

# BYGGFORSKNINGEN

utgivare: STATENS RÅD FÖR BYGGNADSFORSKNING    RAPPORT 79    PRIS 12 KR.

## FLERFAMILJSHUSENS MARKUTRYMMEN

av HANS FOG

Kungl. Tekniska Högskolan, Arkitektur II Bostadsbyggnad, anhöll i maj 1958 hos dåvarande Statens nämnd för byggnadsforskning (SNB) om anslag till en utredning som skulle behandla flerfamiljshusens markutrymmen.

Med markutrymmen avses kring husen anlagda markytor avsedda för olika ändamål, olika användning. Det är utrymmen för förvaring av de boendes ägodelar: bilplatser och cykelplatser jämte tillfarter till dessa. Det är allmänna kommunikationsutrymmen: gångvägar och distributionsvägar. Det är utrymmen för speciella verksamheter: lekplatser, sittplatser och piskplatser. De ytmässigt mest krävande och diskuterade av dessa utrymmen är bilplatserna.

I augusti 1956 hade den av byggnadsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsatta parkeringsutredningen utgivit "Preliminära normer angående bilplatser för olika anläggningar i tätorter". Motorismen hade nått en sådan omfattning att det var nödvändigt att inskränka på parkeringen på gatumark för att ge den rörliga trafiken tillräckligt utrymme. Under allmänna förut-sättningar citerade parkeringsutredningen § 80 mom. 2 i byggnadsstadgan: "Om skäl äro därtill, äger byggnadsnämnd påfordra

att på gård eller inom byggnad skall finnas utrymme för parkering av fordon, i den mån så erfordras för dem som där bo eller vistas".

De preliminära normerna avsåg att ge byggnadsnämnderna ledning i bedömningen av hur parkeringsutrymmena på tomtmark borde dimensioneras. Tomtmarken anges i stadsplanerna i form av byggnadskvarter. Normförslaget var uppbyggt av en byggnorm och en kompletteringsnorm. Tillsammans bildade dessa en planeringsnorm som angav det totala antalet bilplatser som borde ges plats inom ett visst område. För flerfamiljshus angavs följande byggnorm: 1 bilplats per 150 m<sup>2</sup> våningsyta jämte erforderliga lastplatser för flyttlass, sopbilar m.m. Kompletteringsnormen omfattade lika mycket som byggnormen, och innebar således att bilplatsantalet skulle fördubblas.

Vidare angavs att bilplatser inte endast skulle beredas för de i respektive fastighet boende eller arbetande utan även för leverantörer, kunder och övriga besökare. (De preliminära normerna har ersatts av "Parkeringsnormer", Kungl. Byggnadsstyrelsens publikationer 1960:2.)

Mot denna bakgrund framstod det som väsentligt att studera hur parkeringsbe-

hovets tillgodoseende påverkade markdispositionen i nyupprättade stadsplaner.

Inom SNB pågick utredningar om flerfamiljshusens bostadslägenheter, allmänna kommunikationsutrymmen och förvaringsutrymmen. En utredning om markutrymmena var följdriktig och angelägen. Anslag beviljades.

Arkitekt SAR Hans Fog, Statens institut för byggnadsforskning, har handhaft utredningen och svarar för rapportens utformning och fotografier.

Utredningsarbetet har skett i samråd med professor Nils Ahrbom, Kungl. Tekniska Högskolan, och docent Lennart Holm.

Från institutet har civilingenjör Olle Westin deltagit i utredningsarbetet; fru Maj Flyhammar och fröken Berit Glassel har utfört mättnings- och ritningsarbeten. Redaktör Ingbo von Zweigbergk, Byggnadsstyrelsens rådgivare, har redigerat skriften.

Kungl. Byggnadsstyrelsens stadsplanebyrå och Föreningen Svenska Trädgårdsarkitekter har bidragit med kartor, ritningar och värdefulla synpunkter.

Fog

## Markutrymmen och stadsplan

En stadsplan ger följande uppgifter om ett byggnadskvarter: dess belägenhet, dess form, dess angränsande områden, dess uppdelning i områden för olika ändamål, bebyggelsens omfattning och — mer eller mindre detaljerat — hur bebyggelsen skall vara placerad och vilken form husen skall ha. Hur den mark som inte avses bli bebyggd skall användas, anges inte. Det redovisas ofta illustrationsplaner som visar en tänkbar disposition av denna mark. Dessa följs emellertid sällan vid utbyggandet. För att få detaljerade uppgifter om markutrymmen är det därför nödvändigt att gå till de markplaneringsritningar som upprättas för anläggningsarbetena på tomtmark.

Utan uppgifter om hur tomtmarken slutgiltigt har kommit att planeras går det inte att bedöma stadsplanernas konsekvenser för trafikföringen på tomtmark, för övriga markutrymmens organisation eller för anläggningsarbetenas totala omfattning och kostnad. Inte heller går det att bedöma de följder anordnandet av bilplatser på tomtmark medför för övriga markutrymmen.

I utredningen borde därför den slutgiltiga planeringen av marken i byggda eller under byggnad varande kvarter studeras. De stadsplaner sådana kvarter ingår i borde vara fastställda en tid efter det att de preliminära normerna kommit ut. Det borde då kunna förutsättas att hänsyn tagits till dessa. Vidare borde kvarteren ligga på tidigare icke bebyggd mark. Planerna borde med dessa förutsättningar vara ett relativt gott uttryck för dagens stadsplanesträvanden.

## Utredningsmaterialet

Det material utredningen har arbetat med har ställts till förfogande av trädgårdsarkitekter. De har ur sin produktion valt kvarter som uppfyller nämnda förutsättningar beträffande planeringsförhållanden och belägenhet. Materialet är således att betrakta som ett eliturval.

26 kvarter, som är belägna i olika delar av landet och som uppvisar starkt varierande lösningar, har studerats i detalj. Ett byggnadskvarter kan vara indelat i olika områden, avsedda för t.ex. bostads-, handels- och garageändamål eller för allmänt ändamål. I de 26 kvarteren har bara områdena för bostadsändamål studerats. De flesta kvarter i undersökningsmaterialet innehåller endast område för bostadsändamål.

Invändningar kan göras mot utredningens begränsning till enbart kvartersmark. Marken i flerfamiljshusområden är ju mer eller mindre sammanhängande för de boende.

Området för bostadsändamål är emellertid i de flesta fall en enhet under såväl projekterings-, byggnads- som förvaltningskedena. Vissa markutrymmen som anläggs för att betjäna dem som bor i husen skall vara förlagda till tomtmarken. Dessutom planeras nybebyggelsen i allt större utsträckning i form av mycket stora kvarter. Många verksamheter som i planer med små kvarter är förlagda utom kvarteren kommer därmed att förläggas inuti kvarter. Utredningsmaterialet innehåller flera mycket stora kvarter.

## Definitioner och beteckningar

Ytorna i varje kvarters markplaneringsritning har klassificerats. De olika ytorna har uppmätts, och en schematisk bild av kvarteret har ritats.

Vissa ytor är entydiga till sin användning, och vare sig klassificeringen sker efter anläggningstekniska förhållanden eller efter användningssätt blir resultatet lika. Sådana ytor är t.ex. bilplatser och cykelplatser. Besvärligare blir en bedömning av en körbar gångväg som på vissa ställen utvidgas för att kunna tjäna som lekplats eller av en gångväg som ges stor bredd för att den även skall tjäna som brandväg. Körbar eller icke körbar gångväg är ett speciellt problem. De flesta vägar anläggs så, att de är körbara, eftersom underhåll och renhållning utförs med något slag av motorfordon. Därmed följer inte att de skall få användas av privata fordon. I denna utredning har de uppgifter som stått att få om hur vägarna är avsedda att användas, fått avgöra klassificeringen.

Utredningen har arbetat med följande uppdelning: gångvägar, körbara gångvägar, lekplatser, sittplatser, piskplatser, cykelplatser, bilplatser, bilplatstillfarter, brandvägar, övrig anlagd yta samt grönyta. I husen anges huvudentréer och andra entréer samt garage.

Som **gångvägar** har de ytor redovisats som enbart är avsedda för gångtrafik. Privat motortrafik är där helt förbjuden. Om motortrafik i någon form tillåtes, har vägarna klassificerats som **körbara gångvägar**. Vid dessa vägar förekommer i vissa fall skyltar om hastighetsbegränsning. I andra fall förekommer, beroende på ärendets art, skyltar om inskränkningar i rättigheten att köra. Bilisten avgör själv om han skall köra på dessa gångvägar, vare sig han är en boende i kvarteret, en som distribuerar varor eller en besökande. Dessa vägar har därmed inte den säkerhet som gångvägar bör ha.

Som **lekplats** har den yta angivits som är iordningställd med särskilda lekredskap och sandlåda.

Som **sittplats**, **piskplats** och **cykelplats** har sådana ytor betecknats som iordningställda för uppställning av soffor, piskställning och cyklar.

Den yta som är avsedd för uppställning av en bil har betecknats som **bilplats**. Körvägen som leder till en samling bilplatser och den manöveryta som fordras vid bilplatsen för in- och utkörning har betecknats som **parkeringsgata** eller **bilplatstillfart**. Bilplatser med sin parkeringsgata har benämnts **parkeringsplats**.

**Brandvägar** förekommer vid höga hus. Med samma beteckning som brandvägar har vissa andra vägar angivits som inte direkt betjänar bostäderna. Det gäller i de flesta fall vägar till panncentraler.

I vissa planer förekommer lokaler för daghem, förskolor, lågstadieskolor och butiker vilka har stora hårdgjorda ytor i direkt anslutning till lokalerna. I några fall förekommer uteplatser som hör till enskilda lägenheter. Dessa ytor har betecknats som **övrig anlagd yta**. De är inte tillgängliga för alla som bor i kvarteret.

Den yta som utgörs av naturmark, gräsmattor och planteringar har betecknats som **grönyta**.

I husen har alla ställen markerats som har betydelse för den omgivande markens planering. Det gäller **huvudentréer** och **andra entréer**, såsom dörrar till källargångar, soprum, cykelstall, barnvagnsrum och förråd, samt **garageplatser**.

## Kvartersredovisning

För varje kvarter redovisas dels **stadsplan**, som har nivåkurvor och omfattar kvarterets närmaste omgivning, dels en schematisk bild av **markplaneringsritningen**, som med olika skrafferingar och andra beteckningar anger de ovan nämnda markutrymmena.

Samtliga planritningar är orienterade så, att norr är uppåt. Skalan är 1:1.000.

## Med hänvisning till stadsplanen behandlas följande:

Terrängens karakteristiska drag.

Kvarterets angränsande områden.

Stadsplanens typ. En stadsplan kan ange byggnadernas läge och form. Den är då **icke elastisk**. — Inom ett område som upptar huvuddelen av kvarterets yta kan den totala våningsytan och hushöjden vara angiven utan att bebyggelsens form och läge har fixerats. Stadsplanen är då **elastisk**. — Inom kvarteret kan endast delområden vara elastiska. Delområdenas

storlek begränsar de alternativa bebyggelsemöjligheterna. Stadsplanen kan i dessa fall sägas vara **delelastisk**. — I elastiska och delelastiska stadsplaner är ofta bebyggelsens läge och form illustrativt angiven. Dessa illustrationer är icke bindande.

Kvarterets områden för olika ändamål.

