

Illustration över Mackstaområdet i Köping, nu på planeringsstadiet. Lågt och tätt enligt småstadens och trädgårdsstadens principer. Åkermarken förädlas till parker, trädgårdar, platser och odlingslotter.

# En otrendig stadsbyggnad

Det berättades en gång om en kreatursmarknad dit alla bönder kom med sina djur för att säljas. Alla hade kor. Det blev ingen vidare konkurrens, så då tänkte en av bönderna att nästa gång skall jag ta med mig något annat. Året därpå kom han med får. Alla kom med får. Alla hade tänkt ut samma smarta idé.

Inom planeringen och stadsbyggandet finns det paralleller. Det råder trender och sanningar. De flesta kör åt samma håll. Trenderna är mer eller mindre kortlivade. För närvarande skall vi bygga "städerna inåt" som det heter. Visst finns det mycket bra i det, men varför måste det vara det enda alternativet?

Det är bra om vi kan hushålla med marken och utnyttja meningslösa impediment och annat som bara blivit över för att vi arbetat med alldeles för stora avstånd och restriktioner inom planeringen. Trista trafikleder kan omgestaltas till riktiga stadsgator och bli sammanlänkande element i våra splittrade förortsmiljöer som exempel. Men ofta har luckorna också en förklaring. Det går ledningar, det är förgiftad mark, svårt att

grundlägga, jobbig eller vacker terräng eller annat. Dyrkt blir det i alla fall. Och som resultat får vi stora klossar, höga hopträngda miljöer, brist på trivsamma gårdsrum och underliga skalförskjutningar till de kringboendes stora besvikelser. Varför kan ni arkitekter inte rita hus som passar in, frågar många ofta. Och jag ger dom rätt.

En planerarsanning nu är att vi skall bygga hög och tät kvartersstad överallt. Vare sig det passar eller ej. Ofta blir det bara "hopträngd förort". Stora hus med trista bottenvåningar kring gator utan träd och grönska, bara parkeringar upp till fotknölnarna i stället. Det gröna man talar så varmt om får hamna på åttavåningshusens blåsiga tak där fjärlarna skall



Trädplanterad lokalgata i Eklanda, en avancerad idé då på 80-talet.





I Eklanda finns många passager för att ge ett rikt rörelsemönster i stadsdelen.

En bygata i Macksta. Körbanan för blandtrafik är smal med sidoremsor i grus och gräs för infiltration av dagvatten och för mjukhetens skull. Träd och blommande buskar i gaturummet är viktigt för trivseln och skönhetsupplevelsen.

trivas eller efter komplicerade specialkonstruktioner efter husfasaderna. Finns det inga enklare sätt?

Nu skall vi bygga billigare, så att dom som inte kunnat köpa in sig i miljonärsprogrammet hittills har någonstans att bo. Säkert också för andra som inte vill bo i täta urbana miljöer utan närmare marken av flera skäl. Jag tror vi nu får söka oss utåt i stället för "inåt staden" i stället. Dels inom storstädernas utkanter och regioner, dels till andra mindre samhällen. Där marken är billigare och mindre komplicerad. Där kan man bygga lågt och tätt, billiga låga typiserade trähus på ömse sidor om en smal liten gata. Där mark finns att odla på. Kan man bygga billigare än så om markpriserna inte är orimliga?

I och med de stora satsningarna på infrastruktur som gjorts, kan samhällena länkas ihop på ett bättre sätt än tidigare. Regioner bildas. Man bor på ett ställe, arbetar eller pluggar på ett annat. En planerarsanning vi levtt med på sistone är att vi skall knöla ihop oss i stora, täta, urbana storstäder. Kanske för att vi då inte ska åka bil och att det då ska vara hållbarare. Är detta verkligen sant? Trafikforskaren Anders Hagson från Chalmers skriver i programskriften Rum&Ansvar, att man åker mer bil per capita i Stockholmsregionen än på Gotland. Detta beroende på att i regioner där det är kortare mellan samhällena blir det också kortare resor.

