



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

FRÅN BULLRANDE BARRIÄRER TILL URBANA OASER

En kulturhistorisk studie av företeelsen att
överdäcka infrastruktur



Kee Helperin Söderberg

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med
inriktning mot bebyggelseantikvarisk verksamhet

2023, 180 hp

Grundnivå 2023: 13

Kee Helperin Söderberg

Handledare: Bo Anders Lagerqvist
Examensarbete: 15 hp
Bebyggelseantikvariskt program, 180 hp

GÖTEBORGS UNIVERSITET
Institutionen för kulturvård
UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation

ISSN 1101–3303
2023: 13
<http://www.conservation.gu.se>
Fax +46 31 786 4703

P.O. Box 130
SE-405 30 Göteborg, Sweden
Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA/Sc, 2023

Tel +46 31 786 0000

By: Kee Helperin Söderberg
Mentor: Bo Anders Lagerqvist

From noisy barriers to urban oases: a study on the phenomenon of capping infrastructure

ABSTRACT

Capping infrastructure refers to the partial or complete covering of roads or railways with reinforced concrete and steel structures. This transforms the traffic route into a tunnel-like structure with buildings, parks, and vegetation on top. The lack of a definitive definition of the term stems from the challenge of (in some cases) distinguishing it clearly between whether the structure is a lid, or a tunnel, or an extension of a tunnel.

This study aims to investigate the concept, its origin, the development, international examples, and the terminology linked to these structures. The methodology involves various research methods such as literature review and data collection from databases, web sources, and correspondence.

Title in original language: Från bullrande barriärer till urbana oaser: En kulturhistorisk studie av fenomenet att överdäcka infrastruktur

Language of text: Swedish

Number of pages:

Keywords: Överdäckning, stadsplaneringshistoria, teknikhistoria, infrastrukturplanering, highway lid, freeway lid, deck park, capping, urban planning.

ISSN 1101–3303

2023: 13

Förord

Först och främst vill jag tacka min pappa och min syster, Michael Helperin och Linnea Söderberg, som stöttade mitt utbildningsval och min flytt ner till Göteborg. Utan dem hade mitt intresse för bebyggelsehistoria förmodligen bara stannat vid kvälls-googlanden istället för att utforska ämnet på djupet.

Jag vill också rikta ett stort tack till min handledare Bosse Lagerqvist. Utan hans hjälp och stöd hade mitt uppsatsämne, som inledningsvis höll på att hamna i papperskorgen, aldrig sett dagens ljus. Bosse visade stor entusiasm och kom med intressanta infallsvinklar som fick mig att hålla fast vid mitt ämnesval. Likväl riktas även ett stort tack till den resterande lärarkåren vid Institutionen för kulturvård som både har utbildat mig, men också vidgat mitt intresse för den byggda miljön. Tack vare er har jag insett att bebyggelsemiljöer inte bara handlar om tinnar och torn, utan även om den större bilden av hur vi utvecklar och bevarar våra städer och regioner. Ni har gett mig en helhetssyn som jag kommer att ta med mig för resten av mitt liv.

Jag vill också tillägga ett speciellt tack till vännerna på Nyréns Arkitektkontor, för att ha accepterat min praktikförfrågan och för att ha gett mig möjligheten att medverka i flera spännande projekt, inte minst miljökonsekvensbeskrivningen för projektet Centralstaden. Det var genom detta arbete som idén till min uppsats tog form. Tack för att ni delade med er av er kunskap och gav mig en unik inblick i er profession.

Innehållsförteckning

Inledning	8
Bakgrund	8
Kunskapsläge och problemformulering	9
Syfte	10
Frågeställningar	10
Metoder och material	10
Metodkritik	11
Teori - den antikvariska verksamheten	13
Begreppsutredning	15
Definitioner på engelska	16
Uppsatsens definition	16
Urval av överdäckningstyper	18
Överdäckningarnas historiska föregångare	19
Hur den spårbundna trafiken omformade 1800-talets urbana miljöer	19
Ångkraft och spårbunden trafik	19
Stadsutveckling på spårtrafikens villkor	19
Rutnätsplanen	20
Radialplanen	20
Esplanadplanen	20
Garden City-planen	20
Nedgrävda lösningar: konsten att dölja infrastrukturen	21
Historien om Londons tunnelbana	21
Från cut-and-cover till tubsystem	22
Betongen som nyckeln till den moderna stadens utveckling	22
Från Grand central station till Grand central terminal	22
Bilismens påverkan på stadsstrukturer	24
Kort om bilismen	24
Stadssanering och motorvägsdragning	24
Kampen för en människocentrerad stad: freeway revolts, Jane Jacobs och överdäckningar	25
Freeway revolts	25
Jane Jacobs och Nyurbanism	25
Överdäckningar: en metod att återerövra stadsrummet	25
De första överdäckningarna	27
Internationell utblick	27
Tidiga överdäckningar i Sverige	28
Stockholms Centralstation	28
Söderledstunneln	28
Slussen	29
Södra station	29
Övriga Sverige	29
Överdäckningen av Trafikplats Nacka	30
Stadsutvecklingsprojektet Centrala Nacka	30

Mötesplats Nacka	30
För- och nackdelar med överdäckningar ur ett kulturmiljövårdsperspektiv	31
Fördelar med överdäckningar	32
Nackdelar med överdäckningar	32
Resultat	34
Diskussion	36
Käll- och litteraturförteckning	37
Otryckta källor	37
Arkiv	37
Informanter	37
Texter	37
Tryckta källor och Litteratur	38
Internetkällor	41
Figurförteckning	43
Bilagor	46
Inventering (USA)	46
Inventering (Övriga Europa)	47
Inventering (Sverige)	47

Inledning

Detta uppsatsarbete har författats under vårterminen 2023, inom ramen för det bebyggelseantikvariska programmet vid Institutionen för Kulturvård (Göteborgs Universitet). Uppsatsen omfattar 15 högskolepoäng och ligger till grund för en kandidatexamen i kulturvård.

Bakgrund

Under en praktikkurs som genomfördes på Nyréns arkitektkontor deltog undertecknad som auskultant vid en miljökonsekvensbedömning för omvandlingen av Centralstationsområdet i Stockholm. En del av projektet involverade en planerad överdäckning av ett spårområde, och denna erfarenhet väckte min nyfikenhet för överdäckningar som ett stadsutvecklingsfenomen. Efter praktikperioden uppmärksammade jag även att överdäckningar tenderade att vara en vanlig förekommande företeelse i pågående stadsomvandlingsprojekt i Stockholm, vilket ökade mitt intresse för ämnet ytterligare.

Initialt kan överdäckningar förmodas ha en betydande påverkan på både stads- och landskapsbilder. Överdäckningar av infrastruktur kan därtill tänkas innebära stora möjligheter när det kommer till att skapa ny mark för förtätning och grönområden i framförallt urbana miljöer. Det ökande intresset för att överdäcka infrastruktur väcker även frågor kring hur framtidens infrastruktur kommer att erfaras och upplevas både på och i anslutning till vägar och järnvägar.

En överdäckning kan tolkas som en planeringsstrategi, men också som en teknisk konstruktion i form av ett infrasystem. Ett infrasystem karakteriseras av dess offentliga tillgänglighet och förmåga att skapa en beständig struktur i samhället. Exempel på infrasystem inkluderar transport-, kommunikations-, vatten- och avloppssystem – exempelvis i form av vägar, broar, vattenkanaler och reningsverk (Kaijser, 2004; Kaijser, 1994). Dessa system är också fundamentala för samhället, eftersom de främjar rörelse av produkter och människor samt utbytet av varor, tjänster och information. Överdäckningar har tidigare definierats som en form av ett infrasystem-nätverk vilket utgörs av järnvägar eller vägnät, där flödet består av gång- och cykeltrafik, vägfordon samt spårbunden trafik (Jungnelius & Liss, 2015).

Teknikhistorikern Arne Kaijser vid Kungliga Tekniska Högskolan har tidigare betonat vikten av att dokumentera utvecklingen av infrasystemens påverkan på samhället, eftersom dessa tenderar att ha en radikal påverkan på ekonomisk utveckling, landskap, rumsliga strukturer och människors levnadssätt (Kaijser, 2000). Kaijser har därtill framhållit att:

”**Kulturmiljövården** och museerna har en viktig uppgift i det här sammanhanget. Det är en stor utmaning att inventera och dokumentera de tekniska systemen (...). Det är också en utmaning att i form av museiutställningar försöka åskådliggöra och levandegöra de samhällseliga effekter som systemen har haft.” (Kaijser, 2000, s. 18)

Kunskapsläge och problemformulering

Det har sedan tidigare skrivits ett antal rapporter och forskningsstudier på området. På uppdrag av Länsstyrelsen i Stockholms län författade Sweco, år 2012, rapporten *Överdäckningar – en kunskapsöversikt* vilken syftade till att generera ”en samlad kunskapsbild och systematisk erfarenhetsinsamling” på överdäckningsområdet. I denna berördes frågor gällande tekniska aspekter med överdäckningar, implementering av lagar och regelverk, aktörsroller och ansvarsområden. Rapporten sammanställde även generella för- och nackdelar med överdäckningar och presenterade ett antal exempel på tidigare genomförda överdäckningsprojekt.

En forskningsstudie som studerat överdäckningar är högskoleuppsatsen *Överdäckning - Bygga bort barriärer i form av järnvägen i Västerås stad*, skriven av Hägg och Lunnehed (2015) vid Mälardalens högskola. Syftet med uppsatsen är att undersöka och identifiera möjligheterna för att genomföra en överdäckning av ett spårområde i Västerås genom att bidra Västerås kommun med generella kunskaper om överdäckningar, samt presentera en slutlig 3D-modell på en tänkbar överdäckning. I likhet med rapporten från Sweco presenterar författarna lagar och regelverk, ansvarsroller, men berör även frågor rörande ekonomiska aspekter med en överdäckning. Avsnittet innefattar även tre fallstudier från Stockholm, tillsammans med ett antal exempel på tidigare projekt på nationell och internationell nivå.

Ett ytterligare exempel på ett vetenskapligt arbete som mer ingående behandlat ämnet är uppsatsen, *Konsten att skapa utrymmen*, av Tjong och Ohlanders (2014) vid Kungliga Tekniska Högskolan. I studien, som skrivits på uppdrag av *Ramböll i Sverige AB*, presenteras olika regelverk, konstruktionslösningar och normer som är centrala vid arbetet med överdäckningar. Uppsatsen kan delas upp i två delar, där den första delen ger en översiktlig definition av begreppet och därtill exempel på både svenska och internationella överdäckningsprojekt. Den andra delen av uppsatsen fokuserar specifikt på regelverk, konstruktionslösningar och riskåtgärder.

I masteruppsatsen, *Freeway Capping: Capping Nashville's I-40 South Loop to Connect Downtown and Midtown*, undersöker landskapsarkitekten Michael Payne (2012) vid University of Tennessee möjligheten att sammanlänka stadsdelar i Nashville genom en överdäckning av en motorväg. Undersökningen inleds med en explorativ litteraturstudie som syftar till att förklara överdäckning som begrepp, en kartstudie som påvisar hur motorvägen i Nashville har skapat en sorts barriär mellan stadsdelarna i staden. Payne undersöker därefter Nashvilles stadsutveckling mellan åren 1850–2012 genom en kart-, litteratur- och arkivstudie

och identifierar slutligen ett lämpligt område för överdäckning där även en tänkbar överdäckningsmodell presenteras.

