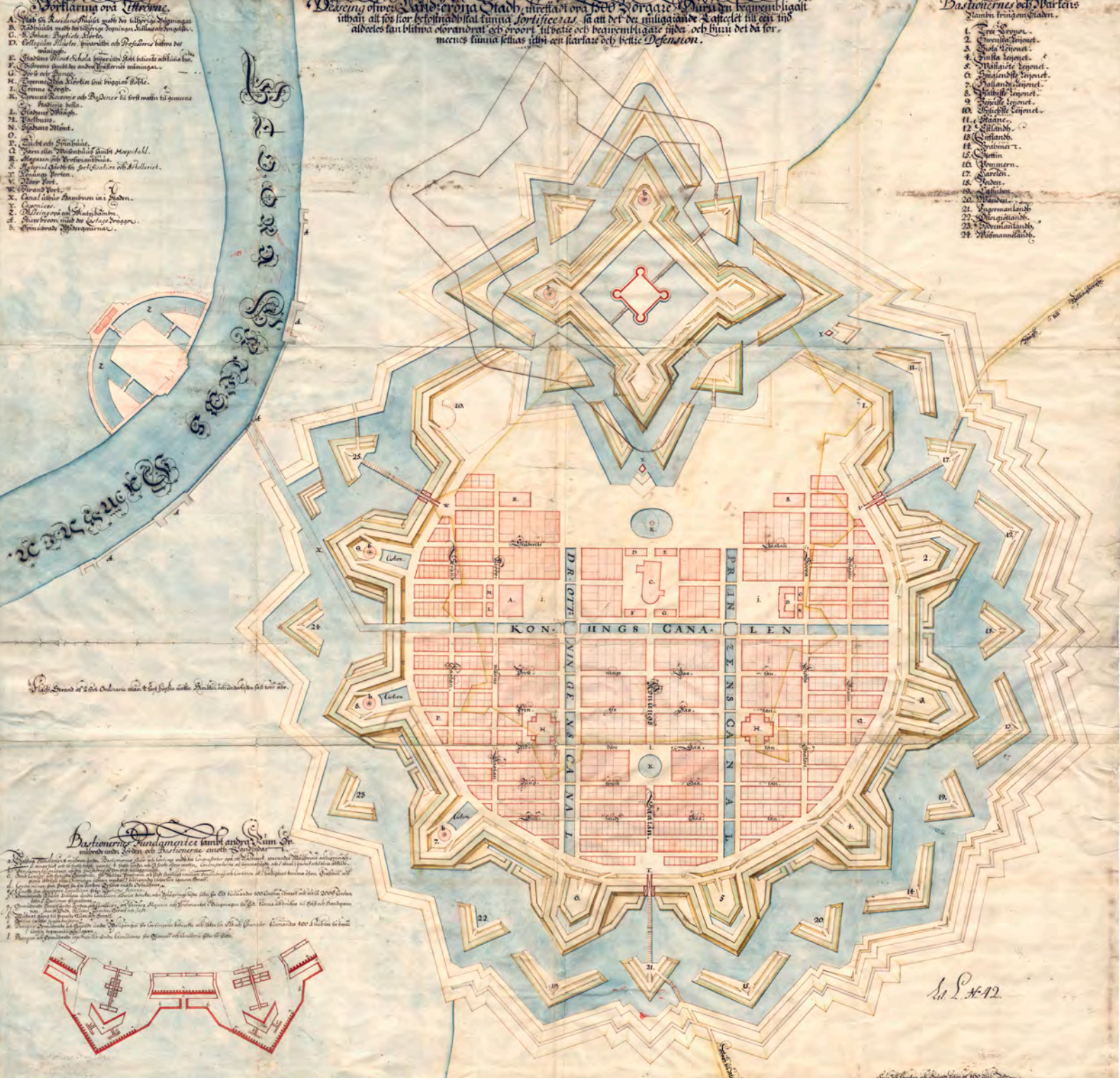
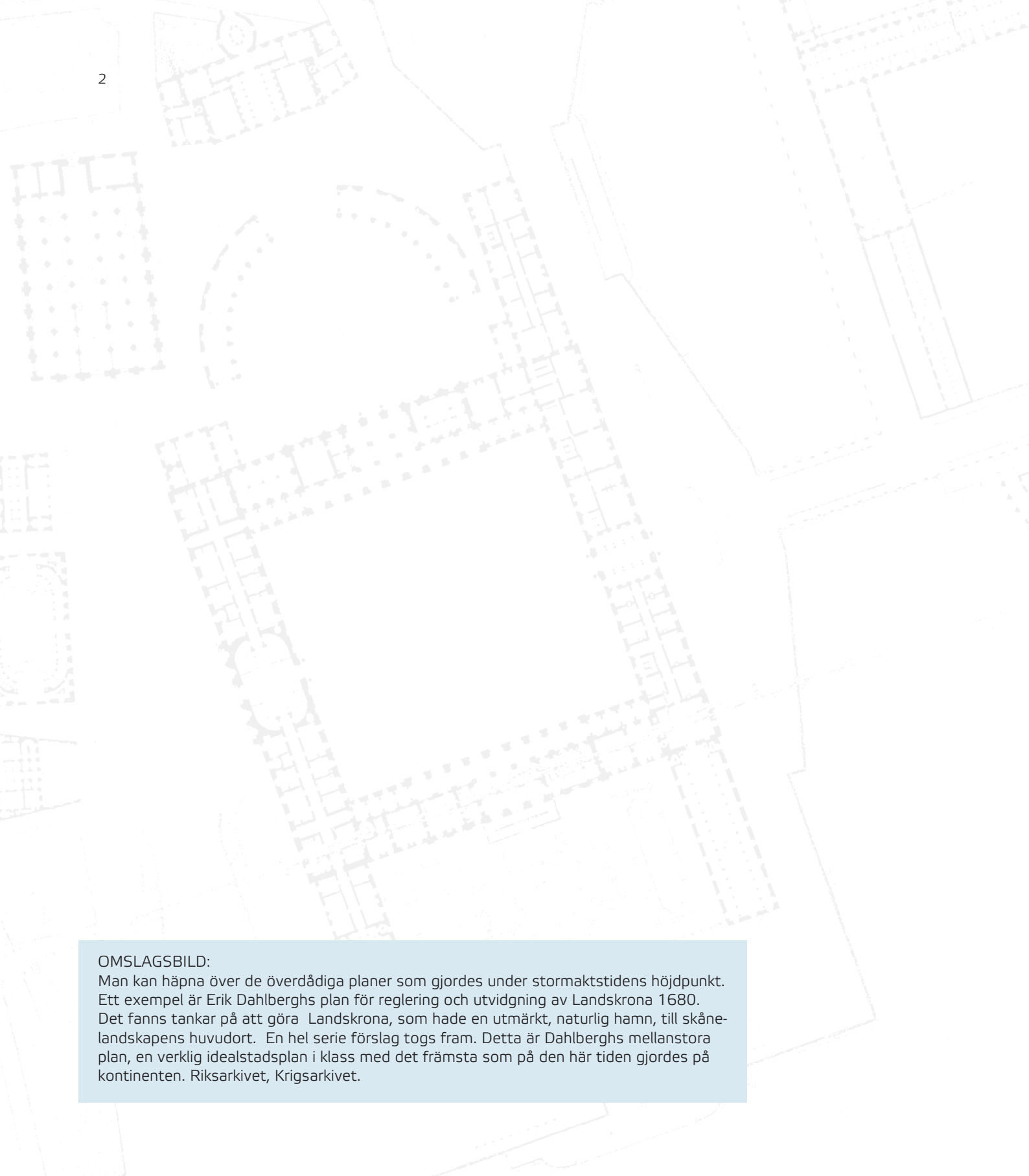


Konsten att bygga en stad

– svenska stadsplaner genom seklerna

Boverket

Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende



OMSLAGSBILD:
Man kan häpna över de överdådiga planer som gjordes under stormaktstidens höjdpunkt. Ett exempel är Erik Dahlberghs plan för reglering och utvidgning av Landskrona 1680. Det fanns tankar på att göra Landskrona, som hade en utmärkt, naturlig hamn, till skånelandskapens huvudort. En hel serie förslag togs fram. Detta är Dahlberghs mellanstora plan, en verklig idealstadsplan i klass med det främsta som på den här tiden gjordes på kontinenten. Riksarkivet, Krigsarkivet.

Konsten att bygga en stad

När vi planerar för ny bebyggelse skapar vi förutsättningar för hur vi kommer att bo och leva och hur vi kommer att använda staden. Men vi skapar också strukturer som ofta kommer att bestå långt efter att de ursprungliga byggnaderna har försvunnit, och därmed förutsättningarna för kommande generationer.

Under århundradenas lopp har våra städer formats utifrån olika ideal och behov. Vilka kvaliteter har det gett upphov till – och vilka misstag vill vi slippa att göra om? Vad är det vi värdesätter i äldre städer, och i områden som tillkom för inte så länge sedan, och hur åstadkommer vi motsvarande kvaliteter i dag – eller någonting som är bättre?

Vår förhoppning är att exemplen i Konsten att bygga en stad ska få läsaren att reflektera över organisering och utformning av de städer och stadsdelar som finns i dag. Vad var det man ville åstadkomma och varför? Och hur ska vi förhålla oss till det?

Men syftet är också att stimulera till reflektioner, tankar och inte minst till diskussion om de miljöer vi skapar idag. Vilka lärdomar kan vi dra av tidigare generationers arbete? Vilka kvaliteter vill vi se i framtidens livsmiljöer och hur skapar vi dem?

Flertalet av texterna i denna skrift har utarbetats av fil. dr Nils Ahlberg och bygger på hans verk; Svensk stadsplanering – Arvet från stormaktstiden, resurser i dagens stadsutveckling, en utmärkt vidareläsning för den som vill fördjupa sig i svensk stadsplanehistoria eller för den delen i den egna stadens utveckling. De avslutande fyra texterna har tagits fram av medarbetare på Boverket.

För att nå en hållbar utveckling krävs det att vi tar vara på befintliga byggnader och strukturer och förvaltar dem på ett klokt sätt. Det hoppas vi att denna skrift ska medverka till.

Helena Bjarnegård
Riksarkitekt

Den planerade medeltidsstaden

Ett kännetecken för den medeltida staden är det oregelbundna planmönstret. Och så förstås en och annan medeltida byggnad. Planen har ofta uppfattats som spontant framvuxen, men idag är de flesta överens om att det inte stämmer. Städerna kan visserligen ha rötter i en äldre centralort eller handelsplats, men det var ändå kungamakten eller ibland kyrkan eller en storman som genom markdonationer och bestämmelser styrde utvecklingen.

Utifrån topografin och kommunikationerna – landsvägar, vägmöten, vadställen, vattenleder, bra hamnlägen etc. – utvecklades ett rationellt system av gator som band ihop de viktiga punkterna i staden, som hamn, torg och kyrkliga inrättningar. Ibland var försvarshänsyn viktiga. Man kan också se en systematisk tomtindelning.

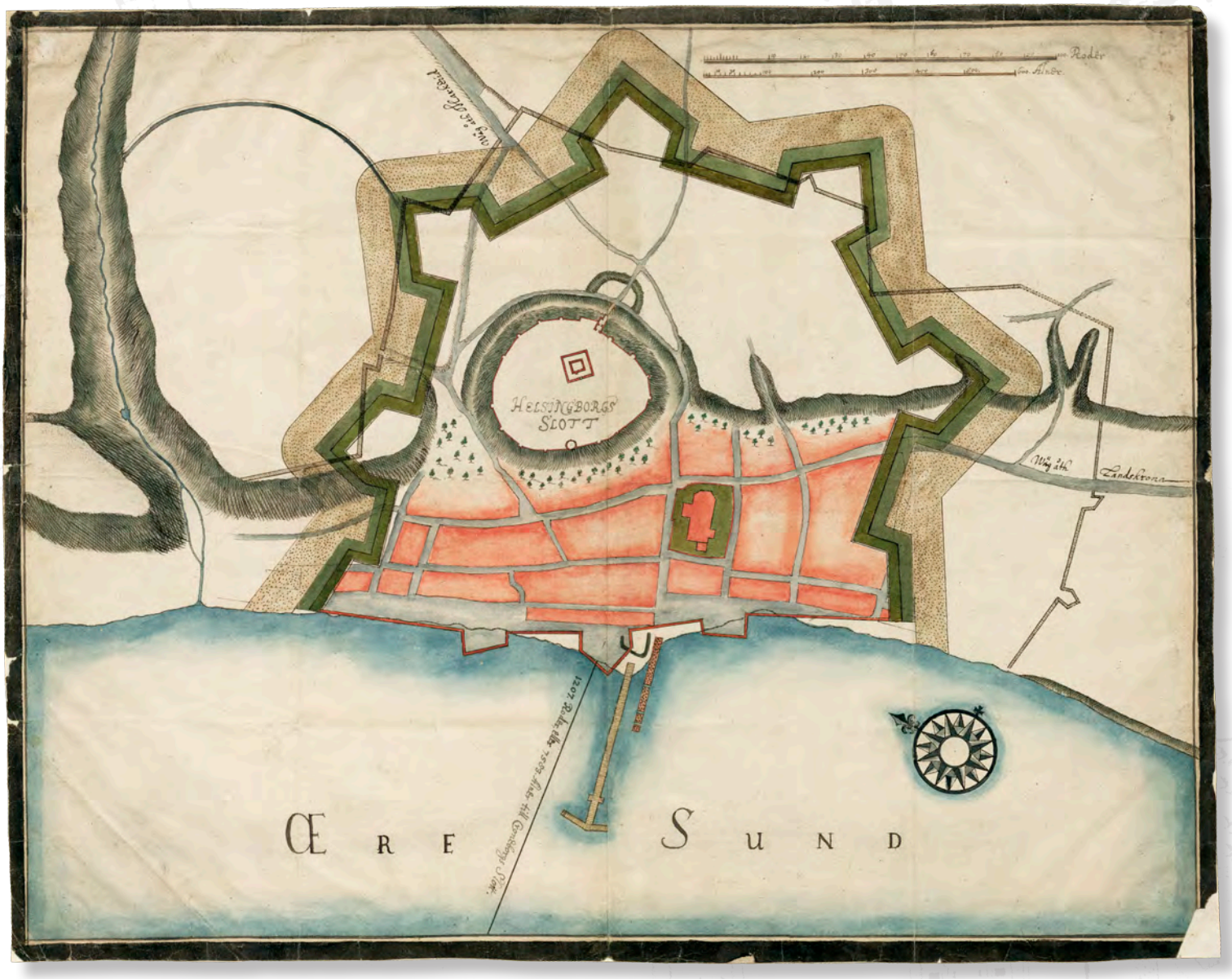
Markförhållandena har inte bara styrt lokalisering och planmönster, utan också städernas verksamhet och ekonomi. Det är lätt att förstå i Helsingborg. Här var läget vid den smalaste delen av Öresund med den höga landborgen och branten ner mot den smala strandremsan nedanför avgörande. Flera landsvägar strålade samman här. Kring 1000-talets mitt växte en av Danmarks tidigaste städer upp i anslutning till en kunglig anläggning uppe på höjden. I ensamt majestät står idag kärntornet till den något senare uppförda borgen kvar. Härifrån kunde man övervaka sjöfarten in och ut i Östersjön och överfarten till Själland.