Tomtexploateringstal **e**. Detta tal är förhållandet mellan våningsytan, *vy*, och områdets areal för bostadsändamål enligt följande:

$$\frac{vy}{\text{tomtarealen}} = e$$

Tomtrymighetstal **r**. Detta tal är förhållandet mellan den obebyggda ytan — områdets areal för bostadsändamål minskat med den yta byggnaderna upptar på marken, byggnadsytan, *by*, — och våningsytan enligt följande:

$$\frac{\text{tomtarealen} - by}{vy} = r$$

Med hänvisning till markplaneringsritningen behandlas följande:

Avvikelser från stadsplanen eller dennas illustration.

Entréförhållanden och kommunikationen gata-entré.

De interna trafiksystemen. Åtkomligheten till olika platser.

Bostadsvolymens fördelning inom tomtmarken.

Ett kvarters utnyttjandegrad, exploateringstalet, säger ingenting om bostadsvolymens fördelning inom tomtmarken. Ett kvarter kan ha alla bostäder i ett enda stort hus. Barn och vuxna måste då passera samma entré för att komma ut och in i huset. Ett annat kan ha bostäderna placerade i mindre byggnader. Då uppstår helt andra förhållanden i och kring varje entré. Barnen, speciellt i de åldrar som inte förflyttar sig långt från husens entréer, får alltså helt olika miljöer att växa upp i beroende på hur bostadsvolymen fördelar sig inom tomtmarken. Även markutrymmenas organisation blir av väsentligt olika slag.

Distributionstrafik.

Sophämtning.

Brandvägar.

Bilplatstillfarer och bilplatser.

Relationen bilplats/*vy*.

Andelen garage av bilplatserna.

## Bild och inlevelse

De schematiska markplaneringsritningarna visar med sina beteckningar verkliga förhållanden. Varje betraktare bör utifrån sina

erfarenheter kunna få en föreställning om hur man kan röra sig och vistas i kvarteren. Det gäller t.ex. förhållandet mellan kör- och gångtrafik, hur man kan köra vid varu- och persontransporter med bil, avståndet mellan bostad och bilplats och hur vägen dem emellan ser ut och vilka möjligheter barn i olika åldrar har att leka inom kvarteret. Lekplatserna utgör ju endast en liten del av barnens lekmiljö.

Vissa saker är lättare att tänka in i planerna än andra. Bilens konstruktion och storlek innebär att biltrafiken är i hög grad reglerad. Bilisten måste köra på ett mycket reglerat sätt, och det är därför relativt lätt att föreställa sig hur biltrafiken rör sig. Annorlunda är det med människor till fots. De rör sig på ett helt annat och betydligt friare sätt.

I vissa kvarter har man eftersträvat en allmängiltighet hos ytorna, så att de kan användas för olika verksamheter. Den detaljerade uppdelningen av de schematiska markplaneringsritningarna försvårar i dessa fall utläsandet av det i sig önskvärda förhållandet att en yta skall kunna ha en mångsidig användning.

## Trafikslag

Den trafik som skall tänkas in i planen kan grupperas i två huvudkategorier: fotgängare och motorfordon. Fotgängarna kan delas in i tre grupper. De som via gångbanor och gångvägar utanför kvarteret kommer och går till husen; de som kommer med fordon in i kvarteret och därefter fortsätter till fots; de barn och vuxna vilkas mål i stor utsträckning ligger inom kvarteret.

Även motorfordonstrafiken kan delas in i tre grupper. Den trafik som alstras av boende och besökande vilka skall parkera en bil för längre tid på en parkeringsplats; distributionstrafiken, som utgörs av varubilar, taxi och de boendes egna bilar när de transporterar föremål eller passagerare; den trafik som fordras för områdets skötsel eller är av samhällelig art: sopbilar, renhållningsfordon, ambulanser och brandbilar.

Därtill kommer cykeltrafiken. Skolbarnens cykeltrafik kan bli av ansenlig omfattning. I mindre tätorter med korta avstånd till arbetsplatser kan även de vuxnas cykeltrafik bli omfattande.

## Kvartersgruppering

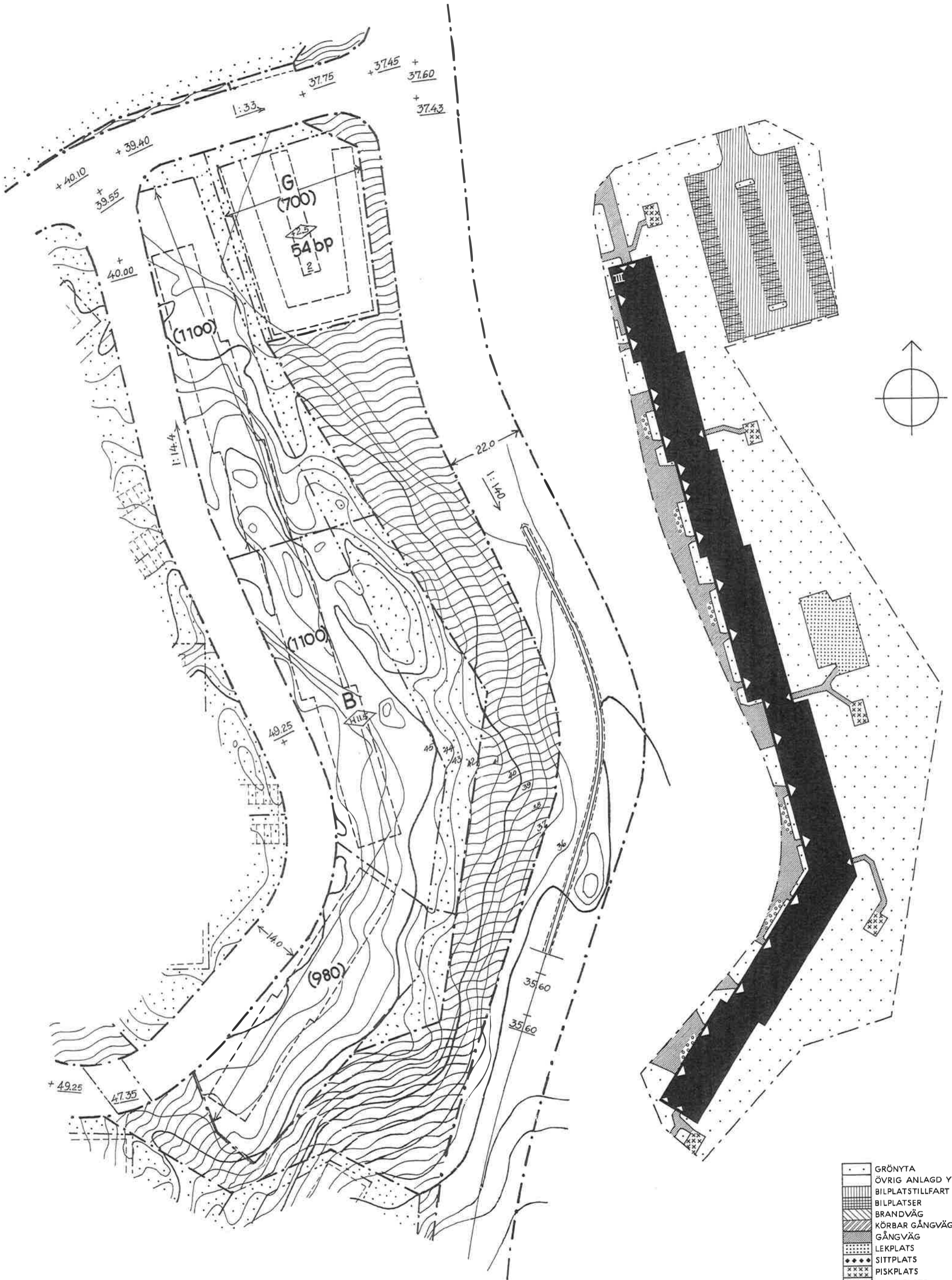
De 26 kvarteren är uppdelade i tre grupper: **grunda, medeldjupa och djupa kvarter**. — Om längden utfartsgata sätts i relation till kvartersarealen kan det kvarter sägas vara djupt som har en mycket liten sträcka utfartsgata per ytenhet kvartersmark. Om

kvarteret har en lång sträcka mot utfartsgata i förhållande till sin storlek kan kvarteret sägas vara grunt.

Var gränserna skall gå mellan vad som här kallas grunda, medeldjupa och djupa kvarter, och att det just är tre grupper, är godtyckligt. Grupperingen är bl.a. gjord för att göra materialet mer överskådligt. Inom de tre grupperna är husen ordnade efter antal våningar. De kvarter som innehåller de lägsta husen är placerade först i varje grupp.

## Innehåll

Efter genomgången av de 26 kvarteren, s. 4—55, följer sammanställningar i tabellform av olika mätdata, s. 56—59. Kvartersnamnen med sidhänvisningar finns sammanställda på s. 56. Slutligen följer sammanfattande synpunkter på de frågor som aktualiseras av utredningen, s. 59—60.



- GRÖNYTA
- ▨ ÖVRIG ANLAGD YTA
- ▨ BILPLATSTILLFART
- ▨ BILPLATSER
- ▨ BRANDVÄG
- ▨ KÖRBAR GÅNGVÄG
- ▨ GÅNGVÄG
- LEKPLATS
- SITTPLATS
- PISKPLATS
- CYKELPLATS
- ▨ BYGGNADSYTA
- ▨ GARAGEPLATS
- ▴ HUVUDENTRÉ
- ▴ ANNAN ENTRÉ

# 1 KV. TORSÖ STOCKHOLM

## Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på den östra delen av en småkuperad bergsplatå. Mot söder och öster avslutas denna av en hög och brant sluttning. Mot norr faller marken mindre kraftigt. Kvarteret gränsar i öster mot parkmark och i väster mot gatemark. Sydväst om kvarteret finns ett gångstråk. Stadsplanen är delelastisk. Illustrativt är angivet två 3-våningshus inom tre bestämmelseområden. I kvarterets norra del är ett område för garageändamål. Våningsytorna för respektive områden är angivna inom parantes.

Tomtexploateringsstalet är 0,7.

Tomtrymlighetsstalet är 1,0.

## Bebyggelse och markplanering

Kvarteret har bebyggt med en sammanhängande byggnad. Den ligger parallellt med gatan, och så nära denna att gångvägar mellan gatemarken och husens entréer snarast är en utvidgning av gatans trottoar. Husets samtliga huvudentréer vetter mot gatan. Kvarterets enda lekplats ligger på husets östra sida. Den ligger på mycket stora avstånd från många huvudentréer och nås via en genomgång i husets källarvåning. På samma sätt nås tre av de fem piskplatserna.