De ovannämnda undersökningarna och rapporterna fokuserar främst på juridiska-, ekonomiska-, konstruktionsmässiga- och riskrelaterade frågor kopplat till överdäckningar. De saknas fortfarande kunskap om överdäckningars sammanhang inom stadsplaneringshistoria, ett kontextualiserande av fenomenets framväxt och dess konsekvenser för kulturmiljöer och kulturmiljövården. Dessutom är de inventeringar som presenterats av översiktlig karaktär.

Syfte

Syftet med denna studie är att utforska och analysera överdäckning som ett fenomen inom stadsplanering och stadsutveckling, för att vidare skapa en djupare förståelse för fenomenets bakgrund, tidiga utveckling, och dess konsekvenser för stadsbilder och kulturmiljövården.

Frågeställningar

- Vilka historiska föregångare har dagens överdäckningar och vilka stadsbyggnadsideal ger en överdäckning uttryck för?
- Sett ur ett kulturmiljövårdsperspektiv, vilka är fördelar respektive nackdelar kan en överdäckning tänkas medföra?
- Vilka motiv ligger bakom överdäckningen i Nacka?

Metoder och material

Den första analysen kan karakteriseras som en renodlad explorativ studie. I explorativa studier sammanställer forskaren kunskap inom ett relativt ostuderat ämne, exempelvis genom att göra en dokumentöversikt som syftar till att identifiera typiska fall, begrepp eller annan befintlig kunskap (Wallén, 2003). I denna studie kommer inledningsvis olika tolkningar av begreppet överdäckning att presenteras utifrån tidigare yttranden som gjorts i rapporter, studier och på hemsidor som skrivit om ämnet, vidare kommer även en egenformulerad begreppsdefinition för uppsatsstudien att presenteras. Avslutningsvis presenteras även en samling exempel på olika typer av genomförda överdäckningsprojekt. Källmaterialet utgörs av bilder, rapporter och hemsidor som inhämtats från Lantmäteriets historiska kartor, Googles standardsökmotor och Google Scholar, utifrån sökorden: freeway lids, överdäckning, Klyde Warren Park och ekodukt. Undersökningsdelen innehåller slutligen även information från en mailkorrespondens med en projektledare från Trafikverket.

Den efterföljande undersökningen är av förklarande karaktär. I förklarande studier ligger syftet i att undersöka orsaker, systemeffekter och mekanismer som kan förklara ett fenomen (Wallén, 2003). I undersökningen genomförs en litteraturöversikt som utgår från hypotesen

att företeelsen grundas i en historisk stadsplaneringstrend, vilket stävat efter att minska infrastrukturens dominans i stadsmiljöer. I avsnittet riktas därtill uppmärksamhet mot de teknologiska framsteg som möjliggjort överdäckningarnas tillkomst och baseras på litteratur och webbaserade källor. Litteraturen har främst funnits via litteratordatabasen Libris utifrån sökorden: Subway history, Järnvägshistoria, Bilism, stadsplanehistoria och Jane Jacobs. Ytterligare refererad litteratur utgörs av Cornell (1970) *Byggnadstekniken – metoder och idéer genom tiderna* samt Bedoire (2012) *Stockholms byggnader: arkitektur och stadsbild*. De webbaserade källorna har dels hämtats från Nationalencyklopedins webbaserade plattform utifrån sökordet: Trädgårdsstad och Googles standardsökmotor, utifrån sökorden: Grand Central Terminal och Newurbanism.

Uppsatsens tredje avsnitt har både en explorativ och deskriptiv utformning. I deskriptiva studier samlar forskaren in data på ett objektivt sätt, exempelvis i syfte att identifiera omfattning och utvecklingstrender av ett fenomen (Wallén, 2003). Inom ramen för den tredje analysdelen tar detta sitt uttryck i en form av en litteratur och dokumentstudie, med avsikt att försöka sammanställa samtliga överdäckningsfall i Sverige, Europa och USA. Avsnittet försöker också att kartlägga överdäckningsfenomenets tidiga historiska utveckling, från perioden 1928–1985. Källmaterialet utgörs av arkivkällor, litteratur och webbaserad information. För att kartlägga företeelsens historiska utveckling ur en svensk kontext kommer tidningsartiklar från Kungliga bibliotekets digitaliserade dagstidningar att översiktligt läsas igenom, även i detta fall utifrån sökordet: överdäckning. Eftersom syftet ligger i att kartlägga fenomenets tidiga historia kommer tidsspannet även begränsas fram till året 1989. Den undersökningsdelen som syftar till att undersöka fenomenets utveckling internationellt kommer grundas på litteratur som hittats på Libris utifrån en sökning på författaren: Peter Harnik. Därtill kommer webbaserad information hämtas utifrån sökning på: Jim Ellis, Freeway Park, överdäckning, highway lids och freeway lids.

I den fjärde och sista undersökningsdelen genomförs en kombination av en förklarande fall- och dokumentstudie, vilken eftersträvar att studera ett specifikt överdäckningsprojekt i Nacka kommun utifrån premisserna: motiv och inspirationskällor. Denna kommer att grundas på information som är hämtad utifrån sökning på projektnamnet: Centrala Nacka, på Nacka kommuns egen hemsida. Informationen har därtill kompletterats med information från kommunens blogg och tidningsartiklar som publicerats av Nacka Värmdö Posten (NVP).

Metodkritik

Inventeringen kommer inte att inkludera ekodukter eftersom det i studien inte påträffats någon samlad förteckningsdata för dessa. På grund av språkmässiga skäl kan inte överdäckningsinventeringen för resterande Europa heller räknas som särskilt heltäckande. Inventeringarna som omfattar svenska och nordamerikanska (USA) överdäckningsprojekt är emellertid relativt fullständiga, men det kan ibland vara svårt att fastställa huruvida ett

omnämnt projekt är lagakraftvunnet, därför finns det en risk att ett antal överdäckningsprojekt inte inkluderats.

Avsnittet som syftar till att kartlägga utvecklingen av fenomenet ur en internationell kontext har en stark betoning på USA, detta med anledning av att de engelskspråkiga källor som påträffats nästan uteslutande varit nordamerikanska.

Teori - den antikvariska verksamheten

Överdäckningar blir allt vanligare i stadsmiljöer och har ofta en betydande påverkan på utformningen av det offentliga rummet. Därför är överdäckningar nu även en central fråga för den antikvariska professionen, som är ansvariga för att bevara och skydda den historiska stadsbilden. Mot bakgrund av att överdäckningar är en relativt modern företeelse, råder det därför också en brist på tillräcklig kunskap inom det antikvariska området för att bedöma och hantera dess konsekvenser. Denna uppsats är i huvudsak av explorativ karaktär och använder antikvarisk praktik som teoretisk ram.

Den antikvariska verksamheten har som huvudsyfte att skydda, bevara och studera kulturföremål och -miljöer. "Att studera" innebär i praktiken vanligtvis att dokumentera, forska och inventera. I Sverige har denna verksamhet en lång historia, med rötter som sträcker sig tillbaka till slutet av 1500-talet, då fornforskaren Johannes Bureus, i sitt verk *Runakenslonas lerespan* (1599), sammanställde Sveriges runstenar. Arbetet lade vidare grunden för myndigheten rikszens antiquarij, idag benämnd som Riksantikvarieämbetet (Riksantikvarieämbetet, u.å.). Med start från 1600-talet påbörjades dessutom kartläggningar av kyrkor, slott och herrgårdar – exempelvis i form av Erik Dahlbergs verk *Suecia antiqua et hodierna* (Lagerlöf, 1698-1701), eller alternativt arkitekten Sigurd Curman och konsthistorikern Johnny Roosvals gemensamma inventeringar och kartläggningar av Svenska kyrkor i utgåvan *Sveriges kyrkor konsthistoriskt inventarium* (1924). Vidare in på 1900-talet bedrevs därtill storskaliga inventeringar av allmogebebyggelse runt om i landet. Utöver Nordiska museets betydande inventeringar på 1970-talet (Jansson, 1974), var här inte minst etnologen Sigurd Erixon en viktig förgrundsgestalt, bland annat genom sitt forskningsverk *Svensk byggnadskultur* (Erixon (1982 [1947])).

Det är därtill viktigt att påpeka att den klassiska kulturvårdsforskningen, ur akademisk bemärkelse, också försökte kontextualisera bakgrunden och utvecklingen bakom en företeelse. Forskare, såsom den nyssnämnda Erixon, ägnade sig alltså inte enbart bara åt att dokumentera och inventera, utan försökte även att förstå hur företeelsen uppkommit och dess progression över tid.

Under senare delen av 1900-talet växte det stegvis fram en kritik mot att studiet hittills varit alltför snävt fokuserat på specifika grupper inom byggnadsbeståndet. En viktig initierande händelse, som ofta betraktats som avgörande för det bredare forskandet mot det totala bebyggelsebeståndet, ägde rum i Amsterdam år 1975, i samband med Europarådets stora byggnadsvårdskonferens. Vid konferensen fastställdes bland annat principen om ett så kallat "integrerat bevarande". Denna princip innebar bland annat att perspektivet kring vilket kulturarv som ansågs värt att uppmärksamma skulle vidgas. Kulturvårdsforskningen ansågs framgent behöva en mer allomfattande kunskap om företeelser i den byggda miljön (ICOMOS, 2015).

Numera försöker kulturvårdsforskningen således samla kunskap om en mängd betydelsefulla företeelser i den byggda miljön, även infrastrukturelaterade fenomen. Denna uppsats om överdäckningar kan följaktligen ses som en del i denna utveckling. Tidigare nämndes (se s.10) att överdäckningar, liksom andra infrasystem, har en betydande påverkan på ekonomisk utveckling, landskap, rumsliga strukturer och människors levnadssätt - på grund av detta är det också av stort antikvariskt intresse att studera det. En ökad medvetenhet och kunskap om företeelser i den byggda miljön är även avgörande för att främja en demokratisk samhällsplaneringsprocess. Medborgare behöver ha tillräckliga kunskaper om dessa företeelser för att kunna delta aktivt och fatta informerade beslut. Genom att förstå överdäckningar kan medborgare även ta ställning och uttrycka sina åsikter i frågan.

Begreppsutredning

Överdäckning är ett svårdefinierat begrepp och det råder viss osäkerhet kring dess exakta betydelse. Enligt Lennart Olsson (pers. kommunikation, 23 Mars 2023), projektledare vid Trafikverket, kan överdäckningar vara komplexa att avgränsa. Olsson påpekar att Gullbergstunneln i Göteborg nyligen genomfördes som ett överdäckningsprojekt och att mötesplats Nacka för närvarande planeras att inkludera en överdäckning längs väg 222. Dessutom nämner Olsson att arbetet med att överdäcka ramperna för Götatunneln vid Järnvågsgatan i Göteborg har påbörjats, men han konstaterar att det i princip kan betraktas som en förlängning av tunneln. Detta ger upphov till frågan om hur begreppet egentligen bör definieras. Ibland byggs det en tunnel med liknande motiveringar som vid en överdäckning, som bland annat exemplifieras i fallet med Skulltorpstunneln utanför Skövde.

Språkvårdare vid Trafikverket har tidigare föreslagit att begreppet ska ersättas med ”in-tunnling” men överdäckningsbegreppet tenderar att fortfarande vara den gängse benämningen. På myndigheten används också in-tunnling flitigt som en synonym till både överdäckningar och cut-and-cover-metoden. Enligt projektledare Göran Rydén (Hägg och Lunhed, 2015) vid Trafikverket är överdäckning en konstruktion som täcker över en trafikled (väg/järnväg) och som skapar förutsättningar för långvarig vistelse på ytan ovanpå genom bebyggelse och parker. Rent invändigt liknar överdäckningen en tunnel och den klassificeras av myndigheten som antingen en bro eller en tunnel beroende på den trafikerade sträckans längd, detta är också avgörande vid tillämpning av lagar och regelverk. Om den trafikerade sträckan understiger 100 meter bedöms den som en bro, men om sträckan överskrider den gränsen klassificeras den, enligt Rydén, istället som en tunnel.

