
OLIKA LÖSNINGAR

Olika lösningar

Stadsmiljørådet hade under 1995 en serie seminarium om *Framtidsstaden*, där det fjärde seminariet hade temat ”stadslandskapet- sönderfall eller läkning?”. En bok med samma namn gavs ut i samband med seminariet och innehöll artiklar av forskare inom bland annat planering. Artiklarna handlar om hur vi ska planera våra städer för att åstadkomma en hållbar utveckling. I det här kapitlet presenteras tre av artiklarna. Det fjärde avsnittet är av Jerker Söderlind från hans bok *Stadens renässans*. De har valts på grund av att de har en fysisk struktur som lösning på problemen. Varje förslag på lösning diskuteras huruvida den är en tillfredställande lösning för de lokala respektive regionala intressena.

Peter Hall

Peter Hall är professor i planering vid University College i London och har skrivit ett flertal böcker inom ämnet. Hall menar att man ska bygga innanför stadsgränsen och förtäta staden eftersom det är den kompakta staden som attraherar människor. Ny bebyggelse kan uppföras på den mark som blivit tillgänglig på grund av ekonomisk strukturomvandling. Det finns även mark i mellanstaden som hittills lämnats obebyggd eftersom den är förorenad, alltför kuperad eller är sumpmark. Kostnaden för att göra sådan mark byggbar bör den offentliga sektorn ta för att undvika att företagen söker sig ännu längre ut från staden, menar Peter Hall.

Hall frågar sig vilken den ideala stadsstrukturen är för att minimera pendlingen och menar att en samlokalisering av arbetsplatser och hushåll i decentraliserade lägen minskar pendlingen.

Peter Hall beskriver Susan Owens, forskare från Storbritannien, teori om hur en hållbar och energieffektiv regional struktur ska utformas. Hon tror att en sådan stad ska innehålla många små tätorter där en del av tätorterna är samlade till en större tätort med totalt cirka 200 000 invånare. Den idealiska formen är en tät linjär eller rek-



Peter Hall förespråkar en kompakt stad.

tangulär struktur. Arbetsplatser, bostäder och handel är blandade för att få en varierad markanvändning och finns inom gångavstånd.

Peter Hall är överens med Susan Owens teori och menar att förutom en sådan struktur ska bebyggelsens täthet vara som störst vid transportknutpunkterna. Framförallt i korsningarna mellan de regionala höghastighetslederna och de lokala distributionslederna. Det är samma recept som de svenska planerarna gav för trettio eller fyrtio år sedan, men i en ny situation med ett mer mångsidigt samhälle.

Det är dags att överge idén om den monofunktionella zoneringsmenar Peter Hall, eftersom de förorenande industrierna har ersatts av service- och tjänsteföretag. Visserligen drar de till sig människor från hela regionen och genererar trafik under hela dagen. Därför är det lämpligast att förlägga trafikgenererande aktiviteter där de kan nås av kollektivtrafik och med cykel, enligt Hall.

Peter Hall använder sig av ett mycket större invånarantal än vad som är möjligt i Sverige förutom de tre storstadsområdena. Men teorin om att ha många mindre tätorter samlade i en linjär eller rektangulär struktur kring en större tätort kan fungera även i mindre sammanhang. Den vänder sig till de lokala intressena med blandade funktioner och korta avstånd som gör det möjligt att cykla och gå. Den vänder sig även till de regionala intressena på grund av att Peter Hall planerar att de lokala distributionslederna är sammankopplade med regionala höghastighetsleder som effektivt transporterar varor och kunder.

Hans Gillgren

Hans Gillgren är arkitekt och verksam i Sundsvall vid Gillark Design AB. Han har varit ordförande i Föreningen för samhällsplanering. Den traditionella staden beskriver Hans Gillgren som ett pussel och funktionalismens stad som en pepparkaksdeg. En stad är en rumslig helhet med element som ingår i den traditionella staden kvarter, gata, plats, park eller tomt för offentlig byggnad. Elementen hakar i varandra som i ett pussel utan mellanrum. I den funktionalistiska staden är bostadsområdena och verksamhetsområdena de utstansade kakorna och degen som blir över är de mellanrum som skärs sönder av trafikleder i mellanstaden. Gillgren tar miljöprogramsom-

rådet Stenshammar i Härnösand som exempel när han gör en ansats till en metodik för att läka såren i mellanstaden. Metodiken bygger på att man konverterar mellanstaden från funkisområde till stad.

