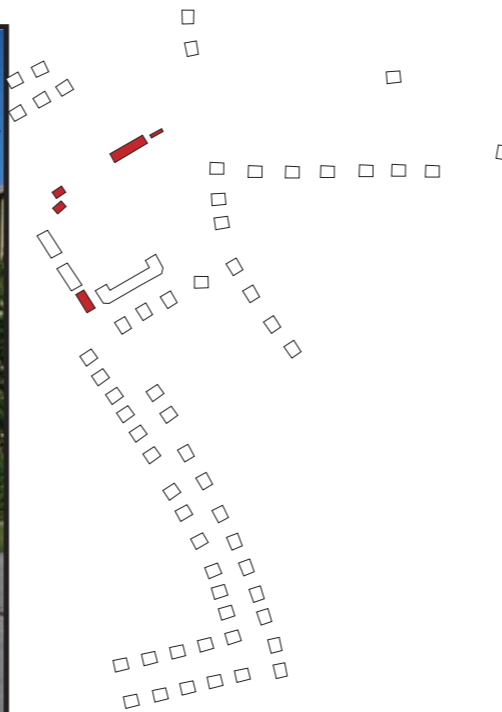


Hållbar småstadsutveckling

# Borenshberg 2050





## FÖRVÄNTAD TILLVÄXT

Borensberg är en tätort med relativt goda tillväxtmöjligheter eftersom den är belägen med pendlingsmöjligheter till både Linköping och Motala via riksväg 34.

Det ungefärliga målet för den framtida byggnationen är därför högt och ligger idag runt 10 stycken villatomter per år (enligt översiktsplanen 06). Fram till 2050 skulle detta innebära ytterligare 400 villatomter (10 st \* 40 år). 400 villor med dess matargator och grönytor kräver ungefär 60 hektar, detta motsvarar faktiskt hela Borensbergs yta idag. Om tätorten blir bebyggd med uteslutande villaområden kommer alltså Borensberg att fördubblas i sin yta på bara 40 år.

I ÖP 06 har kommunen pekat ut 9 stycken tänkbara områden för framtida villabebyggelse, inom 40 år måste dock alla dessa åkrar och skogsområden bebyggas för att få plats med 400 villor (se markerade områden).

## FAKTISKA RESURSER?

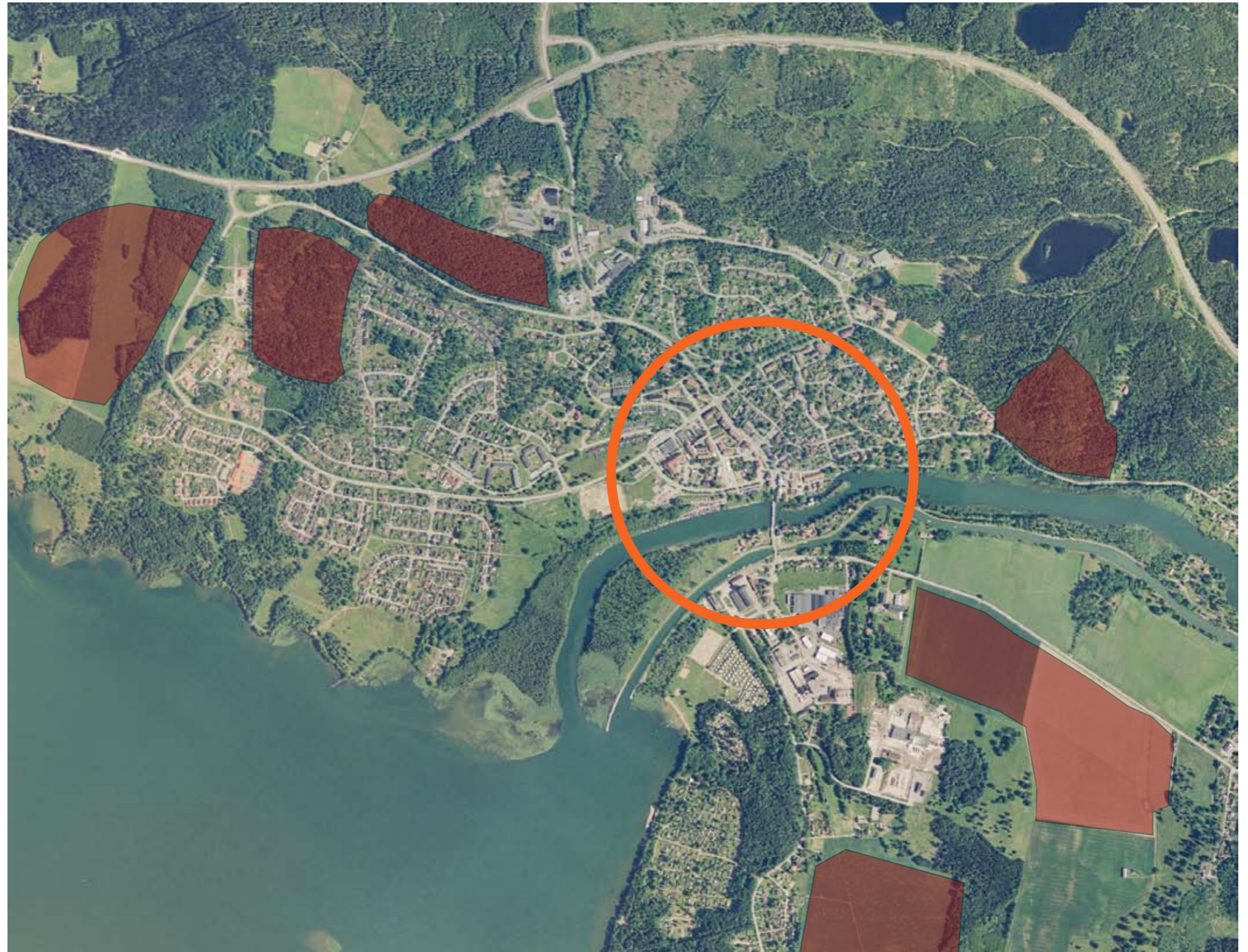
Men är det hållbart att bygga fler glest utspridda villaområden med långa avstånd till både arbetsplatser och affärer, där befolkningsunderlaget blir för litet för kollektivtrafiken? Villaområden främjar massbilism, det går inte att komma ifrån och bilarna kväver vår atmosfär.