Man kan följa många utvecklingsskeden i Helsingborg. På 1300-talet bebyggdes strandområdet och centrum försköts efter hand dit. Det oregelbundna planmönstret med huvudgator parallellt med stranden och sträckor av kustvägen och gamla infartsvägar har i huvudsak bevarats till idag.

De återkommande krigen mellan Sverige och Danmark på 1600-talet drabbade staden hårt. Befästningar byggdes och revs. Enstaka rester finns kvar och flera gator som följer bastionslinjerna i den övre delen av staden. På platsen för en befäst kommunikationslinje ner till hamnen anlades det långsmala Stortorget på 1690-talet. En sorts ”sekundärt” spår, och ett torg med väldigt speciell utformning.

Man brukar räkna med 70 medeltidsstäder inom Sveriges nuvarande gränser. Ett 30-tal av dessa låg i de tidigare danska-norska landskapen. Ett drygt 20-tal bevarar fortfarande i huvudsak sin medeltida plan. Visby och Gamla Stan i Stockholm är exceptionella genom sitt stora antal medeltida stenhus.

Man kan urskilja olika typer av planmönster – långgatsplan som i Sigtuna, vägmötesplan i Skänninge, det strandparallella gatunätet som i Helsingborg, huvudgata i vinkel mot stranden i Simrishamn, ”revbensmönster” i Stockholm och ibland en i huvudsak regelbunden plan som i Arboga.



På den äldsta kända kartan över Helsingborg syns det medeltida gatunätet. Kartan upprättades troligen 1644, sedan svenskarna intagit staden, av chefen för Fortifikationen, generalkvartermästaren Olof Hansson Örnehufvud. Där redovisas ett förslag till en kraftig bastionsbefästning runt ett utvidgat stadsområde, men detta blev aldrig utfört. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

En holländsk kanalstad

Göteborg byggdes upp efter holländskt mönster, allt för att locka till sig yrkesmän från Nederländerna som vid denna tid var ledande inom världsekonomin och sjöfarten, inom ingenjörs-, stadsplane- och befästningskonsten, inom industri, hantverk och konst. Sverige var fattigt och dåligt utvecklat men hade stora ambitioner att förändra detta.

Det holländska syns i planmönstret och befästningarna, men även i bebyggelsen. Stadsprivilegierna utformades utifrån Amsterdam. Planen anpassades till holländarnas önskemål och anläggningsarbetena leddes av holländare.

Den låglänta marken i skydd av tre bergshöjder lämpade sig väl för en kanalplan med modernt, rätvinkligt rutnätsmönster och ett system av kanaler inne i stadsområdet. Annars finns det inte många kanalplaner i svensk stadsplanering och ingen annan lika välbevarad.

Kanalerna gav bra transporter, skyddade hamnlägen och brandskydd. Den uppgrävda jorden kunde användas som fyllning till kvarters- och gatumark. Som anpassning till förhållandena på platsen fick kvarteren varierande form och storlek. Befästningarna följde den nederländska skolan. Runt torg och hamnar planterades träd, säkerligen också det ett holländskt inflytande och det tidigaste exemplet vi känner på svensk mark.

De smalare tvärkanalerna i Göteborg lades igen kring år 1900 och en sista sträcka på 1930-talet. Där har vi nu de extra breda, trädplanterade Östra och Västra Hamngatorna. De skvallrar om sitt ursprung genom namnen men även sin avvikande utformning. Många andra namn berättar också om hamnen och sjöfarten, eller om befästningsstaden.

Göteborg är tveklöst den mest framgångsrika av 1600-talets alla svenska stadsgrundningar. Stadens strategiska betydelse kan man utläsa av såväl lokaliseringen som den sofistikerade stadsplanen och befästningarna. Den visar också på våra internationella kontakter. Göteborg i Göta älvs mynningsområde var Sveriges port mot väster. Den smala landremsan mellan det danska Halland och det norska Bohuslän var länge vår enda kontakt med Västerhavet.

Göteborg flyttades till sin nuvarande plats 1619 och fick nya stadsprivilegier två år senare. Men snart blev staden fullbyggd. Kartan 1659 visar ett förslag till utbyggnad av förstaden Haga, som hade beslutats 1647, och planer på en ännu större förstad i nordöst, där järnvägsområdet ligger idag. Kartan vänd med norr uppåt. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

Den typiska svenska rutnätsplanen och bergshanteringen

Med rutnätsplan menas en plan där både långgator och tvärgator är utbyggda genom hela eller största delen av stadsområdet så att det bildas ett nät av parallella gator i båda riktningarna. Oregelbundna rutnätsplaner hade funnits sedan 1580-talet. Det förekom även vad som kan kallas för rutplaner, där tvärgatorna bara bestod av korta gatsträckningar mellan ett par långgator och inte var genomgående genom hela stadsområdet. Det bildar ett rutmönster, men inte något nät.

Den första regelbundna rutnätsplanen i en nygrundad stad i Sverige tillkom i Sala vid grundandet av staden 1624, då bortsett från Göteborg som skiljer ut sig på många sätt. Och det är den första med rektangulär grundform. Från och med nu blev i princip alla rutnätsplaner rätvinkliga och för det mesta rektangulära, vid både grundande av nya och reglering av äldre städer, ett typiskt kännetecken för svensk stadsplanering.

Varför just Sala kan man undra? Det säger något om platsens betydelse och strävan att utveckla viktiga näringar. I Sala silvergruva har brytning troligen pågått sedan 1400-talets slut. Bergsnäringen var ryggraden i svensk ekonomi och man satsade stort på att utveckla den. Den var en grund för Sveriges expansiva stormaktspolitik.

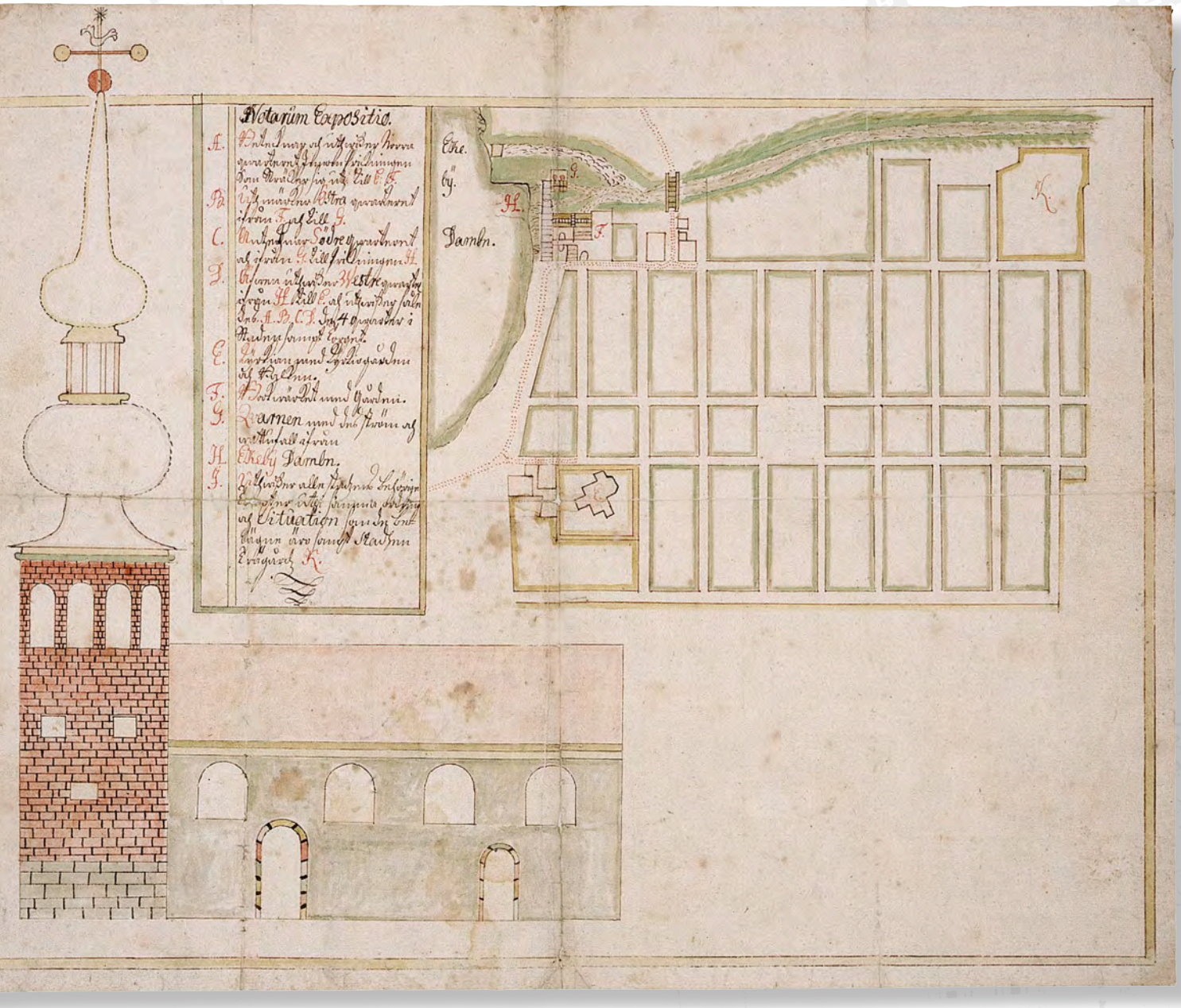
Sala växte snabbt till en av landets större städer och hade kring 1650 cirka 1000 invånare och nära det dubbla 50 år senare. Planen präglar fortfarande stadskärnan, men staden förtätades och tomterna delades upp i mindre. Det kan man se på senare kartor och även i den småskaliga bebyggelsekaraktären.

Rutnätsplanerna har ibland beskyllts för att alla vara likadana och utan medveten gestaltningsvilja, med en del sofistikerade undantag. Men det stämmer inte. Det är en stor variation. Det finns inte två likadana. Ren, stram och enhetlig behöver inte betyda torftig och utan kunskap om förebilder i internationella traktater och det europeiska stadsbyggandet.

Stormaktstidens svenska stadsplanering är den epok som präglar de flesta av våra äldre städer. I det svenska riket utarbetades planer på närmare 80 nya städer, drygt 20 stadsflyttningar och kring 170 större stadsplaneförändringar med reglering av den äldre bebyggelsen, utvidgningar och enstaka förstäder. Dessutom många stora stadsbefästningar.

Det är en omfattning som saknar motstycke i dåtidens Europa. För att hitta något motsvarande får man gå till de europeiska kolonierna i Latinamerika och Fjärran Östern.

Det var viktigt att utveckla ekonomin även i avlägsna delar av landet. Idag skulle vi kalla det regionalpolitik. För att främja bergsnäringen fick vissa städer en särskild förvaltningsform – bergsstaden. Här skulle borgarna också ägna sig åt bergsbruk, utöver de ordinarie stadsnäringarna handel och hantverk. 1637 bildades Generalbergsamtet och 1641 ett särskilt landshövdingedöme för stora delar av Bergslagen. En hel grupp nya städer grundades – Falun, Grythyttan, Nora, Lindesberg med flera.



Planen i Sala vid stadsgrundningen 1624 har på grund av den speciella utformningen med en rad av kvadratiska kvarter i mitten och den rektangulära yttre formen kopplats till holländaren Johan Carels. Den rektangulära yttre formen återfinns i holländska förebilder. Karta omkring 1635. Bildkälla: Uppsala universitetsbibliotek.

Att läsa stadens årsringar

Stockholm är som en illustration till den västerländska stadsbyggnadskonstens utveckling. Här kan man avläsa stadens årsringar i planmönster och arkitektur. Och även de topografiska förutsättningarna för lokalisering och planutformning. Men också den politiska utvecklingen och stadens grundläggande funktion och näringar. En enastående läsbarhet både i svenskt och internationellt perspektiv.

Läget är sällsynt strategiskt kommunikationsmässigt, ekonomiskt, politiskt och försvarsmässigt. Det gav kontroll över Mälarens sjöfart och den för landet avgörande handeln med järn och koppar ifrån Bergslagen, och samtidigt den nord-sydliga kustlandsvägen. Läget var centralt i det svensk-finska riket och för Norrlands- och Östersjöhandeln.