Den första åtgärden är att flytta ut stadsgränsen så området innefattas av staden. Utanför stadens gräns är det landsbygd med landsbygdens element. Innanför staden är allt stadens element och inga restbitar förekommer.

De tidigare grönområdena görs om till park och behandlas och sköts som parker. Speciellt mot bebyggelse och gator. Resten kan vara skog i park. Grönområdena kan även bebyggas. Oftast är marken svårare att bebygga med sämre grundförhållanden, men detta har inte varit något hinder i städer menar Gillgren. Det ger en tätare stad och korta gångavstånd.

När de tidigare vägarna blir gator krävs att de får trottoarer på bägge sidor och att vägslänter och övriga vägområden vårdas som parkområden.

Hans Gillgren vill att det hierarkiska vägsystem görs om till ett gatunät med flera gator som är genare och erbjuder fler alternativ.

Kvarteren i det konverterade funkisområdet får tydligare gränser mot vad som är kvarter, gata, park. Funkisområdena är för stora och måste brytas ner i stadens element.

De klassiska elementen i staden kan användas som ram menar Gillgren, men det hindrar inte att utformningen av de olika elementen nyskapas.

Hans Gillsgrens förslag på lösning för hur vi ska planera för att få en hållbar utveckling av våra städer vänder sig framför allt till de lokala intressena. Av mellanstadens olika isolerade öar av ensartade funktioner skapas den traditionella staden gator, kvarter och parker. Det blir en trevlig, rumslig miljö att vistas i och besöka, vilket gynnar både lokala och regionala intressen, men den är svårtillgänglig för transporter precis som dagens stadskärnor.

Folke Günther

Folke Günther är systemekolog vid institutionen för systemekologi vid Stockholms universitet. Günther fokuserar på det uthålliga samhället och material-



Grönområdena i mellanstaden ska skötas som parker, enligt Gillgren.

försörjningen. Han menar att en tät bebyggelse kräver för mycket transporter för att vara en hållbar utveckling. Tillgången på förrådsenergi är en nödvändig förutsättning för dagens städers fortsatta existens enligt Günther. Förrådsenergi är olja, kol och andra energikällor som är samlade i "förråd". Men förrådsenergin är begränsad i tid och priset kommer att stiga allt eftersom utvinningen av den försvåras. I det förindustriella samhället användes flödesenergi, det vill säga solenergi i någon form. Günther ser användning av flödesenergi som enda lösningen för en bostättningsstruktur som man är angelägen att bibehålla under en längre tid.

Den mesta av dagens energianvändningen går till mat-hantering. Endast en åttodel är framställningen av maten. Resten är transporter och annan hantering. På längre sikt är även en återföring av växtnäringssämnen till odlingsområdet en nödvändighet. Avståndet mellan bostättning och jordbruk måste därför minskas enligt Günther.

Folke Günthers lösning är att bostäder byggs kring ett jordbruk som kan försörja de boende och de boende kan återföra sina restprodukter till jordbruket. Problemet är att många människor bor så nära varandra att det är svårt att hitta den areal som behövs. Det är därför viktigt att man redan nu börjar planera för en sådan utveckling. Genom långsiktig och strategisk planering skulle man kunna leda stadens förändring från att bygga husen på samma plats till att istället placera nybyggandet nära ett jordbruk.



De boende försörjs med produkter från ett närbeläget jordbruk.



Restprodukterna från de boende återgår till jordbruket.

Ett normalstort jordbruk på 40-50 hektar och 20 kor skulle kunna försörja cirka 200 personer. En stad i Günthers lösning skulle definiera där det bor 640 personer/km². Idagens termer skulle det varken vara stad eller landsbygd. Günther kallar det för ett "ruraliserat samhälle". Men tror att både kulturella och ekonomiska aktiviteter kan antas vara lika stora som i ett stadssamhälle av dagens snitt.