Dessutom främjar massbilism även masskonsumtion och stora köpcentrum som hårt belastar hela planetens ekosystem. Ett köpcentrum med enormt överflöd av varor tvingas till exempel varje dag att slänga tonvis med matvaror för att kunna hålla ett utbud med stora marginaler trots att allt inte säljs. Det ekologiska fotavtrycket för ett normalt köpcentrum beräknas till 1\*1600 vilket innebär att det krävs 1600 gånger så stor yta med jordbruksmark för att försörja det.

Vi lever idag över våra tillgångar och vi inte kan fortsätta att göra det för all framtid, det är vi medvetna om. Resurserna räcker helt enkelt inte till...

I skriften "Ska hela Sverige leva?" som gavs ut av forskningsrådet Formas beskriver de olika forskarna en skrämmande framtid som närmar sig allt fortare. Skriften menar att jordbruksmark sannolikt kommer att bli en bristvara inom 20-30 år.

Vi importerar billigt vår mat idag och hoppas att den utländska jordbruksmarken inte torkar upp eller dränks i det nya klimatet. Men det är faktiskt bara 25% av planeten yta som går att odla och mycket av denna marken ligger i riskzonerna (låglänt mark är ofta bördig mark).



*Sju bevarade skogar och åkrar runt Borensberg att bygga fler villamattor på...?*

*Gissa vad cirkeln innebär...*

Indien börjar redan få grundvattensproblem med sina jordbruksmarker i Punjabregionen som försörjer 60 % av den indiska befolkningen. Kina och Egypten har även de växande problemen med försörjningen. Sverige och Borensberg är inte längre fränkopplat från världen utan starkt sammanflätat i ett beroendenätverk.



## UTAN OLJA?

Formas skrift nämner även att bilismen kan vara omöjlig inom 30-50 år på grund av metallbrist och oljebrist (eller tillräckligt med drivmedel som kan ersätta den). Bilism och bilpendling kommer därmed att minska på grund av att det blir privatekonomiskt omöjligt.

Idag kostar en bil ungefär en fjärdedel av årsinkomsten per år, smärtgränsen är nära redan nu. Blir dessutom oljan dyr efter "peak oil" blir vår mat dyrare att importera och odla. Jordbruket är idag väldigt oljeberoende, utan olja och konstgödsel minskar därför skördarna och vi hamnar i matbrist (läs Gunnar Lindstedts bok "Olja").

## TÄNK TVÄRT OM...

Borensberg 2050 handlar därför inte om reguljär utveckling där alla städer, kommuner och tätorter i hela Sverige förutspår samma explosionsartade expansion. Vi vet att alla områden inte kan växa så dramatiskt, det finns inte tillräckligt med resurser eller mat.

Min vision i Borensberg är istället knuten till verkligheten och handlar snarare om att vara beredd när förutsättningarna vänder... Om bilpendling blir för dyrt för familjerna i framtiden så står Borensberg inför helt nya förutsättningar.

Redan idag märks tydligt hur samhället har blivit bebyggt som en pendlingsförort med glesa villamattor istället för en levande småstad. Det är redan idag ett för stort utbud av stora villatomter men för få billiga lägenheter eller små verksamhetslokaler. En trend som växer fram allt starkare är att allt färre ungdomar skaffar körkort eller bil i tätorterna, om Borensberg vill locka till sig den här kundgruppen i framtiden måste invånarnas bilberoende i vardagslivet minska.

Men en stad utan bilar kräver korta avstånd. **Titta på cirkeln runt centrala Borensberg på föregående sida**, den visar ett område på 33 hektar med ungefär 600 meter i diameter. Innanför den rymdes normalt en hel stad före industrialismen (-1850). Till exempel ryms hela Göteborgs innerstad innanför vallgraven, Stockholms "Gamla stan" och Uppsalas stadskärna innanför den lilla cirkeln... Så kompakt behövde en stad normalt vara för att kunna vara tillgänglig/möjlig/attraktiv med muskelkraft (men tack vare cykeln kan den i framtiden kanske vara något större).