Den äldsta medeltiden präglar Gamla Stans centrala, högre del. Oregelbundna, stora kvarter uppbyggda kring huvudgator ner till hamnplatser på Saltsjö- och Mälarsidorna. I branten mot de lägre strandområdena en stadsmur och utanför den ligger långgatorna. Sedan följer nästa årsring med den senare medeltidens ”revbensmönster” av smala gränder ner till vattnet.

Den unga stormakten skämdes över den trånga och ålderdomliga staden. Nu skulle den byggas ut till en storstad värdig den nya maktställningen. Först en ny årsring runt Gamla Stan med reglering på västra sidan – Nygatorna – och utfyllnad med paradfasad och bred hamnkaj i öst. På 1630-talet följde det ojämförligt största av landets alla stadsplaneprojekt fram till 1800-talets slut, som fortfarande ger Stockholm dess grundprägel. Det började som reglering av den äldre förstadsbebyggelsen, men är till största delen en stadsutvidgning.

Stockholm skulle på alla sätt främjas. Rikets administration centrerades hit och byggdes ut kraftigt. Det kan man avläsa i både stadsplan och byggnader för landets styrelse och förvaltning, som Kungliga slottet, Riddarhuset och gamla Riksbankshuset. Men också i alla adelspalats – adeln hade ensamrätt till de högre ämbetena.

Utvidgningen var så väl tilltagen att den räckte till för staden att växa i ända till 1800-talets slut. Då tillkom en ny, tydlig årsring – en fortsättning på det gamla rutnätet men nu med större kvarter och ett differentierat gatunät med de breda, trädplanterade huvudgatorna som särskilt kännetecken. Bebyggelsen fick enhetlig stenstadskaraktär med hushöjd anpassad till gatans bredd.

Under 1900-talets första årtionden kom sedan områden av helt annan karaktär. Nu ville man ha ett oregelbundet planmönster som anpassades till topografin. Det lämpade sig utmärkt för överblivna höjder och svårbebyggd mark och ute i förorterna. Nationalromantik och 20-talsklassicism präglade bebyggelsen.

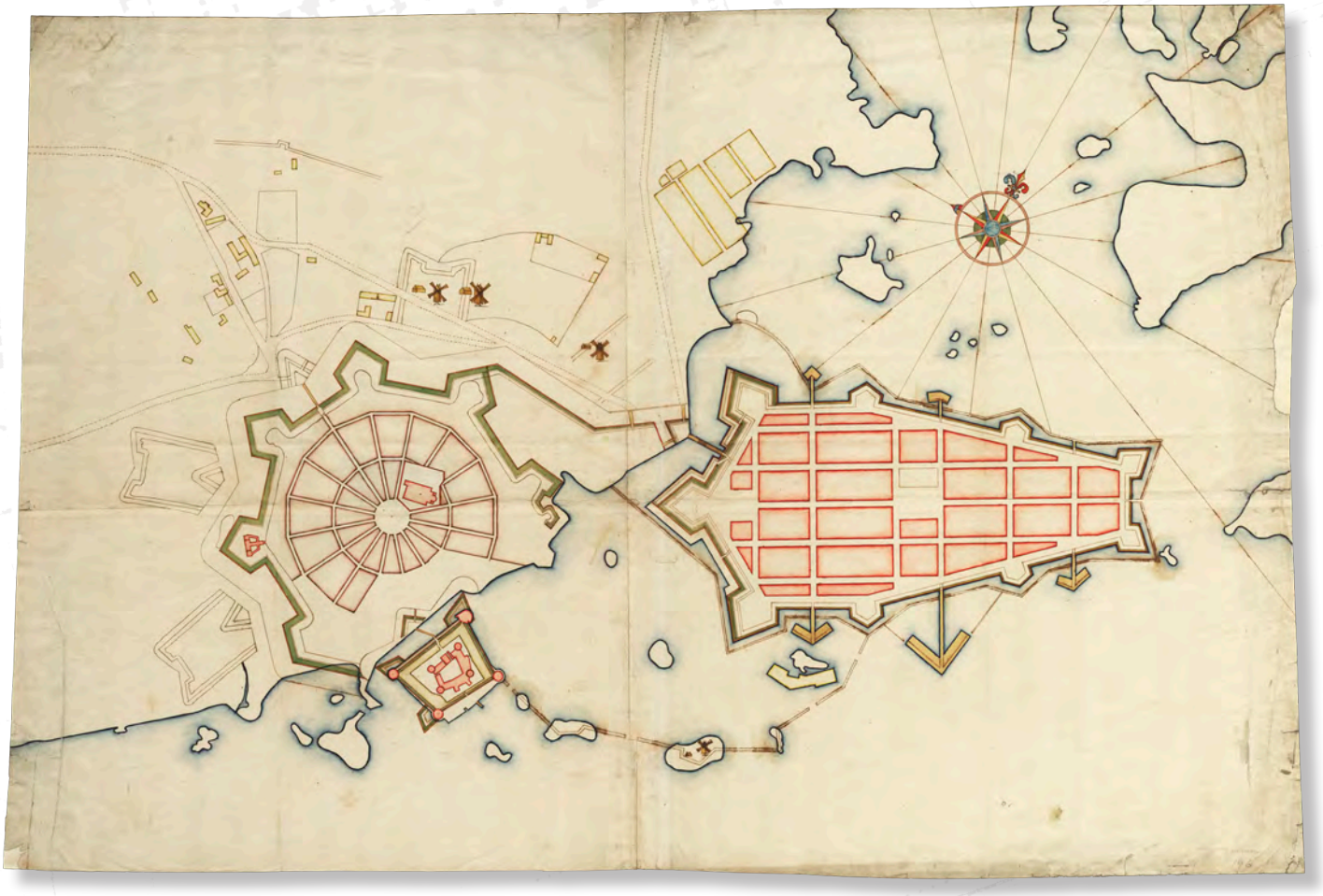
På 1930-talet slog funktionalismen igenom brett. Ett helt annat stadsideal med friliggande ”hus i park” till skillnad från kvartersstaden. Områden i stadens ytterkanter och förorterna byggdes ut. Efterkrigstiden har sedan satt sin prägel – både i nya, stora förortsområden och i den genomgripande citysaneringen.

Stockholm har storleksmässigt alltid varit i en klass för sig i Sverige och växte otroligt mycket på 1600-talet – från cirka 9000 invånare till nära 60000 vid århundradets slut. Ingen annanstans gjordes så stora satsningar på stadsbyggandet. Kartan från cirka 1650 visar 1630-talets stora reglering och utvidgning. Bildkälla: Riksarkivet.

Internationella förebilder

I Kalmar prövades förebilderna från renässansens så kallade idealstadsplaner. Kalmar illustrerar också artilleriets och befästningskonstens utveckling. De stora satsningarna visar på den vikt man fäste vid staden. Det var en av landets största och viktigaste städer – gränsfäste mot Danmark, strategiskt belägen vid den urgamla farleden längs östkusten, där avståndet till Öland var som kortast. Staden hade omfattande förbindelser med Hansan och kontinenten och många viktiga möten ägde rum här.

Medeltidsstaden, som låg vid det mäktiga slottet, var en av de ytterst få i landet som hade stadsmur. Men den klarade inte att stå emot danskarnas anfall under Kalmarkriget 1611–1613.



Kalmarkartan från cirka 1650 visar regleringen av den medeltida staden vid slottet 1613 med den planerade, men aldrig fullt utbyggda radialplanen. Bara den gamla stadskyrkan skulle stå kvar. Men när kartan ritades hade man redan beslutat att flytta staden till sin nuvarande plats på Kvarnholmen. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

Vid återuppbyggnaden ville Gustav II Adolf ha en fästningsstad av modernaste snitt. Specialiserade fästningsbyggare kallades in från Nederländerna. Det blev en så kallad radialplan med torg i mitten, radiellt utstrålande gator och omgivande bastionsbefästning. Enda gången man prövat en sådan på vad som idag är svensk mark. Plantypen hade försvarsmässiga fördelar men var annars opraktisk.

Senare flyttades staden till sin nuvarande plats på Kvarnholmen. Artilleriets större räckvidd och slagkraft gjorde att man ville ha fritt framför slottet så att en belägrare inte kunde ta skydd bakom bebyggelsen.

De första planerna utarbetades 1639 men flytten kom inte till stånd förrän 1647. Nu med en sofistikerad, långsträckt rutnätsplan som var symmetriskt uppbyggd kring en gata i mittaxeln, platsbildningar och annat som visar på kontakten med idealstadsplanerna. Liksom de kraftiga befästningarna. Till planen hörde också den lilla förstaden Malmen på fastlandet för främst en enkel fiskarbefolkning.

Stadsplanen, med den pampiga domkyrkan vid torget, många stenhus och mot ytterkanterna enklare trähus, liksom delar av befästningsverken finns fortfarande kvar. Men utvidgningar har gjorts på norra sidan och för järnväg och hamn på den södra. Av Malmen, med sin låga träbebyggelse återstår bara en rest. I detta kan vi avläsa spridningen av olika verksamheter och befolkningens sociala skiktning.

Idealstadsplanerna finns i en rik flora av skrifter om den ideala staden i renässansens Italien från 1400-talets slut och senare andra länder, skrifter som var väl kända även hos oss. Vid 1500-talets slut blev Nederländerna de ledande. Dessa teoretiska planer omsattes dock sällan i praktiken.

Planerna var för det mesta regelbundna, månghörniga, med omgivande befästningar. Det fanns två grundtyper av gatunät, det ena en radialplan med radiellt utstrålade gator från en mittpunkt och koncentriska ringgator, det andra ett rätvinkligt rutnät. Den rektangulära yttre formen finns i en holländsk plan. Axialitet och symmetri var viktigt.

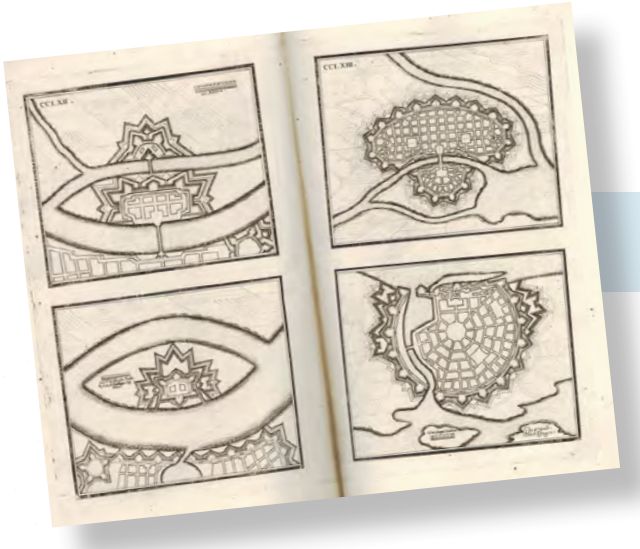


Illustration ur Peribologia, 1640, av Wilhelm Dilich-Schäffer.
Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

Varför rutnätsplan?

Varför var det så bra med en regelbunden rutnätsplan? Så bra att man sannolikt ville reglera alla äldre städer? Och det trots att det var väldigt stora och besvärliga ingrepp. Nya gator skulle dras fram, tomter göras om, mark skiftas, hus flyttas eller nybyggas och stora markarbeten utföras.

1600-talet präglades av en gigantisk nyordning av samhället. Successivt växte det fram ett system av lagar och förordningar, centrala ämbetsverk, ny länsindelning och ekonomisk kontroll och styrning. Till stora delar präglar det fortfarande det svenska samhället. I målet att stärka landet och utveckla ekonomin liksom avlägsna landsändar spelade enhetliga system, ordning och reda och effektivitet en stor roll. Stadsplaneringen, med alla stadsplaneregleringar och grundandet av nya städer, är en spegel av detta.

Här passade rutnätsplanen väl in. Den var praktiskt ordnad och rationellt uppbyggd, överblickbar och lätt att bygga ut. Den gav god framkomlighet och var lätt att hitta i. Centrala funktioner i mitten och enklare och miljöstörande verksamhet mot ytterkanterna. Den var effektiv och anpassningsbar, vilket förstås var bra om man ville tillämpa den på många ställen.

De enkla rutnätsplanerna låg långt från renässansens sofistikerade idealstadsplaner, men trots detta så stämmer de allmänt med renässansens förkärlek för geometri och symmetri. Och kännedomen fanns.

I en hel del planer bör också estetiskt-representativa önskemål ha spelat en stor roll – saker som symmetri och betonade axlar, placering och utformning av torg och viktiga byggnader, samordning av olika stadsrum, siktlinjer och fondmotiv. Den unga stormakten ville framstå som välordnad, på hög kulturell nivå, och visa upp en representativ fasad utåt. På så vis fick det estetiska samtidigt en ”praktisk” propagandafunktion. Det ligger signaler i allt vårt byggande.

Många hävdar att den traditionella rutnätsstaden och kvartersstaden är en bra modell för hållbar stadsutveckling än idag. Staden planeras som en sammanhållen helhet. Den är flexibel till innehållet och utbyggbar. Det överskådliga gatunätet binder samman och skapar närhet och lättillgänglighet, kontakt och mötesplatser. Den slutna gatan ger överblick och trygghet. Rutnätsstaden består av blandade verksamheter. Olika trafikslag samsas. Tätheten gör staden resurssnål och ger förutsättningar för effektiva tekniska system. De korta avstånden ger en rationell hantering, samordningseffekter och minskar transportbehoven.

Vilken stad är det här? Det känns helt otroligt med en så radikal förändring när man vet att platsen är starkt kuperad, tätt bebyggd med många stenhus och att det dessutom finns en hög stadsmur runt staden. Visst är det Visby och ett förslag till total reglering samt nya befästningar cirka 1646. Visserligen orealistiskt, men förslaget säger ändå något om tankarna och ambitionerna och att Gotlands militärstrategiska betydelse mitt i Östersjön var lika stor då som nu. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

I den lilla domkyrkostaden Skara, med omkring 400 invånare, kom ett regleringsförslag oförhappandes 1654, utan föregående brand eller annan särskild orsak, och det blev heller inte genomfört. Bildkälla: Riksarkivet.