I en senare rapport från Trafikverket (Dackerud, & Pahlén, 2020) klarläggs begreppet återigen. En överdäckning definieras här som en byggnadsstruktur som bärs upp av stödjande pelare eller väggar och som täcker över en trafikled. Dess huvudsakliga syfte är att möjliggöra uppbyggnaden av andra markanläggningar eller byggnader ovanpå trafikleden (ss. 4–5). En överdäckning kan helt eller delvis omsluta trafikleden och måste uppfylla alla krav som gäller för en tunnel om inget annat anges. Bebyggelse och markanläggningar avser i detta sammanhang enbart byggnader, parker och allmän platsmark ovanpå eller intill överdäckningskonstruktionen, således inte trafikleder.

Av Länsstyrelsen i Stockholms län (2020) definieras överdäckning som en konstruktion som täcker över en trafikled, exempelvis en väg, gata eller järnväg, och som är avsedd för vistelse eller bebyggelse (alternativt både och) ovanpå konstruktionen. Av Malmö stad görs följande definition:

”En överdäckning innebär i princip att en tunnel byggs upp omkring vägen, eller att ett tak läggs över ett område som ligger i skärning, det vill säga på en lägre nivå än

omkringliggande mark. På detta sätt skapas ett lock som effektivt skärmar omgivningen från störningar.” (Malmö stad, 2009, s.5)

Att begreppet saknar en vedertagen definition blir dessutom påtagligt vid sökning efter andra myndigheter och organisationers tolkningar. Sökningar i Svenska Akademiens ordbok och Nationalencyklopedin ger ingen träff för "överdäckning". En definition som påträffats på Wikipedia har formulerats enligt följande:

"Med överdäckning avses att bygga in eller täcka över järnvägar eller trafikleder"
(Wikipedia, 2015).

En fråga som tidigare väckts är om ekodukter bör inberäknas som en form av överdäckning (Sweco, 2012). En ekodukt är en typ av bro som är speciellt designad för att möjliggöra rörelse och fortplanring av djur eller växtlighet över infrastruktur som annars skulle ha förhindrat detta. Ekodukter benämns ibland också som "gröna broar" eller "landskapsbroar" (Stockholms stad, 2020).

Definitioner på engelska

På engelska översätts vanligtvis överdäckning till: freeway/highway lids, deck/lid/cap/bridge parks eller freeway/highway caps. Nedanför presenteras två definitioner som har formulerats i två olika akademiska publikationer från USA.

"A deck park is a park that exists over a highway by "capping" or "decking" the highway. Deck parks are also referred to as lid parks, cap parks, or bridge parks" (Payne, 2012, s.1).

"A freeway lid is bridge structure spanning the gap created by a sunken freeway. The gap may also be partial, such as where a freeway is below street grade on one side and faces streets or a shoreline on the other. Lids are often the "cover" in the roadway construction method of cut-and-cover, but they are typically not in the original design and are built years later. The longer a lid is the more of a tunnel it creates, possibly triggering additional engineering requirements. Because lids support more weight than a typical freeway overpass they may require a significantly deep structure." (Scott, 2015, s.7).

Uppsatsens definition

Föreliggande undersökning kommer att utgå från följande definition:

I denna undersökning syftar överdäckning på en konstruktion som är helt eller delvis placerad ovanför en väg, gata eller järnväg. Huvudsyftet med konstruktionen är att bära upp bebyggelse eller att möjliggöra för människor att vistas på konstruktionen. Överdäckning kan också syfta till att tillåta djur och växtlighet att spridas över båda sidor av trafikleden -

således inkluderas även ekodukter i begreppet överdäckning. Tunnlar eller förlängningar av tunnlar har inte inräknats som en form av överdäckning i denna studie.

Urval av överdäckningstyper

Nedan illustreras ett urval av olika överdäckningstyper.



Fig 1. Klyde Warren Park

En 5,2 hektar stor överdäcknings park i Dallas, Texas. Projektet finansierades av miljardären Kelcy Warren och invigdes år 2012 (Klydewarrenpark, 2023).



Fig 1, 2. Slussen (Ryssvikstorget)

Fig 1- (vänster) och 2 (höger) visar Slussens tunnelbaneperrong innan och efter anläggandet av ryssgårdstorget (fig. 2)



Fig 3, 4. Södra stationsområdet

Fig 3 (vänster) respektive fig 4 (höger) visar överdäckningen av södrastationsområdet på Södermalm. Överdäckningen har möjliggjort för uppbyggnad av bebyggelse och parkområden.



Fig 5, 6. Sickla kanal

Fig 5 och Fig 6 visar innan och efter uppförandet av ekodukter vid Sickla kanal i Nacka kommun. Dessa byggdes dels i syfte att fungera som gångpassage men även för att växtlighet och djurliv skulle kunna spridas från Nacka naturreservat till den - då - nyligen uppförda stadsdelen Hammarby Sjöstad. Fram till år 2017 hade 8 ekodukter hunnit uppföras i Sverige och i övriga Europa minst 97 stycken (Stockholms stad, 2017). Data från USA har ej påträffats.

Överdäckningarnas historiska föregångare

Hur den spårbundna trafiken omformade 1800-talets urbana miljöer

Ångkraft och spårbunden trafik

De snabbaste färdmedlen för person- och godstransporter hade sedan urminnes tider främst varit hästen och segelbåten. I och med introducerandet av ångkraften på 1700-talet revolutionerades dock sättet att förflytta människor och varor till ångdrivna och spårbundna färdmedel (Kullander, 1994).

Ursprungskällan till både ångkraften och tågen kan härledas till gruvverksamheten. Att anlägga spår för att förflytta gruvfyndigheter är en gammal teknik som redan Grekerna på 1000-talet f.Kr. använde sig av. Spåren utgjordes fram till 1700-talet av trärälsar som de fyrhjuliga vagnarna med mänsklig kraft drogs fram på, men dessa ersattes sedermera av gjutjärnsrälsar. Under början av 1700-talet konstruerades även den första ångmaskinen av Thomas Newcomen i England. Dess syfte var till en början att pumpa ut vatten ur de allt djupare gruvorna, men vidareutvecklingar av Newcomens innovation resulterade i nya användningsområden, bland annat ångdrivna bilar, båtar och spårbundna lokomotiv. Lokomotivens hastigheter och kapaciteter ökade radikalt vidare in på 1800-talet, och järnvägstrafiken gjorde det nu möjligt att transportera stora mängder varor och människor på ett snabbt och effektivt sätt. Det utvecklades vidare till att bli det viktigaste transportslaget som också skulle bana väg för industrialiseringen i Europa och USA under 18- och 1900-talet (Kullander, 1994; Ahlberg, 1998).

Stadsutveckling på spårtrafikens villkor

Efterhand utvecklades även spårvagnarna som en form av lokaltrafik. De var relativt billiga att både konstruera och underhålla, och kunde drivas av allt ifrån hästar, ångkraft och elektricitet. 1800- och 1900-talets storstäder var emellertid dåligt anpassade för att möta behoven av den spårbundna trafiken. Trafikstockningar och olyckor blev ett vanligt förekommande delproblem tillsammans med de sanitära olägenheterna i de växande stadsmiljöerna. I Europa och USA försökte 18- och 1900-talets stadsplanerare således möta utmaningarna genom att omforma städerna. Genom rivningar ersattes äldre bebyggelse och vägnät med regulariserade motsvarigheter, breda boulevarder, omfattande stationsområden och naturromantiska parker. Städerna i framförallt Europa och USA omformades radikalt efter särskilda mönster där en kombination av geografiska förutsättningar och den spårbundna infrastrukturen spelade en central roll (Kullander 1994; Ahlberg, 1998).

Rutnätsplanen

En av de tidigaste planerna var den så kallade "rutnätsplanen", som innebar att staden delades upp i rutnät av parallella gator. Denna plan var redan vanlig under 1600-talet men blev i princip stadsbyggnadsnorm under 1800-talets första hälft. Rutnätsplaner passade väl för spårtrafik, då det var lätt att bygga järnvägsspår längs de parallella gatorna (Ahlberg, 1998).

Radialplanen

En annan plantyp var radialplanen, där staden utformades som en cirkel med radiella gator i utåtgående riktning. Denna plan hade likaså förindustriella anor men blev vanlig under 1800-talets andra hälft och var likaså välanpassad för spårtrafik, då det var lätt att bygga järnvägsspår som gick utåt från stadskärnan längs de radiella gatorna. Ringstrasse-planen för Wien (Österrike) är ett typexempel på denna typ av plan. Den utformades under mitten av 1800-talet av arkitekterna Carl von Hasenauer och Otto Wagner, och omfattade dels en stor ringgata som omger stadens centrala distrikt, samt flera radialgator som sträcker sig ut från stadskärnan (Ahlberg, 1998).

Esplanadplanen

Esplanadplanemodell bygger på symmetri och hierarki, med breda avenyer och monumentala byggnader. Det breda avenysystemet var designat för att möjliggöra ett effektivt trafikflöde för bland annat spårvagnar och tåg. Ibland var de så breda att de även kunde rymma en mittenremsa med spår för spårvagnar eller annan spårtrafik (Hall och Dunér, 1998).

Garden City-planen

Garden City-planen var en stadsplanemodell som utvecklades av brittiske arkitekten Ebenezer Howard i början av 1900-talet. Planen bygger på tanken om en idealstad som kombinerar stad och landsbygd, med små bostadsområden i stadens utkanter, präglade av naturromantiks grönska och oregelbundna gatunät. En av de viktigaste komponenterna i planen var järnvägen, som skulle föra människor in och ut ur staden och som också användas för godstransporter. Järnvägen skulle också koppla samman staden med ytterstadsområdena för att möjliggöra arbete i andra delar av regionen (Nationalencyklopedin, 2023).

I vissa fall mötte de omfattande stadsomdaningarna på protester. I Stockholm skrinlades år 1909 ett förslag från stadsplanerevisionskommittén efter högljudna demonstrationer. Förslaget utgick från att dra en bred trafikled från Stockholms centralstation till Nybroplan (Kullander, 1994).

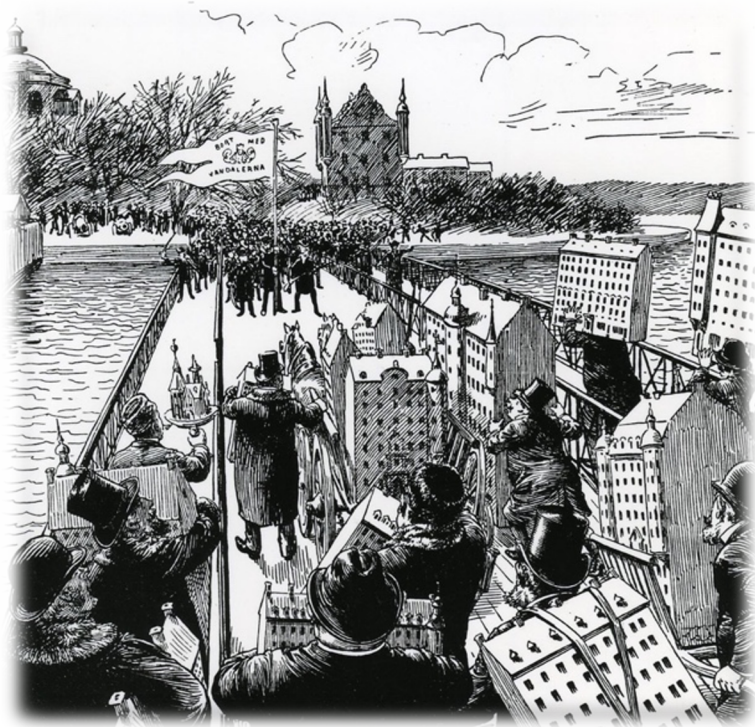


Fig 7. Teckning av Edvard Forsström (1905), demonstranter på Skeppsholmsbron bärandes på fana med slagorden: "Bort med vandalerna".