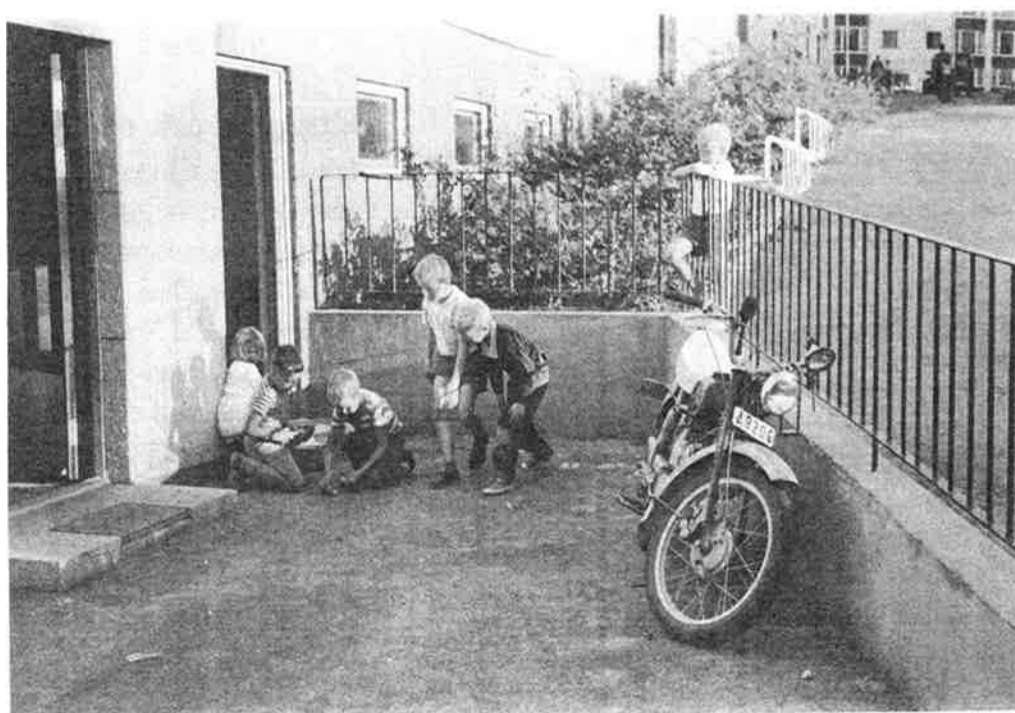
Utmed gatufasaden finns på sex ställen platser för cykeluppställning. Kvarteret är grunt. Gatan löper utmed hela byggnadens längd. Det är samma princip som i städernas centrala delar där varje huvudentré till ett bostadshus nås direkt från gatemark. Distributionstrafiken kan stanna vid trottoarkanten och på kort avstånd nå varje entré. Det är däremot långa gångavstånd från huvudentréerna till de bilplatser som anordnats på området för garageändamål.

Det finns 1 bilplats per 170 m<sup>2</sup> vy.

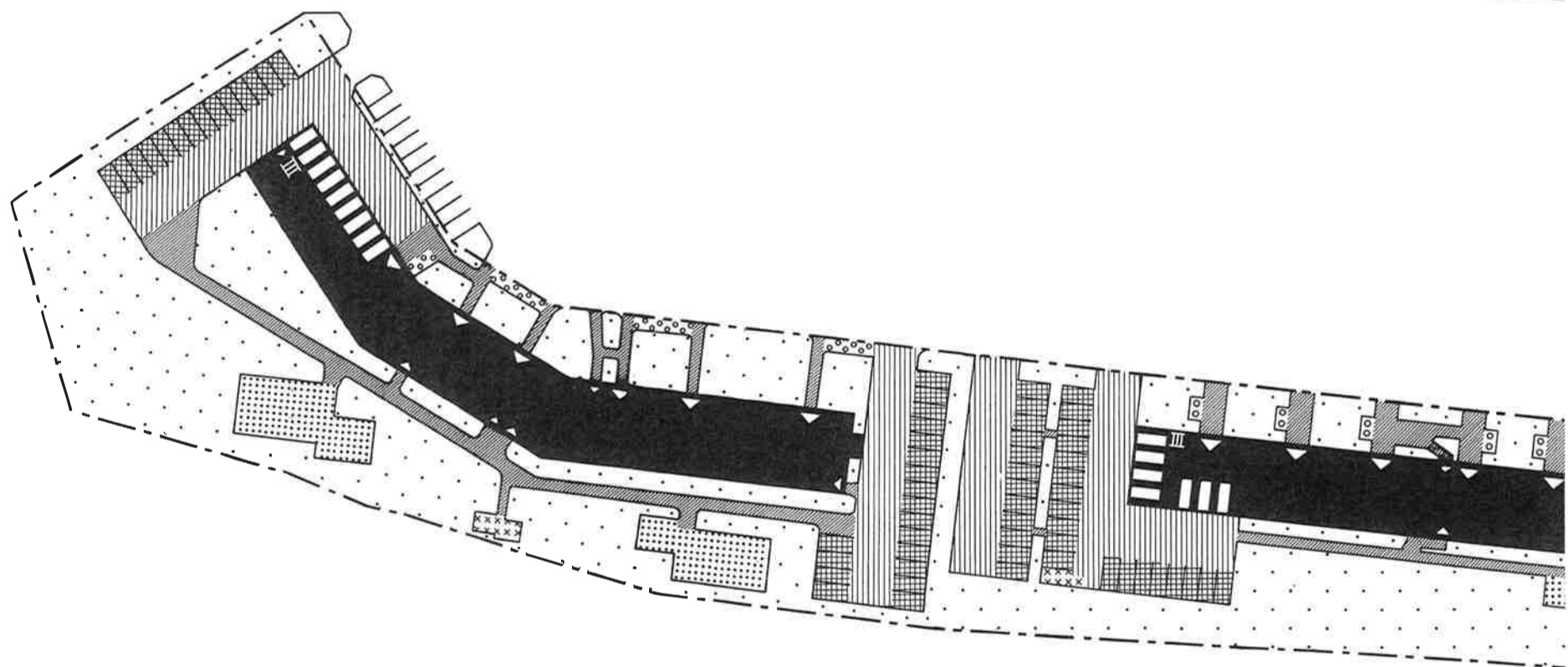
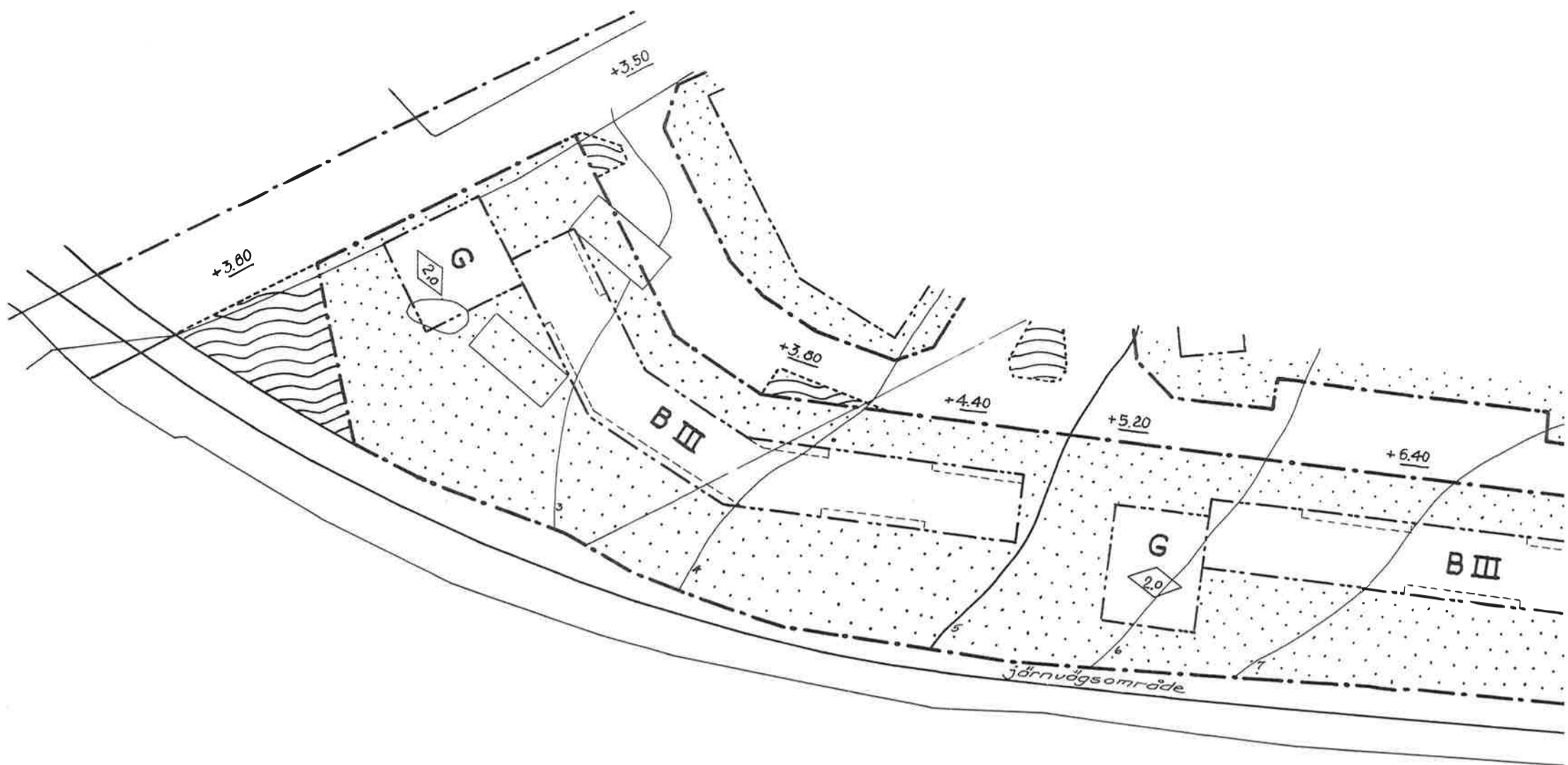
Samtliga bilplatser är under bar himmel.



*Gatan sträcker sig utmed huset. Från trottoaren är det endast några få steg till portarna.*



*Barnen leker vid entréerna. Ett räcke är inte bara något som skyddar mot nivåskillnader, det är också något att luta sig mot och att sitta på.*



## 2 KV. VASALLEN VADSTENA

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på gammal åkermark som sluttar svagt mot väster. Det gränsar i söder mot ett järnvägsområde, i övrigt mot gator, med undantag av två triangelformade ytor av parkmark, som säkerställer sikten i gatornas korsning med järnvägen. Stadsplanen är icke elastisk. Något indragna från den östvästgående gatan och parallellt med denna ligger två 3-våningshus och två garagebyggnader.

Tomtexploateringsstalet är 0,6.  
Tomtrymlighetstalet är 1,4.

