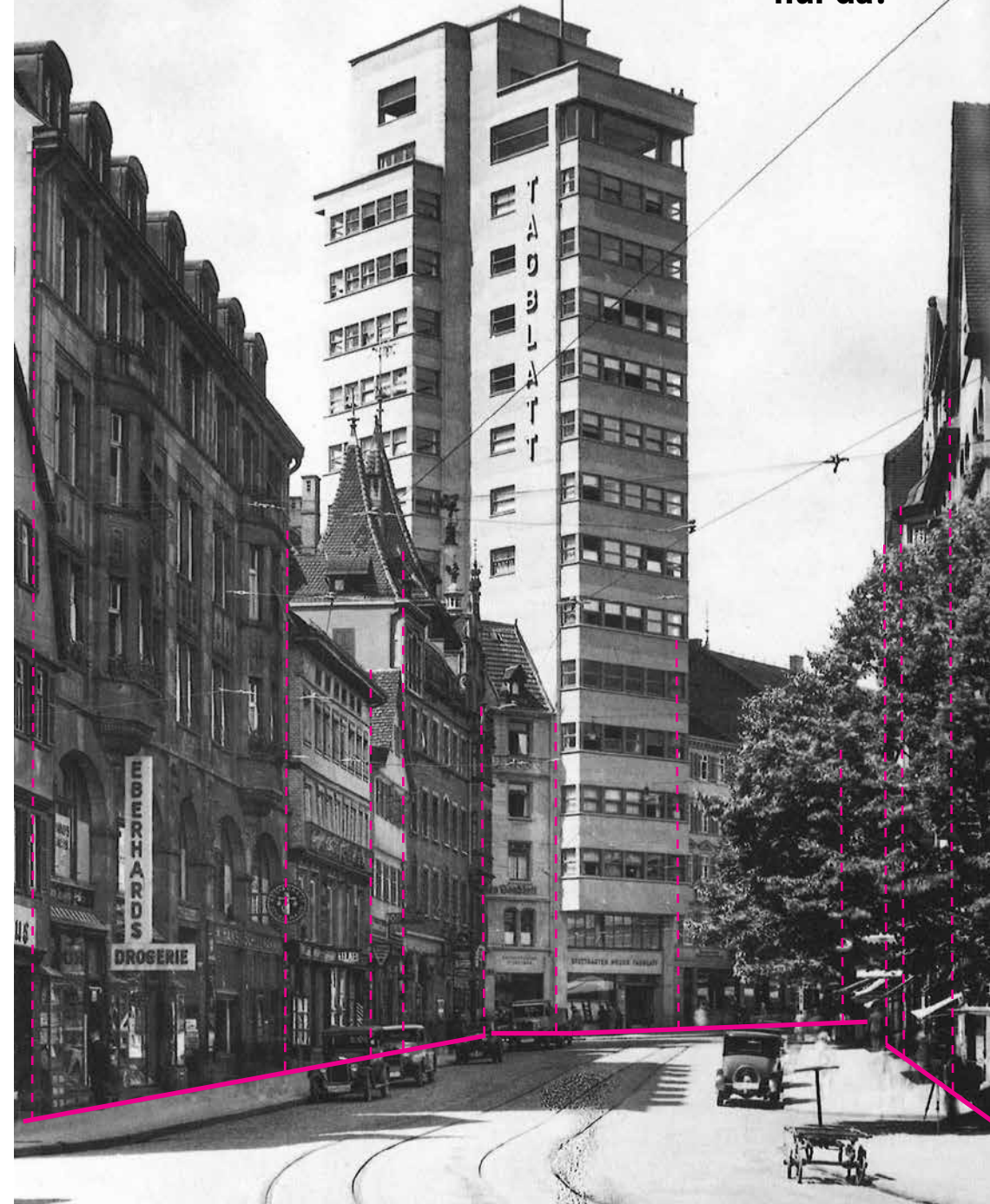


# Stadsplanering för mångfald

- hur då?