En monumental barockplan

Trots att Karl X Gustavs korta regeringsperiod 1654–1660 nästan helt upptogs av krig kom en lång rad överdådiga planprojekt där man kan se en ny monumentalitet i barockens anda. Det var dock inte mycket som blev genomfört.

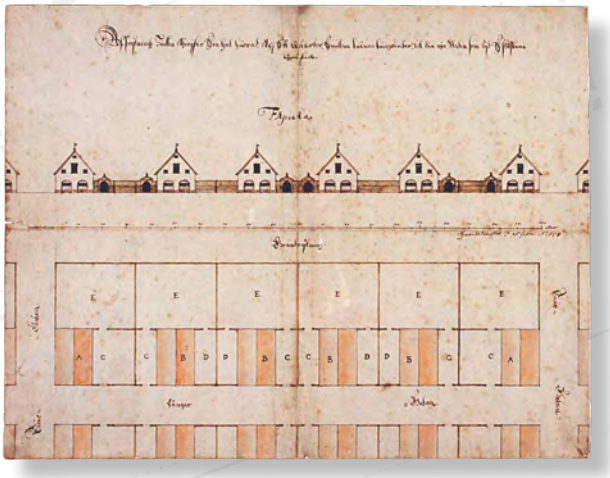
De ledande arkitekterna hade varit på studieresor i södra Europa och anlitades nu även i stadsbyggandet. Annars var det till allra största delen fortifikationsofficerare och lantmätare som upprättade planerna. Vi kan se ett ökat estetiskt intresse med fondmotiv, monumentala accenter och platsbildningar, större vikt vid de offentliga byggnaderna och tydligare axialitet.

Ett grundläggande syfte var att stärka försvaret. Men också att trygga och utveckla den industriella verksamheten. Ett tydligt exempel är Karl Gustavs stad, dagens Eskilstuna. Här grundades en manufakturstad för vapentillverkning och annat metallhantverk. Verksamheten flyttades hit från det utsatta Baltikum.

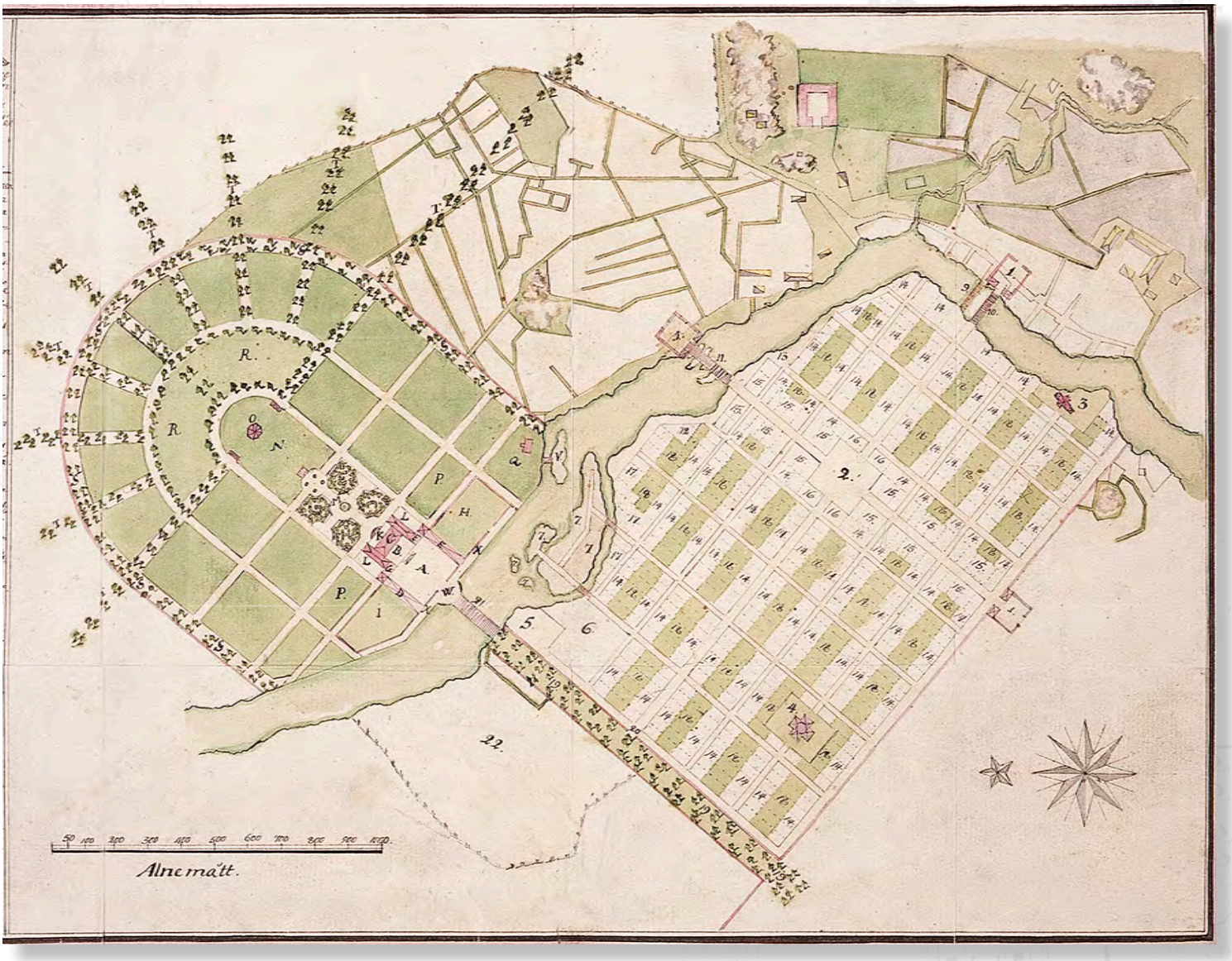
Det vi ser är ändå bara halva den tänkta staden. Det står att läsa på kartan. Tänk planen dubblerad! En central axel med dubbla trädrader leder fram till en magnifik slottsanläggning. Det finns korsande, extra breda huvudgator, flera platsbildningar där gatornas placering ger slutna hörn och symmetriskt inplacerade kyrkor.

Bebyggelsen skulle få enhetlig form med friliggande, gavelställda verkstads- och bostadshus i vitputsat tegel, breda trädgårdsstråk och plank som band ihop längs gatorna. Ännu idag ger planen stadskärnan dess grundkaraktär och området med de små Rademachersmedjorna i rödmålat trä visar bebyggelsen i förenklat utförande.

På kartan kan man också se det äldre, möjligen medeltida, bebyggelseområdet på åns östra sida och hur de omgivande markerna i nordöst var organiserade och bebyggda. Och tullportar och de tullstaket som omgav alla städer. Från slottsparken strålar alléer ut i landskapet.



Till planen hörde, för ovanlighetens skull, mönsterritningar för bebyggelsen. Bildkälla: Riksarkivet, Landsarkivet i Uppsala



Karl Gustavs stad – dagens Eskilstuna – med mönsterplan av arkitekten Jean de la Vallée 1658. Bildkälla: Uppsala universitetsbibliotek

Kunglig miljö och imperiedrömmar

En plan värdig hjärtat i ett imperium med storvulna ambitioner. Grand final för stormaktstidens stadsbyggande. Det är Stockholmsplanen för ordnandet av Kungliga slottet och dess omgivningar 1713. Den har beskrivits som den ”utan jämförelse största arkitektoniska kompositionen i den nya tidens Sverige”.

Här handlade det i första hand om kraven på en representativ miljö med tonvikt på en ensemble av monumentalbyggnader och arkitektoniska stadsrum där de olika delarna samordnades till en magnifik helhet. Det skiljer sig mycket från den normala stadsplaneringen med dess tyngdpunkt på den handfasta organisationen av stadens verksamheter och kommunikationer i gator, platser och kvarter.

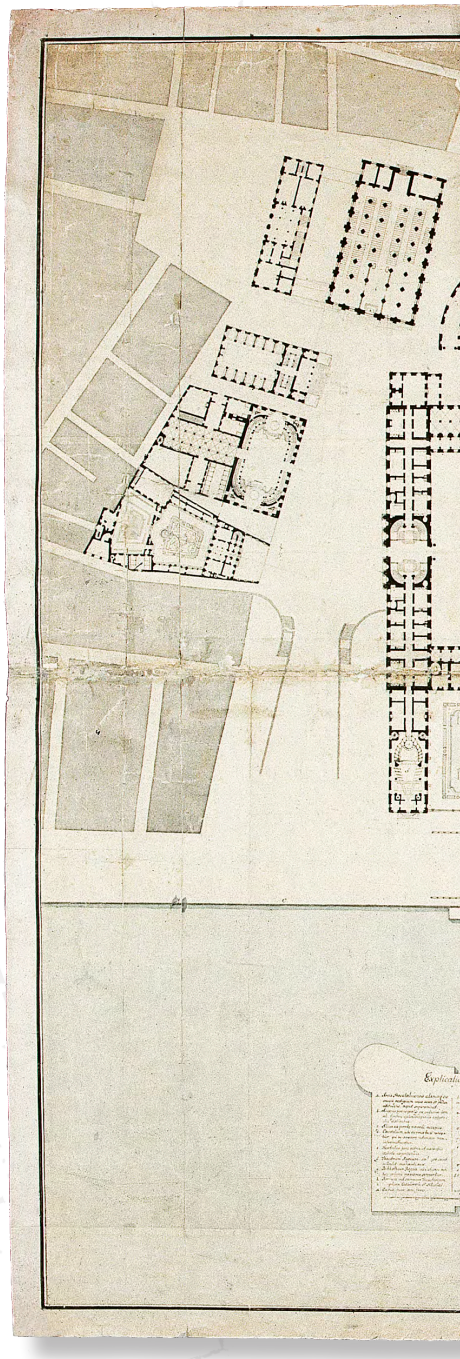
Men i grunden är det även här en rutnätsplan, fast inte slaviskt rätvinklig utan med snett inlagda delar och triangulära och rundade former. Planen bygger på axialitet, symmetri, balans och kontrast, men kontrasten och dess inneboende dramatik har förstärkts i barockens anda.

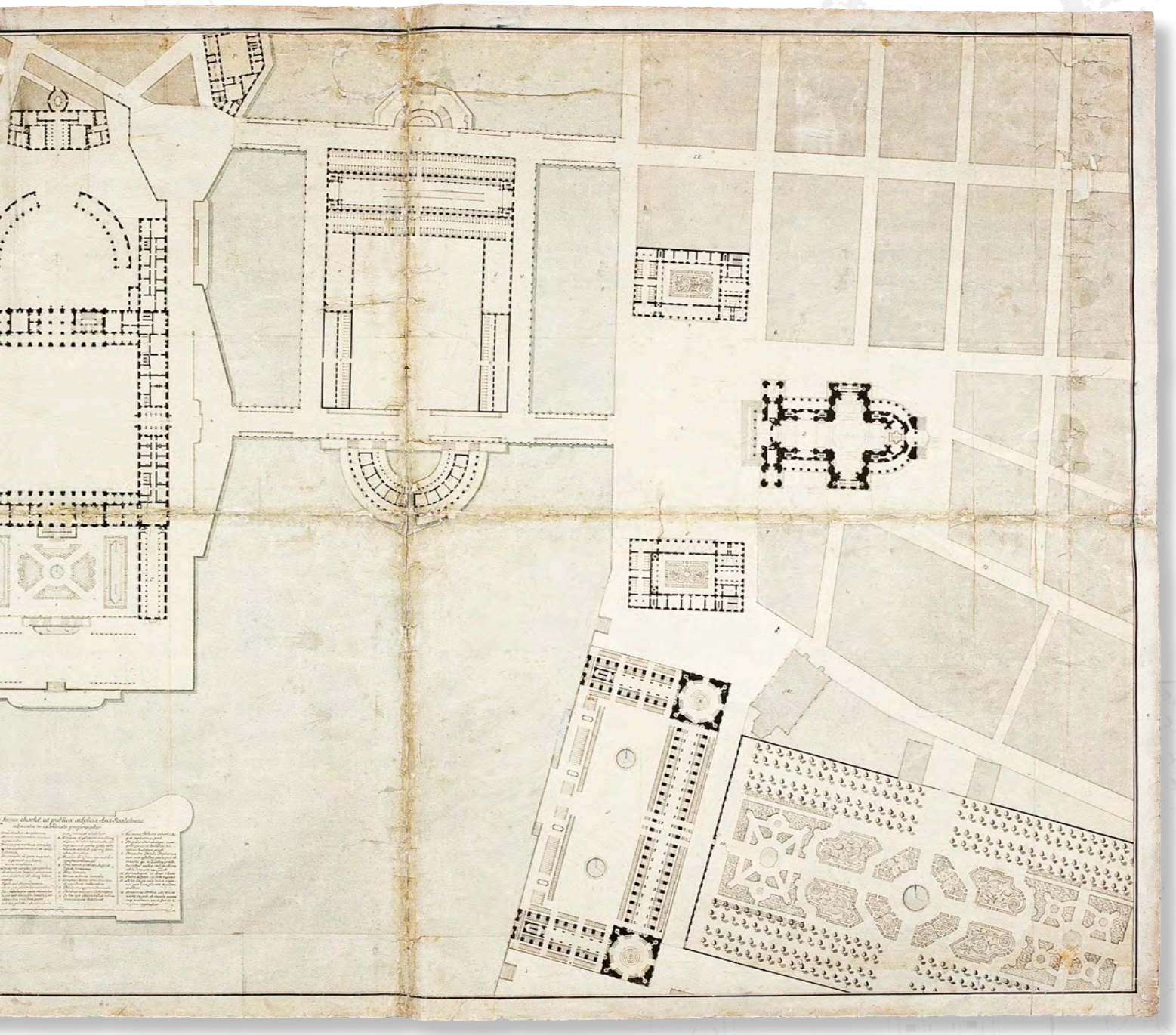
De omgivande vattenrummen skulle omformas med utfyllnader, kajanläggningar och broar. Nivåskillnaderna utnyttjades genom terrasseringar, ramper och trappor, som i den breda, perspektivistiskt ordnade Slottsbacken på slottets södra sida. De visuella effekterna, med siktlinjer, fondmotiv och utblickar, exploaterades till fullo.