### Bebyggelse och markplanering

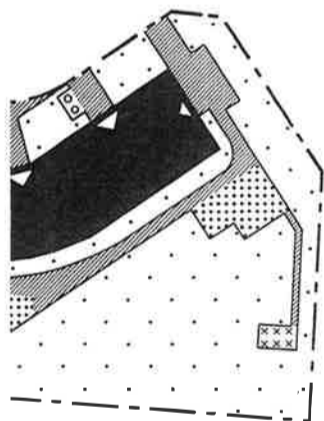
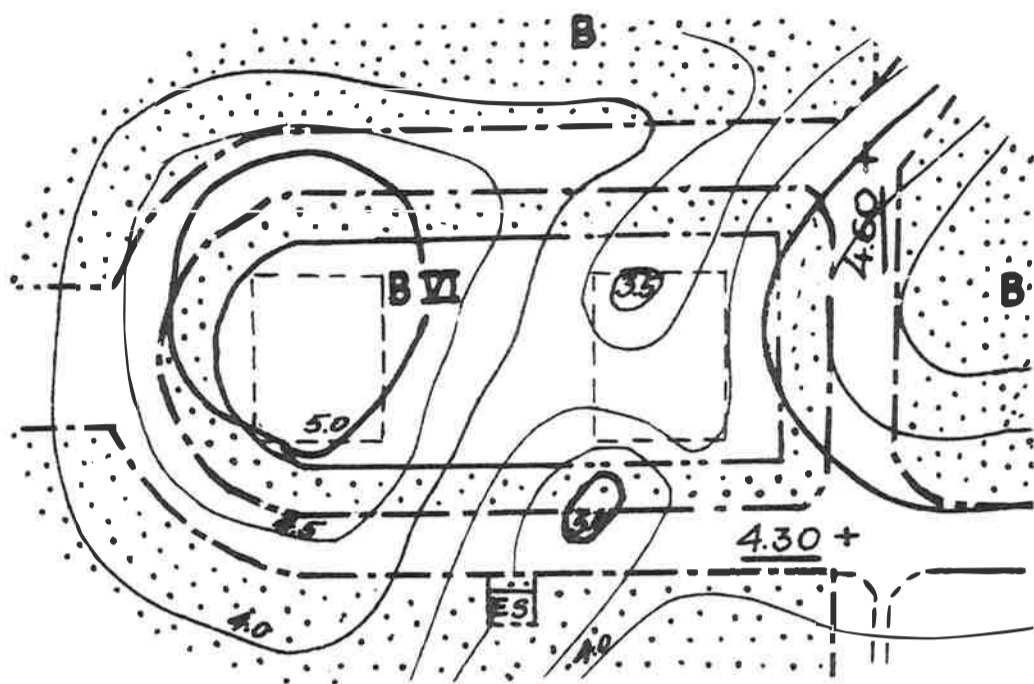
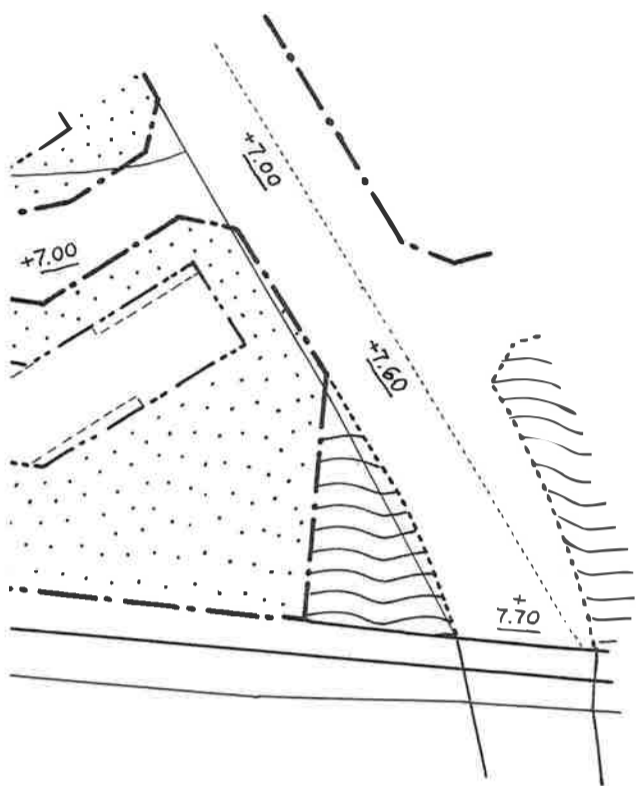
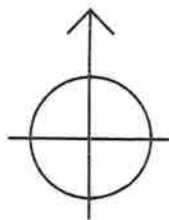
Mellan husens huvudentréer, som samtliga vetter mot norr, och gatans trottoar går gångvägar, som är så korta att en mer direkt förbindelse mellan entréerna inte ansetts erforderlig. Vid i stort sett varje gångväg finns en cykelplats. På husens sydsida finns gångvägar, utmed vilka lekplatser och piskplatser ligger. Dessa gångvägar nås över parkeringsplatsernas manöverytor. Gångförbindelsen mellan entréer och lekplatser har således inte en enhetlig standard.

Vid bilplatser med vinkelrät uppställning fordrar manöverytan en bredd av ca 7 meter. En bilplats skall vara ca 5 meter lång. Från ekonomisk synpunkt är det önskvärt att manöverytan utnyttjas maximalt. Här

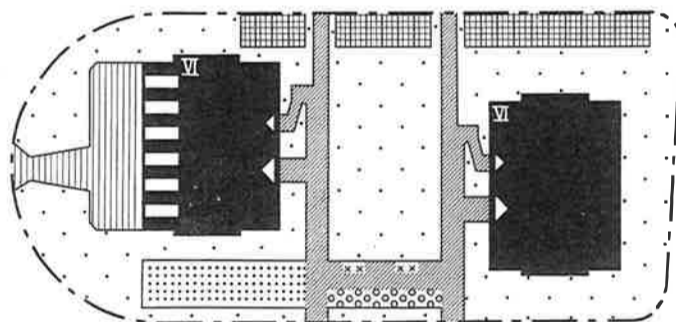
ligger emellertid två enkelsidigt utnyttjade manöverytor bredvid varandra. Denna utformning är orsakad av att husen är byggda av olika företagare.

De två garagebyggnaderna har inte kommit till utförande.

Det finns 1 bilplats per 100 m<sup>2</sup> vy.  
En femtedel av bilplatserna är garageplatser.



	GRÖNYTA
	ÖVRIG ANLAGD YTA
	BILPLATSTILLFART
	BILPLATSER
	BRANDVÄG
	KÖRBAR GÅNGVÄG
	GÅNGVÄG
	LEKPLATS
	SIITPLATS
	PISKPLATS
	CYKELPLATS
	BYGGNADSYTA
	GARAGEPLATS
	HUVUDENTRÉ
	ANNAN ENTRÉ



### 3 KV. RISKAN KALMAR

#### Terräng och stadsplan

Terrängen är svagt kuperad. Stadsplanen är elastisk och visar 6-våningsbebyggelse, illustrativt angiven som två 6-våningshus. Kvarteret omges på alla sidor av gatumark.

Tomtexploateringsstalet är 1,4.

Tomtrymlighetstalet är 0,5.

#### Bebyggelse och markplanering

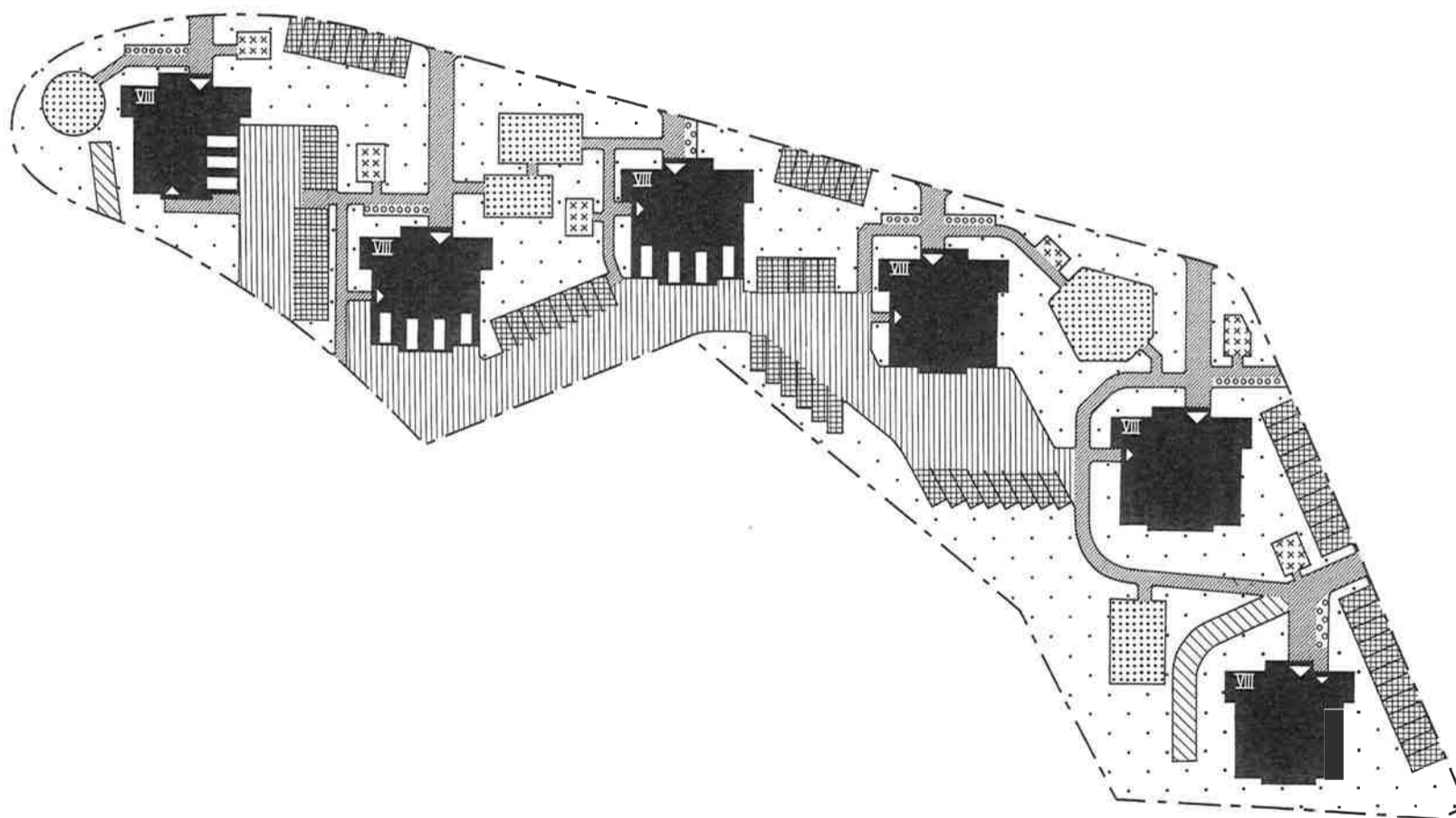
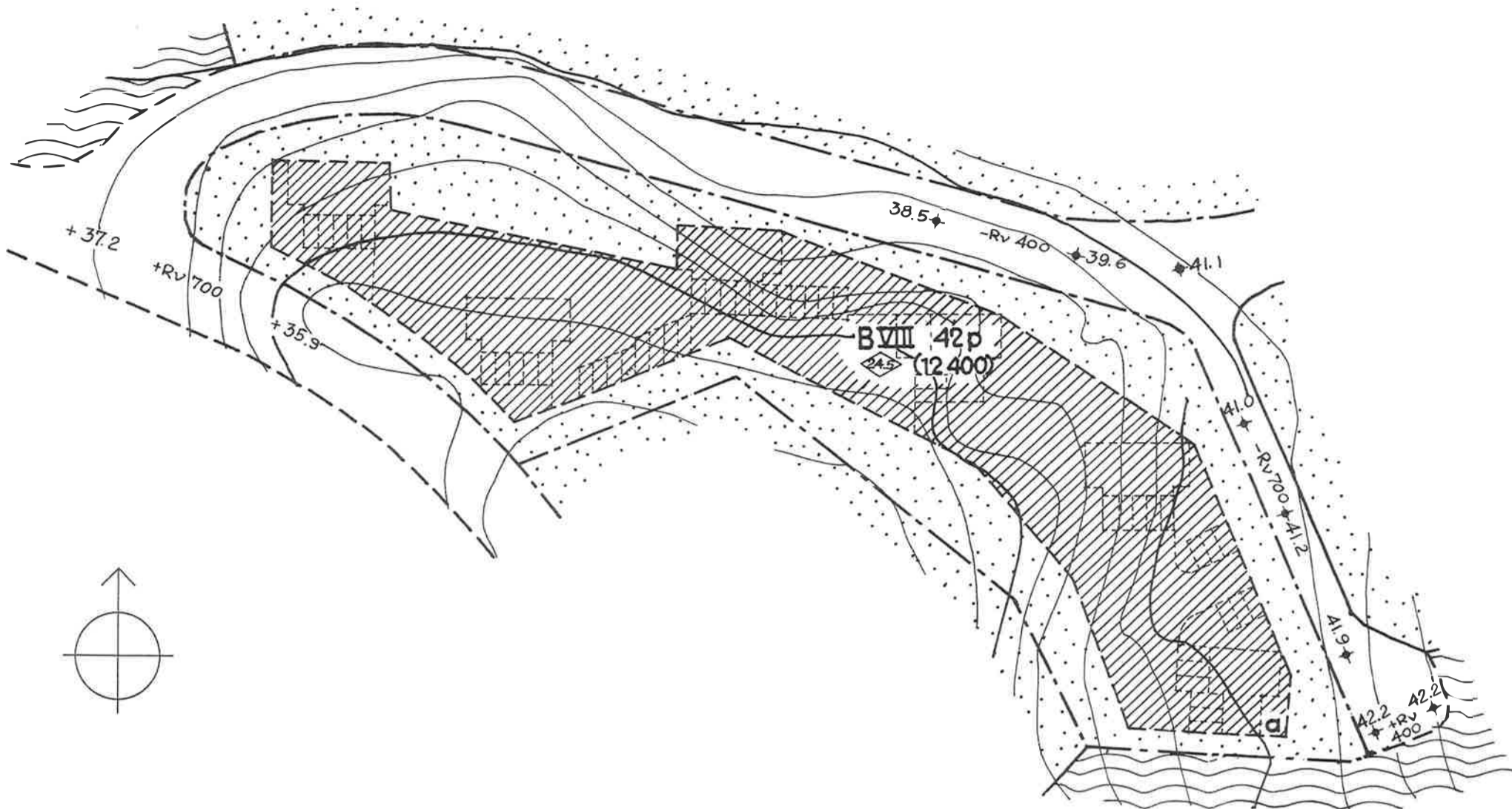
Markplaneringsritningen visar två 6-våningshus. Husens samtliga entréer vetter