## SMÅ FÖRETAG - INGEN FUNKTIONSUPPDELNING

För att en småstad ska kunna överleva när pendlingsmöjligheterna minskar måste det finnas lokala arbetstillfällen med flexibla expensionsmöjligheter. Det är ingen slump att små familjeföretag har svårt att överleva i zonerade bostadsområden eller bland stora köpcentrum med Franchiseföretag. Det är medvetet.

Under 80 år har därför planeringen varit inriktad mot stora och industriella företag men på EU-politisk nivå har fokus alltmer flyttats från enbart några få stora industrier till mängder av småföretag som viktigast i samhällsekonomin. För att kunna skapa bra förutsättningar för även små företag behöver vi snarare planera helt tvärt om och snarare återuppta själva grundtanken med stadsbyggnation - så som den fungerat i mer än 8000 år.

I skrivande stund diskuteras även plan och bygglagen samt detaljplanernas framtid. Många forskare menar (bland andra Anders Hagson vid Chalmers) att en återgång till de tidigare stadsplanerna är ett måste för att kunna skapa den levande "blandstaden". Dagens regelverk med funktionsseparering och överdrivna bullerskydd istället för att till exempel sänka hastigheten är i grunden ideologiskt skapade för att främja just en funktionalistisk bilberoende bebyggelsestruktur och motverka småstadsmiljöer.



## 2 1/2 PLANS STADSRADHUS:

- Bostad på åvanvåningarna
- Verksamhetslokal i bottenplan (vid behov)

Jag har därför försökt att integrera arbetsplatser med bostäder i största möjliga mån och villor placeras relativt nära även tyngre verksamheter som snickerier men utan att förhindra en framtida verksamhetsutbyggnad.

I stadskärnan blandas sedan en billig variant stadsmässiga radhus, lägenhetsbyggnader med verksamheter i markplan (privat bostad ovanpå den egna verksamhetslokalen lämpligt för nystartade småföretag).

För att Borensberg ska stå sig i den framtida utvecklingen behöver funktionernas placering och förändring avgöras till större del av lokalbefolkningen själva, affärer placeras automatiskt där förutsättningarna är bäst ändå (vid centrala genomfartsgator) och många verksamheter fungerar dessutom alldeles utmärkt att blanda med bostäder eftersom deras buller sker dagtid. All bebyggelse jag föreslår bör därför benämnas som ett "centrumområde" blandat med bostäder och även icke brandfarliga eller giftiga industriverksamheter men det är än så länge otänkbart med dagens regelverk.

De allra tyngsta industrierna som är beläget söder om centrala Borensberg har tilldelats en ny infart för att slippa onödig genomfartstrafik och därigenom tillåta centrum att växa även söderut.

## BYGG DÄR INGEN BRYR SIG

Spara de orörda grönytorna och bygg på den mark som ingen tar i anspråk, på så sätt kan en förtätning ge en förbättrad stadsmiljö även för som redan bor här. Det finns mängder med oattraktiv mark även i Borensbergs absoluta centrum!

Längs med de idag centrala "trafiklederna" Hällsättersleden/Skolgatan, Husbyvägen och Hamnvägen kan Borensbergs stadskärna sakta växa fram, eftersom de faktiskt följer ett sammanhängande promenadstråk. Tänk, de var planerade för en hastighet i 70 kmh rakt igenom samhället vid skolorna. Dessa vägar har naturligtvis problem med för höga hastigheter fast än man har satt upp skyltar med 30 kmh.

Men byggnation kan effektivt dämpa farten genom att skapa många korsande gator, tät stadsbebyggelse ända ut i gatuliv och fickparkeringar längs alla vägkanter. Fickparkering är den effektivaste lösningen för att sänka hastigheten, då behövs det inga fartbular eller hastighetsskyltar. Eftersom alla Borensbergs gator får fickparkeringar längs kanterna så försvinner behoven av parkeringstorg som då istället kan bebyggas med bostäder och verksamheter.



## LÄR AV HISTORIEN...

Vid planeringen av Borensbergs framtida expansionsmöjligheter har jag först utgått ifrån ortens historiska utveckling för att hitta den egna lokala stilen och gramatiken.

Arkitektur eller stadsplaner som kan se likadan ut i alla världsdelar oavsett väder, vind eller kultur håller på att bli ointressant. Utvecklingen måste börja utifrån det platsspecifika och lokalt anpassade.

Jag började med att granska stadsplanerna av Nils Christiansson från 1908 och av Gustaf Linden från 1920, för att kunna återutveckla Borensberg till en levande småstad istället för en allt glesare pendlingsförort.

De gamla planerna har tydligt visat vad som behöver återuppbyggas för att läka bilismens skador på stadsmiljön.

Den starkaste kulturmiljön ligger vid området kring världshuset vid kanalen och är hela Borensbergs ansikte utåt och är därför otroligt viktig att bevara och återställa för att locka både turister och nyinflyttande till orten.

Flera byggnader som har rivits under åren kan vara gynnsamt att återuppbyggas (se inom de röda ringarna).

Kulturmiljöer gynnar ofta en lokal ekonomi mer än vad man tror.