Slottet, som var under uppförande, skulle omges av en lång rad nya, storslagna byggnader. På Helgeandsholmen norr om slottet en stor stallanläggning som omformade hela holmen. Bron rakt norrut började i ett system av ramper upp till slottets norra port och slutade i nuvarande Gustav Adolfs torg som omvandlades till en monumentalplats med en enorm, kupolkrönt kunglig gravkyrka och symmetriska byggnader på sidorna.

Störst av alla var arsenalsbyggnaden framför Kungsträdgården, för trofésamlingarna som ett monument över Sveriges militära bragder. Även gamla byggnader skulle passas in – som fond högst upp på Slottsbacken fick Storkyrkan en ny fasad.

Men så förlorade Sverige sin stormaktsställning några år senare och fick anpassa sig till en ny verklighet. Delar av tankarna återkom dock, om än i bantad tappning.



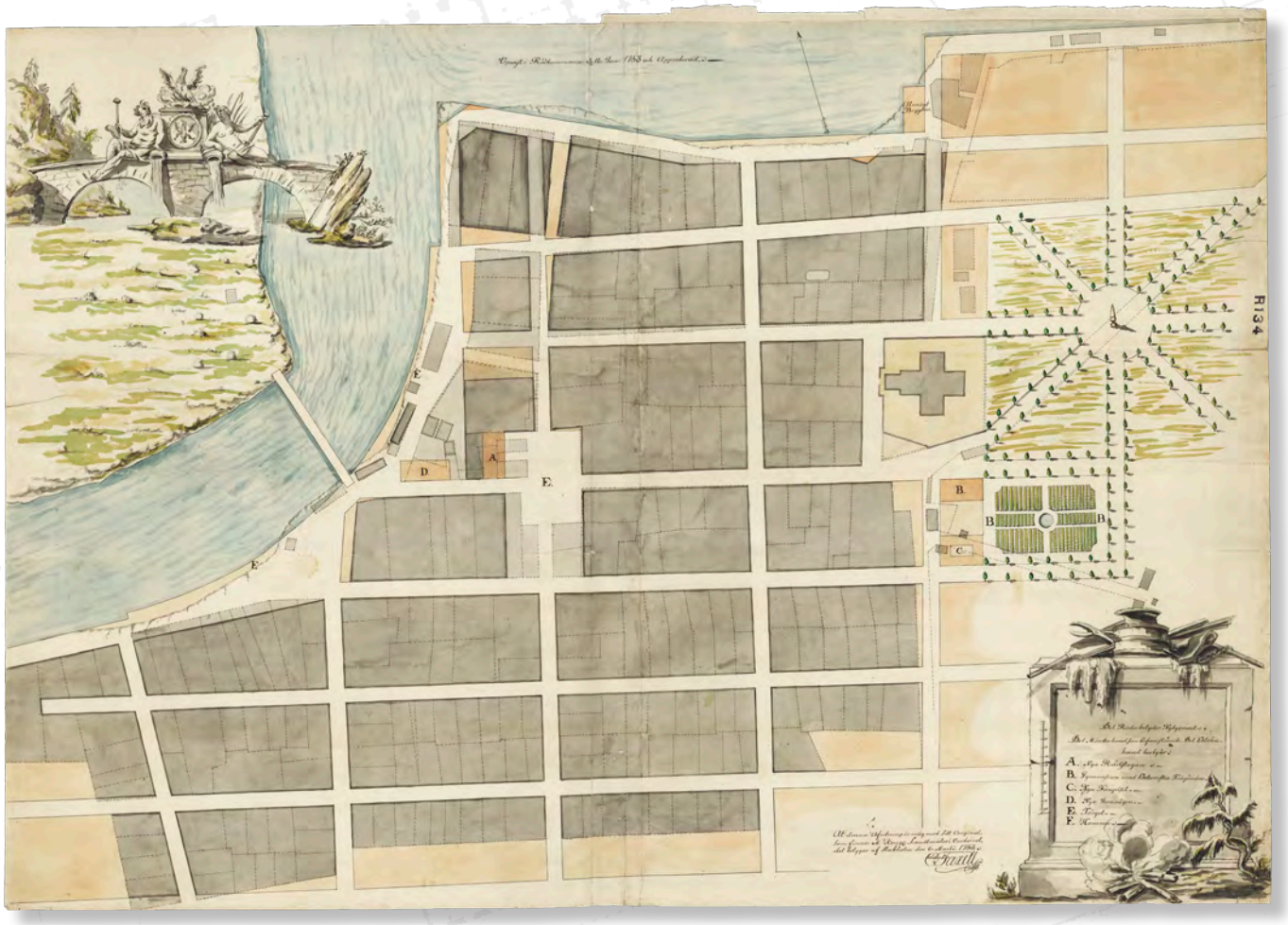


Nicodemus Tessin d.y.:s slutgiltiga plan för ordnadet av Stockholms slott och slottsomgivningarna 1713. Bildkälla: Riksarkivet.

Staden brinner

Stadsbränderna var ett återkommande gissel. I stort sett alla städer var byggda i trä och har brunnit gång på gång. Ibland flera gånger per århundrade.

Det har tagits för givet att bränderna mer eller mindre automatiskt ledde till att städerna reglerades, och att det normalt inte gjordes några större förändringar utan att det hade brunnit. Men så enkelt är det inte. De allra flesta stadsbränderna ledde inte alls till några försök i den riktningen. Regleringsprojekten utan föregående brand är betydligt fler. Visst kan det kännas logiskt att ta tillfället i akt, men å andra sidan, vid en plötslig katastrof, med många människor utan tak över huvudet, kanske mitt i vintern eller under pågående krig, var förutsättningarna inte de bästa.



Karlstad brann 1616, 1652 och 1716. Och igen 1719, då nästan hela staden förstördes, och domkyrkan flyttades. Efter branden 1752, då denna karta upprättades av Carl Hårleman, gjordes vissa förändringar, men den stora regleringen följde efter en förödande brand 1865. Bildkälla: Riksarkivet.

Först på 1700-talet kan man se ett tydligare samband mellan brand och reglering, men det var inte förrän 1828 som ett direkt förbud infördes att återuppbygga en eldhärjad stad innan en ny plan godkänts. Fast inte ens efter det upprättades regleringsprojekt efter alla bränder. På 1700-talet blev brandskyddet en allt viktigare fråga för de styrande. Byggnads- och brandordningar blev vanligare. Försäkringsinrättningar instiftades.

Det märks också i planerna. Strandgator anlades för att lättare komma åt vattnet och man kan se en tendens till bredare gator. I några fall planterades träd längs gator och torg och städer delades in i brandzoner med avskiljande, bredare gator.

1752 brann Karlstad för femte gången. Nu förstorades torget och kvarteren i stadens ytterkanter reglerades. Planen utarbetades av landets ledande arkitekt Carl Hårleman och byggde vidare på 1650-talets reglering. Då hade befästningar ingått och den sneda gatan i sydväst följer insidan av en planerad befästningslinje. Observera att Hårleman behöll tomtgränserna inne i kvarteren. Dessutom tänkte han sig kajer och en ordentlig strandgata samt en park och en botanisk trädgård.

Efter den stora branden 1865, den mest omfattande i Karlstads historia, genomfördes en ny stadsplan med stora kvartersförändringar, tomtreglering, breddade gator, förstorat torg och utvidgningar mot väster och öster. Det är den vi har idag. Men kartorna visar att trots allt finns äldre grunddrag kvar i form av gatunätets orientering, torgets läge och flera enskilda gatusträckningar. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

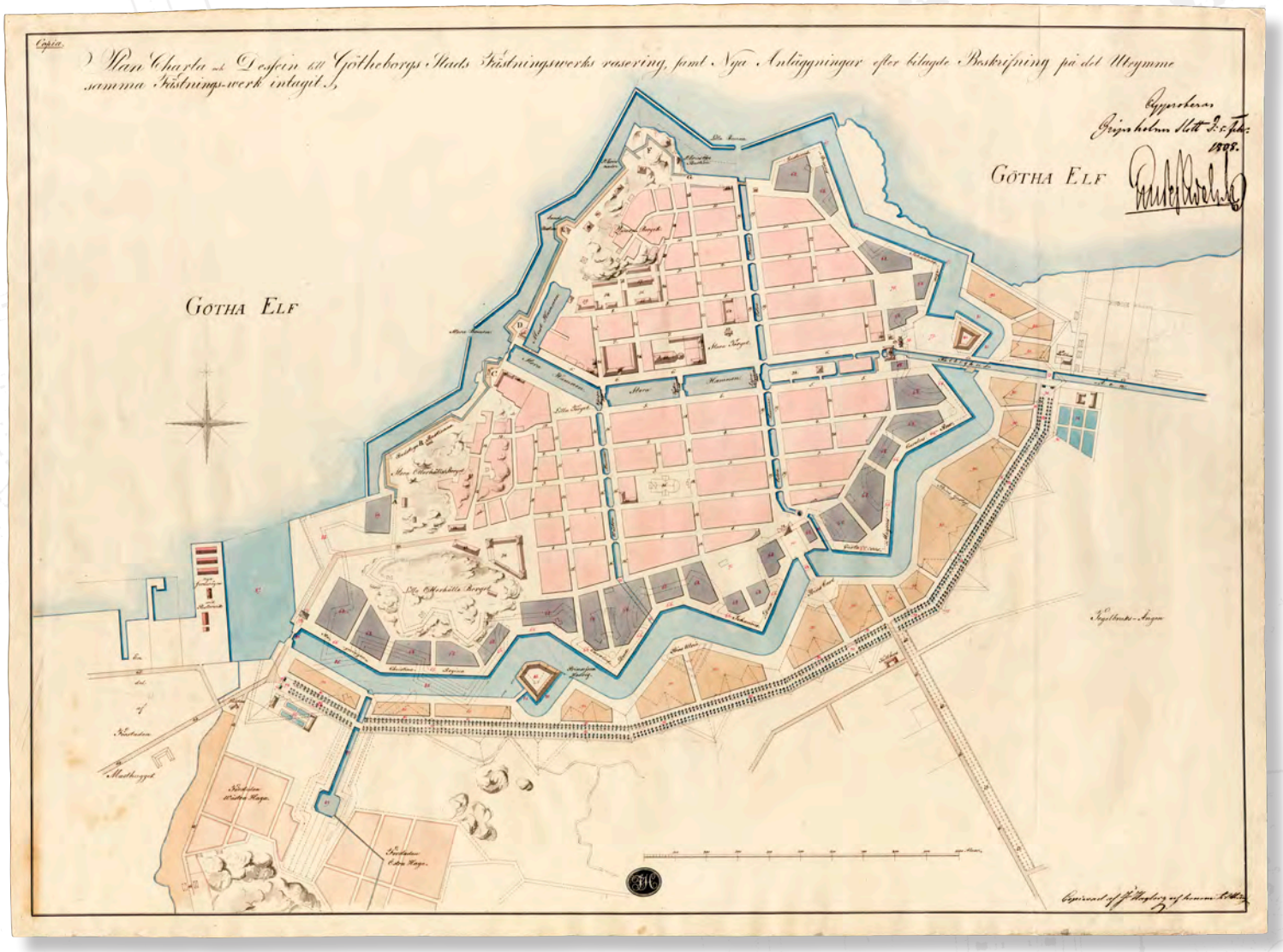
Nya stadsbyggnadselement – promenader, grönska och offentliga byggnader

Stadsbefästningarna byggdes om, förföll och blev till slut omoderna. I längden var de alldeles för dyra att underhålla. Samma förhållanden rådde i hela Europa. I stället ersattes de av en zon av planteringar, offentliga byggnader och ny bostadsbebyggelse. Än idag syns ofta de gamla befästningslinjerna som ett monumentalt grönstråk. Det främsta exemplet internationellt är Ringstrasse i Wien vid 1800-talets mitt.

I Göteborg begärde staden att få riva befästningarna 1803 och 1808 fastställdes den bearbetade planen. Samma sak hände i Malmö och Landskrona. Senare följde Kristianstad och Kalmar. I Göteborg bibehölls dock mycket mer av den öppna befästningsmarken och befästningsformerna, faktiskt långt mer än vad planen föreskrev. De flesta bostadskvarteren byggdes aldrig ut. Största delen av vallgraven med sina sicksackformer blev kvar, liksom smärre delar av befästningsverken.

Utanför anlades en bred parkzon som minner om att marken närmast runt befästningskransen skulle vara öppen, utan byggnader. I det nordöstra hörnet av staden och mot älven är dock alla synliga befästningsspår utraderade och planmönstret kraftigt förändrat, men det skedde långt senare, på 1960- och 70-talen.

Förslag till trädplantering av gränsgator, infartsvägar och torg började uppträda mot mitten av 1700-talet. Och även träd på kyrkogårdarna. Från och med 1800-talets mitt blev offentliga parker allt vanligare och viktiga inslag i det sena 1800-talets kraftiga expansion av städerna. Under senare delen av 1800-talet började också det offentliga byggandet ta större plats med institutioner som skolor och olika vårdinrättningar. 1810 avskaffades stadstullen och så småningom började bebyggelsen växa ut över de tidigare stadsjordarna där borgarna haft sina odlingar.