Nedgrävda lösningar: konsten att dölja infrastrukturen

Historien om Londons tunnelbana

Under hela 1800-talet tampades London, som vid seklet var världens befolkningstätaste stad, likaså med en omfattande hälso- och trafikrelaterad problematik. Stora insatser genomfördes för att förbättra sanitet och kommunikationer i form av nya reningsverk, ledningar, gatunät, järnvägar och broar. Även om flera av delproblemen hanterades framgångsrikt, fortsatte trafiksituationen att utgöra en utmaning. På de tätt trafikerade spårområdena strömmade fortfarande fotgängare och resenärer, och ofta med olyckor som följd. År 1855 röstade således det brittiska parlamentet för att bygga den första underjordiska järnvägen (tunnelbanan) (Havers, 1966; Wolmar, 2020).



Fig 8. Tunnelbanebygge med den så kallade cut-and-covermetoden i London, år 1861.

Från cut-and-cover till tubsystem

De första tunnelbananorna konstruerades med den så kallade cut-and-cover-metoden. Denna metod innebar att marken stegvis grävdes upp i schacktdär sedan en tunnelkonstruktion i tegel uppfördes. Cut-and-cover-metoden var både dyr och tog dessutom stora markytor i anspråk under byggnadsprocessen. Därutöver fick denna typ av tunnelbyggnader problem med inträngande vatten (Havers, 1966).

Problemen tvingade fram nya konstruktionslösningar i form av tubsystem. Enligt denna tunnelbyggnadsprincip hackades tunnlar fram under marknivå. Byggnadsarbetarna skyddades av rörkonstruktioner vilka var förstärkta med stålbalkar där nya rör kontinuerligt konstruerades framåt under byggprocessen och likaså förblev en del av tunnelkonstruktionen (Havers, 1966).



Fig 9. Tunnelbanebygge med tubsystem, år 1873.

Betongen som nyckeln till den moderna stadens utveckling

Under 1800-talet uppstod idén att förstärka betong med stål, vilket ledde till användningen av järnbalkar för att öka hållfastheten av betonggolv. Det var emellertid Joseph Monier, en fransk ingenjör, som anses ha uppfunnit den moderna formen av armerad betong under 1860-talet, genom att använda armering i form av ståltråd för betongkrukor (Cornell, 1970).

Armeringsinnovationen möjliggjorde skapandet av lättare och starkare strukturer. Under tidigt 1900-tal utvecklades tekniken för att producera armeringsjärn, vilket ökade användningen av armerad betong i byggsektorn. Användningen av armerad betong spred sig till att omfatta allt från bostadshus, fabriksbyggnader, broar, och så småningom likaså tunnelbanor och sedermera även överdäckningar (Cornell, 1970).

Från Grand central station till Grand central terminal

Grand Central Station i New York var ursprungligen en betydande tågstation omgiven av flera högtrafikerade spårområden, men trafikstationen blev tillslut ohållbar. I början av 1900-talet initierades därför planer på att bygga en ny centralstation med en underjordisk terminal konstruerad med betongbalkar och armerad betong. Den nya stationsbyggnaden kom senare att benämnas: Grand Central Terminal och inrymde förutom en tågterminal även en tunnelbanestation (Mymodernmet, 2021).



Fig 10. Grand central station (1902)



Fig 11. Grand central Terminal (1929)

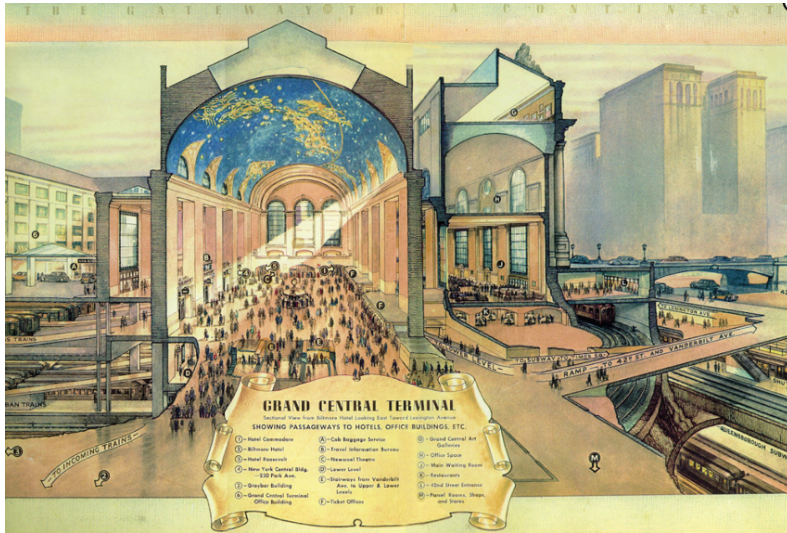


Fig 12. Sektionsvy - Grand central Terminal (1939)

Bilismens påverkan på stadsstrukturer

Kort om bilismen

Den spårbundna trafiken såg länge ut att ha övertaget, men i takt med ett högre välstånd, tekniska landvinningar och en ökad efterfrågan på snabba samt effektiva persontransporter, övergick transportsektorn till att bli allt mer bilbunden. Det kom dock att dröja till efterkrigstiden innan massbilismen blev en realitet i Sverige (Elässner, 2006).

För att möta behovet från den växande bilismen behövde 1900-talets stadsplanerare, på samma sätt som 1800-talets, till viss del omforma städerna igen. Bilens smidighet ändrade dock förutsättningarna. Människor kunde nu bosätta sig på ett behagligt avstånd från den bullriga innerstan. I städernas ytterkanter växte därav befolkningarna kraftigt parallellt med bilens ökade popularitet. Tankar som gick att spåra till Gardencity-principen, det vill säga att innerstaden skulle ses som en plats för kommers och arbete medan förorterna primärt präglades av bostäder, förstärktes. För att möjliggöra effektiva transportflöden mellan förortsområden och innerstäder, ansågs det nödvändigt att människor kunde transporteras på ett så smidigt sätt som möjligt mellan sina hem och arbetsplatser (Elsässer, 2006).

Stadssanering och motorvägsdragning

Precis som i många andra städer i Europa genomfördes det i Stockholm flera stora omfattande stadsplaneringsprojekt för att möta den ökande bilismen. Ett av de mest omdiskuterade projekten var Södergatan (senare Söderleden), en sexfilig huvudtrafikled som invigdes 1945 och som möjliggjorde ett effektivare trafikflöde från Stockholms södra förorter. Projektet innebar att stora områden på Södermalm revs. Ett annat projekt var rivningarna av Klara kvarteren på 1960-talet, vilket ledde till att stora delar av Stockholms gamla stadskärna förstördes (Sturesson, 1998; Bedoire, 2012).

I USA genomfördes liknande projekt, där ett av de mest kända är bygget av Interstate Highway System under 1950- och 60-talet. Projektet innebar en massiv utbyggnad av motorvägar och vägnät som skulle förena landet och möjliggöra effektivare transporter av både varor och människor. Projektet ledde dock till stora samhällsproblem, då många fattiga och minoritetsgrupper förlorade sina hem. (Sturesson, 1998; Evans, 2021).

Kampen för en människocentrerad stad: freeway revolts, Jane Jacobs och överdäckningar

Freeway revolts

Bilismens tidsepok hade inte hunnit råda länge innan kritiken mot det bilburna samhället började ta fart. I USA inleddes debatten redan på 1950-talet, då flertalet författare riktade kritik mot de negativa miljö- och säkerhetsaspekter som bilen förde med sig. Efterhand bildades även protestorganisationer och -rörelser. En av dessa var gatuproteströrelsen, Freeway revolt movement, som riktade sig mot vägdragningar under 60- och 70-talet. Politiska utredningar och överläggningar resulterade så småningom i reformer såsom krav på bilbälten och krockkuddar, installation av katalysatorer och miljövänligare bränslealternativ, och på senare tid även tullar och bilfria zoner (Sturesson, 1998; Moore, 2018).

Jane Jacobs och Nyurbanism

En av de som vände sig mot det bilburna samhället var författaren och stadsplaneringsteoretikern Jane Jacobs. Jacobs fick ett enormt genomslag för sina teorier om urbanism och stadsplanering. En av hennes mest inflytelserika teorier författades i boken: *Den människocentrerade staden* (1961). Boken argumenterade för att städer borde byggas för människor och inte för fordon. Jacobs ansåg också att städer borde präglas av en blandning av nyttjanden och funktioner. De bör även ha små gator, hög befolkningstäthet och många fotgängare, för att skapa mer av en levande stadsmiljö.

Jacobs teorier la i vidare bemärkelse grunden för den dagsaktuella stadsplaneringsteorin: Nyurbanism. Nyurbanismen fokuserar på att skapa städer och förorter som är mer hållbara, bekväma och livskraftiga. Teorin betonar, precis som Jacobs teori, vikten av att ha blandade användningar, hög befolkningstäthet, små gator och många fotgängare. Nyurbanismen har en även miljöinriktad agenda, vilken strävar efter ett minskat bilberoende genom att öka tillgängligheten för gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik (Newurbanism, u.å.).

Överdäckningar: en metod att återerövra stadsrummet

Modern stadsplanering har i hög utsträckning påverkats av ny-urbanistiska tankegångar. Blandade stadsdelar som inkluderar grönområden och en varierad bebyggelse med handelslokaler på bottenvåningen, har blivit vanliga inslag i svenska stadsutvecklingsprojekt. Dagens planerare brottas dock på samma sätt som stadsplanerarna under 1800- och det tidiga 1900-talet med problemställningar gällande infrastrukturen. Infrastrukturens buller och utsläpp ses idag, liksom då, som problematiskt för hälsan. Den upptar dessutom stora markytor och utgör ibland även en barriär för möten mellan människor, djur och natur.

På liknande sätt som tunnelbanelösningen och uppförandet av Grand Central Terminal, ses den ”döljande” lösningen som ett rimligt alternativ för att försöka återerövra stadsrummet. Den armerade betongen har medgivit till nya och förbättrade förutsättningar, existerande infrastruktur kan nu täckas över. Dess hållfasthet möjliggör dessutom till att parker och bebyggelse kan byggas ovanpå konstruktionen. Processen och byggnadsstrukturen i sig benämns alltså som: ”överdäckning”.



Fig 13. Seattle Convention Center (2013), en överdäckning i Seattle, Washington (USA).

De första överdäckningarna

Internationell utblick

I denna dokument- och litteraturstudie har den tidigaste överdäckningen identifierats som Carl Schultz Park i New York, där en park anlades ovanpå motorvägen Franklin D. Roosevelt Highway. Projektet initierades av stadsplaneraren Robert Moses och färdigställdes år 1939. Överdäckningsparken innebar att både invånare och besökare fick ett större tillgång till rekreation och ett närmare tillträde till East River-floden. Överdäckningsparken fortsätter än idag att fungera som en populär destination (Harnik, 2011).