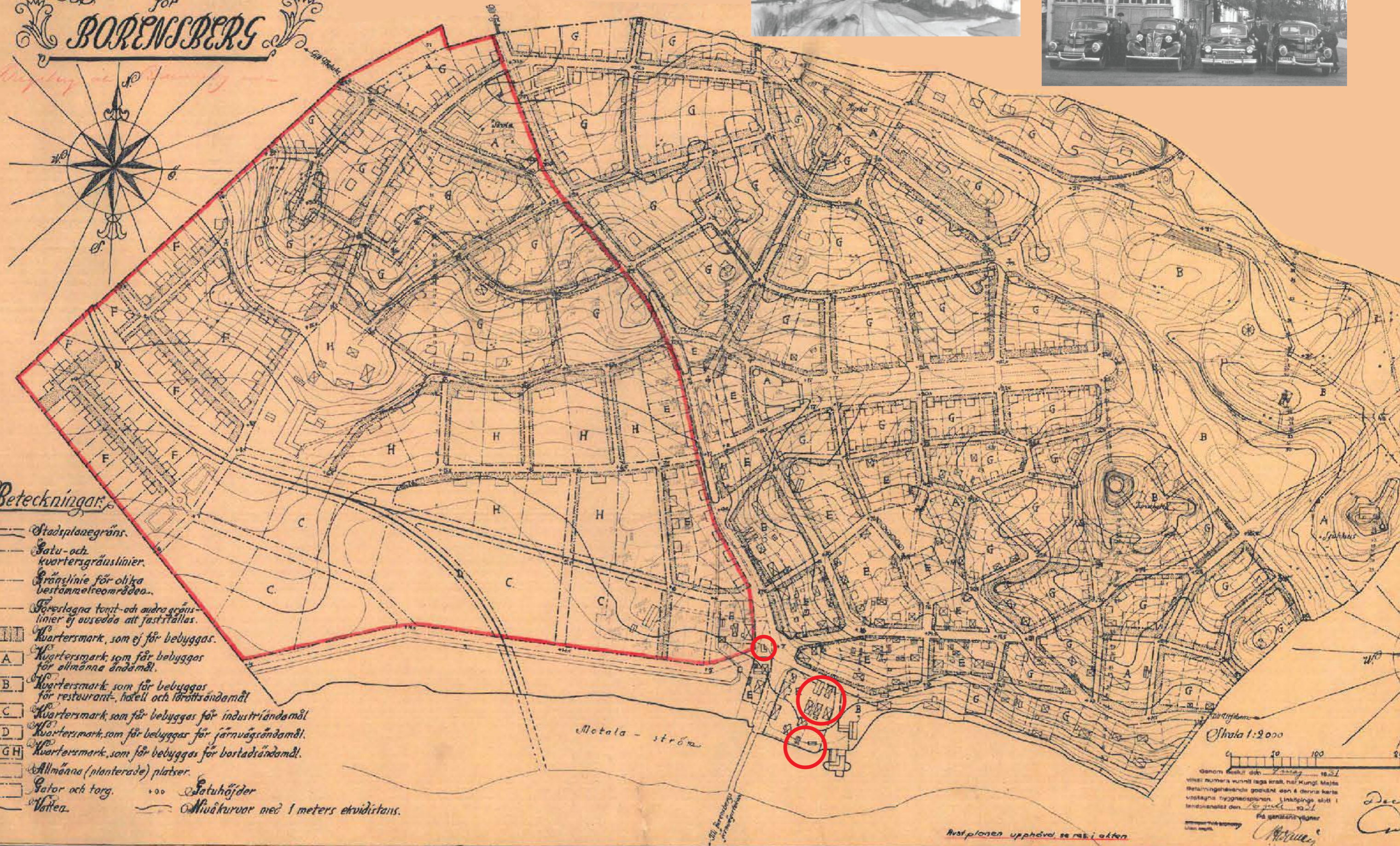




# Förslag till Stadsplan samt särskilda Byggnadsbestämmelser för BORENSBERG

Det gamla godsmagasinet och den spännande miljön runt det gamla mejeriet är intressanta att återuppbygga.

Titta även på det integrerande gatunätet...





## ÅTERUPPBYGGDA VÄGAR

Båda planerna från 1908 och 1920 har gett mig riktlinjer för vilka gator som bör integreras och förlängas samt i vilka områden som samhället bör expandera. De villagatorna som förlängs har en bredd på 5.5m vilket ger en ungefärlig kostnad på 5000:- löpmetern, detta betalas av de nya tomterna som förläggs bredvid.

Befintliga byggnader bör återskapa sina originalfasader (även gatuköket ifrån 1950-talet) med originalfönster av trä. Vissa byggnader som har rivits bör återuppbyggas, magasinsbyggnaderna bredvid silon, byggnaderna längs Norrbygatan, Husbyvägen och Kvarngatan för att läka gaturummet.

Jag har även ritat in det rivna mejeriet som skapade ett torg mellan kvarnen i slutet av gågatan igenom värdshuset. (Men på mejeriets plats ligger idag nybyggda typhus så just det är nog inte genomförbart fram till 2050).

## LOKALBEFOLKNINGENS ÖNSKEMÅL

Lokalbefolkningen i Borensberg har sammanslutit sig i en intresseförening vid namn "Framtid Borensberg" som har kommit fram till många gemensamma idéer. Denna stadsplanevision (Borensberg 2050) ligger så nära deras förslag som möjligt.