## En stad byggs inte av oberoende objekt...

Göteborgs nya utbyggnadsplanering, trafikstrategi och grönstrategi innebär en dramatisk kursändring; från de senaste 80 årens ohållbara utglesning av staden till en blandstadsanpassad förtätning vid de viktigaste stråken

och knutpunkterna. **För att uppnå en mångfald av utbud, service och grannar inom gång- & cykelavstånd krävs nämligen en tillräckligt hög täthet av både dag- & nattbefolkning vid rätt plats.** Det är med andra ord dags att sluta bygga



En gles byggnation med svåravvänta restytor (för rekreation/handel) är slöseri med mark...

sönder avlägsna naturområden och istället börja bygga riktig stad vid gator och torg. Men det kräver nog en stegvis förändring av både lagar/normer och hela byggsektorn som tycks ha fastnat i 1960-talet, då bebyggelsen och gatorna planerades avskilt från varandra.

Det är kanske lätt att tro att vi måste bygga *enbart* höga hus för att få plats med många människor/verksamheter på liten yta men under de senaste 80 åren har de flesta höga hus placerats så glesat att tätheten ibland inte blivit

mycket högre än ett villaområde (se t ex Bergsjön). Att ensidigt fokusera på stora hus och områden har dessutom bidragit till att öka byggindustrins oligopolsituation då bara en handfull aktörer har tillräckligt stor organisation för kunna bygga dem... och när bara ett fåtal aktörer har sådan dominans så sätts konkurrensen och marknadsekonomi ur spel, vilket har lett till orimligt höga



Lika hög täthet i alla tre... (Spacescape 2012)

## ...utan av delar som bidrar till helheten.

bostadspriser. Lösningen för framtiden ligger nog istället nära omslagsbilden (från Stuttgart 1927) där både stora och små hus kunde blandas hyller om buller bredvid varandra i en väldigt yteffektiv stadsstruktur. Det är ju själva

stadsplanen som gör de största skillnaderna för täthet men höga hus så som "Kungstornen" i Sthlm kan ju verkligen bidra till en fantastisk stadsmiljö.

Riktig täthet innebär dessutom



1990-talshusen i Haga gav både högre täthet och bättre förutsättningar för blandstad.

mer än bara byggnader för många bostäder... renodlade bostadsområden borde egentligen räkna in alla avstånd till rekreation, skola, arbetsplatser & handel för att ens kunna jämföras med den gångvänliga blandstaden. Om

man börjar titta på vilka ytor som den äldre generationen har lämnat över till oss att bygga på så inser man snart att enskilda byggnader/trafikanläggningar inte längre kan lösa behoven självt utan behöver börja samverka för att skapa en

tillräckligt attraktiv och tät helhet. Ny byggnation måste även lösa bra affärslägen & service, skydd mot buller/partiklar, hög känsla av trygghet samt social samhörighet...



Synvilla: alt. 1 & 2 är ju lika glesa!... 3; varför inte bygga tätare? (Johannes Hulter 2012)

## Bygg på skitytorna - spara det attraktiva...



Dag Hammarskjöldsgatan IMORGON?

Framtidens byggbara ytor ligger nog oftast på centrala skitytor som t ex. överdimensionerade trafikimpediment vilka bara används för att underlätta för höga hastigheter. Här finns ju redan frekvensen av potentiella kunder & arbetskraft till blandstaden. Om hastigheten hade reglerats så hade stråk kunnat omvandlas (genom silning, finmaskigt gatunät...) från blandstadens dränering till livsnerv. (se in-fill 3 & 4)

Innerstadsgränsen hade kanske kunnat flyttas från Linnéplatsen ända ner till Marklandsgatan med en 35 meter smal Dag Hammarskjöldsgata som då frigör yta till fullstora kvarter utan att bygga bort gräsytor i Slottsskogen. Just detta exempel hör väl till stans