Stadsplan för utbyggnad inom det gamla fästningsområdet i Göteborg 1808 utarbetad av Carl Wilhelm Carlberg.
Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

Rivningen av befästningarna blev inledningen till Göteborgs stora expansion senare på 1800-talet. En utvidgningsplan 1863, efter en stadsplanetävling året innan, bäddade för stora stenstadsområden med den breda Kungsportsavenyn och många andra trädplanterade gator. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

E platsen *öppen plats med Kyrka.*
F do. *öppen plats*
G do. *do. do. med Kyrka.*
H do. *do. do.*

Esplanadstaden

Våra första nationella bestämmelser om stadsbyggandet kom med 1874 års byggnadsstadga. Samtidigt kom hälsovårds- och brandstadgor och sedan några år tillbaka fanns det en ordningsstadga. Alla påverkade stadsbyggandet.

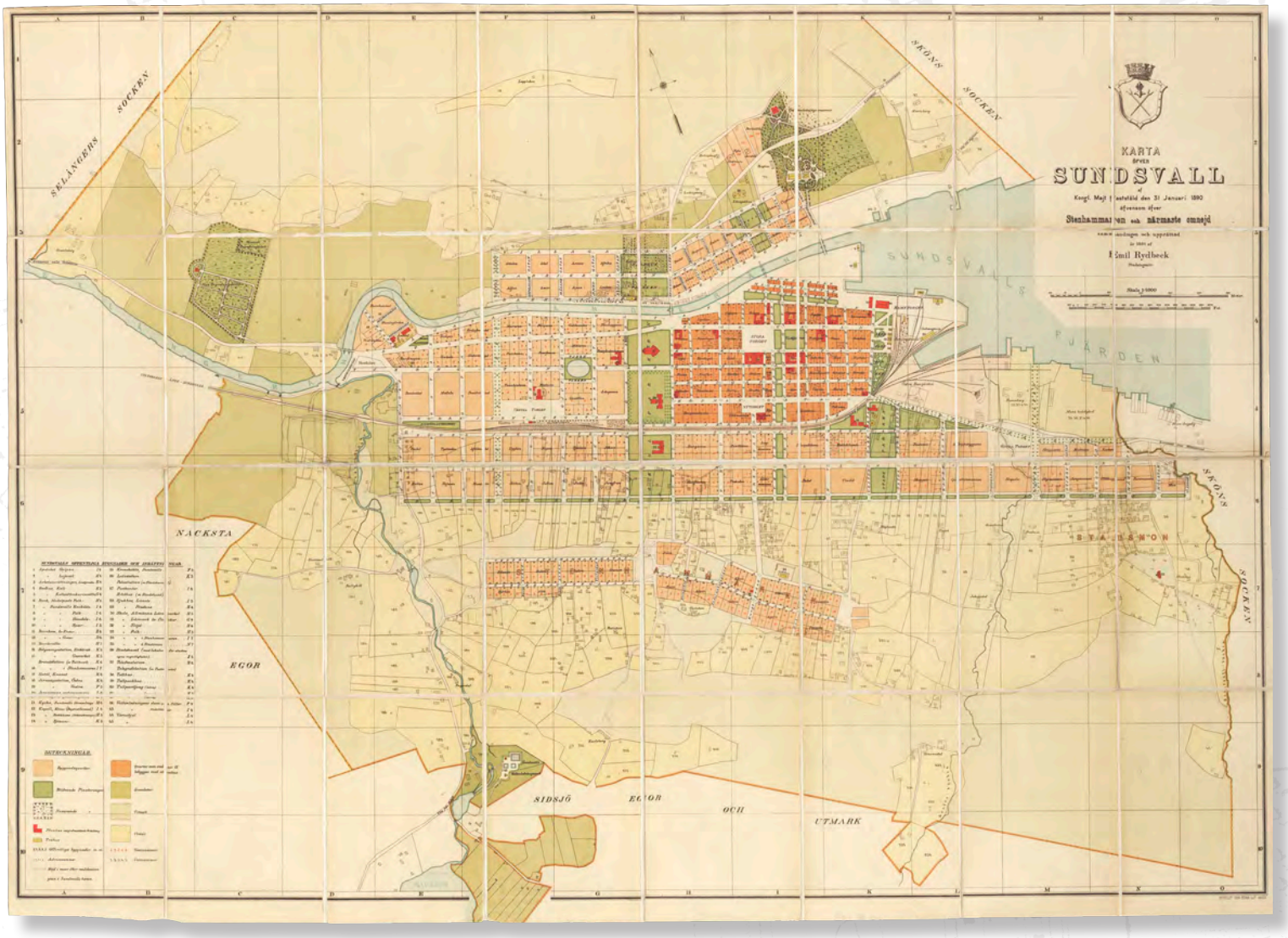
Ledstjärnor var framkomlighet, sundhet, brandsäkerhet och skönhet. Ett universalmedel att åstadkomma detta var esplanaden, den breda huvudgatan som egentligen består av ett smalt parkstråk kantat av trädrader och med en gata på vardera sidan. Den blev ett speciellt kännemärke för finsk och svensk stadsplanering på 1800-talets slut.

Idealet var fortfarande den rätvinkliga rutnätsstaden, men nu med större kvarter, gator av olika bredd och karaktär – huvudgatorna trädplanterade – och ett markant inslag av parker. Typiska drag är att hushöjden anpassades till gatans bredd, de snett avskurna gatuhörnen för bättre framkomlighet, minimimått för gatubredd och gårdsyta. Stenhus fick vara högst fem våningar vid bredare gator och lägre vid de smalare, trähus högst två våningar. Andra tidens kännetecken är industrialismens nya typer av offentliga byggnader och kommunaltekniska anläggningar.

Sundsvall är på ett sätt det stora undantaget, men på ett annat sätt ett typexempel. Staden brann ner en juninatt 1888. Efter tuff argumentation lyckades man tvärt emot alla krav få bibehålla 1600-talets trånga gatunät och en tät bebyggelse, men måste i gengäld bygga i sten och dra fram en bred esplanad som brandskyddszon tvärs genom staden. Och så förstorades torget och breddades några gator. Resultatet blev den storstadsmässiga stenstaden – ett unikum i svenskt stadsbyggande. Sundsvall var centrum i en rik industriregion och i träpatronernas stad byggdes det påkostat.

Esplanaden och de stora utvidgningsområdena är däremot typexempel på det sena 1800-talets stadsplanering i enlighet med byggnadsstadgan. Skillnaden mellan ”gammal stadsdel” och ”ny stadsdel” är tydlig.

Utanför det planlagda området kunde bebyggelsen dock inte förhindras eller regleras och runt många städer växte det upp enkla förstäder. På privat initiativ styckades marken upp och bebyggdes av spekulationsbyggmästare eller av arbetarna själva, ibland oordnat och ibland med enkla rutnätsplaner. Stenhammaren på bergssluttningen söder om staden, med sina trähus och trädgårdar, kunde växa obehindrat och skiljer sig markant från stenstaden.



Sundsvall 1890, efter att staden brunnit ner två år tidigare. Stadsplan av Emil Rydbeck, på grundval av en plan av Petter Georg Sundius 1873. Bildkälla: Riksarkivet, Krigsarkivet.

På kartan hittar vi också förklaringen till en avvikelse på en modern karta – det rundade hörnet i sydöstra kanten av den gamla staden. Det beror på järnvägens dragning. Sundsvall var utförselhamn och den äldsta, privata järnvägen förde varor dit inifrån landet. Ostkustbanan och dagens järnvägsstation kom först på 1920-talet. Stationshuset, som överlevde branden, står fortfarande kvar ute i hamnen och är nu casino.

Detta visar hur några udda fragment tillsammans kan bli nog så intressanta, ha något viktigt att säga om staden, så ta inte bort svängen! Eller udda detaljer på andra håll. Ta reda på vad de berättar i stället!

Den terränganpassade planen

Kring sekelskiftet 1900 var man hjärtinnerligt trött på raka gator, räta vinklar och det sena 1800-talets kompakta stenstadsbebyggelse. I stället ville man ha ett ”konstnärligt” stadsbyggande med oregelbundet gatunät anpassat till terrängen, och en mer varierad och småskalig bebyggelse.

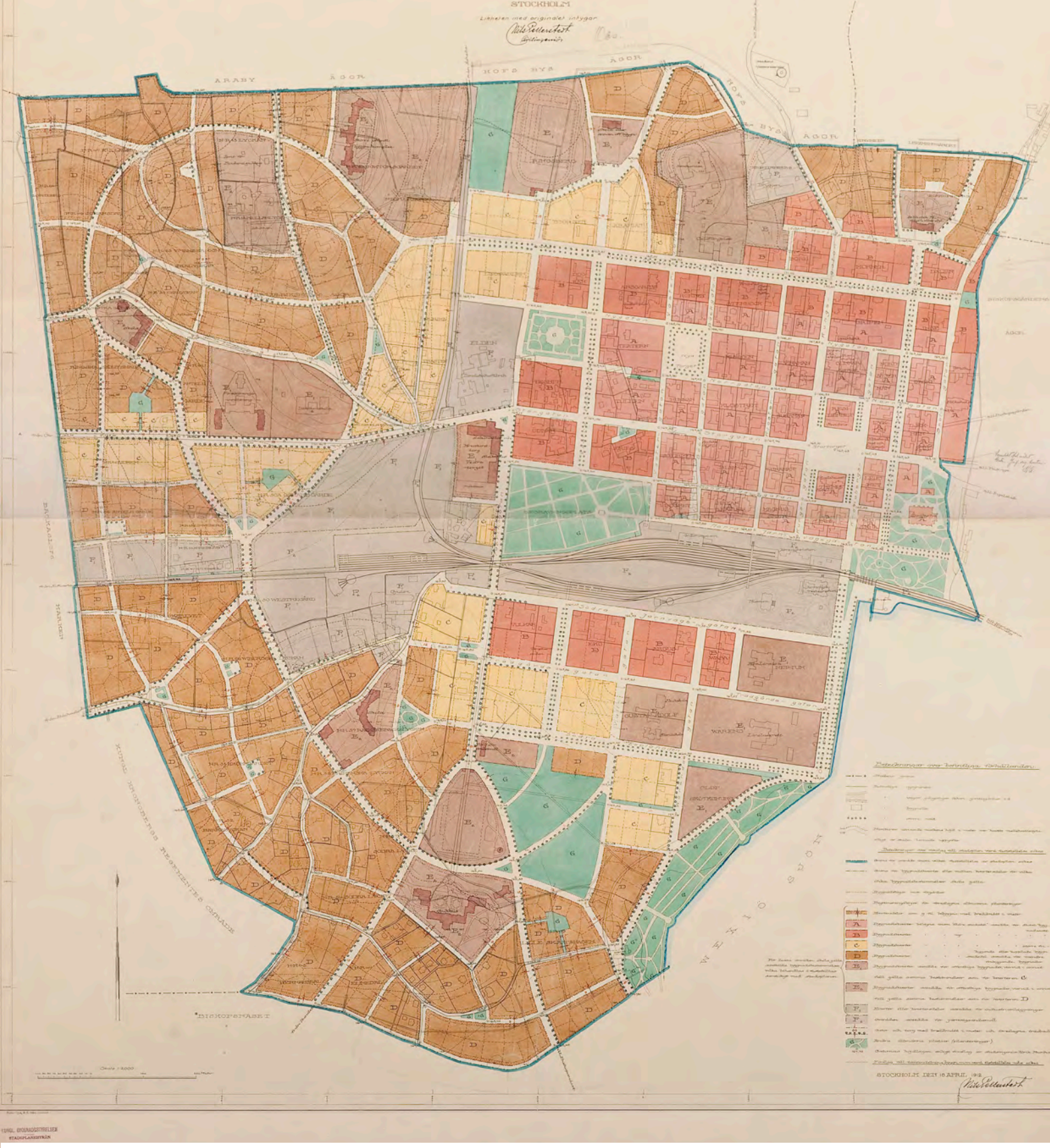
Inspiration kom från den österrikiske arkitekten och skriftställaren Camillo Sitte och tankar om trädgårdsstaden i England och Tyskland. I både planer och bebyggelse kan man se ett jugendmässigt formspråk.

Planerna formades till konstfulla mönster av mjukt svängda gator där små oregelbundna platser och planteringar vävdes in. Man gillade grönska, fondmotiv och små pittoreska inslag. Ofta byggde de på äldre vägsträckningar och ägogränser. Oräkneliga planer togs fram runt om i landet, främst i förstäder med villa- och egnahemsbebyggelse, men också i stadskärnorna, på bergshöjder och svårtillgänglig mark som blivit över vid 1800-talets stadsutbyggnader.

Brottet mot den gamla staden är markant. Växjö är ett bra exempel på en mellanstor stad där man kan läsa av många årsringar – i den centrala delen det regelbundna planmönstret från regleringen 1658–1659, men också oregelbundna tomtgränser och rester av gator från tiden före det. Sedan det sena 1800-talets större kvarter och breda, trädplanterade gator och sist det tidiga 1900-talets oregelbundna, terränganpassade plan. Det är inte helt ovanligt att tomtgränserna inne i kvarteren fick förbli vid det gamla vid en reglering. Det kan man leta efter på senare kartor.

Planen för Växjö berättar också om ägoförhållandena och hur de påverkade stadsbyggandet. Utvidgningen mot söder kunde göras sedan staden köpt in domprostmarken. Men mot öster var det stopp. Här hindrade biskopsgårdens mark staden att växa.