Det var dock under 1970-talet som överdäckning av trafikleder fick sitt stora genombrott i USA, närmare bestämt i och med uppförandet av Jim Ellis Freeway Park i Seattle, Washington. Parken var designad av landskapsarkitekterna Lawrence Halprin och Angelena Danadijeva. Halprin hade tidigare publicerat boken "Freeways" (1966), som undersökte hur motorvägar påverkat den fysiska formen och den sociala strukturen i amerikanska städer, och vilka konsekvenser detta har haft för samhället. Boken argumenterade för att motorvägarna har bidragit till en nedgången för det urbana samhället. Dessutom beskrevs en vision för hur motorvägar kunde utformas och integreras mer effektivt och hållbart i framtiden, till exempel genom överdäckningar (Harnik, 2011).

Jim Ellis, en advokat och visionär från Washington, blev inspirerad av Halprins bok och började förespråka idén om att överdäcka en del av Interstate 5 i Seattle. Ellis lyckades samla många anhängare och de bildade tillsammans medborgarorganisationen "Forward Thrust". Tillsammans med statliga medel delfinansierade organisationen överdäckningsprojektet som slutligen färdigställdes 1976. Jim Ellis Freeway Park har sedan dess blivit ett mycket uppskattat område och har därtill kulturminnesmärkts samt tilldelats stadens landmärkes-pris. Jim Ellis och Forward Thrusts engagemang fick stort genomslag över hela USA, och det finns numera liknande medborgarorganisationer som på samma sätt advocerar överdäckningsprojekt i flertalet amerikanska städer (Seattlegovernment, u.å.; Lid5org, 2023; Sdcommons, 2022, m.fl.).



Fig 14. Vy över Jim Ellis Freeway Park (2015).



Fig 15. En vy inifrån Jim Ellis Freeway Park (2006).

Tidiga överdäckningar i Sverige

Stockholms Centralstation

Att överdäckningsprojekt genomförts tidigare än Robert Moses *Carl Schultz Park* (1939) är dock sannolikt, eftersom det i Stockholm, redan år 1928, framförts ett överdäckningsförslag av stadsbyggnadsnämnden (Svenska Dagbladet, 1928). Detta utgick från att en del av spårområdet intill Stockholms centralstation skulle överdäckas i samband med byggnationen av Centralbron. Förslaget kom att debatteras i decennier och realiserades år 1989 (Expressen, 1989). Idag uppbär överdäckningen flertalet byggnader, bland annat Ralph Erskines Cityterminal (Cityterminalen), vilken numera även är byggnadsminnesförklarad (Riksantikvarieämbetet, 2007). För närvarande pågår även ett nytt överdäckningsprojekt, Centralstaden, som kommer att förlänga överdäckningen av spårområdet (Jernhuset, 2021).

Söderledstunneln

Anläggandet av Centralbron färdigställdes på 1950-talet och anslöt den tidigare nämnda Söderleden till de norra delarna av Stockholms innerstad (Dufwa, 1985). Det är kring dessa trafikleder som de första överdäckningarna i Sverige genomförs. Dragningen av Söderleden år 1945 innebar en stor barriär för trafikanter på Södermalm, dessutom resulterade motorleden till höga bullnivåer i närområdet. Redan 2 år efter anläggandet påbörjades därför politiska planer för en överdäckning (Expressen, 1947). I samband med planläggningen studerade svenska stadsplanerare och politiker hur deras motsvarigheter i USA arbetat med överdäckningar. Den samtida problematiken kopplades främst till ventilation. Därutöver sågs säkerhetsbevakningen som särskilt komplex, en överdäckningstunnel krävde dygnet-runt-bevakning så inte ”okynniga vuxna och barn” kunde ta sig in i och ”ställa till med ofog” – som pressen uttryckte det (Expressen, 1950). En annan problemställning handlade om utformningen. Förslag förkastades exempelvis efter att ha mottagit utlåtanden från stadsantikvarien Tord Nordberg och Föreningen Södermalm. Anledningen var att de krävde för stor markyta och skulle leda till rivning av värdefull bebyggelse vid Mariaberget, vilket ansågs vara betydelsefullt för stadsbilden (Svenska Dagbladet, 1962).

Det skulle dröja till år 1981 innan startskottet för överdäckningen av Söderleden ägde rum. Sedan invigningen, år 1984, färdas biltrafikanterna, istället för tvärs igenom Södermalm, genom en överdäckningstunnel (Söderledstunneln), som likaså innehåller ett omfattande parkeringsgarage (Aftonbladet, 1984). Ovanför överdäckningen finns idag även bebyggelse och grönområden som binder samman många av Södermalms tidigare uppdelade stadsdelar. Så sent som 2020 diskuterades även möjligheten att förlänga överdäckningen över Centralbron, detta ansågs dock för dyrt och avvisades i kommunfullmäktige (Salmaso, 2023).

Slussen

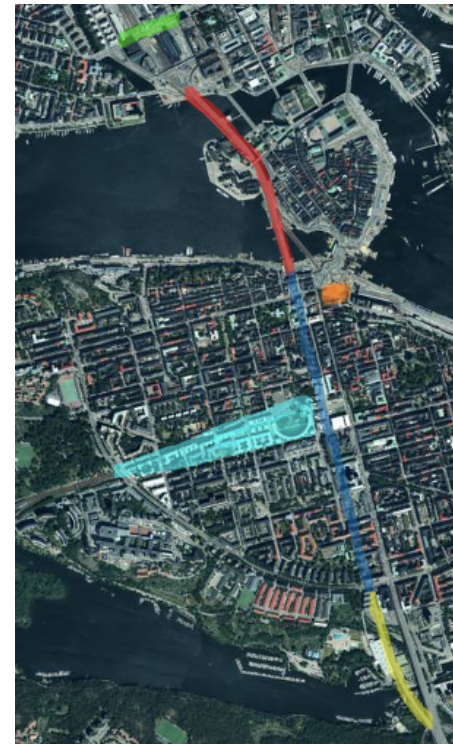
Parallellt med de utdragna politiska diskussionerna om överdäckningar vid Centralstationen och Söderleden genomfördes ett mycket mindre överdäckningsprojekt, bara cirka 100 meter ifrån Söderleden. Projektet var en överdäckning av Slussens tunnelbaneperrong, vilken tidigare låg under öppet tak vid Ryssgården. Överdäckningen (se s. 17) kom att bli den första uppförda överdäckningen i Sverige och innebar att Slussen försågs med ett torg. Arbetet påbörjades 1961 och avslutades 1963 (Aftonbladet, 1961; Wingren, 1976).

Södra station

Ett mycket omfattande överdäckningsprojekt som likaså färdigställdes på 1980-talet, närmare bestämt år 1989, var överdäckningen av Södra stationsområdet på Södermalm. Området var ursprungligen slutstation för västra stambanan men växte under det tidiga 1900-talet till att bli en omfattande bangård avsedd för främst godstransporter. Överdäckningen innebar en enorm omvandling, stationsområdets järnvägsbyggnader, ritade av Adolf Edelswärd och Folke Zettervall, revs för att möjliggöra uppbyggnaden av en terminal, kontor, grönområden och bostäder, exempelvis Bofills båge som sedan 2013 är blåklassad av Stockholms Stadsmuseum (Bedoire, 2012; Stockholms stadsmuseum, 2013).

Övriga Sverige

Den enda genomförda överdäckningen (enligt studiens definition) finns för tillfället endast i just Göteborg och genomfördes år 2021. För närvarande finns dock planer på att genomföra överdäckningsprojekt även i Malmö, och dessutom i mindre städer såsom Uppsala, Jönköping och Västerås (Sweco, 2023; Fastighetsvärlden, 2022; Jönköpings kommun, u.å.; Hägg och Lunnehed, 2015)



Cityterminalen
Centralbron
Slussen (Ryssvikstorget)
Söderledstunneln
Södra station
Trafikled till Nynäsvägen och
Stockholms södra förorter

Fig 16. Överdäckningar och tillhörande trafikleder i Stockholm som omnämns i avsnittet.

Överdäckningen av Trafikplats Nacka

Stadsutvecklingsprojektet Centrala Nacka

År 2014 ingick Nacka kommun och Stockholms läns landsting i ett gemensamt avtal där kommunen åtog sig att bygga 13 500 nya bostäder mot att Stockholms län tillhandahåller kommunen med en tunnelbanelinje. Avtalet har inneburit stora utvecklingskrav för bebyggelse och infrastruktur. För att tillmötesgå dessa har kommunen sjösat projektet *Nacka Stad*. En av målsättningarna med stadsbyggnadsprojektet Nacka Stad är att omvandla den tidigare tätbebyggda Sicklahalvön till mer av ett stadsliknande bebyggelseområde, benämnt som: Centrala Nacka (Nacka kommun, 2015).

Inför projektet besökte ett antal av kommunens politiker och tjänstemän fastighetsmässan MIPIM i Cannes för att undersöka innovativa stadsbyggnadslösningar. Av intresse var nyurbanistiska stadsbyggnadsstrategier som inkluderar gröna ytor, varierande bebyggelse och dold infrastruktur. På mässan uppvisades bland annat överdäckningsförslag från London, Paris och Autobahn i Tyskland, som från kommunens sida ansågs vara särskilt intressanta. Kommunen uppger också på sin blogg att överdäckningar även verkar vara en trend i övriga Europa (Bloggnacka, 2016).

Mötesplats Nacka

Centrala Nacka består i sin tur av flera delområden, däribland överdäckningsprojektet: *Mötesplats Nacka*. Syftet med överdäckningen för Mötesplats Nacka är att skapa en sammanbindande länk mellan det nya "natururbana" stadsdelsområdet vid Nacka Forum och Nacka Strand. Idag utgör Värmdöleden en barriär mellan de två områdena, men överdäckningsprojektet kommer att sammanfoga dem genom en 300 meter lång struktur som innehåller ett parkeringsgarage och en bussterminal (Nacka kommun, 2023). Det är också planerat att projektet ska möjliggöra upp till 6000 nya bostäder och 7000 nya arbetstillfällen, men detaljplaner och bygglovsprocesser för detta kommer att genomföras i ett senare skede. Röster har höjts för att överdäcka fler delar av Värmdöleden, men projektchef Peter Skogberg är tveksam på grund av projektens höga kostnader. Kostnaden för överdäckningen vid Mötesplats Nacka beräknas hamna på över 2 miljarder kronor, och projektet förväntas vara färdigställt mellan åren 2027–2030 (Carlson, 2023; NVP, 2023; Nackasossar, 2017).

Stadsutvecklingsprojektet Centrala Nacka och överdäckningsprojektet Mötesplats Nacka speglar ett stadsbyggnadsideal som strävar efter att skapa en mer sammanhängande och enhetlig stadsmiljö. Genom att överdäcka Värmdöleden, en tidigare barriär mellan Nacka Forum och Nacka Strand, skapas en sammanbindande länk som främjar rörelse och interaktion mellan människor i olika kommunområden. Överdäckningen bidrar således till att minska en fragmentering och funktionsuppdelningen i stadsmiljön. Genom att erbjuda

sammanhängande ytor för människor att röra sig och vistas på, förbättrade kollektivtrafikmöjligheter och eventuella grönområden, strävar projektet efter att främja en mer sammanhängande och lättillgänglig stadsmiljö. Denna vision ligger i linje med nyurbanistiska stadsbyggnadsstrategier. Genom minskad infrastrukturdominans, främjad kollektivtrafik och en blandning av funktioner så skapas en levande stad med en mångfald av aktiviteter och mötesplatser.

Det faktum att kommunen har undersökt överdäckningsprojekt i andra europeiska städer och identifierat dem som intressanta indikerar att överdäckningar även ses som en trend och en framgångsrik stadsbyggnadsstrategi i en bredare kontext.



Fig 17 och Fig 18 visar det berörda området för överdäckningen i Nacka.