mot kvarterets mitt. Lekplats, cykelplats och piskplats ligger i ett band utmed kvarterets södra gräns. Beträffande lekmöjligheterna kan man förmoda att barnen under en lång tidrymd måste vara hänvisade enbart till kvarteret, eftersom det är helt omgivet av biltrafik. Kvarteret är dessutom mycket litet.

Ett av husen har garage. De öppna bilplatserna ligger utmed kvarterets norra gräns. De nås genom överkörning av trottoaren, som således utgör en del av den erforderliga manöverytan.

Det finns 1 bilplats per 180 m<sup>2</sup> vy.

En femtedel av bilplatserna är garageplatser.

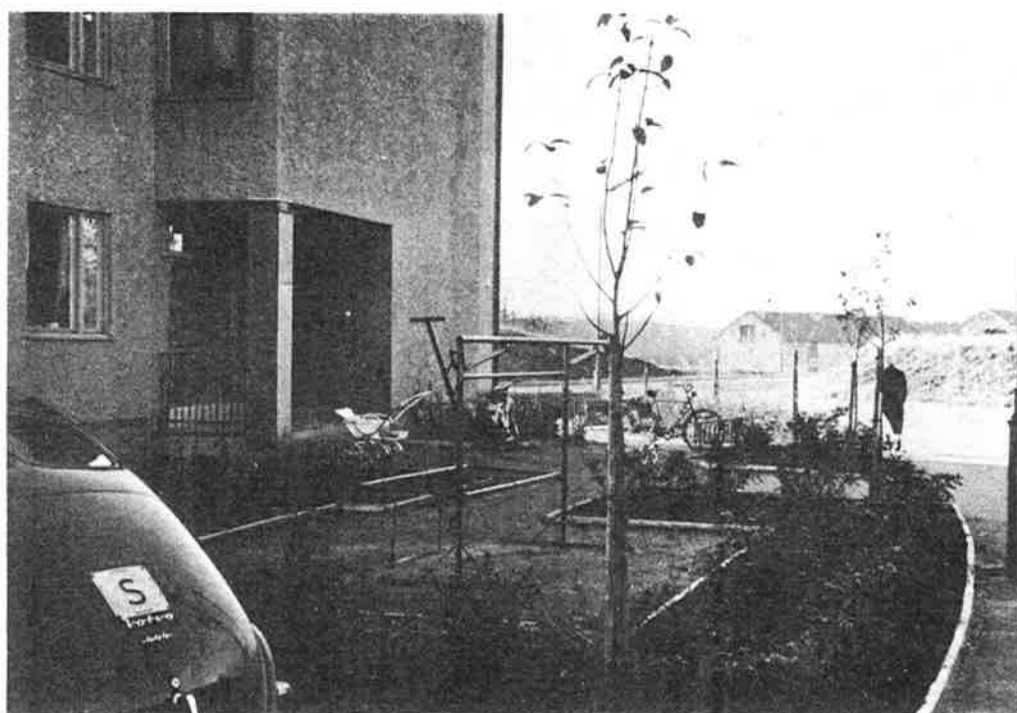


-  GRÖNYTA
-  ÖVRIG ANLAGD YTA
-  BILPLATSTILLFART
-  BILPLATSER
-  BRANDVÄG
-  KÖRBAR GÅNGVÄG
-  GÅNGVÄG
-  LEKPLATS
-  SITTPLATS
-  PISKPLATS
-  CYKELPLATS
-  BYGGNADSYTA
-  GARAGEPLATS
-  HUVUDENTRÉ
-  ANNAN ENTRÉ





*Kvarteret sett från väster.*



*Vissa bilplatser nås genom att bilen körs över trottoaren.*

## 4 KV. SVÄRDSKLINGAN BORÅS

### Terräng och stadsplan

Det område i kvarteret som är för bostadsändamål utgörs av en brant söderslutning. Det gränsar i sin södra del till parkmark och ett område för garageändamål samt på övriga sidor till gatumark. Stadsplanen är elastisk.

Tomtexploateringsstalet är 1,4.

Tomtrymlighetstalet är 0,6.

### Bebyggelse och markplanering

Markplaneringsritningen visar sex 8-våningshus. Huvudentréerna ligger i samtliga hus mot norr, och från dessa leder gångvägar till gatornas trottoarer. Dessutom finns ett internt system av gångvägar som leder till lekplatser, cykelplatser, piskplatser, källaringångar och parkeringsplatser. Dessa gångvägar förbinder inte samtliga hus inbördes. På västsidan om de hus som ligger längst i öster och väster finns brandvägar.

En stor del av bilplatserna, de som ligger längs kvarterets norra och östra gränser, nås över gatans trottoar. I söder ligger två parkeringsplatser. Den ena sträcker sig mycket långt in i kvarteret och är föga effektiv i sitt utnyttjande av manöverytorna.

Distributionstrafikens behov är rimligt tillgodosett. Avstånden mellan huvudentréer och gatumark är relativt korta.

Husens entréer ligger skuggade hela dagen. Även vissa lekplatser är mycket skuggade. Det stora parkeringsområdet är däremot väl solbelyst.

Det finns 1 bilplats per 160 m<sup>2</sup> vy.

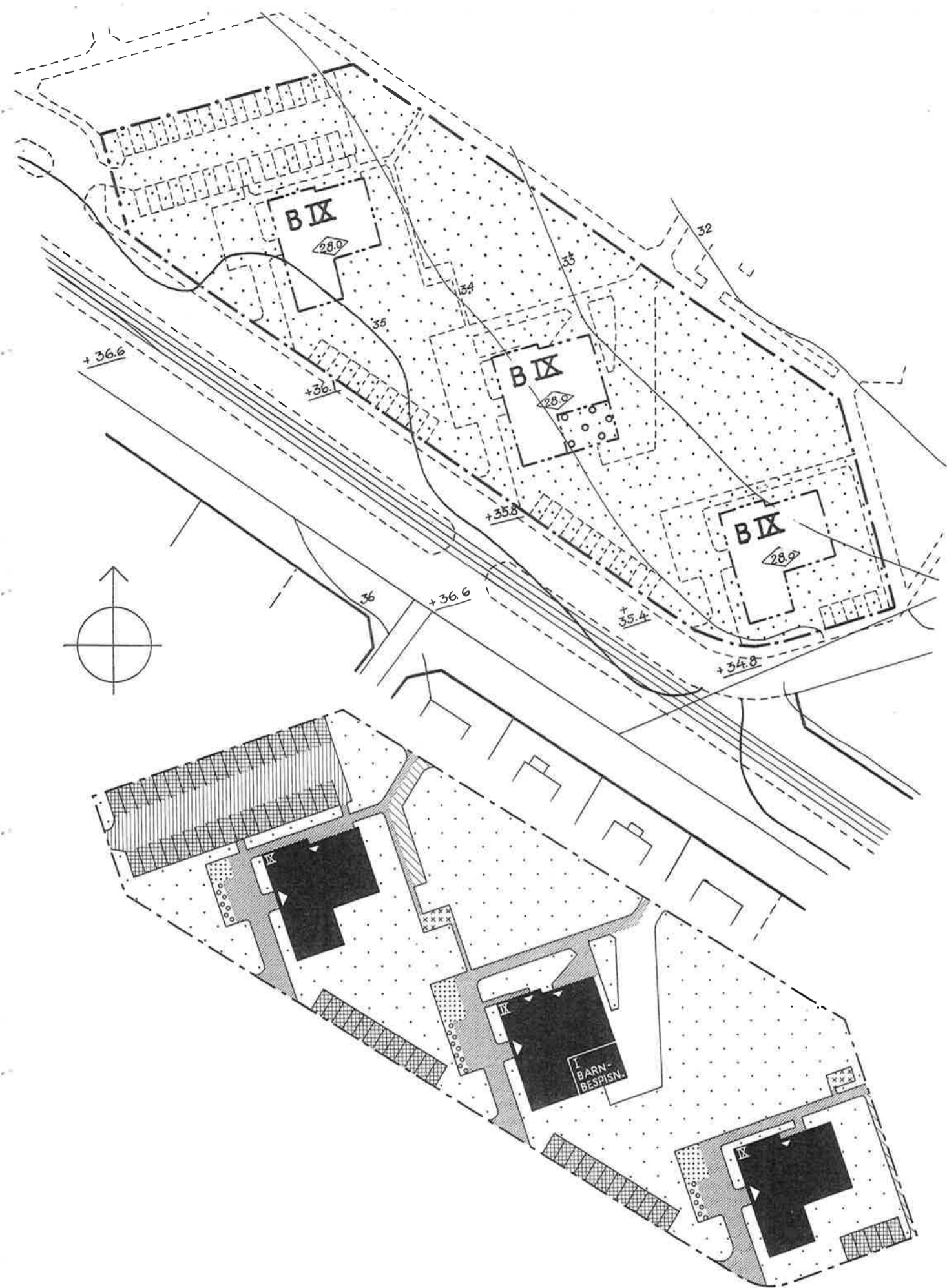
En tiondel av bilplatserna är garageplatser.



*Entréerna ligger rakt mot norr. På cykelplatsen står mopeder. Mellan husen skymtar den i ett lägre plan belägna stora parkeringsplatsen.*



*Söder om raden av 8-våningshus ligger en stor parkeringsplats på ett inte bara från belysnings synpunkt attraktivt område.*



## 5 KV. SLAGAN NORRKÖPING

### Terräng och stadsplan

Från den gata på vilken det går en spårväg sluttar marken mot nordost. Kvarteret gränsar mot gatemark och mot parkmark. I parken ligger en skola. Den icke elastiska stadsplanen upptar tre 9-våningshus. I samband med en planändring har den utförda markplaneringen införts illustrativt på stadsplanen.

Tomtexploateringsstalet är 1,2.

Tomtrymlighetstalet är 0,7.