Vi kan även uppfatta Växjös grundläggande karaktär som administrativ stad eller förvaltningsstad – här såväl domkyrko- och skolstad som residensstad och garnisonsstad – och karaktärsbyggnader som följer av det. Det är inte bara residens, domkyrka, skolbyggnader, länsfängelse och andra offentliga byggnader. Det är också uttryck för befolkningens sammansättning och det sociala livet med teater, tidigt museum, ordenssällskap, och bostadshus med stora våningar.



Plan för utvidgning av Växjö 1912 av Nils Gellerstedt. Bildkälla: Boverkets planarkiv.

Funkisstaden

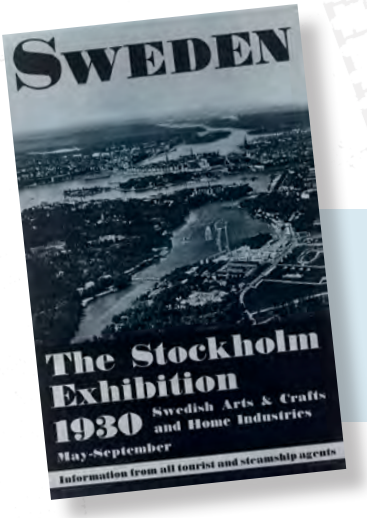
Kring 1930 inträffade ett radikalt brott mot den äldre stadsbyggnadstraditionen. Staden sågs som ett rationellt maskineri där boende, arbete, centrumfunktioner och friluftsliv skulle vara skilda åt och bindas ihop av trafikleder. Olika trafikslag skulle separeras från varandra. Idealet var fritt liggande hus i grönska.

Med sol, ljus och luft som stridsrop gick man till storms mot den gamla kompakta stenstaden med dess slutna kvartersbebyggelse och de föregående decenniernas betoning på staden som konstverk. Man såg med avsmak på stilarkitektur och hade liten förståelse för bevarandet av äldre bebyggelse och stadsmiljöer. Funktionalismen eller, som den benämns internationellt, modernismen var född.

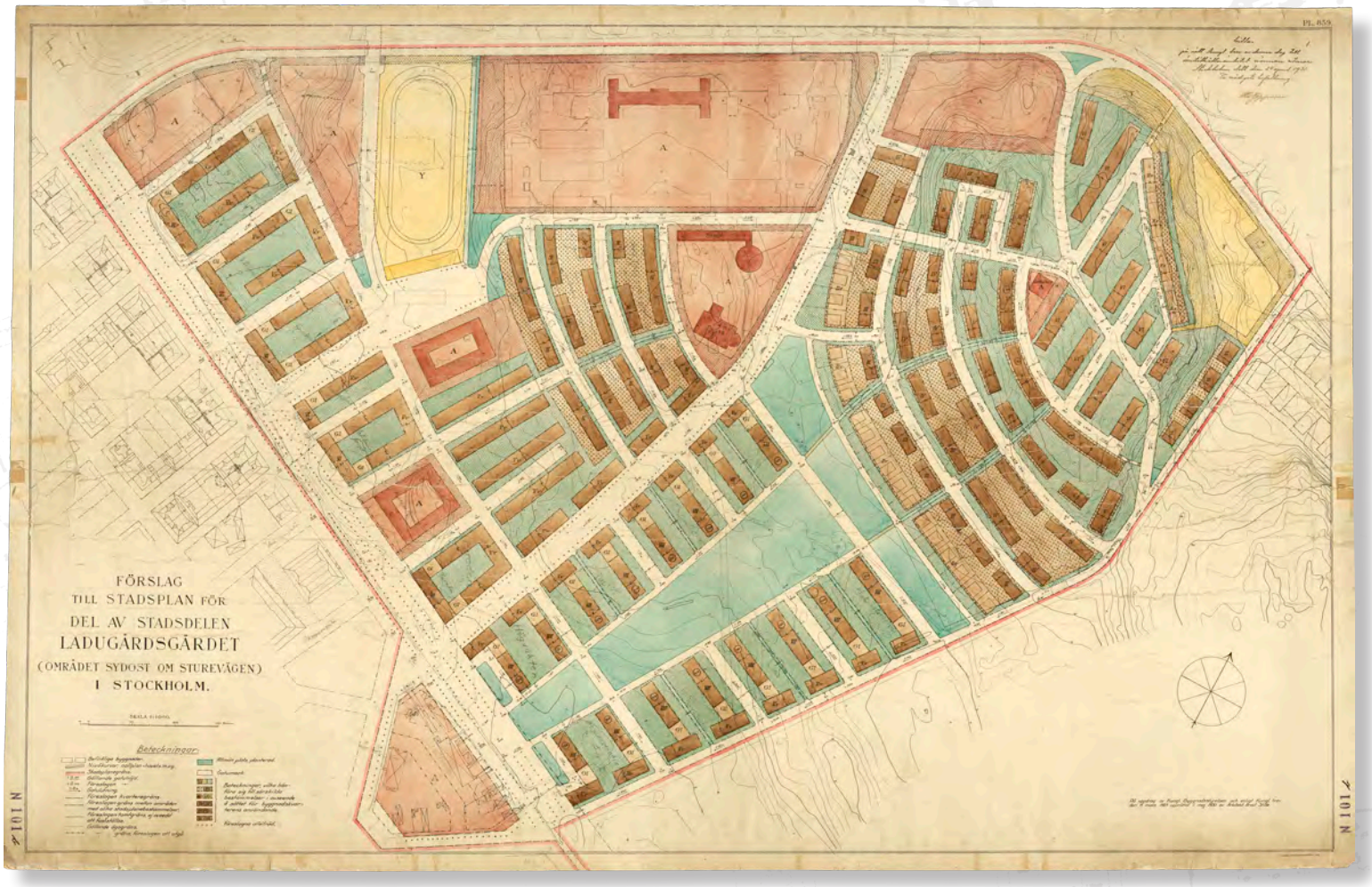
En stark tro på den moderna tekniken förenades med en vilja att förändra samhället. Stadsbefolkningen växte allt snabbare och det var stor bostadsnöd. Bilismen ökade starkt. Med hjälp av standardiserade byggmetoder och vetenskapliga studier av bostadens användning ville man skapa billiga och välfungerande bostäder för de breda massorna. Funktionen var det centrala och ur den skulle formen och skönheten komma.

Modernismen har kommit att prägla arkitektur och stadsbyggnad över hela världen. Samma förebilder och trender överallt, massproduktion. Aldrig tidigare har det byggts så mycket.

Ett av de första större och mest uppmärksammade funktionalistiska områdena i Sverige är Gärdet i Stockholm. Det kom till efter en stadsplanetävling 1929 och en bearbetad stadsplan två år senare. Idag uppfattar de flesta området som ett förebildligt funkisområde. Men planen och bebyggelsen var hårt kritiserad av de mer radikala arkitekterna. Alldeles för monumentalt, med det centrala parkstråket som mittaxel, och för kompakt bebyggelse!



Stockholmsutställningen 1930 innebar det stora genombrottet för funktionalismen i Sverige. Ett stort utställningsområde med nöjesfält byggdes upp vid Djurgårdsbrunnsviken under ledning av chefsarkitekten Gunnar Asplund. Utställningen anordnades av Svenska Slöjdföreningen och en tyngdpunkt var design, konstindustri och konsthantverk. En annan var bostadsavdelningen med olika lägenhetslösningar och förslag till bostadshus, framför allt smålägenheter för mindre bemedlade, men också egnahem, radhus och några villor.



Stadsplan för Gärdet i Stockholm av arkitekten Arvid Stille, fastställd 1931. Bildkälla: Stockholms stadsarkiv.

Grannskapsenheten – en by i staden

Under andra världskriget började rotlösheten i städerna att skildras som ett problem som ställdes i kontrast till den samhörighet som tidigare hade funnits i bygemenskapen, eller för den delen i arbetarstadsdelar. Lösningen blev grannskapsenheten, ett mot omgivningen avgränsat område där butiker och annan service samlades till en plats för att erbjuda en arena för social kontakt.

Grannskapsenheterna lanserades som ett demokratiprojekt. Genom att skapa trygghet och gemenskap inom ett område skulle risken minska för att den rotlöse medborgaren istället sökte trygghet hos totalitära rörelser. Ledord var slutna rum, variation, mänsklig skala, varma färger, och levande material.

För att ge underlag för kommersiell service liksom skola och annan social service fodrades ett visst antal invånare. En vanlig storlek på grannskapsenheterna kom att bli 1 000-2 000 lägenheter.

DEN LILLA GRANNSKAPSENHETEN

Plommonvägen i Lund är ett exempel i den lilla skalan på grannskapsenhetens ideal. En stadsplaneskiss av Carl-Ossian Klingspor 1948 illustrerar hur det var tänkt att bli. Området var uppbyggt kring en mjukt svängd slinga med varierat gatuperspektiv. Uppe i det vänstra hörnet ligger en platsbildning med en fontän och några lite högre hus med butiker i bottenvåningen.

Planen domineras av friliggande småhus, men där finns även några radhuslängor och mindre hyreshus. I det inre av två kvarter parker som med smala gångvägar förbinds med de omgivande gatorna. Parkerna har ett begränsat format, men upplevs som större då de omgivande villaträdgårdarna visuellt utgör en del av parkens grönska.

I stort byggdes området ut enligt planen även om den sydligaste delen fick utgå på grund av markägoförhållandena. Gatorna med sina trädrader i gröna remsor ger ett intimt gaturum och bilisten får snällt vänta på att barnen flyttar sina landhockeymål.

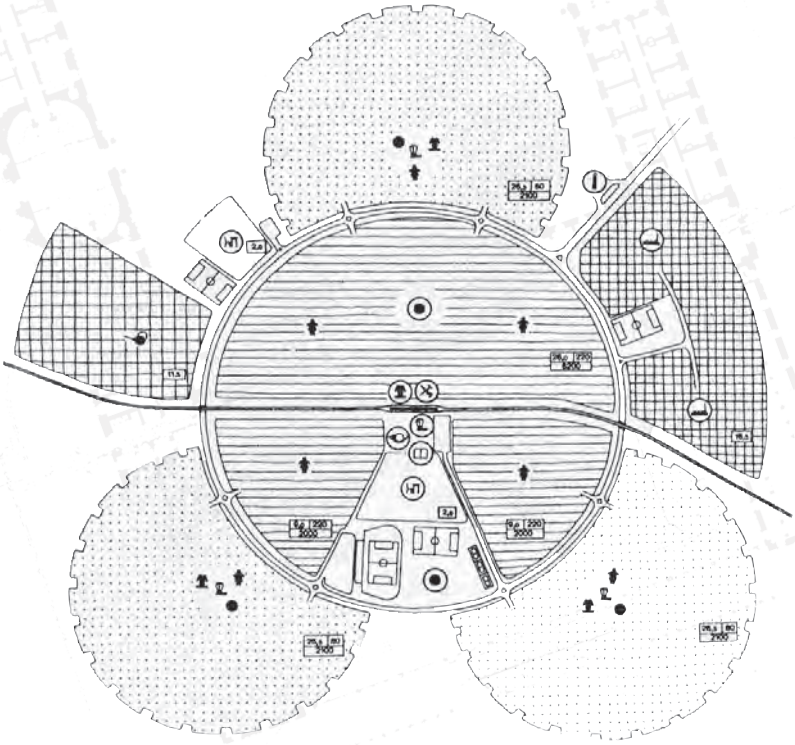
Underlagsskiss till stadsplan
av Carl-Ossian Klingspor.
Bildkälla: Lunds stadsarkiv.

ABC-staden

Tanken om Arbete, Bostad och Centrum inom samma område, blev upprinnelsen till miljonprogrammets förebilder, Farsta och Vällingby centrum i Stockholm. Den moderna människan skulle nu ha nära till arbete, boende och centrum och tillbringa sin fritid utan att behöva lämna den nya stadsdelen. Centrumen kunde erbjuda butiker, kultur, samhällsservice, skolor och hälsovård.

Arkitekten Sven Markelius beskrivs som ABC-stadens andlige fader och inspirationen hämtades bland annat från England. I början av 1950-talet utvecklades planerna på ABC-städer i ”Generalplan för Stockholm”. Generalplanen kom som ett svar på den rådande bostadsbristen och blev ett program för huvudstadens utbyggnad åt nordväst, syd och sydost.

I generalplanen föreslogs bland annat att hyreshusen borde ligga inom 450 meter från ett stadsdelscentrum. Avståndet till småstugebeståndet borde vara 900 meter, till industrier 600 meter och totalt beräknades en stadsdel ha drygt 16 000 invånare. En viktig förutsättning för att ABC-städer skulle kunna realiseras, var också tillgång till kollektivtrafik, till exempel tunnelbana och övrig infrastruktur, som redan från början skulle fungera och vara i drift.



Principskiss för ABC-staden. I mitten centrumfunktioner och högre bebyggelse. Tvärs genom området går tunnelbanan. Utanför ringleden ligger industriområde. Bild ur Generalplan för Stockholm 1952, Stockholms stadsplanekontor.

VÄLLINGBY CENTRUM

Trots de omfattande beskrivningar av Vällingbys planering som Sven Markelius skrev i facktidskriften ”Byggmästaren” 1956, nämns inte begreppet ABC-stad med ett enda ord. När begreppet myntades och av vem är fortfarande okänt.

Konceptet med ABC-stad fick stort genomslag för bostadsbyggandet och stadsbyggnadsplaneringen i landet efter andra världskriget. Allt fler människor sökte sig till städerna och behovet av fler och nya bostäder ökade stort. Städernas centrala delar var i stort färdigbyggda och exploateringar kunde bara ske på obebyggd mark, som ofta låg långt utanför stadskärnorna.

Stockholms generalplan från 1952 skilde sig dock från många andra generalplaner i övriga landet. I Stockholm genomfördes generalplanen fullt ut, vilket inte alltid var fallet med motsvarande planer i andra svenska städer. Förutom Farsta och Vällingby, är Solberga utanför Stockholm och Kortedala utanför Göteborg andra exempel på ABC-städer.