De föreslår ett bevarande av silobyggnaden och hamnmagasinen vid södra hamnen för bland annat ungdomsverksamheter och rekreation. Placeringen är lämplig eftersom den ligger i centrum fast ändå lite ostört. Men för att få en större trygghet i området placeras dock några hyreshus i närheten men som får tåla en viss mängd av störande buller.

Föreningen framförde även att ett lokalt badhus för skolungdomarna kombinerat med Rehabverksamheter för de äldre behövde byggas. Jag placerade denna byggnad i hjärtat av samhället för att knyta ihop de äldre som bor i sydväst med skolbarnen som är i nordost istället för att lägga den avskilt utanför samhället.

Placeringen för badhuset är även det hämtat från Gustav Lindens stadplan 1920 för att följa Borensbergs unika karaktär. I andra fonden av den långsmala parken bör skolan placera nästa byggnad om de behöver expandera för att knyta ihop stadsrummet.

---

**Bygg mer av det som gör Borensberg unikt och mindre av det som utvattnar den lokala känslan!**

---



*Det finns många äldre karraktärsfulla byggnader i centrum som värda att återställa och vårda.*



*Borensberg har redan en unik känsla och utformning som är lockande för både turister och nyinflyttande*



*Stadsbebyggelsen är redan påbörjad vid Husbyvägen och Hamnvägen nära Göta kanal...*