### Bebyggelse och markplanering

Huvudentréerna ligger i samtliga hus mot sydväst och så nära gatan att distributions-  
trafiken kan tänkas stanna vid trottoaren. Invid varje entré finns en mycket liten lek-  
plats och en cykelplats. Gångvägar leder ut

till parken. Bilplatser är anordnade i en större parkeringsplats där manöverytan har utnyttjats effektivt. Dessutom finns på tre ställen ett antal bilplatser som nås via trottoar. De senare innebär olägenheter inte bara för fotgängarna, som tidvis får sin trottoar förvandlad till en manöveryta för bilar, utan också för besökande, som inte kan parkera vid trottoaren utanför dessa bilplatser.

I det mellersta huset ligger i en våning under entréplanet, en skolbespisingssal, i stadsplanen betecknad som underbyggd gård. Vägen dit och planen utanför lokalen är i markplaneringsritningen markerad som övrig yta, eftersom denna inte har ett direkt samband med bostäderna. Denna yta är även brandväg till det mellersta huset. Det västliga huset har en brandväg i nordost. Det östliga husets brandväg ligger till sin huvuddel på parkmark.

Det finns 1 bilplats per 170 m<sup>2</sup> vy. Inga garageplatser finns i kvarteret.



Ändhållplatsen för en spårvägslinje ligger strax väster om kvarteret.



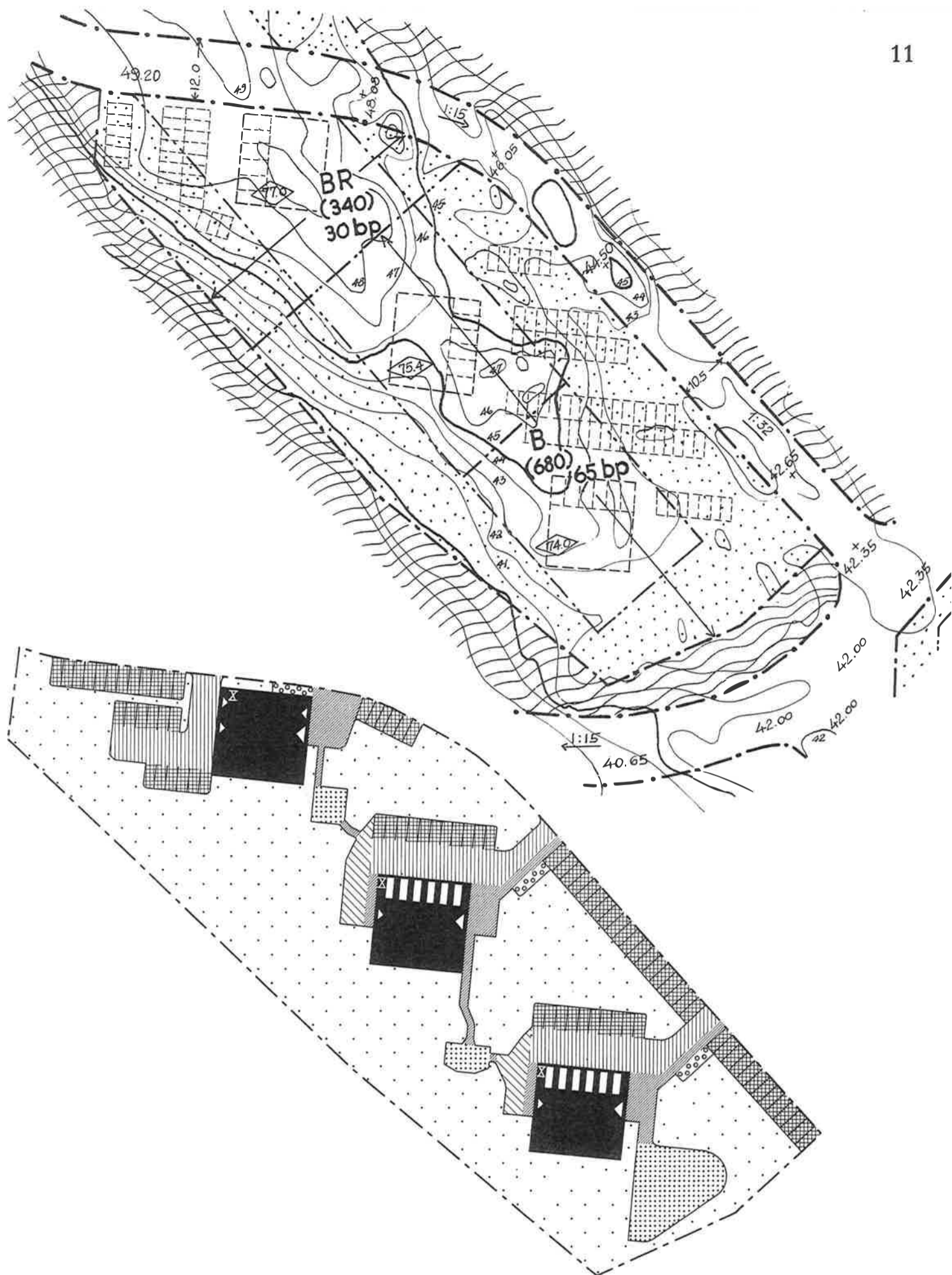
De tre 9-våningshusen sedda från parken i nordost.



I en stad med måttliga avstånd kan många föredra att åka cykel till och från arbetet. Det kan bli många cyklar vid entrén till ett högt hus.



Vid varje hus ligger bakom ett taggigt trästaket en liten sandlåda.



	GRÖNYTA
	ÖVRIG ANLAGD YTA
	BILPLATSTILLFART
	BILPLATSER
	BRANDVÄG
	KÖRBAR GÅNGVÄG
	GÅNGVÄG
	LEKPLATS
	SITTPLOTS
	PISKPLATS
	CYKELPLATS
	BYGGNADSYTA
	GARAGEPLATS
	HUVUDENTRÉ
	ANNAN ENTRÉ



Kvarterets tre 10-våningshus ingår i en lång rad likartade hus.

## 6 KV. KOLAREN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger i änden av en bergsplatå. Den småkuperade bergsterrängen sluttar svagt mot söder och delvis mycket brant mot väster. Kvarteret gränsar till hälften mot parkmark, till hälften mot gatemark. Stadsplanen är delestisk, och anvisar åsens rygg för en bebyggelse till en höjd av 10 våningar. Illustrativt anges tre hus och en serie parkeringsplatser i form av fickor med samlade in- och utfarter.

Tomtexploateringstalet är 1,2.  
Tomtrymlighetstalet är 0,7.

### Bebyggelse och markplanering

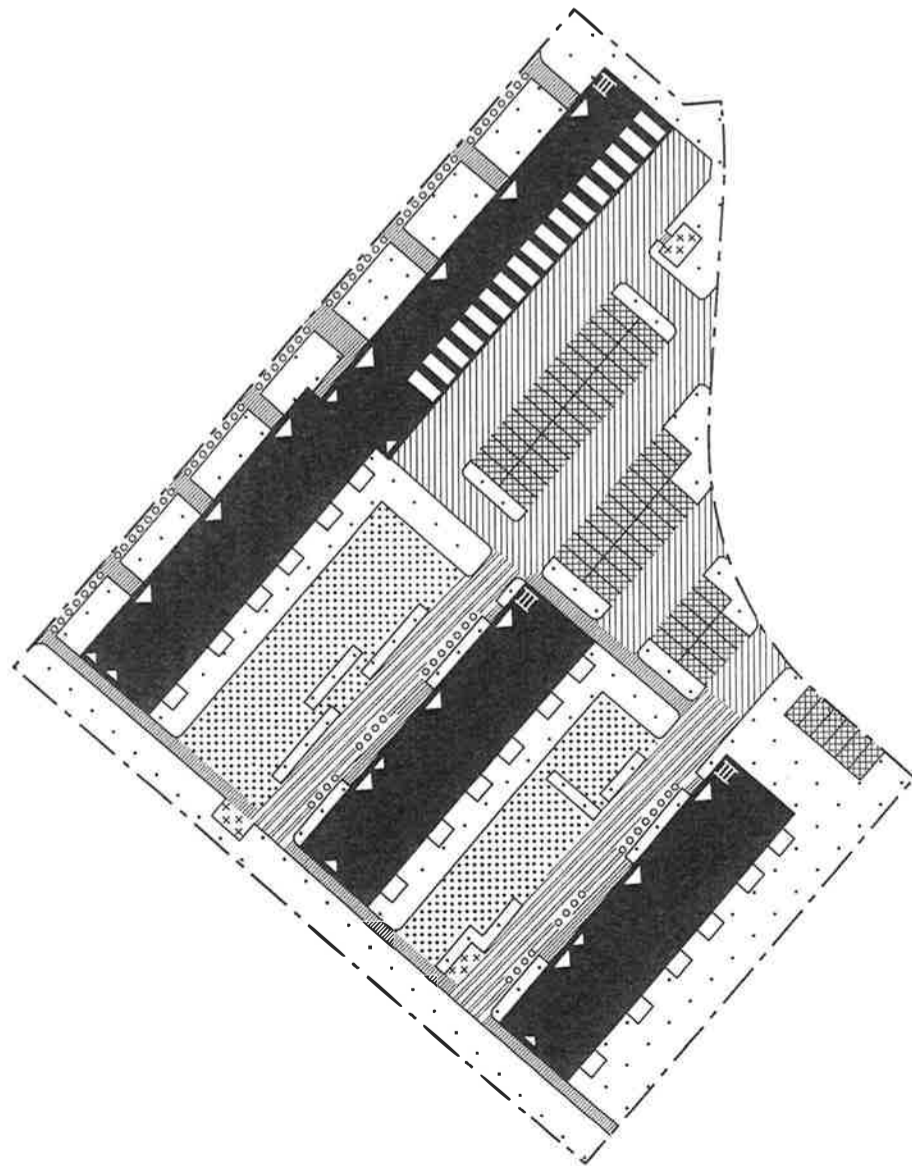
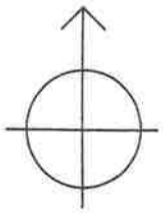
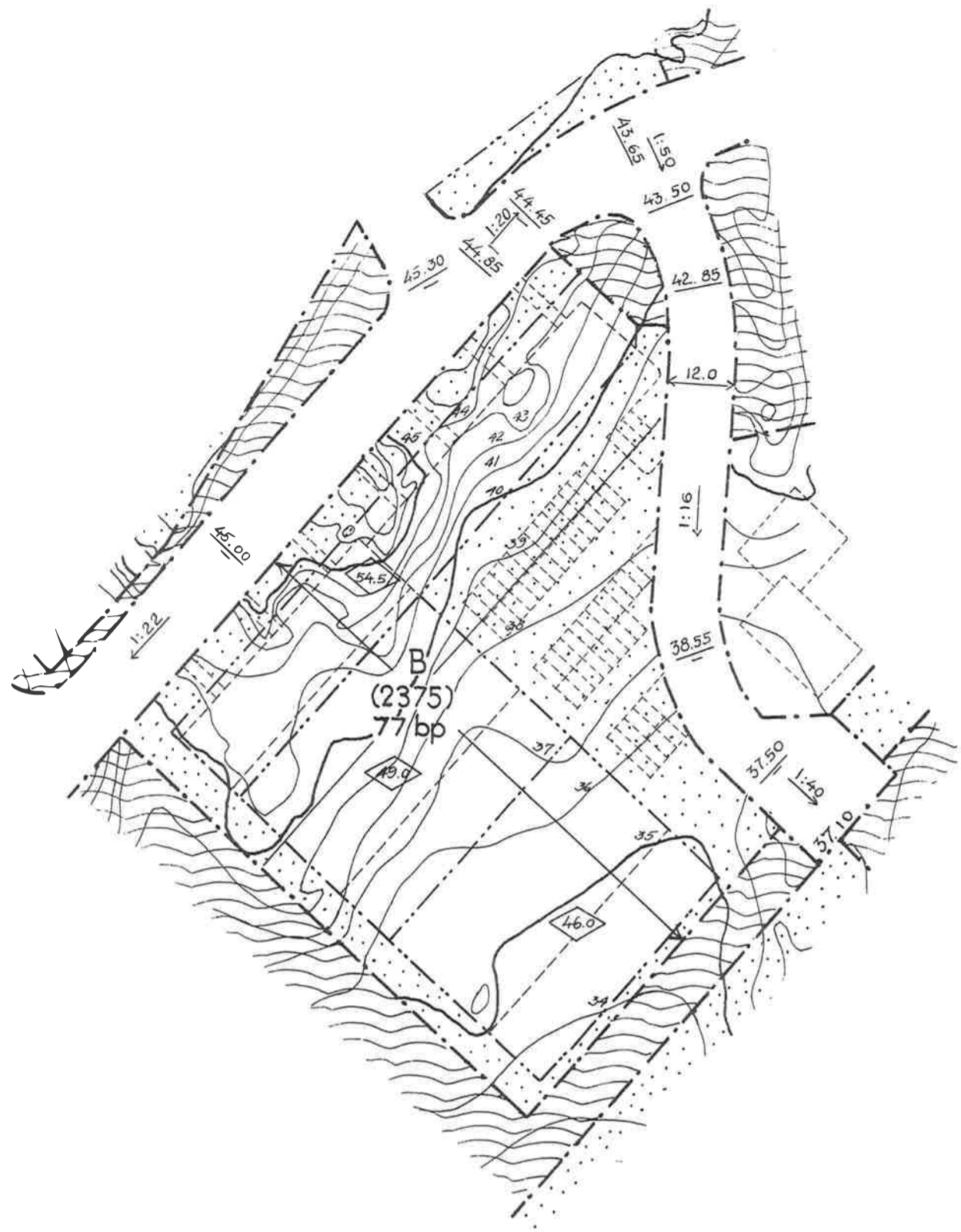
Huvudentréerna på de tre 10-våningshusen ligger i öster. Ett av husen ligger mycket nära