Günthers grundtes att skapa kretslopp där näringsämnen återförs till marken lokalt är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Den kritik som kan vändas mot Folke Günthers metodik är att han endast tar upp var bostäderna ska placeras, men inte var arbetsplatserna och servicen finns. Ett jordbruk kan inte producera allt som människan behöver. Om pendlingsavstånden till arbetsplatser

och service fortfarande är långa har energi sparats inom mathantering, men inte inom transportsektorn. Däremot har andra värden förlorats som finns i en stad, eftersom Günther bortser från människans behov av resor, kultur och socialt utbyte.

Günthers lösning kan tänkas vara bra för de lokala intressena, eftersom det kan skapas ett socialt utbyte mellan grannar på grund av gemensamma angelägenheter. Men för de regionala intressena kan de långa avstånden mellan människor skapa ett för litet kundunderlag.

Jerker Söderlind

Jerker Söderlind är journalist och arkitekt, verksam vid avdelningen för regional planering, KTH i Stockholm. Söderlind menar att 1900-talets bostadsplanering har ofta försökt ge stadens invånare något av landsbygdens öppenhet och samtidigt ge avlägsna bostadsområden något av stadens täthet. Resultatet har blivit ett byggande av varken stad eller land. Tendensen idag är att staden aldrig tar slut och stadens invånare får allt längre till skog, äng och natur utan buller.

I stället för att låta staden flyta ut vill Söderlind att man ska skilja på staden och landsbygden. Tidigare fanns det en bebyggelseplan för landsbygden och en stadsplan för staden, vilket Söderlind anser är en logisk uppdelning som politiker bör eftersträva att återskapa.

De moderna ytterstadsdelarna vill Jerker Söderlind länka samman med den gamla staden till en helhet. Mellan staden och landsbygden skapas en juridisk gräns, *den röda linjen*. Det kan göra det möjligt att omvandla en del av funktionalismens zoner till mer fullvärdiga stadsdelar. Söderlind tror att en ny stadsgräns kan dämpa den moderna stadens okontrollerade expansion över landsbygden. *Den röda linjen* skulle visa i stadsplanen hur långt staden tillåts expandera på lång sikt. Bostäder och verksamheter utanför linjen kan inte ställa samma krav på service, kollektivtrafik, skolor mm som de som bor innanför linjen. Innanför den röda linjen ska det vara striktare kontroll av arkitektur och anpassning till omgivningen.

För att säkra den gröna naturen utanför linjen skulle tillräckliga egenintressen skapas. Till exempel att de boende vill ha kvar sin utsikt mot naturen. Ett annat sätt är

att skapa ett ekonomiskt intresse, att naturen på något sätt är brukad som jordbruk, golfbana eller strövområde. Om staden växer kan *den röda linjen* flyttas. Det kan ske längs motorlederna mellan stad och förort.

Förutom att skapa en juridisk gräns som skiljer staden från landsbygden vill Söderlind även att gatan ska få en renässans. Dagens hastighetsinriktade planering förändras så att närhet ersätter ökad utspridning. Motorleder genom och kring städerna kan byggas om till stadsavenyer som sammanbinder städernas historiska centrum med 1900-talets externa anläggningar, bostadsområden och centrumbildningar. Längs dessa stadsavenyer kan företag och handel erbjudas attraktiva etableringspunkter med god åtkomlighet och hög genomströmning. På sikt kan, menar Söderlind, en renässans för affärsgatan möjliggöra en omvandling av dagens externa köpcentrum till platser för arbete och/eller boende.



Motorlederna byggs om till stadsavenyer.

Söderlinds lösning att länka samman mellanstaden med stadskärnan och skapa en juridisk gräns mellan stad och landsbygd påminner om Hans Gillgrens metodik. Det är svårt att klargöra fördelar och nackdelar för de olika intressena med den här lösningen. Men att omvandla funktionalismens zoner till mer fullvärdiga stadsdelar tolkar jag som något positivt för de boende. Stadsavenyer genom centrum ger bra transportvägar för de regionala intressena, men kan vara störande för de boende även om träd kan försköna intrycket något.