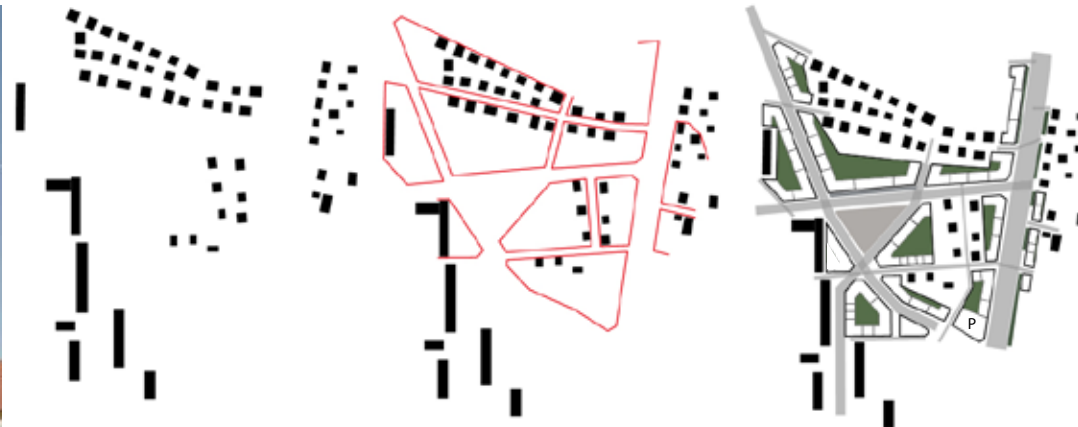
3



Dag Hammarskjöldsleden IDAG...

dyrare markomvandling men öppnar samtidigt upp stans högsta markvärden... så om man tar itu med markomvandlingen i ett långsiktigt helhetsgrepp så kanske det blir ekonomiskt fullt möjligt.

## ...och höj värdet även för grannfastigheterna.



Den gamla bebyggelsen kan ju hamna i ett bättre sammanhang med torg & bullerskydd...

Det är väldigt märkligt att exploatörer fortfarande vill riva bort kvaliteter som grönområden & äldre hus när vi alla hade tjänat ännu mer på att spara dem och stadsomvandla de otrygga och störande platserna till riktiga torg och gator istället? Börjar man se bortom det enskilda byggnadsobjektet eller sin egen verksa-

mhets kvartalsbehov så blir det tydligt att ingen tjänar på en ineffektiv stadsplan.

Sahlgrenska som länge har bebyggts introvert av fristående byggnadsobjekt har idag vuxit till en hel stadsdel, stor som Norra Masthugget... hur skulle det se ut om området började öppna sig mot



Öppna porten för långsamt östergående biltrafik från Per Dubbsgatan = undvik rivningar...

huvudgatan och anpassade ny byggnation efter stadsstrukturen istället för tvärt om? Kanske hade det blivit lättare för patienter att hitta, bättre underlag för fler restauranger och affärer i närområdet som hade underlättat för de



Biltrafik igenom porten till "The Mall" London

anställda. Kanske hade mer & mer logiskt byggbar mark hittats så att de kulturskatter som ligger där idag hade kunnat bevaras... trots att biomedicins & sjukvårdens (kortsiktiga) lokalbehov sägs vara mer avancerade än för rymdstationer?

4



Slottsskogsvallen återuppbyggd...

## Förtäta längs huvudgatorna - spara naturen!



Den äldre bebyggelsen är inget hinder utan en utgångspunkt...



Per Dubbsgatan å la Sveavägen i Sthlm

Glöm biltunnlar - de dränerar blandstadens förutsättningar för verksamheter/handel/stadsliv & trygghet snarare än skapar förutsättningar för den. Om man hade öppnat upp några få offentliga gångpassager i markplan igenom

Sahlgrenskas största byggnader så hade hela området kunnat integreras likt en flexibel innerstad... som ju klarar alla framtida lokalbehov utan att behöva riva allt och börja om från början, så som dagens specialanpassade byggnadsobjekt.