Fig 19. Visionsbild för överdäckningen vid Mötesplats Nacka.

För- och nackdelar med överdäckningar ur ett kulturmiljövårdsperspektiv

Fördelar med överdäckningar

Generellt sett leder en överdäckning till frigörande av nya markytor för bebyggelse, vilket kan möjliggöra bevarandet av befintliga byggnader när redan tätbefolkade områden står inför krav på utveckling, som exemplet med stadsutvecklingsprojektet Centrala Nacka illustrerar. På de nya markytorna kan även nya värden skapas, vilket tydliggörs i fallen med Jim Ellis Freewaypark, centralstationsområdet (Ciytterminalen) och Södra stationsområdet (Bofills båge).

En ytterligare fördel med överdäckningar är att de kan förbättra tillgängligheten till, och upplevelsen av, kulturmiljöer, städer och landskap. Ett exempel på detta kan ses i överdäckningen av Slussens tunnelbaneperrong (se s. 18). Genom att skapa ett torgområde har den visuella och besöksmässiga upplevelsen av den omgivande stadsmiljön förbättrats med nya siktlinjer, ökad tillgänglighet och möjligheter till rekreation. Dessutom har överdäckningen resulterat i minskad bullernivå, vilket även har förhöjt upplevelsen på platsen. Lägre bullernivåer innebär även minskad risk för vibrationsskador och skyddar byggnader från partiklar från trafiken.

Nackdelar med överdäckningar

En överdäckning innebär att infrastrukturen döljs, vilket i sig är ett sätt att förlora det kulturhistoriska spåret av den spårbundna trafikens expansion under 1800-talet eller alternativt bilismens utveckling under 1900-talet. Bilvägar och järnvägar kan vara historiska landmärken som speglar en tidigare era och tekniska framsteg. De kan representera betydelsefulla händelser eller milstolpar, och har historiskt sett spelat en avgörande roll för ekonomisk tillväxt och samhällsutvecklingen, genom att möjliggöra transport av varor, människor och idéer. Dessutom kan bilvägar och järnvägar ha estetiska och kulturella värden. Vissa vägsträckor kan vara arkitektoniskt eller landskapsmässigt betydelsefulla och vara en del av ett lands eller en regions identitet. Historiska tågstationer och vägs skyltar kan därtill vara exempel på kulturhistoriskt värdefulla element som berättar om en plats historia. En överdäckning kan alltså medföra till att dessa spår försvinner från en specifik plats, stad eller ett landskap.

Genom bil- och järnvägar får människor en visuell upplevelse av städer, kulturmiljöer och landskap som de kanske annars aldrig skulle ha fått uppleva. Genom att färdas via bil eller med tåg får allmänheten möjlighet att visuellt utforska och uppskatta olika kulturmiljöer. Men när det kommer till överdäckningsprojekt finns det en risk för att dessa visuella upplevelser

försvinner. Överdäckningar kan alltså innebära att viktiga aspekter av stadsmiljöer och landskap försvinner eller blir svårtillgängliga för allmänheten att uppleva.

En aspekt som bör beaktas är att överdäckningsprojekt ibland kan leda till rivningar av befintlig bebyggelse, vilket tydliggörs i exempelvis fallen med Södrastationsområdet och Mariaberget intill Söderledstunneln. I dessa fall har historiska järnvägsbyggnader och bebyggelse blivit rivningshotade eller fått ge vika för att möjliggöra för en överdäckning och den efterföljande bebyggelseområdet.

Resultat

Trots att det inte finns någon vedertagen definition för begreppet *överdäckning*, innebär det allt som oftast att en befintlig väg eller järnväg helt eller delvis täcks över med en byggnadsstruktur av betong och stål. Trafikleden omvandlas således till en form av tunnel och ovanpå denna anläggs därefter byggnader, torg, gator, parker eller växtlighet. Huvudsyftet med konstruktionen är att människor långvarigt ska kunna vistas på den, eller alternativt för att djur- och växtlighet skall kunna spridas övertrafikledens bägge sidor. Förklaringen bakom att begreppet saknar en vedertagen definition bottnar främst i att det ibland kan vara svårt att göra en tydlig gränsdragning huruvida konstruktionen är en överdäckning, tunnel eller en förlängning av en tunnel. En annan aspekt som förmodligen bidragit till att överdäckning som begrepp inte etablerats är att överdäckningar tenderar att vara ett relativt nytt fenomen.

Bakom fenomenet att överdäcka infrastruktur finns en lång tradition av att inledningsvis anlägga infrastrukturen, och i ett senare skede försöka dölja den. Ursprunget till detta kan spåras tillbaka till 1800-talets stadsplanering, då städer genomgick omfattande förändringar för att bland annat anpassas till den spårbundna trafikens expansion. Utmaningar kopplade till infrastrukturen ledde så småningom till att den började byggas under marken i form av tunnelbanor. När bilismen blev alltmer utbredd upprepades processen. Först omformades städerna för att möta behoven från biltrafiken och därefter började både bil- och spårtrafikleder döljas genom överdäckningar. En viktig drivkraft bakom fenomenet med överdäckningar har också varit införandet av nya byggnadstekniska innovationer, som exempelvis användningen av armerad betong, men också tidsenliga planeringsidéer, som nyurbanism.

Det första exemplet på en överdäckning som påträffats i undersökningen är Carl Schultz Park i New York, vilken färdigställdes år 1939. Företeelsen påstås dock ha slagit igenom på allvar i USA i samband med överdäckningsprojektet Jim Ellis Freeway park i Seattle Washington, på 1970-talet. Jim Ellis park projektet har vidare inspirerat medborgare i USA att organisera sig i syfte att plädera för överdäckningsprojekt i sina städer.

I den svenska pressen nämns begreppet ”överdäckning” redan år 1928, i samband med att idéer på en överdäckning av spårområdet vid Central stationen framförts av stadsbyggnadsnämnden i Stockholm. Det kom dock att dröja till i slutet på 80-talet innan dessa planer realiserades. De första överdäckningarna kom till en början att ske i nära anslutning till Söderleden och Centralbron i Stockholm. Slussens tunnelbaneperrong har i denna studie preciserats som den första: år 1963, därefter Söderledstunneln (1984), följt av Cityterminalen och Södra station som båda färdigställdes år 1989. För närvarande finns planer på att genomföra överdäckningsprojekt i fler regioner än i Stockholm, exempelvis i Malmö, Jönköping, Västerås och Uppsala.

Överdäckningsprojektet *Mötesplats Nacka* utgör en del av kommunens stadsutvecklingsprojekt *Centrala Nacka*. Syftet med överdäckningen är att binda samman Nacka strand med den nyligen uppförda bebyggelsen vid Nacka Forum-området. I nuläget utgör 222:an Värmdöleden en barriär mellan de bägge kommunområdena, men i och med överdäckningen kommer de att länkas samman. Kommunen försöker med överdäckningen alltså skapa sammanhängande ytor, förbättra kollektivtrafikmöjligheterna och potentiellt skapa nya grönområden. Målet är att främja en mer sammanhängande och lättillgänglig stadsmiljö, i linje med nyurbanistiska stadsbyggnadsstrategier. Genom att minska dominansen av infrastrukturen och främja kollektivtrafiken samt skapa en blandning av olika funktioner, skapas en levande stad med mångfald av aktiviteter och mötesplatser. Överdäckningen kommer därtill att möjliggöra till för omkring 6000 nya bostäder och 7000 nya arbetsplatser, och utgör således en central del för att lyckas tillmötesgå åtagandet med Stockholms stad om att bygga nya 13 500 nya bostäder.

Till överdäckningarnas fördelar, sett ur ett kulturmiljöperspektiv, kan inräknas att de genom frigörandet av nya markytor för ny bebyggelse också medverkar till bevarande av befintliga byggnader. En överdäckning kan också möjliggöra till uppförandet av nya kulturhistoriskt värdefulla miljöer. De kan därtill förbättra tillgängligheten till, och upplevelsen av, kulturmiljöer, genom att minska bullernivåer, medverka till ökad rekreation samt skapa nya siktlinjer och vägstråk. Minskade bullernivåer leder därtill till mindre vibrations-skador på byggnader.

Överdäckningar innebär dock att de kulturhistoriska spåren av 1800- och 1900-talets infrastruktur döljs. Överdäckningsprojekten kan också medverka till rivningar av närliggande bebyggelse och infrastruktur. Till sist resulterar även överdäckningar till att tåg- och biltrafikanter får en försämrade visuell upplevelse av kulturmiljöer samt stad- och landskapsbilder.

Diskussion

Mycket talar för att överdäckningar är något som vi kommer att se mer av. Brist på mark för nybyggnationer i kombination med en ökad efterfrågan på bostäder, gröna inslag och minskad infrastrukturdominans i storstadsregioner, gör överdäckningar till en attraktiv stadsutvecklingslösning. De har, och kommer fortsättningsvis, att omforma våra städer och regioner, samtidigt som de också påverkar hur vi upplever och erfar infrastrukturen. Eftersom överdäckningar innebär en betydande miljöpåverkan, är det därtill även en fråga för antikvarier att överväga.

Denna kartläggning av överdäckningar kan betraktas som en förlängning av den antikvariska forsknings- och studietraditionen som syftat till att systematiskt beskriva fenomen inom den byggda miljön. I likhet med Bureus runstenskartläggning i verket "Runokenslones lerespon" (1599) har denna uppsats inventerat och dokumenterat förekomsten av överdäckningar. Studien har även likheter med Curman och Roosvals inventeringar och kartläggningar av Svenska kyrkor i "Sveriges kyrkor konsthistoriskt inventarium" (1924) genom att kartlägga olika typer av överdäckningar. Dessutom har undersökningen, på liknande sätt som Erixons forskningsinsatser om böndernas byggnadsskick i "Svensk byggnadskultur" (1982 [1947]), också kontextualiserat överdäckningsfenomenets bakgrund och utveckling. Som helhet har studien svarat på behovet av att även studera moderna och infrastrukturelaterade fenomen i den byggda miljön, vilket efterfrågats Europarådets Amsterdamdeklaration, år 1975.

Inför denna uppsats upplevde jag en brist på en kulturhistorisk dimension i studiet av överdäckningar. Jag uppfattade också av egen erfarenhet att människor i allmänhet knappt kände till var en överdäckning var, trots att företeelsen tenderar att bli allt vanligare. För den tidigare ovetande läsaren och samhällsmedborgaren har studien bidragit till en ökad kännedom, och till den samlade kulturvårdsforskningen kan nu alltså tilläggas kunskaper om en dessförinnan utforskad företeelse i den byggda miljön.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Arkiv

Beckner, C. (2019). *National Register of Historic Places*. Registreringsformulär: Freeway Park [PDF]. United States Department of the Interior. Hämtad: 2023-05-02, från: <https://wisaard.dahp.wa.gov/api/api/resultgroup/518278/doc>

Riksantikvarieämbetet (2007) Bebyggelseregistret, STOCKHOLM TERMINALEN 3 – husnr:2, hämtad: 2023-05-02, från: <https://bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaRelationer.raa?byggnadId=21400000337809&page=relationer>

Informanter

Olsson, L., Projektledare vid Trafikverket, personlig kommunikation, 10 maj 2023.