Hur skulle man då kunna planera och bygga på ett otrendigt sätt? Skapa miljöer som alltid går att anpassa till den för tillfället rådande konjunkturen. Där människor har råd att bo

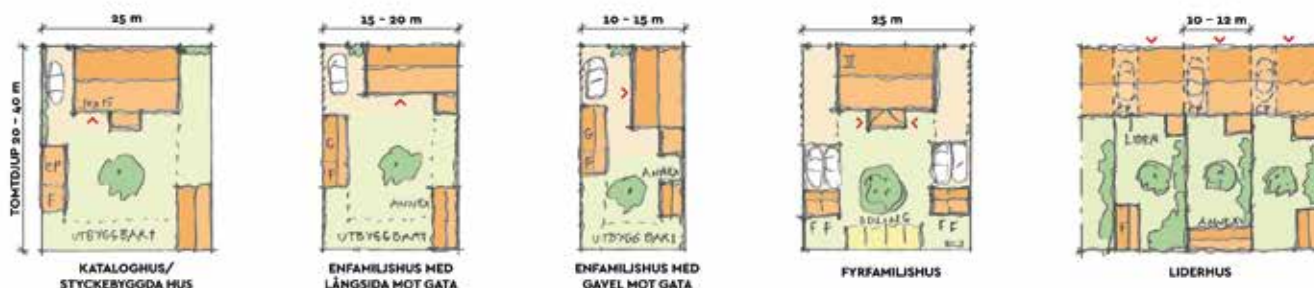
och där de kan trivas. Där folk av olika slag har möjlighet att samlas, en integrerande planering.

I den låga täta skalan blir detta möjligt. I småstadens och trädgårdsstadens form till exempel. Det har historien visat och det går att göra igen. Kolla upp det som fungerat, bygg mer av det! Här vill jag berätta om ett par exempel från senare tid.

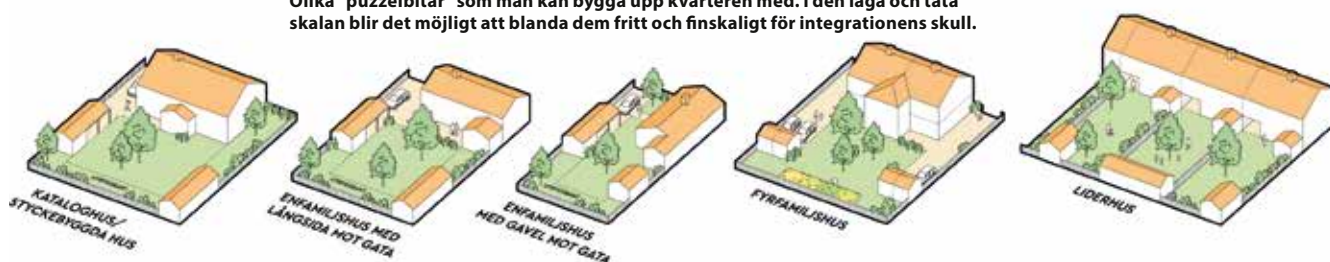
### EKLANDA TRÄDGÅRDSSTAD

Eklanda trädgårdsstad i Mölndal strax söder om Göteborg planerades med början 1988 i form av en tävling. Kommunen hade tänkt sig fyrvånings loftgångshus med parkeringsdäck samt en tjock entrégata med stor präktig vändplan. Den tidens sanning och med 800 lägenheter. I vårt tävlingsförslag lanserades trädgårdsstadens som idé. Den föll kommunens arkitekter och politiker i smaken, men vi fick problem med trafikkontoret samt miljö och hälsan. Dom led av trafikseparering och restriktionsplanering. Efter strävsamt arbete vann planen i alla fall laga kraft efter flera år.