## Slutna kvarter är inget utseende...



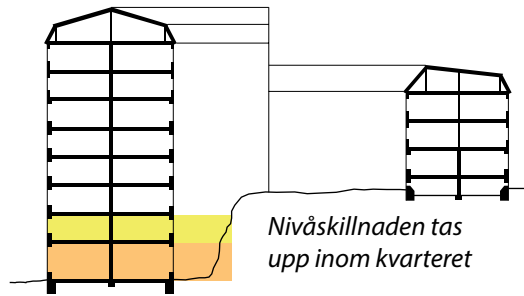
Aschebergsgatan - Erik Dahlbergsgatan...

Medicinareberget är väldigt kuperat och lite klurigt att omforma till tät kvartersstad... MEN för 100 år sen löste man minst lika kuperad terräng med hjälp av tvärställd kullersten på gatorna som gav hästarna grepp i de branta lutningarna.



Dagens standardiserade riktvärden är ju inte anpassade för Göteborgs existerande berg. Alla gator behöver väl inte utformas exakt lika flackt? Fler gator borde nog tillåtas vara branta eller rent av trappor; om det finns någon anslutande väg som klarar 1:12.

Vid Aschebergsgatan (& fler äldre stadsgator) lät man även bergets nivåskillnad tas om hand inom kvarteret vilket utökade den byggbara ytan samt möjliggjorde för verksamheter mot gatan. Stads kvarter är riktigt effektiva i branta områden...



Nivåskillnaden tas upp inom kvarteret

Det är förvånande hur många aspekter som ett slutet kvarter klarar av att lösa i den täta innerstaden:

- **Dyr tomtmark** = Genom att bygga ända till grannarnas fastighetsgräns och gatan så utökas den byggbara ytan i relation till den dyra tomtytan. Detta är extra viktigt för mindre byggbolag som inte klarar de höga ekonomiska trösklarna annars.

- **Buller** = Vi bodde i kvarteret Neptun i Gårda ett stenkast från E6:an men hörde inte ett ljud i rummet mot innergården. Om man lägger sovrum in mot den tysta gårdssidan så går det att bygga centralt utan dyra tekniska nödlösningar.

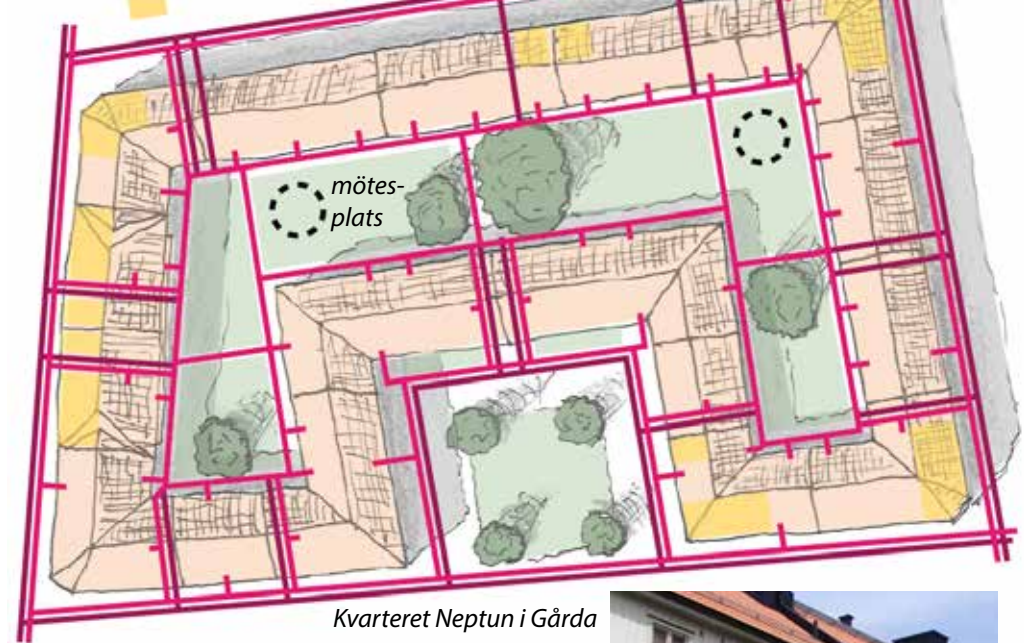
- **Partiklar** = Avgaser och partiklar väger tyngre än luft vilket gör att mycket stängs ute från innergården om det finns tätslutande portar... och har man dessutom lägenheternas luftintag in mot gården så kan man undvika onödiga hälsorisker.