Texter

Dackerud, A., & Pahlén, P-O. (2020). *PM 4 Barriäröverbryggande åtgärder - E6 åtgärdsvalsstudie E6 genom centrala Göteborg*. Göteborg: Trafikverket. Hämtad från [http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/bf167d47200588b7c1258694005209db/\\$FILE/PM5%20Barriaroverbryggande%20Atgarder%20E6%20remissv1.pdf](http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/bf167d47200588b7c1258694005209db/$FILE/PM5%20Barriaroverbryggande%20Atgarder%20E6%20remissv1.pdf)

Länsstyrelsen Stockholm. (2020). *Överdäckningar Råd och stöd för kommunal planering av överdäckningar*. Hämtad från <https://edokmeetings.stockholm.se/welcome-sv/namnderstyrelser/kommunstyrelsen/mote-2020-09-30/agenda/bilaga-rad-och-stod-for-kommunal-planering-av-overdackningarpdf?downloadMode=open>

Malmö Stad. (2009). *Planprogram 6029 för mässa och överdäckning av Annetorpsvägen norr om arenan i Hyllie i Malmö*. samrådshandling: 2009-08-27. Malmö: Malmö stad. Hämtad från: <https://malmo.se/Bo-och-leva/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Planprogram/Pp-6029-massanlaggning-i-Hyllie.html>

Nacka kommun. (2015). *Detaljplanprogram för centrala Nacka*. (KFKS 2002/269–212). Antaget av kommunstyrelsen 2015-04-13. Hämtad från: https://www.nacka.se/48efec/contentassets/839b9ec06ce548f6b97bb4cacabffca1/program-centrala-nacka_antagande_slutversion.pdf

Stockholms stad (2017) *Urbana eko-/sociodukter Utredning av funktion, utformning och effekter*. Slutversion: december 2017. Hämtad från:
<https://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/natur/Ekодукter/Utr%20eff%20eko-sociodukt%20v%20180216.pdf>

Sweco (Infrastructure AB) (2012). *Överdäckningar- en kunskapsöversikt, Länsstyrelsen i Stockholms län*, Stockholm: 2012. https://catalog.lansstyrelsen.se/store/39/resource/2012_70

Tryckta källor och Litteratur

Ahlberg, N (1998). *Stadens mönster – de historiska kartorna berättar*. Borås: Riksantikvarieämbetet, 1998.

Aftonbladet. (1961-05-08). Nu tar Stockholm nästa kliv mot europeisk storstad. s. 28.

Aftonbladet. (1984-12-12). Invigning av Söderledstunneln. s.12.

Bonjukian, Scott (2015) *Let's Bury I-5: An Urban Design Framework for Freeway Lids in Downtown Seattle* Länk: <https://digital.lib.washington.edu/researchworks/handle/1773/34213>

Bedoire, F. (2012). *Stockholms byggnader: arkitektur och stadsbild*. Stockholm: Norstedt.

Bureus, J. (1599) Runakenslonens lerespan. mmm.

Cornell, E. (1970). *Byggnadstekniken – metoder och idéer genom tiderna*. Stockholm: Byggförlaget.

Curman, S. & Roosval, J. (red.) (1924). *Sveriges kyrkor: konsthistoriskt inventarium / Värmland, [Grums härad]*. Stockholm: GLA.

Dufwa, A. (1985). *Stockholms tekniska historia*. Uppsala: Almqvist & Wiksell.

Elsässer, B. (2006). *Bilismen*. Avesta: Svenska Tryckcentralen.

Erixon, S. (1947). *Svensk byggnadskultur: studier och skildringar belysande den svenska byggnadskulturens historia*. Stockholm: Bokverk.

Europarådet (1975) *Amsterdamdeklarationen*.

Expressen. (1947-09-11) Principbeslut klart om Södergatans överdäckning. s. 16.

Expressen. (1950-11-05). Sex körfiler på överdäckad Södergata. s. 12.

Göteborgs-tidningen. (1970-11-28). Göteborgs C blir en jätteterminal. s. 5.

Hall, T. och Dunér, K. (1997) *Den svenska staden, planering och gestaltning – från medeltiden till industrialismen*. Lund: Sveriges Radios förlag.

Halprin, L. (1966). *Freeways*. New York: Reinhold Book Corporation.

Harnik, P. (2011). *Urban Green: Innovative Parks for Resurgent Cities*. Washington: Island Press.

Havers, H. (1966). *Underground railways of the world*. London: Temple P, 1966.

Hägg, M., & Lunnehed, M. (2015). *Överdäckning - Bygga bort barriärer i form av järnvägen i Västerås stad*. (Högskoleuppsats). Västerås: Mälardalens Högskola. Hämtad från: <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:793048/FULLTEXT01.pdf>

Ingmarsson, N. (2004). *Bilkultur i Malmö: Hur en bilstad blir till*. Södertälje: Fingraf tryckeri AB.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House Print.

Jalmar Carlson. (2023-04-25). *Värmdöleden flyttas när Nacka byggs ihop*. Nacka Värmdö Posten (NVP).

Janson, S. (1974). *Kulturvård och samhällsbildning*. Stockholm: Nordiska museet.

Jungnelius, E., & Liss, G. (2015). *Underhåll av Stockholms överdäckningar: Lärdomar från Söderledstunneln och Södra Station*. (Masteruppsats). Uppsala: Uppsala universitet, Avdelningen för systemteknik. Länk: <https://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:841964/FULLTEXT01.pdf>

Kaijser, A. (1994). *I fädrens spår: Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm: Carlsson.

Kaijser, A. (2000). *Systemen som omformade Sverige*. Stockholm: Dædalus, 2001(69), Länk: <https://digitalamodeller.cdn.triggerfish.cloud/daedalus/kapitel/Systemen%20som%20omformade%20Sverige.pdf>

Kaijser, A. (2004) *The Dynamics of Infrasystems: Lessons from History, Proceedings of the Summer Academy 2004*. Urban Infrastructure in Transition: What can we learn from history. http://www.ifz.tugraz.at/index_en.php/article/articleview/658/1/30/

- Kaijser, A. (2000). *Systemen som omformade Sverige*. Dædalus, 2001(69), 16–33, 186.
<https://digitalamodeller.cdn.triggerfish.cloud/daedalus/kapitel/Systemen%20som%20omformade%20Sverige.pdf>
- Kullander, B. (1994). *Sveriges Järnvägs Historia*. Höganäs: Bra Böcker.
- Kågeson, P. (2007). *Vilken framtid har bilen? En analys av vägtrafiken*. SNS förlag, Finland: WS Bookwell.
- Lagerlöf, P. (1698-1701). *Suecia antiqua et hodierna sive regnorum Sueciæ ac Gothiæ et provinciarum, quæ sub iis sunt comprehensæ, nova atque accurata descriptio, adjunctis choro atque topographicis in ære sculptis tabulis*. Sweriges och Giöthes konungarijkers sampt alle där till lydande landskapers nya och noga beskrifwelse, med hoosfogade choro- och topographiske kopparstycken. Holmiæ, typis viduæ b. Nicolai Wankifvii typographi regii:
- Menzinsky, H. (2020). *Östra promenaden: ett stadsläkande promenadstråk i Uppsala med trygghet och trivsel i fokus*. (Masteruppsats). Uppsala: Uppsala universitet, avdelningen för landskapsarkitektur. https://stud.epsilon.slu.se/15767/1/menzinsky_h_200702.pdf
- Payne, Michael Joel. (2012). *Freeway Capping: Capping Nashville's I-40 South Loop to Connect Downtown and Midtown*. (Masteruppsats), Tennessee: University of Tennessee. https://trace.tennessee.edu/utk_gradthes/1261
- Sturesson, L. (1998) *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen*. Västervik: Ekblads tryckeri. KBF: kommunikationsforskningsberedningen.
- Svenska Dagbladet. (1928-10-29). Det framtida Stockholm - En stor anlagd plan. s. 1.
- Svenska Dagbladet. (1962-11-25). Överdäckning vid Söderleden stoppad. s. 15.
- Tjong, G och Ohlanders, M. (2014) *Konsten att skapa utrymmen Förbättringsmöjligheter inför framtida överdäckningsprojekt för att främja samhällsutvecklingen*. (Examensarbete) Kungliga Tekniska Högskolan – Arkitektur och samhällsbyggnad, Länk: <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:740127/FULLTEXT01.pdf>
- Wallén, G. (2003). *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. Vetenskapsteori och forskningsmetodik: Studentlitteratur.
- Wingren, B. (1976). *Den gömda Tunneln: Stadsvandringar*. Stockholm: Stockholms stadsmuseum.
- Wolmar, C. (2020). *The Subterranean Railway: How the London Underground was built and how it changed the city forever* (Revised edition). London: Atlantic Books.

Internetkällor

BloggNacka (2015) *Intensiva dagar på fastighetsmässan i Cannes*. Hämtad: 5 Maj 2023, från: <http://blogg.nacka.se/nackabyggerstad/2015/03/30/intensiva-dagar-pa-fastighetsmassan-i-cannes/>

Evans, F. (2021) *History: Interstate Highway system infrastructure construction segregation*. Hämtad: 5 Maj 2023, från: <https://www.history.com/news/interstate-highway-system-infrastructure-construction-segregation>

ICOMOS. (2015). *The Declaration of Amsterdam - 1975*. Hämtad 12 Mars 2023, från <http://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/169-the-declaration-of-amsterdam>

Jernhuset (2021) *Centralstaden*. Hämtad: 29 april 2023: länk: <https://centralstaden.se/>

Jönköpings kommun (u.å.) *Framtidens E4an genom Jönköping*. Hämtad: 6 Maj 2023, från: <https://www.jonkoping.se/trafikstadsplanering/stadsutvecklingvagarbetenochbyggnationer/projects/framtidense4genomjonkoping.5.6ee7976518311c203e83ffc6.html>

Klydewarrenpark (2023) *Our Story*. Hämtad: 5 Maj 2023, från: <https://www.klydewarrenpark.org/about-the-park/our-story.html>

Moore, Martha T. (April 2, 2018). *More Cities Are Banishing Highways Underground — And Building Parks on Top*. Stateline. Hämtad: 29 April 2023, från: <https://stateline.org/2018/04/02/more-cities-are-banishing-highways-underground-and-building-parks-on-top/>

Nackasossar (2017) *Däcka över leden vid Henriksdal*. Hämtad 5:e Maj 2023, från: <https://nackasossar.se/2017/06/08/dacka-over-leden-vid-henriksdal/>

Nacka kommun. (2023), *Mötesplats Nacka med överdäckning och bussterminal*. Hämtad 5 Maj 2023, från: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/motesplats-nacka/#panel-startpage>

Nacka Värmdö Posten (NVP). (2023b). *Lägg Värmdö leden i tunnel längre sträcka*. Hämtad: 14 april 2023, från: <https://www.nvp.se/Arkiv/Artiklar/2020/01/mp-lagg-varmdoleden-i-tunnel-langre-stracka>

NCBS Kxan. (2022). *Austin City council set to vote on federal i-35 cap and stich funding*. Hämtad 30 mars 2023, från: <https://www.kxan.com/news/local/austin/austin-city-council-set-to-vote-on-federal-i-35-cap-and-stich-funding/>

Newurbanismorg. (u.å.). *Principles*. Hämtad: 6 Maj 2023, från:
<http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

Riksantikvarieämbetet (u.å.) *Riksantikvarieämbetets historia*. Hämtad: 14 Juli 2023, från:
<https://www.raa.se/om-riksantikvarieambetet/riksantikvarieambetets-historia/>

Salmaso, E. (2023) Ingen park ovanpå Centralbron. I MittiStockholm. Hämtad 14 april 2023, från: <https://www.mitti.se/nyheter/ingen-park-ovanpa-centralbron-6.3.60123.2cd5982374>

Sdcommons. (2022). San Diego commons, Hämtad: 5 Maj 2023, från:
<https://www.sdcommons.org>

Seattlegovernment. (u.å.). Seattle Parks and recreation: Jim Ellis Freewaypark, Hämtad: 5 Maj 2023, från: <https://www.seattle.gov/parks/allparks/freeway-park>

Stockholmsstad. (2022). Landskapsbroar i Hammarby Sjöstad, Hämtad: 15 Mars 2023, från:
<https://miljobarometern.stockholm.se/natur/atgarder/sodermalm/landskapsbroar-i-hammarby/>

Stockholmsstad. (2023). Pågående arbeten: Östra Mälarkajen. Hämtad 17 Maj 2023, från:
<https://vaxer.stockholm/projekt/slussen/pagaende-arbeten/>

Stockholms stadsmuseum, (2013), Ställningstagande angående kulturhistorisk klassificering av Fatbursbågen 1, Bofills båge, Dnr 4.6/326/2013, Stockholm
<https://digitalastadsmuseet.stockholm.se>

Sweco. (2023). Överdäckning vid Malmö C kan ge 150 000 kvm ny byggbar yta. Hämtad 7 Maj 2023, från: <https://www.sweco.se/aktuellt/pressmeddelanden/overdackning-vid-malmo-c-kan-ge-150-000-kvm-ny-byggbar-yta/>

Trädgårdsstad. (14 April, 2023). I Nationalencyklopedin, Hämtad: 10 Mars 2023, från:
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/tradgardsstad>

Överdäckning. (9 Mars, 2015). I Wikipedia, Hämtad: 12 Mars 2023, från:
<https://sv.wikipedia.org/wiki/%C3%96verd%C3%A4ckning>

Figurförteckning

Omslagbild & Fig 20. Manda Works AB. (u.å.). Visionsbild för Mötesplats Nacka.

