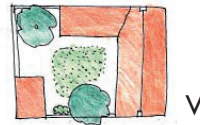


Checklista A - Z för hållbart stadsbyggande

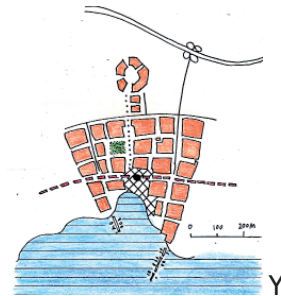
- A) Avläs stadens eller ortens kartbild. Börja med kartor som täcker betydligt större områden än den tänkta uppgiften. Jämför med äldre kartor. Leta efter gamla spår och historiska fragment.
- B) Finn rörelsestråken, mellan intressanta punkter, oförutsedda eller glömda sträckningar för gående, busslinjer eller andra transportmedel.
- C) Välj stads- eller bytyp och lämplig täthet.
- D) Bestäm en sekvens av hållplatser för buss eller spårvagn och utforma dessa till hållplatstorg. Låt ett gångavstånd på 300-500 meter till hållplatsen definiera bebyggelsens bredd längs den artär eller ryggrad som transportmedlet utgör.
- E) Låt bebyggelsestråket ta form efter de begivenheter som landskapet erbjuder - utsikt, historiska avtryck, solvinkel, vik, bergskam, ås, skogar, bäckar, fält, be ntliga vägar och bebyggelse.
- F) Forma en scenogra med plats för både urbant offentligt liv och privata revir.
- G) Utskilj kvarter och icke-kvarter (torg, parker) ur stadsmönstret.
- H) Välj skala och gräng så att människor känner att de kan sätta sina egna personliga märken, både i byggstadiet och senare över åren.
- J) Välj en skala som befrämjar ett gott mikroklimat. Tänk på lokala vindar, sol och skugga.
- K) Illustrera olika metoder att blanda in arbetsplatser bland bostäder - vertikalt inom byggnad, horisontellt inom kvarter eller



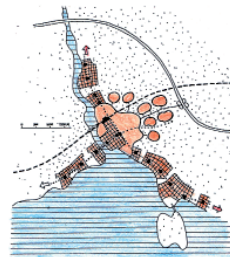
V



X



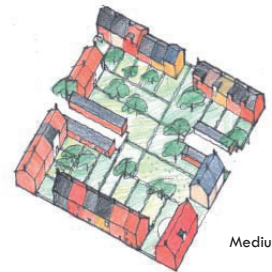
Y



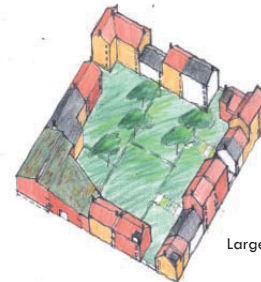
Z



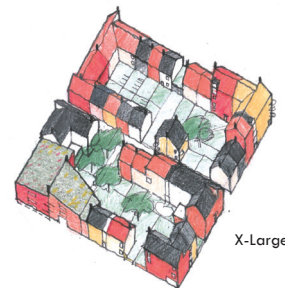
Small



Medium



Large



X-Large

Tätheten må variera
- en bra stadsväv
består av kvarter.

(Narvavägen), i souterräng och 1/2-planskällare. Varje kvarter bör ansvara för sina permanenta parkeringsbehov. Plats för parkering vid hemmet eller arbetsplatsen löses inom det egna kvarterets gränser. Besöksparkering och spontan parkering vid t ex inköp kan då ordnas längs gatan.

- U) Ge utrymme för förändringar och tillägg i alla skalor och storleksnivåer. Detta ökar användningsmöjligheterna i ett långt perspektiv
- V) CELL - Stadsvävens primära byggnadssten. Cellen består av tomt + byggnad. Stadsmorfologin visar att byggnader kan komma och gå, men också att en levande stadsväv bör bibehålla cellen som kvarterets minsta del.
- X) KVARTER - Summan av ett antal celler. Defineras av gatunätet. Skalan är avhängig stadstyp, byform, klimat och lokal kultur.
- Y) STADSDEL - Summan av ett antal kvarter. Kan upplevas olika av en stads olika inbyggare. Men kan också ha en tydlig form, som ett resultat av topogra och gröna korridorer.
- Z) STAD - Summan av ett antal stadsdelar. Staden bör ses som ett uttryck för den mänskliga kulturen, en summa av alla livets aspekter. Men också som ett uttryck för människans syn på sin relation till Moder Jord.

VERKTYG

- L)** på ömse sida av torg eller gata.
Välj lägen för nödvändiga externa arbetsplatser som kan komma till senare, och med en sådan placering att deras urbana energi kan riktas mot stadsvävens torgrum. Detta kan tillförsäkra anställda tillgång till gemensamma transportmedel, lunchrestauranger, etc.
- M)** Välj ledbilder för målstyrning. Kom överens med boende, fastighetsägare, byggare, tjänstemän och politiker om vilka mål som ska styra, så att inte process och formalia tar över med alla dess delregler och låsningar. Gör alla medvetna om att resultatet beror på avvägningar mellan många olika önskemål som är behjärtansvärda men som sinsemellan ändå framtvingat prioriteringar. Gör klart att ingen part kan ta på sig rollen att bara bevaka och kräva en viss aspekts 100%-iga tillgodoseende.
- N)** Sätt namn och koda in begrepp i ett tidigt stadium för att underlätta kommunikation mellan fackmän och lekmän.
- O)** Definiera en "Lex....." (orten, nån idégivare, kommunalrådet, etc) för att betona att detta är ett projekt speciellt för denna ort och plats och för att frammana en lokal medvetenhet eller stolthet.
- P)** Välj markanvisningar och upphandlingssteg i måttlig skala. Det ger möjlighet för lokala eller små aktörer på marknaden och befrämjar variation och innovationer - och på sikt även lägre priser.
- Q)** Utelämna delar av tomter och kvarter som har höga marginalkostnader och låt dessa kompletteras vid senare tillfällen - då efterfrågan på ny bebyggelse gör detta ekonomiskt möjligt. Detta gäller alla skalnivåer.
- R)** Skapa ett nät av gator och vägar i stället för trafikseparering. Differentiera gatunätet till olika mått för gränd, gata, boulevarder dels för olika användning och dels för olika parkeringskapacitet. Utforma gatusektioner så att trädrötter och rördragningar kan samexistera. Undvik labyrintiska gatunät med återvändsgator. Dämpa i stället silning och höga hastigheter med hjälp av intima mått, pollare, gatubeläggning, träd, trevägskors, sekvensindelning och andra positiva signaler.
- S)** Låt ägandet vara småskaligt och följ den "cell" som det enskilda huset och dess tomt utgör. Offentligt och privat sorteras därmed genom kvartersformen på ett underfunigt sätt som både avdramatiserar konflikter och befrämjar ett ansvarstagande revirbeetende. Restaurangägaren som på morgonen med kvast och hink rengör "sin" del av trottoaren är en illustration av denna mekanism.
- T)** Låt parkeringen inordnas och underordnas kvartersstrukturen. Parkering kan ske längs gata, i bil-lider, carport, garage, inom gatumått typ boulevard