. De fria kvarteren kring ekbacken förutsätter åtgärder för att minska bullret från leden. Rena massor från de första kvarteren, skolan och kontorstomten i sydväst används för att bygga buller dämpande kullar längs leden. Sist, efter muddringsarbeten och grundförstärkningsarbetet längs Bällstaån byggs husen längst i norr.

De två kontorshusen i sydvästra hörnet förutsätts byggas i en första etapp om ca 20 000 m2. Ytterligare tre kontorshus om ca 6 500 m2 vardera uppförs i senare skeden.

Fjärrvärmenätet i Tappvägen byggs ut i takt med anläggningsarbetet på tomten.

Lägenhetsfördelning och ytor

Total byggyta bostäder: 119 500 m2 BTA

Totalt antal bostäder: 1 411

Gårdshusen

Total byggyta: 33 600 m2 BTA

Lägenheter totalt: 416

1 rok 167
2 rok 42
3 rok 38
4 rok 174

parkeringsplatser: 420

Parkstaden

Total byggyta: 75 300 m2 BTA

Lägenheter totalt: 856

1 rok 299
2 rok 319
3 rok 179
4 rok 46
5 rok 32

parkeringsplatser i garage:

ca 715 (Beräknat 55/höghus. 0,5 p-plats/1 rok. Radhusen innehåller egna garage)