# Borensberg 2009



Husbyvägen

Rekreativsområde

Hällsättersleden

Hamnvägen

Sank mark

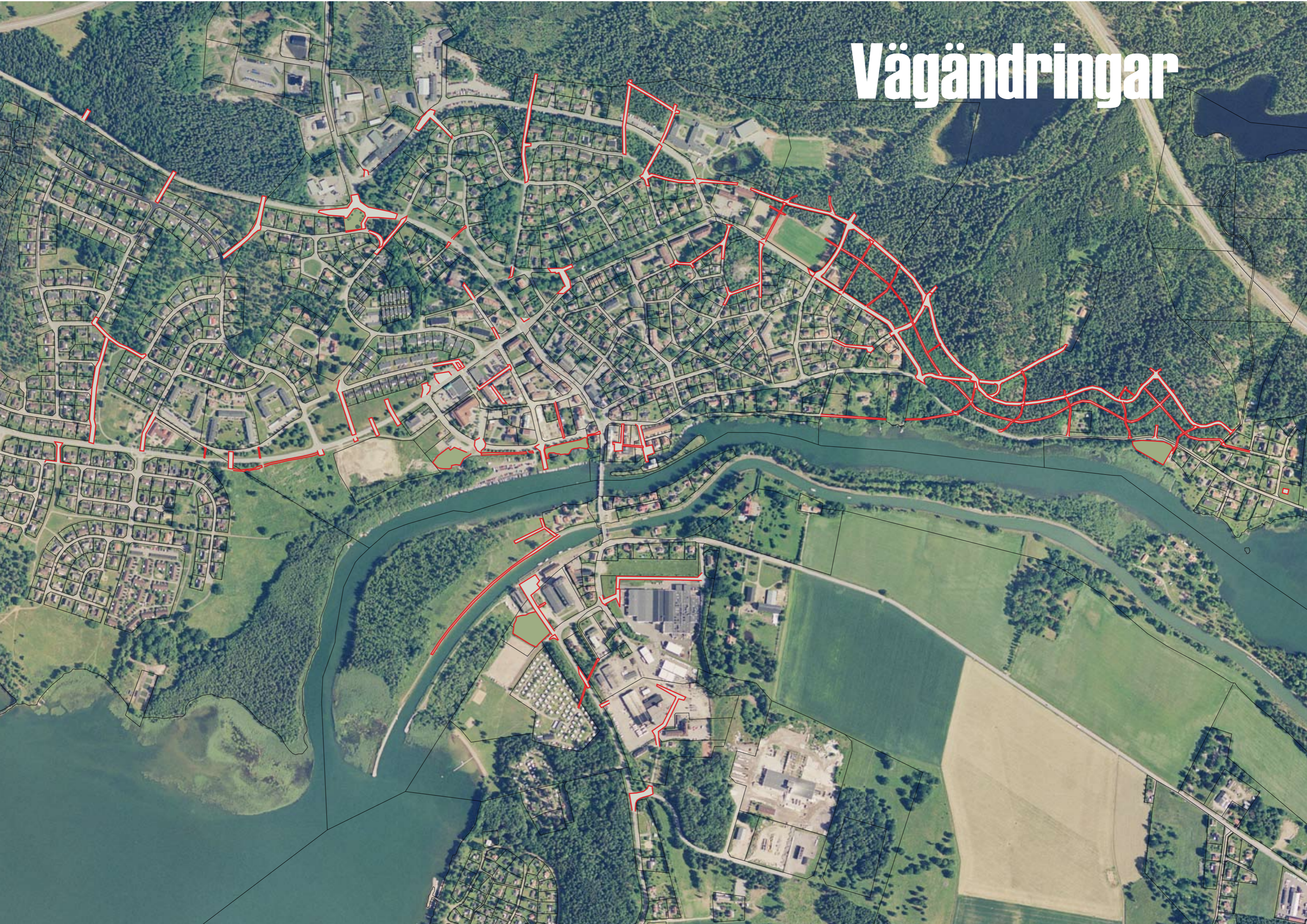
Norrbygatan

Fornlämning

Jordbruksmark

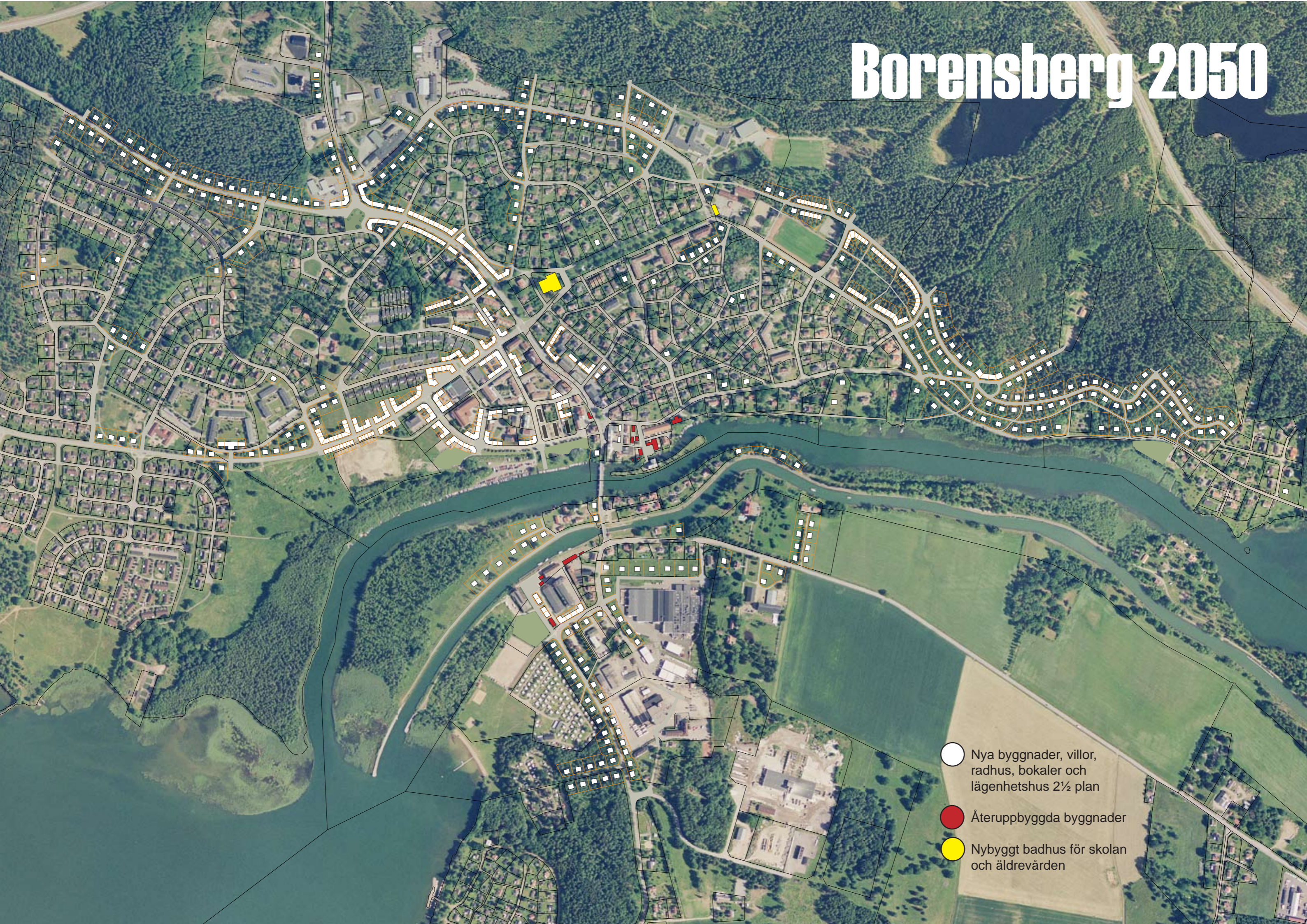


# Vägändringar





# Borensberg 2050



○ Nya byggnader, villor, radhus, bokaler och lägenhetshus 2½ plan

● Återuppbyggda byggnader

● Nybyggt badhus för skolan och äldreården



# Förtätning

## MARK I ÖVERFLÖD...

Hällsättersleden, Hamnvägen och Husbyvägen har idag karaktären av luftiga 70 Km/h -vägar som går mitt igenom tätorten. Efter trafikomläggningen gapar ytorna tomma, mitt i centrum.

Ur komersiell synvinkel är egentligen dessa tre vägar läpliga för stadsmässig bebyggelse samt handel och kontor eller småverkstäder eftersom gatorna är topografisk promenadvänliga och sammanhängande. Här kan man bygga vidare vid samhällets huvudstråk.

## BIT FÖR BIT (IN-FILL)

Idag går byggnationen trögt eftersom få stora exploatörer vill bygga "det första" huset i varje ny villamatta. Det är svårt att sälja en produkt utan färdig omgivning...

Så bygg istället så som vi gjort i flera tusen år - tomt för tomt vid olika tidpunkter bredvid den existerande bebyggelsen. Inte allt i ett enda svep som idag.