gatan. De två andra har garage på sina norrfasader. Parallellt med bilplatstillfarten, som kan utnyttjas av distributionstrafik, ligger en särskild gångväg. Den ligger i samma plan som parkeringsgatan, men har en annan beläggning. Gångvägen blir därmed mer ett mönster på marken än en trafikteknisk åtgärd. Avsikten med gångvägen är ju att skilja motortrafik från gångtrafik. Användningssättet skulle påverkas effektivt av en nivåskillnad i form av en kantsten. En sådan iakttages av bilister och cyklister samt av fotgängare och lekande barn på ett helt annat sätt än en skillnad i beläggningstyp på en plan yta. Gångvägarna mellan husen går ej från entré till entré. Det är nödvändigt att passera parkeringsgator. På västsidan av husen finns brandvägar. Hälften av bilplatserna nås via trottoar.

Det finns en bilplats per 110 m<sup>2</sup> vy.  
En sjundedel av bilplatserna är garageplatser.



Mellan gata och entré är en gångväg markerad med betongplattor. De ligger i samma nivå som omgivande asfaltbeläggning. Det finns alltså ingen markant gräns mellan körbana och gångväg.



-  GRÖNYTA
-  ÖVRIG ANLAGD YTA
-  BILPLATSTILLFART
-  BILPLATSER
-  BRANDVÄG
-  KÖRBAR GÅNGVÄG
-  GÅNGVÄG
-  LEKPLATS
-  SITTPLATS
-  PISKPLATS
-  CYKELPLATS
-  BYGGNADSYTA
-  GARAGEPLATS
-  HUVUDENTRÉ
-  ANNAN ENTRÉ

## 7 KV. PATENTLÅSET STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Marken sluttar i den nordvästliga delen av kvarteret kraftigt, medan lutningen blir allt svagare mot sydost. Stadsplanen är del-elastisk, och medger 3-våningsbebyggelse. Illustrativt visas tre hus, som placerats in parallellt med nivåkurvorna. Kvarteret gränsar mot gatu- och parkmark. Sydost om kvarteret ligger tomter för skola och förskola.

Tomtexploateringsstalet är 1,0.

Tomtrymlighetstalet är 0,7.

### Bebyggelse och markplanering

Det långa huset har tre våningar mot gatan och fem våningar åt motsatta sidan. Den understa våningen är garage. Entréerna till detta hus ligger mot nordväst, lätt åtkomliga från gatan. Även i utformningen av de två kortare husen har nivåskillnaden utnyttjats, så att husen har ytterligare en bostadsvåning där marken faller undan. Dessa lägre våningar har uteplatser direkt på marken. Uteplatserna är betecknade som övrig yta, eftersom de enbart hör till dessa lägenheter. Bilplatserna ligger i stort sett samlade i en parkeringsplats på den planaste, nordöstra delen av tomten. Till de kortare husens entréer leder körbara gångvägar. De utgör en direkt fortsättning på parkeringsplatsens manöverytor. Gångtrafiken från nordost måste således passera över dessa.

Någon märkbar gräns på marken mellan parkeringsplatsen och de körbara gångvägarna finns inte. Om distributionstrafik förekommer på de körbara gångvägarna fram till portarna, avsnörs de stora lekplatserna från en direkt kontakt med entréerna. Avståndet till lekplats från de längst bort belägna entréerna i det långa huset är ca 120 meter.

Utmed kvarterets sydöstra gräns finns en gångväg som sammanbinder husen och leder till skolområdet.

Det finns 1 bilplats per 115 m<sup>2</sup> vy.

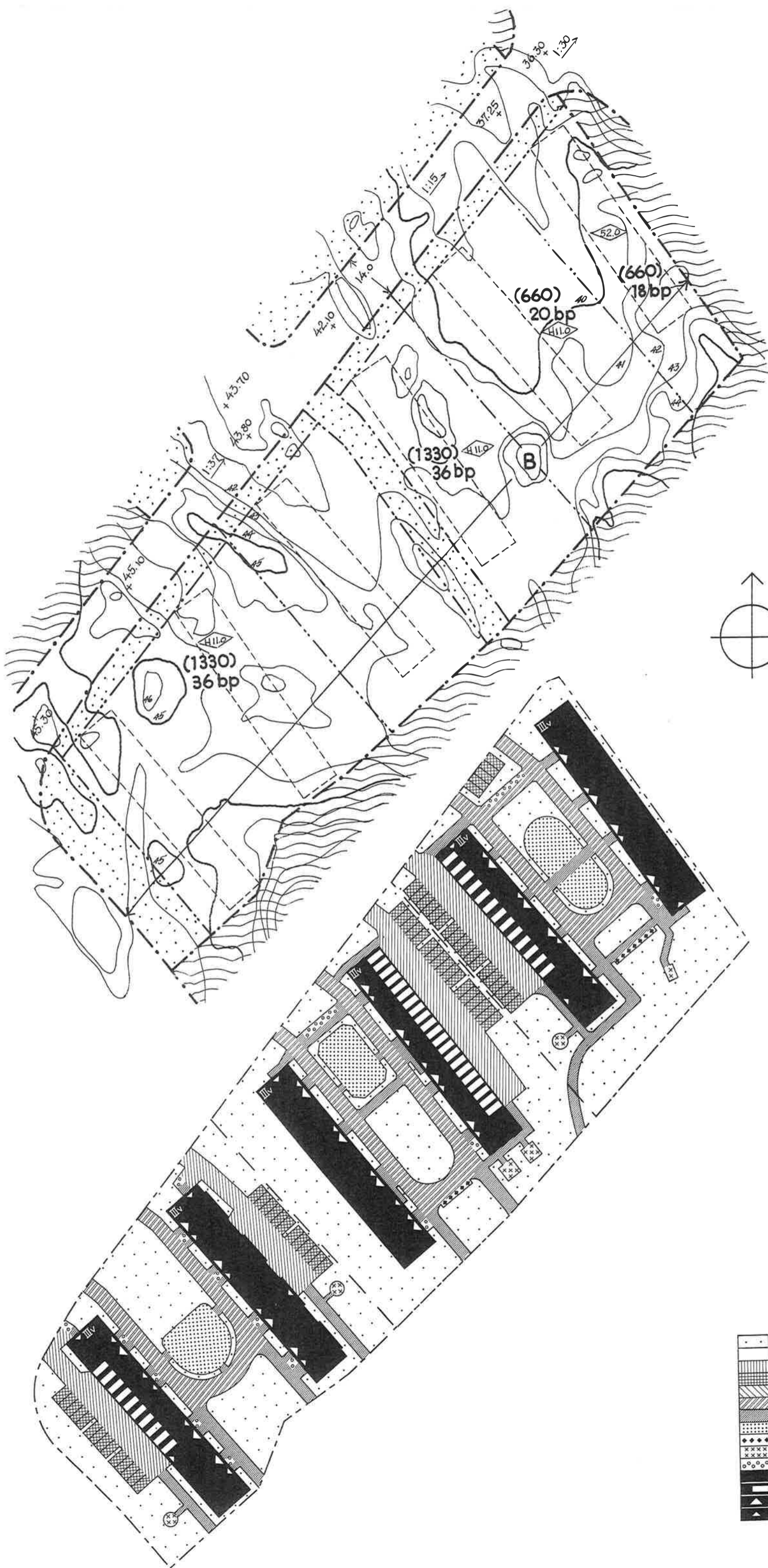
En femtedel av bilplatserna är garageplatser.



*Kvarteret sett från sydost. Det långa huset i fonden har på entrésidan tre våningar.*



*De körbara gångvägarna till husens entréer är en direkt fortsättning av parkeringsplatsens manöverytor.*



- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- BILPLATSTILLFART
- BILPLATSER
- BRANDVÄG
- KÖRBAR GÅNGVÄG
- GÅNGVÄG
- LEKPLATS
- SITTPLATS
- PISKPLATS
- CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- GARAGEPLATS
- HUVUDENTRÉ
- ANNAN ENTRÉ

## 8 KV. STOCKELDEN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger i en mycket småkuperad nordostsluttning. Det gränsar på två sidor till gatumark och på två till parkmark. Stadsplanen är delestisk. Den medger bebyggelse till 3 våningars höjd. Illustrativt visas sex parallellt liggande hus. Husen har placerats så, att de i så stor utsträckning som möjligt ligger parallellt med nivåkurvorna.

Tomtexploateringsstalet är 0,8.

Tomtrymphetstalet är 0,9.

### Bebyggelse och markplanering

Den utförda bebyggelsen följer i stort sett stadsplanens illustration. Markutrymmena är organiserade så, att bilplatserna, öppna och i garage, förekommer på varannan gård. Mot de mellanliggande gårdarna vetter entréerna. Dessa nås på körbara gångvägar som bildar U-form. På gårdarna vid entréerna finns lek- och sittplatser. Cykelplatserna är på de i norr belägna gårdarna samlade vid särskilda vägar nära gatan. I andra delar av kvarteret finns cykelplatser vid entréerna. Det finns en piskplats till varje hus. Från samtliga hus leder gångvägar till ett parkstråk sydväst om kvarteret. Gångtrafiken mellan husen får ske endera i detta parkstråk eller på gatans trottoar.