Figur 1. OJB. (2016). *Houston deck park could lead to growth in Eado*. [Fotografi]. Hämtad: 2023-05-06, från: <https://www.ojb.com/news/houston-deck-park-could-lead-to-growth-in-eado/>

Figur 2. Spårvägmuseet. (1952). *Ryssgården med tunnelbanan och Stockholms stadsmuseum*. [Fotografi]. Hämtad 6 Maj 2023, från: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ryssg%C3%A5rden_1952.jpg

Fig 3. Jordgubbe. (2005, juni 6). *Ryssgården 2005 med Stadsmuseet i Stockholm i bakgrunden* [Fotografi]. I Wikimedia Commons. Hämtad 6 Maj 2023, från: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ryssg%C3%A5rden_Stockholm_From_Above_2005-06-06.jpg

Fig 4. Lantmäterimyndigheten (1955) *Delar av centrala Stockholm*. [Ortofoto]. I Eniro historiska kartor, från: <https://kartor.eniro.se/?c=59.314864,18.070021&z=14&l=historic>

Fig 5. Lantmäterimyndigheten (2020) *Delar av centrala Stockholm*. [Ortofoto]. I Eniro historiska kartor, från: <https://kartor.eniro.se/?c=59.314864,18.070021&z=14&l=historic>

Fig 6. Lantmäterimyndigheten (2020) *Sickla kanal* [Ortofoto]. I Eniro historiska kartor, från: <https://kartor.eniro.se/?c=59.303216,18.110769&z=16&l=historic>

Fig 7. Forsström, E. (1905). Teckning i "PUCK" den 31.11.1905. [Teckning] Sjöhistoriska museets foton, ägare av samlingen: Sjöhistoriska museet. Tillgänglig under Public Domain Mark (PDM). IDENTIFIKATIONSNUMMER: Fo20741A. <https://digitalmuseum.se/021015761129/teckning-i-puck-den-31-11-1905-av-edvard-forsstrom-byggmastare-och-fastighetsmatadoren>

Fig 8. Justyne, P. (1961). *Construction of the Metropolitan Railway, the world's first underground railway* [Illustration of a trench and partially completed cut and cover tunnel close to Kings Cross station, London]. (1861, February 2). I Wikimedia Commons. Hämtad 6 Maj, från: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Constructing_the_Metropolitan_Railway.jpg

Fig 9. Thornbury, W. (1873) *Old and new london illustrated, 1873* [Teckning]. Ägare av samlingen: The British Library. Tillgänglig under Public Domain Mark (PDM). Länk:

<https://garystockbridge617.getarchive.net/amp/media/image-taken-from-page-732-of-old-and-new-london-etc-11188390334-17e79b>

Fig 10. Okänd. (1902). *Grand Central Station*, 1902 [Fotografi]. I Wikimedia Commons [Färglagt vykort]. Hämtat 2 Maj, från: https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Grand_Central_Terminal#/media/File:Grand_Central_Station,_New_York_c._1902.jpg

Fig 11. Okänd. (1929) *Grand Central Terminal Station, New York City*. [Färglagt vykort]. (CC BY 2.0). Hämtat 6 April, från: <https://www.flickr.com/photos/wwwuppertal/4432573640>

Fig 12. University of Michigan (1939). *The Gateway to a Continent*. Grand Central Terminal. Ann Arbor, MI: University of Michigan. Press. I The New York Times, Hämtat 3 Maj, från: <https://www.nytimes.com/2017/07/05/nyregion/in-a-summer-of-hell-grand-central-may-be-a-bit-of-heaven.html>

Fig 13. Visitor7. (2013). The Washington State Convention and Trade Center as seen from Pine Street and Boren Avenue [Fotografi]. I Wikimedia Commons. Hämtat 7 Maj, från [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Seattle_Convention_Center#/media/File:Washington_State_Convention_and_Trade_Center_over_I-5_\(cropped\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Seattle_Convention_Center#/media/File:Washington_State_Convention_and_Trade_Center_over_I-5_(cropped).jpg)

Fig 14. Dllu. (2015). Freeway Park, a park in Seattle which is built over the Interstate 5 [Fotografi]. I Wikimedia Commons. Hämtat 4 Maj, från: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial_view_of_Freeway_Park_at_night,_looking_south_from_Pine_and_9th.jpg

Fig 15. Mabel, J. (2006). Freeway Park, Seattle, Washington: this is east of Interstate 5, where a narrow arm of the park works its way up First Hill [Fotografi]. I Wikimedia Commons. Hämtat 3 April, från https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Seattle_Freeway_Park_10.jpg

Fig 16. Lantmäterimyndigheten. (2020). *Delar av centrala Stockholm* [Ortofoto]. I Eniro historiska kartor. Från: <https://kartor.eniro.se/?c=59.314864,18.070021&z=14&l=historic>
Redigerad av: Kee Helperin Söderberg.

Fig 17. Lantmäterimyndigheten (2020) Mötesplats Nacka [Ortofoto]. I Eniro kartor, från: <https://kartor.eniro.se/?c=59.311376,18.162203&z=16&l=aerial>

Fig 18. Lantmäterimyndigheten. (2020). Mötesplats Nacka [Ortofoto]. I Eniro kartor, från: <https://kartor.eniro.se/?c=59.311376,18.162203&z=16&l=aerial> (Redigerad av: Kee Helperin Söderberg)

Fig 19. Kee Helperin. (2023). Tabell av Kee Helperin utifrån information i: Bonjukian, Scott (2015), Harnik (2011) mf.l.

Fig 20. Kee Helperin. (2023). Tabell av Kee Helperin utifrån information i: Sweco, 2012 & Holmqvist, I. (2012), Malmö Stad. (2009), mf.l.

Fig 21. Kee Helperin. (2023). Tabell av Kee Helperin utifrån information i: Sweco, 2012 & Holmqvist, I. (2012), Malmö Stad. (2009), mf.l.

Bilagor

Inventering (USA)

Stad/Delstat	Årtal	Projektnamn	Nyttjande på marknivå
New York, NY	1939	Carl Schultz Park	Park
New York, NY	1964	Bridge Apartments	Lägenheter
La Canada, CA	1966	Flintridge	Park
Luisville, KY	1973	Riverfront Plaza	Park, torg, gata
Philadelphia, PA	1975	Chesnut Street (I-95)	Park och gata
Philadelphia, PA	1975	Dockstreet (I-95)	Park och gata
Fall City, MA	1976	Fall river government c.	Lägenheter
Seattle, WA	1976	Jim Ellis Freeway Park	Park
Boston, MA	1983	Copley place	Galleria/kontor
Seattle, WA	1988	Washington state conv.	Lägenheter/ kontor
Dulath, MN	1990	West tunnel	Park
Dulath, MN	1990	Jay cook plaza	Park
Dulath, MN	1990	Leif Erickson tunnel	Park
Phoenix, AZ	1992	Hance Park	Park
Mercer Island, WA	1994	Aubrey Davis Park	Park
Mercer Island, WA	1994	Luther Burbank	Park
Seattle, Wa	1994	Mount Baker Lid	Park
Kansas City, MD	1994	Bartle Hall Center	Lägenheter/kontor
Reno, NV	2002	Walgreens	Kontor
San Diego, CA	2002	Teralta Park	Park
Trenton, NJ	2004	South river walk park	Park
Columbus, OH	2004	Cap at union station	Bro/Kontor
Atalanta, GA	2006	5th street bridge	Landskapsbro
Minneapolis, MN	2008	Target Plaza	Torg
Dallas, TX	2012	Klyde Warren Park	Park
Medina. WA	2014	Evergreen point road	Park
Huntspoint, Wa	2015	84th Avenue north east	Park
Clyde Hill, Wa	2015	92th Avenue north east	Park
St Luis, MO	2016	Park over the highway	Park
Seattle, WA	2021	Mount lake lid	Park
Philadephia, PA	Pågående	Penn's landing	Park

Fig 19. Sammanställning av Kee Helperin från: Scott, 2015, s.40; Harnik, 2011 (m.fl.).

Inventering (Övriga Europa)

Land	Stad	Årtal	Projektnamn	Nyttjande på marknivå
Belgien	Bryssel	1963	Vleurgat tunneln	Gata och grönstråk
Norge	Sandvika	1983	Överdäckning E16	Villaområde
Norge	Sandvika	1986	Överdäckning rv164	Lägenheter
Norge	Sjölystranda	Okänt		Park
Danmark	Tårnby	Okänt	Öresundstunneln	Park
Tyskland	Hamburg	2012	A7 Motorway	Villaområde
Finland	Tammefors	2013	Tammefors Arena	Arena
Spanien	Madrid	2013	Autopista de Circunvalación M-30	Park
Frankrike	Marechaux	Pågående	Paris Boulevard	Torg och byggnader

Fig 20. Sammanställning av Kee Helperin från: Sweco, 2012; Malmö stad, 2009 (m.fl.).

Inventering (Sverige)

Stad	Årtal	Projektnamn	Nyttjande på marknivå
Stockholm	1963	Slussen (Ryssgården)	Torg
Stockholm	1984	Söderledstunneln	Bebyggelse och park
Stockholm	1986	Centralstationen	Terminal, kontor och väg
Stockholm	Okänt	If-huset (Bergshamravägen)	Kontorsbyggnad, gata och grönstråk
Stockholm	1989	Södra Station	Terminal, bebyggelse och park
Stockholm	2002	Drottningholmsvägen	Väg, grönområde, lägenheter
Stockholm	2015	Tensta/Rinkeby E18	Lägenheter, kontor och skola
Göteborg	2021	Gullbergstunneln E43	Bebyggelse, väg och gata
Stockholm	Pågående	Hagastaden	Lägenheter och park
Stockholm	Pågående	Värmdöleden (väg 222)	Lägenheter och park
Stockholm	Pågående	Centralstaden	Gata, bebyggelse och grönområde
Stockholm	Pågående	Sundbybergs stad	Stationshus, torg och bebyggelse
Stockholm	Pågående	Slussen (Östra Mälarkajen)	Bebyggelse och park

Fig 21. Sammanställning av Kee Helperin från: Sweco, 2012; Malmö stad, 2009 (m.fl.).