Främja istället lokala byggföretag och snickare genom att minska ner tomt (in-fill) storleken till 4, 8, 10 eller 20 meter mot gatan. På så små tomter kan fler aktörer medverka i byggnationen vilket ökar konkurrensen, sänker produktionskostnaden och ökar kvaliteten.

Om Borensberg ska utvecklas till en levande ort behöver lokalbefolkningen både vara med att planera och fysiskt bygga den. - *Endast den stad som byggts av alla har något att erbjuda alla (Jane Jacobs 1961)*



Hällsättersleden/Skolgatan åt väst 2009



och 2050

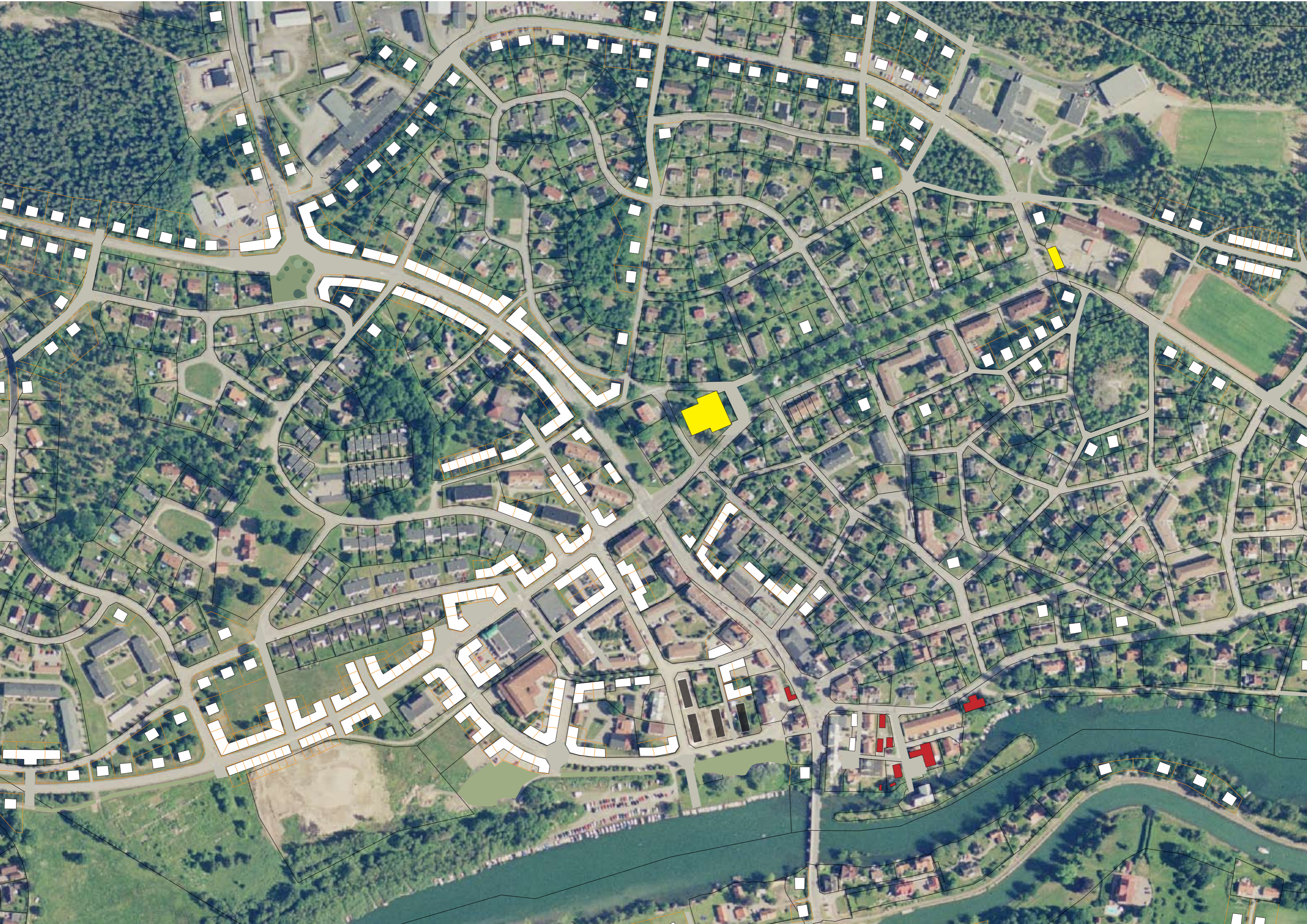


Hamnvägen åt norr 2009



och 2050







## VILLAOMRÅDE

Endast ett av de områden som översiktsplanen 06 pekar ut som framtida villaområden är lämpliga att bygga; det i förlängningen av Norrbygatan österut. Detta område är mest gynnsamt eftersom det möjliggör en fortsatt expansion direkt vid bebyggelsekärnan samtidigt som det har en vacker vattenutsikt i söderläge på en kuperad skogsslänt.

Området är idag dock väldigt naturskönt och borde ha kvar mycket av sina träd och grusvägar, även som villaområde. På grund av den branta topografin sträcker sig villorna som en randbebyggelse ut efter nivåskillnaderna så de branta bil- och cykelvägarna undviks. Men ner mot vattnet finns flera gångstigar där de boende lätt kan ta sig in till centrum och skola.