Kanalhusen

Total byggyta: 10 500m2 BTA

Lägenheter totalt: 126

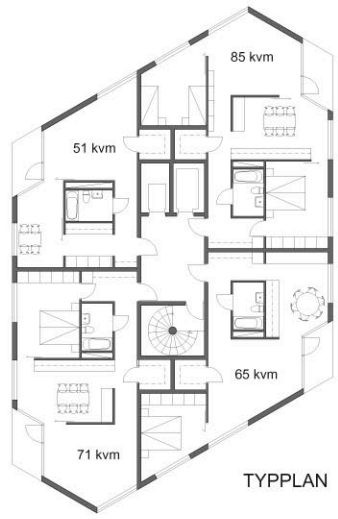
2 rok 49
3 rok 77

parkeringsplatser: 120

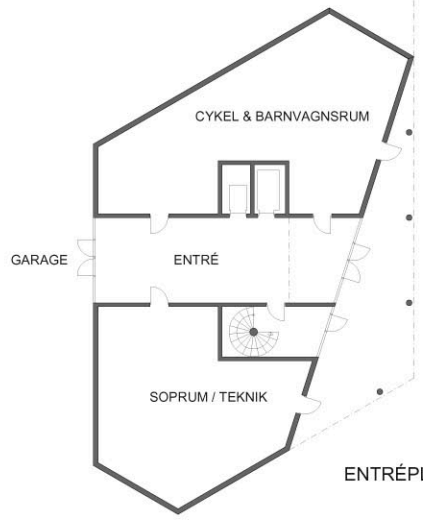
FORE 2

PERSPEKTIV FRÅN GÅRD

FASAD
Skala 1:200



TYPPLAN

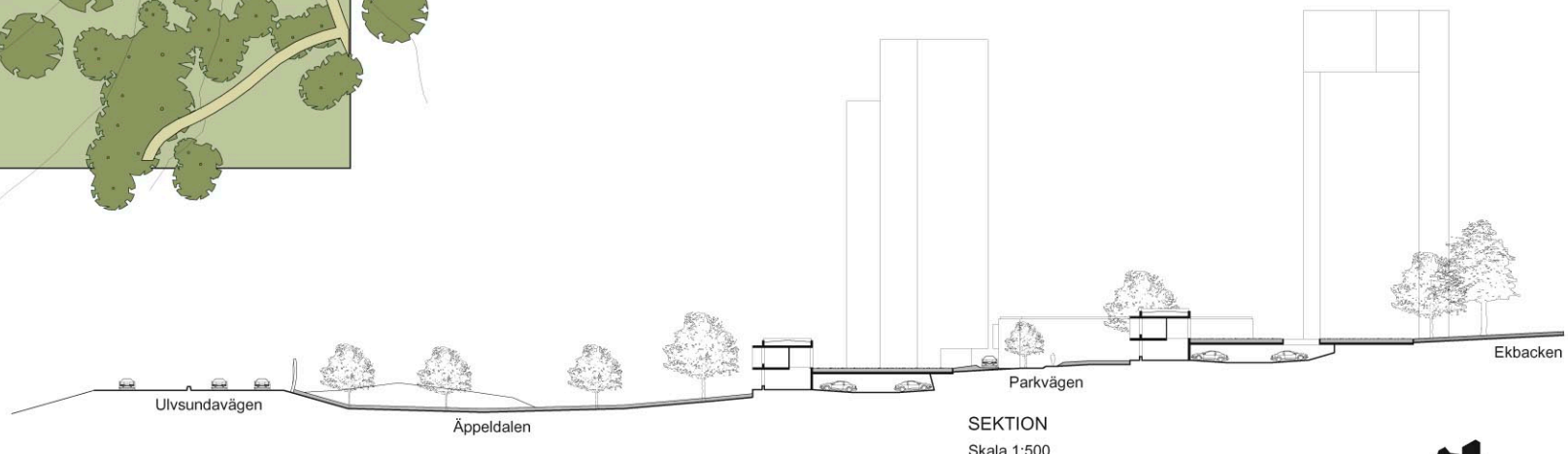


ENTRÉPLAN

Skala 1:200
0 2 4 6 8 10 12m

SITUATIONSPLAN

Skala 1:500
0 4 8 12m



SEKTION
Skala 1:500

FORE 3

GC MOT JÄRVAFÄLTET
KANOTKLUBB
BÅLSTAÅN
ANNEDALSVÄGEN
ÄPPELDALEN
EKBACKEN
TENNISPLAN
CENTRAL PARK
PELOUSE
PARKVÄGEN
GC MOT STOCKHOLM
SKOLA
7300 kvm BTA
KRA NVÄGEN
TRAVARVÄGEN
KONTOR
GC MOT SUNDBYBERG
TAPPVÄGEN
BÄLLSTAVÄGEN
55 P
60 P
72 P
56 P
52 P
50 P
8 P
70 P
42 P
40 P
35 P
75 P
100 P
95 P
90 P
120 P
15 P
20 P
10 P
11 P
16 P
2 HP
3 HP
Skala 1:1000
0 10 20 30 40 50 60m
FORE 4

SEKTION

Skala 1:500

0 4 8 12m

SITUATIONSPLAN

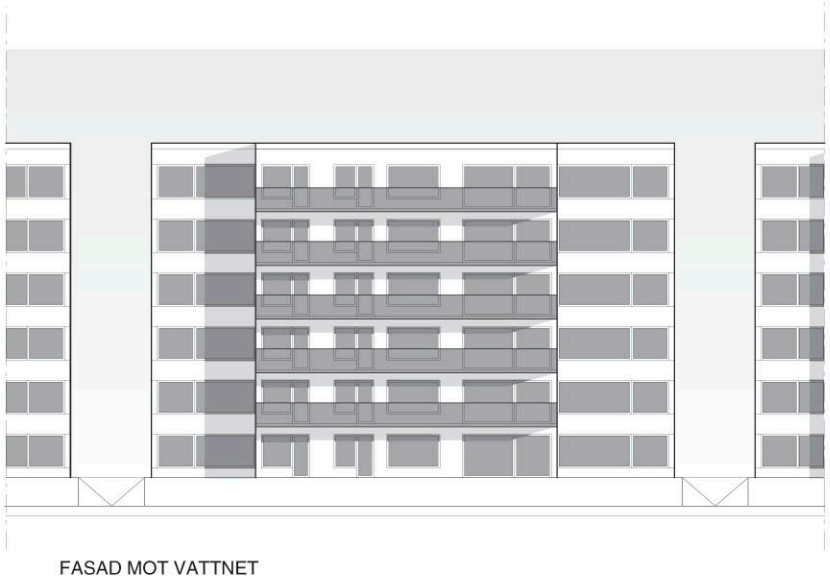
Skala 1:500

0 4 8 12m

PERSPEKTIV BÄLLSTAÄN

TYPPLAN

ENTRÉPLAN



FASAD MOT VATTNET

FASAD MOT GATAN

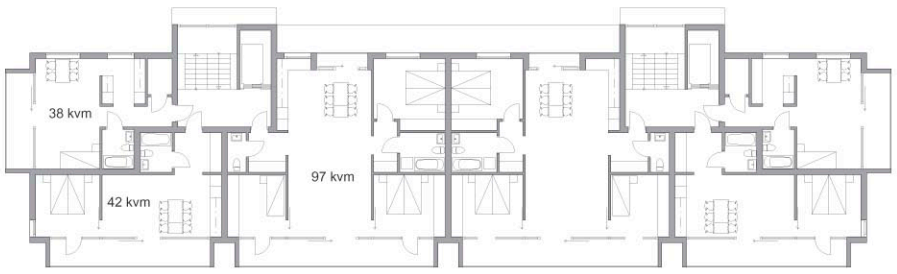
Skala 1:200

0 2 4 6 8 10 12m

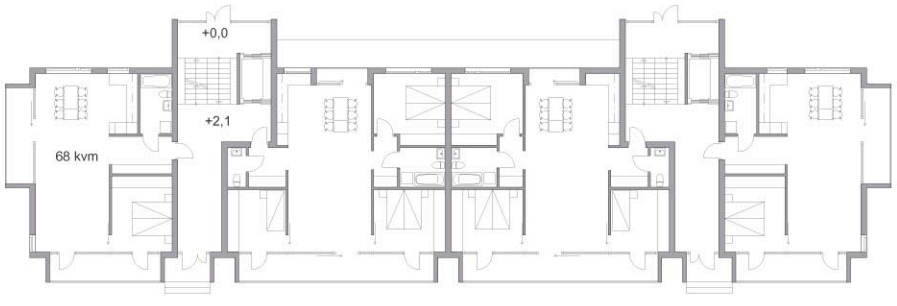
FORE 5

PERSPEKTIV GÅRDSMILJÖ

FASAD



TYPPLAN



ENTRÉPLAN

Skala 1:200

0 2 4 6 8 10 12m

SEKTION

Skala 1:500

SITUATIONSPLAN

Skala 1:500

Skala 1:500

0 4 8 12m

FORE 6