- **Verksamhetslokaler** = Sammanhängande bebyggelse i gatuliv (där potentiella kunder vistas) underlättar mer för verksamhetstableringar än "lokaler i park".

- **Trygghet** = Den slutna innergården är väldigt tydlig med vad som är privat och vad som är offentligt. De ytor som är oklart halvoffentliga brukar användas mindre och upplevas mindre trygga. Det verkar dock finnas en psykologisk gräns

## ...utan en lösning på verkliga vardagsbehov

- Gång (trappuppgångar in mot gården)
- Cykel (portingångar ut mot gatan)
- Verksamhetslokaler



Kvarteret Neptun i Gårda

(hos bl. a. nomadstammar och militära kompanier) vid ca 150 personer per enhet/innergård innan gruppen delas upp i två... även detta kan påverka känslan av trygghet. Lösningen är nog mindre kvarter eller lagom stora sektioner inom den gemensamt förvaltade innergården.

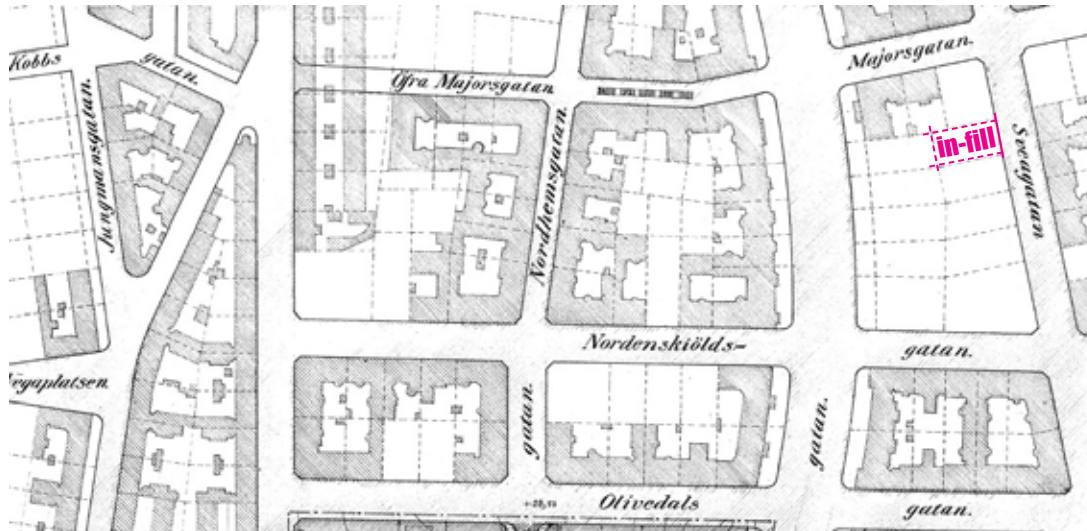
- **Barnvänlighet** = Slutna innergårdar kan skapa en lika trygg lektyta med uppsikt över sandlådan som en villaträdgård men den täta staden är dessutom mer idealiskt för barnens fria rörlighet/utveckling i skolåldern, om skolan nås inom gångavstånd i kvartersstrukturen så som t ex Hagaskolan. Även dagis bör placeras inom kvarteren i markplanslokaler och på innergårdar för att undvika ett onödigt bilberoende. Administrativt bör man dock fördela dagislokalerna på flera närliggande kvarter då innergårdar sällan rymmer mer än 2 avdelningar.



sittplatser/sol/cykelställ/odling/lekplats där alla går förbi = använd mötesplats...

## Standardisera fastighetsindelningen...

## ...och lägg pengarna på vackrare fasader!



Linnéstan bebyggdes med en infilltomt i taget (snarare än hela kvarteret i ett svep som idag...)