Modell Vällingby
Bildkälla: Arkitektur och designmuseum

Miljonprogrammet – en bostad för alla

Från mitten av 1950-talet ökade bostadsbyggandet, men ännu tio år senare var problemen med bostadsbrist och trångboddhet långt ifrån lösta. Det ledde till en statlig kraftsamling, och 1965 beslutade riksdagen att under en tioårsperiod höja ramen för de statliga byggnadskreditiven till motsvarande 100 000 bostäder per år. I efterhand har satsningen döpts till miljonprogrammet.

Den bärande idén i planeringen var fortfarande den tidigare introducerade grannskapsenheten, men nu i en större skala. De ökade volymerna och kravet på att bostadsproduktionen inte fick konkurrera med exportindustrin om arbetskraft tvingade fram ett rationellt byggande med industrialiserade metoder.

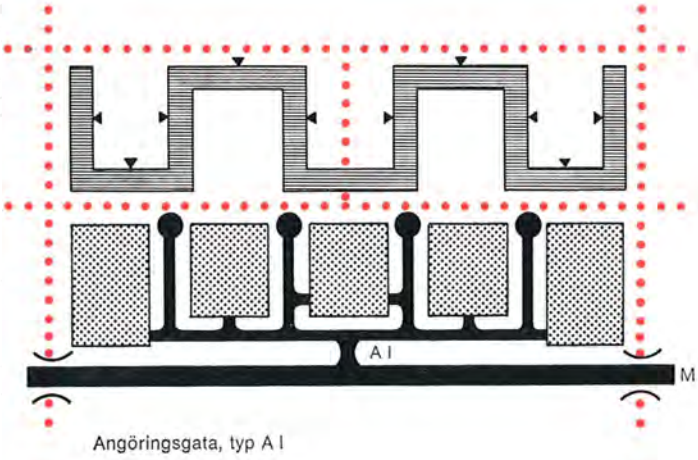
Modellen blev bostadsenklaver i parkmiljö och centrumanläggningar. Detta i kontrast till den traditionella staden som hade byggts upp utifrån gatan, kvarteret, gården, torg och parker. Centrumanläggningarna gavs ofta en arkitektonisk utformning som skilde ut dem från omgivningen. Utöver en plats för handel skulle de även vara en mötesplats med sociala aktiviteter och kulturliv.

Något utrymme för en individuell gestaltning av den enskilda byggnaden fanns inte. I stället utformades bebyggelsen som grupper av byggnader som tillsammans bildade sammanhängande volymer och tydliga landmärken i landskapet. Med nödvändighet blev upprepningens estetik ett ideal. Med sina geometriska planmönster känns ofta områdena lätt igen på en karta.

Planeringen präglades också av en ideologi där man med stöd av naturvetenskapliga metoder skulle skapa det goda samhället med ljusa och hygieniska bostäder. Ledord i planeringen var trafiksäkerhet, rekreation och grannsamvaro. Arkitektkåren var väl skolad i bostadsplanering och lägenheterna blev effektiva, ljusa och rymliga.

SCAFT-PLANERING
Under 1960-talet var den växande biltrafiken en självklar utgångspunkt för all planering, men antalet olyckor vållade oro. De första riktlinjerna för trafiksäkerhet i stadsplaneringen kom populärt att kallas för SCAFT efter Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet, vilket var namnet på den arbetsgrupp som på uppdrag av Planverket och Vägverket tog fram riktlinjerna.

Lösningen kom att bli separering och differentiering. Gående och cyklar skulle hållas väl avskilda från bilarna. Vägarna delades utifrån sin funktion upp i fjärrleder, primärleder, sekundärleder, matargator och angöringsgator. Var och en med sin speciella utformning. Som gående eller cyklande skulle man röra sig i en bilfri miljö, men konsekvensen blev att man fick ta sig mellan de olika gatusystemen via tunnlar och broar.



Trafikschema för trafikföring i storhusbebyggelse ur SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, Statens planverk.

GÅRDSTEN – ETT OMRÅDE MED AMBITIONER

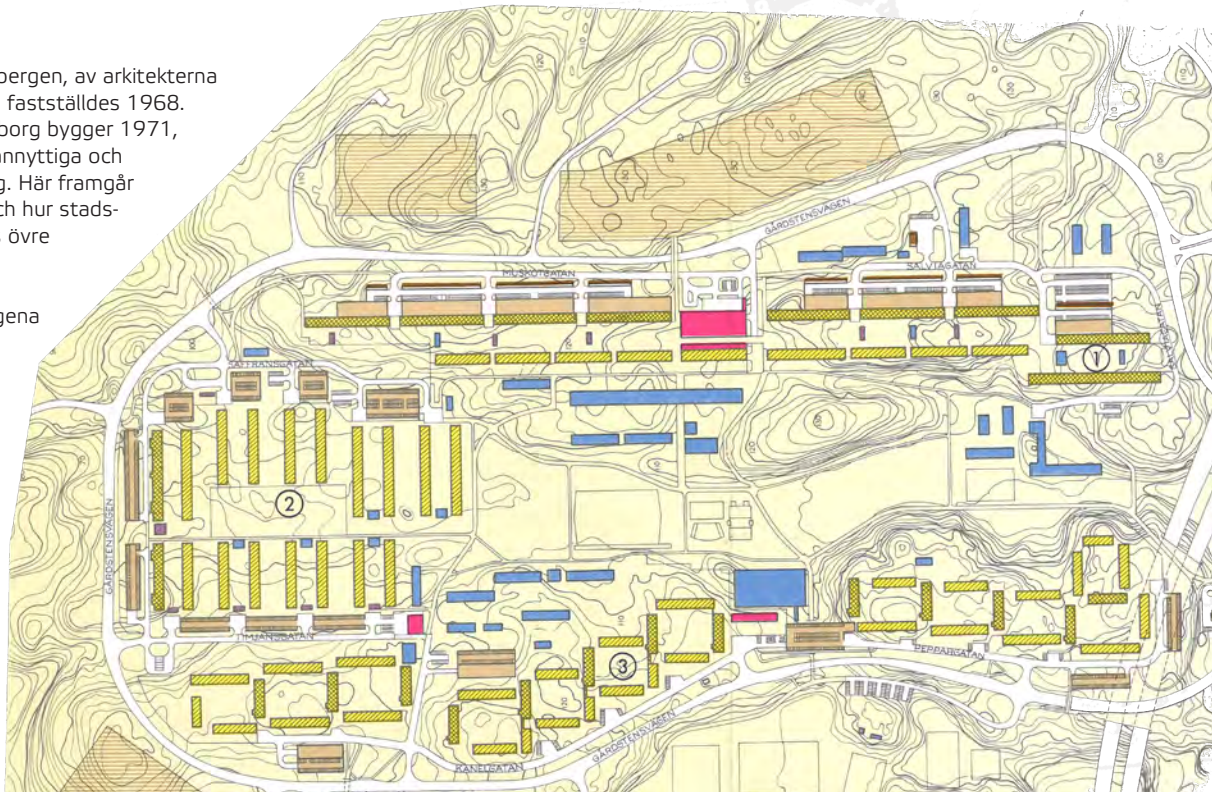
Ute på en högplatå i landskapet, omgivet av grönområden och en yttre ringväg, ligger Gårdsten. Området är ett exempel på långt drivna rationella byggmetoder samtidigt som där finns tydliga gestaltningsmässiga ambitioner.

I början av 1960-talet började Göteborg få ont om plats att expandera och staden vände blicken mot grannkommunen Angered, där Gårdsten uppfördes 1965-1972. Stadsdelen är uppbyggd kring ett stort centralt grönområde där också skolorna ligger. Genom en konsekvent trafikseparering med utifrånmatning hölls skolvägar och områdets inre fria från bilar.

I öster bildar två parallella rader med högre byggnader en kraftfullt horisontal mot det omgivande landskapet. I väster finns tre grupper med gårdar med lamellhus i tre våningar. Gårdarna skiljs åt av högre gallerihus, resta på pelare, och gårdarna förenades med en sammanhängande grönstruktur. Genom en ambitiös konstnärlig utsmyckning med reliefer på fasaderna och skulpturer fick varje gård sin egen individuella prägel.

Utanför den yttre ringleden planerades det för småhusområden. Glöm inte bort att småhusen stod för kring en tredjedel av miljonprogrammets bostäder.

Gårdsten färdigställdes i en tid då det uppstod ett överskott av bostäder. De omgivande områdena byggdes aldrig ut och Gårdsten blev liggande som en isolerad ö med dåligt utbyggd kollektivtrafik och snart tomma bostäder. Någonstans där började Gårdstens problem, men 1997 inleddes en större satsning för att lyfta områdets status.



Stadsplanen för Gårdstensbergen, av arkitekterna Folke Björk och Jaak Poom, fastställdes 1968. Illustration ur skriften Göteborg bygger 1971, utgiven av Göteborgs allmännyttiga och kooperativa bostadsföretag. Här framgår Gårdstens isolerade läge och hur stadsdelen ligger på en höjd vars övre delar plansprängdes.

Rött är det tänkta butikslägena och blått skola och annan social service.

Tillbaka till staden

I början av 1970-talet stod många lägenheter tomma samtidigt som kritiken mot miljonprogrammets miljöer växte sig allt starkare. När byggandet av flerfamiljshus åter började ta fart i slutet av 1970-talet fanns det en strävan mot en ny stadsmässighet. Det skulle åstadkommas genom en högre exploatering och husen kunde grupperas kring gågator. Variation i höjd och förskjutningar i sidled skulle tillsammans med olika färger på trädetaljer garantera en variationsrik och spännande stadsmiljö.

Under senare decennier har den gamla kvartersstaden med dess täthet och närhet till människor och service alltmer kommit att framhållas som ett ideal. Som alternativ till att ta ny mark i anspråk sker en förtätning av den befintliga stadsväven. Gamla hamn- och industriområden omvandlas till bostadsområden och platser för den nya tidens verksamheter, under senare år med en allt större vilja att återbruka de gamla byggnaderna. Och trafikleder omvandlas till stadsgator.

Vallastaden. Karta ur Inbjudan till markanvisning för bostadsbebyggelse inom Vallastaden 2017. Bild: OKIDOKI.

PLANERA FÖR DET OPLANERADE

En tät stadsdel med korta avstånd, som skulle ge förutsättningar för mänskliga möten, och en variation i såväl hustyper, upplåtelseformer och arkitektoniskt uttryck. Det var målsättningen för Vallastaden, den bomässa som Linköping genomförde 2017.

Vallastaden kan ses som ett försök att skapa en syntes mellan 1900-talets grannskaps-enheter med lokala mötesplatser och den gamla rutnätsstadens med dess orienterbarhet och mångfald av lokaler längs befolkade gatustråk.

Planen byggde på ett tävlingsförslag av Okidoki arkitekter. För att säkerställa variation delades varje kvarter in i smala tomter som tilldelades olika byggherrar. Det offentliga rummet reglerades i detalj, men på tomtmarken var det mesta fritt utom våningsantal och husens placering i förhållande till gatan och angränsande byggnader. Dessutom skulle det i varje kvarter finnas ett felleshus, en gemensamhetslokal för kvarterets invånare.

Mycket av styrningen skedde i stället i samband med marktilldelningen där sådant som lokal i bottenvåningen gav extra poäng. Bilparkeringen samlades till ett par p-hus, men bilar får köra i hela stadsdelen, men alltid på de gående och cyklandes villkor.

Visionsbild för Vallastaden 2017.
Bild: OKIDOKI.

Våra städer representerar århundraden av planering och byggande. Det är materiella, ekonomiska och sociala värden och resurser. Hållbar utveckling innebär att ta tillvara de existerande resurserna på bästa sätt, så frågan är – hur gör vi det?

Först måste vi förstå platsen och dess kvaliteter och värden. Vad berättar staden? Och sedan tänka ut hur vi kan bygga nytt och förändra på ett sätt som inte skadar dessa värden.

Planmönstret är en utgångspunkt. Det är den mest långlivade strukturen – skelettet där allt ska passas in. En titt på kartan ger spännande upptäckter och väcker frågor.

Varför ligger staden där den ligger? Vilken tid och vilka ideal representerar den? Hur har den vuxit och vilka faktorer har drivit på utvecklingen. Varför ser mönstret olika ut i olika delar av staden? Den sneda gatan som bryter mönstret – vad berättar den? Den där udda detaljen. Förstår vi historien, så kan vi också förhålla oss till den.

Varför är historien viktig? Den ger förankring och hemkänsla. Och på samma gång perspektiv, sammanhang och förståelse. Av samhället vi lever i och av oss själva som individer. Platsens och människornas identitet ligger till stor del i historien. Historien skapar intresse, engagemang och attraktivitet. Ger tankar för framtiden. Placerar staden på kartan.

Kartan ja – det är kanske den bästa källan för att förstå staden. Vi har fantastiska samlingar av äldre kartor i Sverige. Det gäller bara att lära sig läsa av dem.

Denna skrift innehåller ett antal exempel utifrån olika tider och städer – förhoppningsvis stimulerar det läsaren att reflektera över den egna stadens historia och utveckling. Förhoppningsvis leder det även till tankar, diskussioner och reflexioner omkring de miljöer vi skapar idag. Hur påverkar dagens planering förutsättningarna för kommande generationer?

Denna skrift finns som pdf på Boverkets webbplats. Du kan även beställa tryckta exemplar. På begäran kan skriften tas fram i alternativa format.

Boverket
Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

Boverket
Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webb: www.boverket.se
E-post: registraturen@boverket.se

Boverket juni 2019, upplaga 1, antal exemplar 300, tryck Boverket internt, omslag Riksarkivet, ISBN tryck 978-91-7563-654-2, ISBN PDF 978-91-7563-655-9