Detaljplan gjordes över hela området för att garantera kontinuitet mot modenycker och den var låg och tät, i huvudsak två våningar, men tre i de centrala delarna. Gatusektioner infördes på plankartan för att garantera vackra, trädplanterade och gröna stadsrum. Husens utformning och upplåtelseformer lämnades fria, dock gjordes ett miljöprogram för att inspirera byggherrar och kommun. Och 800 lägenheter blev det, lågt och tätt är lika effektivt som högt och glest.



Olika "puzzelbitar" som man kan bygga upp kvarteren med. I den låga och täta skalan blir det möjligt att blanda dem fritt och finskaligt för integrationens skull.



Hustyper - Skala 1:800 (A3)

## ”Den gröna gatan” Bygg mer av detta!

Nu är området färdigbyggt, dessutom utökat i öster enligt samma låga och täta principer till 1500 lägenheter. Produktionen har pågått kontinuerligt genom alla år trots konjunktursvängningar och flera börskrascher då annat planerat fått stå stilla i Göteborg. Här finns ägda hus som kedjehus, parhus eller radhus, bostadsrätter och hyresrätter i tvåvånings flerfamiljshus, skola, förskolor och en del övrig service, men tyvärr inte så mycket som planerades från början. Genom att klippa av genomfartstrafiken försvann det kommersiella ut till de stora lederna. En kommunal trafikidé från den tiden när bilar betraktades som läskiga och inte kunde tämjas. Återigen ett mode med bäst före-datum.

Idag har vi på många håll tack och lov fått en mer nyanserad bild av trafiken och ser gaturummen lika mycket som sociala rum att träffas i. Inte bara en egen värld för trafikplanerarna att bestämma över. Och trädgårdsstadens signum är ”Den gröna gatan” som PO Hallman och Liljenberg så träffande uttryckt det. Bygg mer av detta!

### KAPPSTA I KÖPING

Denna nya stadsdel är nu i planeringsstadiet. Ett parallellt uppdrag har genomförts och nu går kommunen vidare med påföljande planeringssteg. Här är också idén lågt och tätt och i trädgårdsstadens eller småstadens form, kanske en mix av dessa till en karaktäristisk bystruktur.

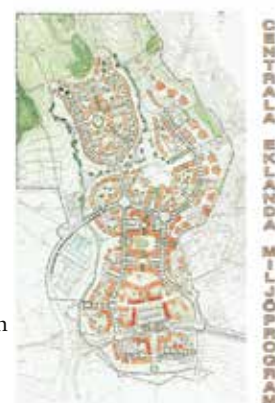
I Köping bygger man etapper på cirka 30–50 lägenheter

årigen. Det passar det låga och täta som hand i handske. Planstrukturen bildar ett nät av bygator med olika karaktärer, från bredare mer överordnade gator via halvstora ner till gränder och passager. Gatorna möts vid platsbildningar. Bebyggelsen formas kring stora gemensamma gröna rum, allmänningar eller Common greens som engelsmännen säger. Den fina åkermarken förädlas till trädgårdar, odlingslotter och parker, där fjärlarna kan söka den värme och det vindskydd som är deras förutsättning.

Ett system av pusselbitar lanseras, det vill säga hustyper av olika slag som kan anpassas till gatustrukturen, bara olika längdmått på tomterna efter gatorna. Dessa pusselbitar kan användas flexibelt och blandas över området, så att en finskalig blandning av människor naturligt uppnås. En integrationstanke.

Vi får nu se hur det går för detta projekt. Jag hoppas på ett havandeskap utan svårare komplikationer och en lycklig förlossning. Skall skicka blommor den dagen!

Text: Kjell Forshed, arkitekt SAR/MSA Brunnberg & Forshed Arkitektkontor  
Bild: Brunnberg & Forshed



Illustrationsplan över centrala Eklanda i Mölndals kommun utanför Göteborg.