Alla gator hänger ihop i ett integrerat rutnär - ingen är återvändsgata. De flesta av de bil-, gång- och cykelvägar jag föreslår är idag redan existerande traktorstigar och därför väldigt billiga att anlägga. Det är fasadens placering mot gatan som är central - resten är egentligen av mindre vikt om byggnationen sker hantverksmässigt av flera små lokala aktörer...

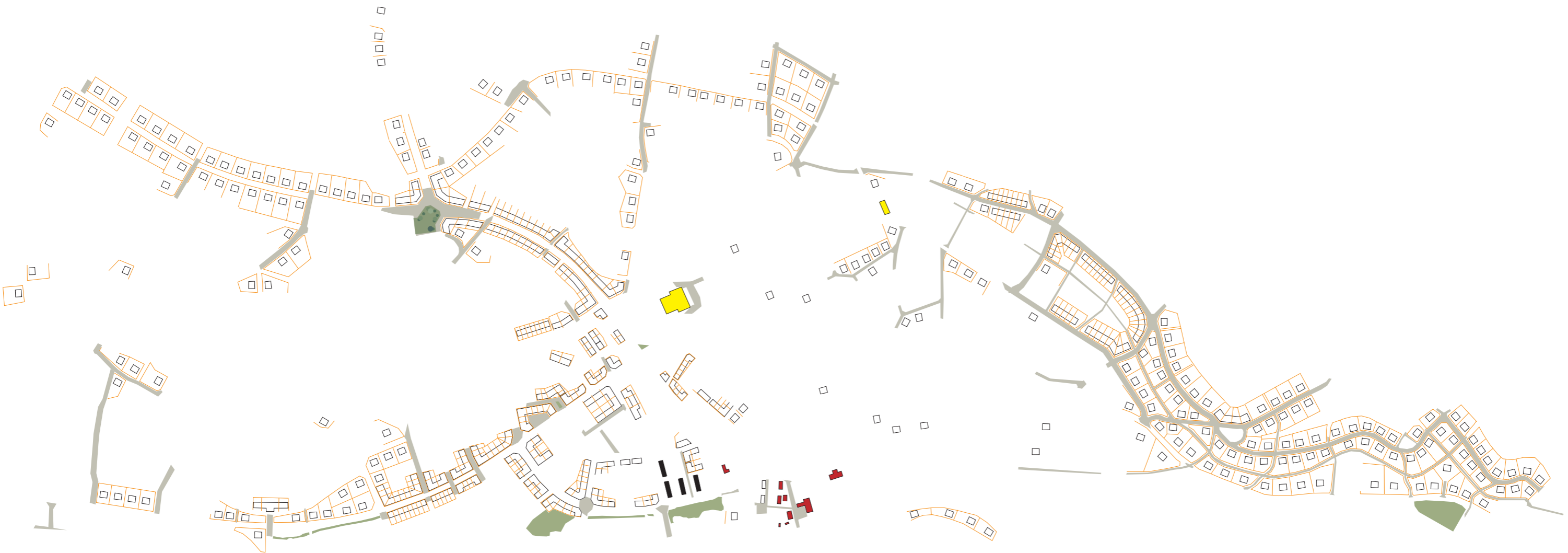


## VILLOR - HANTVERK

De nya villorna är baserade på det klassiska måttet 8X10 meter i basmått 1½ plan

...men tomterna tillåter många varianter, färger och former.





## BORENSBERG 2050 I SIFFROR:

I förslaget tillkommer:

**371 tomter** för villabebyggelse varav...

- 96 st ligger i det helt nya villaområdet längs Norrbygatan &  
- 45 st redan är obebyggda och tillgängliga enligt tidigare planer utanför centrum. Detta täcker översiktsplanens mål på 10 tomter per år i 40 år frammåt...

Men jag är tveksam till att man bygger mitt föreslagna villaområde samt de perifera tomterna över huvud taget, det skapar bara ett ännu starkare bilberoende och ökad segregering...

Mitt förslag inför istället en ny typ av boendemiljö som saknas i Borensberg - flexibla stadsradhus i 2½ plan med skiljande brandväggar. Dess markvåning tillåter verksamheter och har boendevåningar åvanpå. Det rymms:  
**111 Stadsradhus** (mestadels längs de f.d. trafiklederna)



I förslaget rymms det även:

**133 flerfamiljshus** i 3 våningar med 3 lägenheter per hus åvanpå en verksamhetslokal = **399 st lägenheter**.

De flexibla flerfamiljshusen & stadsradhusen erbjuder därmed: **244 små verksamhetslokaler** beroende på lokalbefolkningens efterfrågan samt geografiska/ekonomiska förutsättningar - vid behov tillåts dessa annars som bostadsytor.

Så slutsatsen blir att under nästkommande 40 år bör Borensberg klara sig gott på 230 villatomter (371 -96 & -45 = 230) + 111 stadsradhus + 399 lägenheter = **460 bostäder i varierande storlekar!**

Inte en enda byggnad behöver rivras eller nämnvärt försämrats trots förtätning. De nya kvartersbildningar och vägar som jag föreslår är dock inte färdigritade utan enbart anger en ny riktning för framtiden - en stad blir aldrig färdigbyggd...

Lycka till!

/Lukas Memborn 2009