**"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when they are created by everybody." (Jane Jacobs 1961)**...

När man har planerat det framtida gatunätet enligt en gång/cykelvänlig struktur och identifierat byggbar kvartersmark som löser stadens vardagsbehov (så som äldre stadsplaner med överflöd av byggklara tomter), då bör man noga tänka igenom fastighetsindelningen. "Alla" kanske inte kan vara med att bygga men absolut många många fler än idag... om man bara skapar rätt förutsättningar för dem.

En småskalig fastighetsindelning som fördelas vid olika tidpunkter är nog nyckeln till ökad konkurrens inom byggherre-, entreprenad- och materialtillverkningssektorn. Dagens oligopol skapades ju av politiska beslut och måste nog lösas med politiska beslut - marknaden kan inte lösa det självt. Mitt förslag är att markanvisa

allt enligt 3 standardiserade tomtstorlekar igen, ihop med 1 justerbar:

- 8 m längs gatuliv (för 1-2 radhus?)
- 16 m (var vanligt för landshövdingshus)
- 24 m (användes ibland för stenstadshus)

Och för att klara av hörnlägen som ofta får dyrare oregelbundna tomter så bör dessa vara flexibla i upp till 32 m samt kompenseras med fler antal tillåtna våningar. Det är ungefär som att låta det nya köket få ett billigare standardiserat innanmäte för att kunna lägga allt krut på vackra köksluckor (eller fasader). Dagens "flytande" marktilldelningen i tidiga skeden gör ju att byggbolagen tvingas "uppfinna hjulet" varje gång... inte undra på att de krampaktigt försöker standardisera allt, även fasader (som i punkthusen). Men den här förutsägbara fastighetsindelningen öppnar chansen även för mindre byggbolag, byggmästare, arkitektkontor som bygger i egen regi, byggemskaper och till och med privata



32, 24 (ej i bild), 16 & 8 meters (dubbel, 1½, standard & ½) infilltomt inom samma kvarter

aktörer till vårt gemensamma stadsbyggande. Vilket då fördelar utgifterna och de ekonomiska riskerna på fler aktörer (se Holland efter 2009), minskar byggkostnaden per m<sup>2</sup> (K Psilander KTH), öppnar möjligheten att bebygga mindre restytor som annars är för små samt medför bättre solinläpp på innergårdar med några radhus per kvarter. Förhoppningsvis lockar det även fler barnfamiljer (& deras skatteintäkter) att stanna kvar inne i stan.

Infillbyggnation kräver dock att parkering görs om till en separat marknadsprodukt (vilket minskar byggkostnaden med ytterligare 30 %) och att den

verkningslösa överklaganderätten på detaljplaner inom kvartersmark (som ju bara företräder egoistiska intressen på det allmännas bekostnad) ersätts med; dels större folkinflytande i verkligt påverkbara skeden på stadsplanernas allmänna frågor (gator, parker, ca hushöjder...) samt många infilltävlingar där alla invånare kan rösta via nätet vilket byggnadsförslag de tycker ska få markanvisningen (förutsatt att det uppfyller rimlig genomförandeekonomi). Alla förslag i tidiga skeden som påverkar stadsplanenivån borde lyftas fram i offentlighetens ljus och diskuteras livligt innan de slår rot - det är ju innan de skarpladdade lägena som diskussionen kan bli konstruktiv...



*Byggnadsobjekt helt oberoende av sin omgivning... som om en 14-filig motorväg bredvid inte stör så länge husen är snygga på foto? (General motors framtidsvision på Futurama NY 1964)*



*Jo jag vet... det är så frestande att gå loss och rita jättebyggnader som täcker hela kvarter med fyra fasader trots att det bara är till för privata bostäder eller något introvert kontorskomplex men vi måste nog alla ta oss en funderare på om det verkligen är den sortens stad vi själva vill bo i...  
- Stadsstrukturen och helheten går före det enskilda objektet!*