Avståndet mellan gatan och de längst bort belägna entréerna är endast ca 60 meter. Gångvägarna borde därför kunna vara helt fria från privat motortrafik. Soprummen ligger emellertid bredvid entréerna, och för sophämtningen har det fordrats att gångvägarna skall vara körbara. Uppsättes inga förbudsskyltar kommer även distributionsbilar och annan privat motortrafik att använda vägslingorna. I så fall kommer trafik-säkra gångvägar att saknas såväl till gatan som till lekplatserna.

Det finns 1 bilplats per 130 m<sup>2</sup> vy.

Två femtedelar av bilplatserna är garageplatser.



*Kvarterets sex hus, sedda från nordost.*



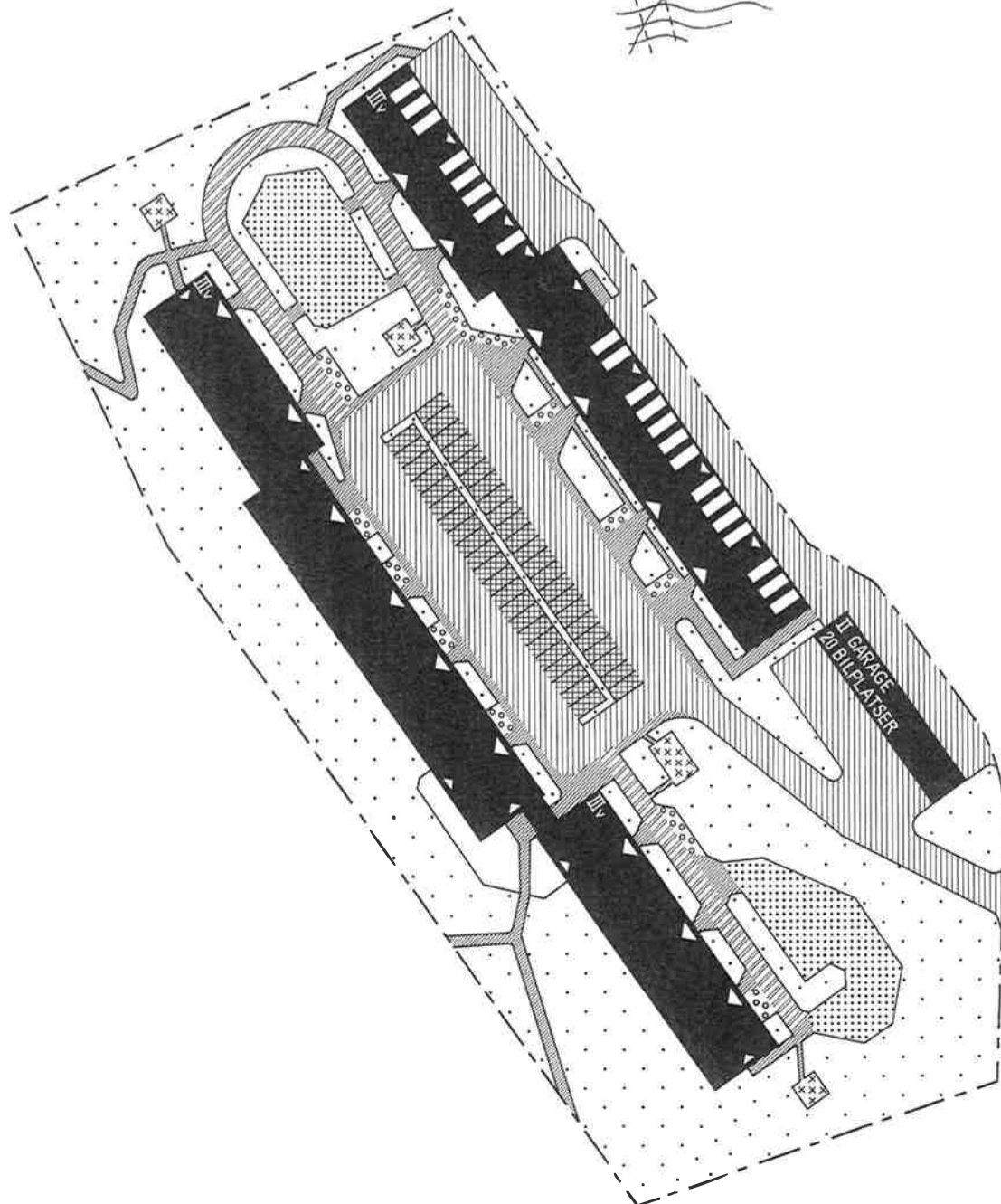
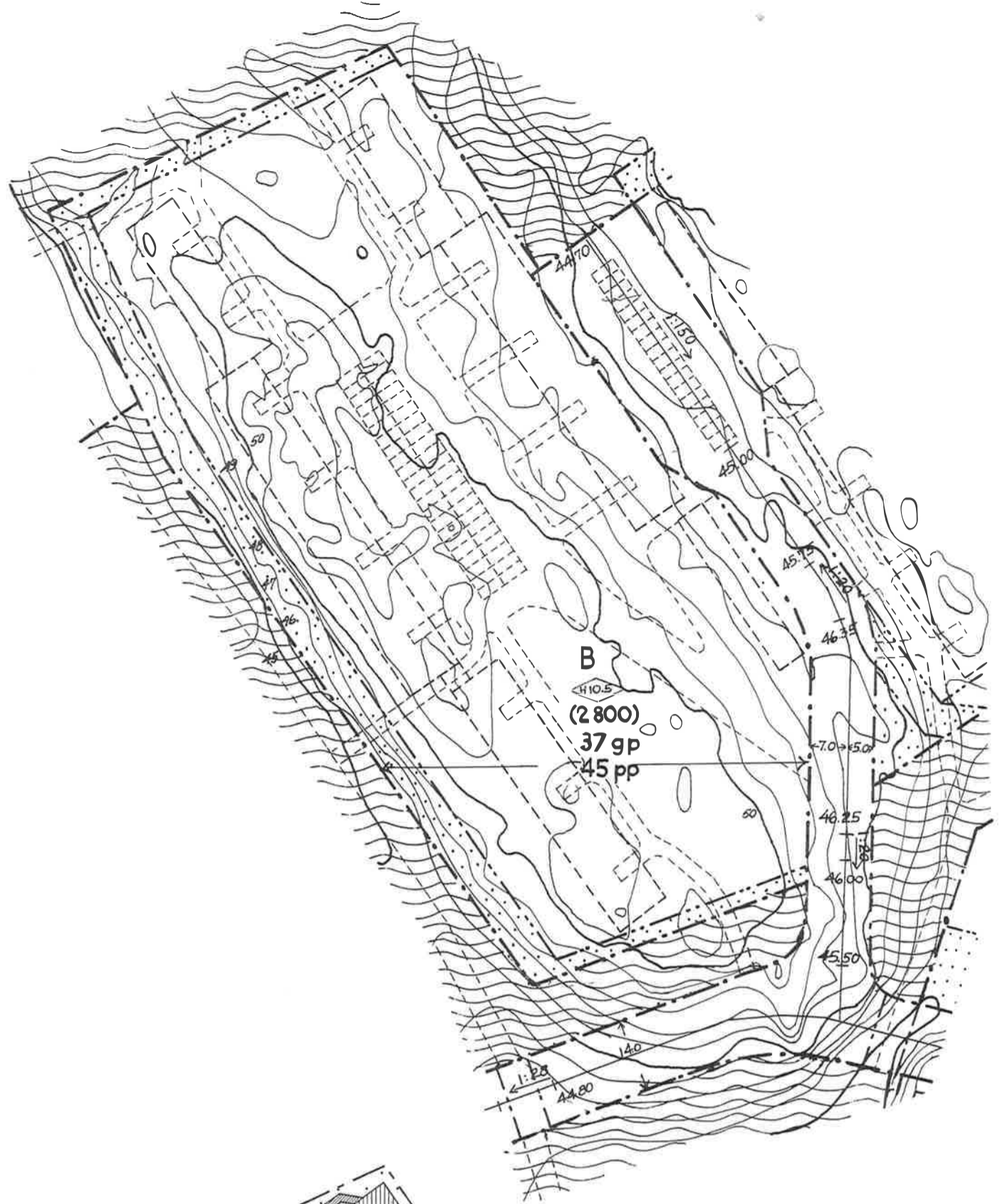
*På varannan gård finns bilplatser och garage.*



*Mellan entréerna och lekplatsen löper den körbara gångvägen, här utformad som en vändslinga.*



*Om det saknas skyltar om inskränkningar i användningen av de U-formade körbara gångvägarna, används de för biltrafik även om avståndet mellan gata och längst bort belägen entré är litet.*



-  GRÖNYTA
-  ÖVRIG ANLAGD YTA
-  BILPLATSTILLFART
-  BILPLATSER
-  BRANDVÄG
-  KÖRBAR GÅNGVÄG
-  GÅNGVÄG
-  LEKPLATS
-  SITTPLATS
-  PISKPLATS
-  CYKELPLATS
-  BYGGNADSYTA
-  GARAGEPLATS
-  HUVUDENTRÉ
-  ANNAN ENTRÉ



## 9 KV. LÅSSTOCKEN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på en bergsrygg. I väster och söder lutar marken kraftigt mot lägre partier utanför kvarteret. I öster gränsar kvarteret mot en återvändsgata, på övriga sidor mot parkmark. I söder tjänar parkmarken som skyddsremsa. På parkmarken väster om kvarteret är en gångväg illustrativt angiven. Stadsplanen är elastisk. Hushöjden är 3 våningar.

Tomtexploateringsstalet är 0,7.

Tomtrymlighetstalet är 1,1.

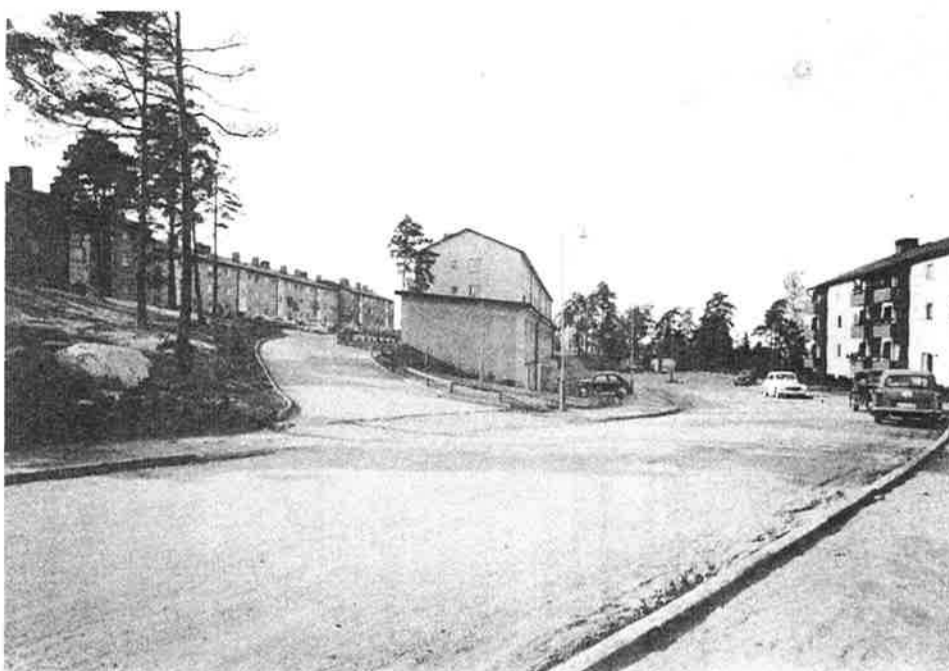
### Bebyggelse och markplanering

Den i stadsplanen illustrativt angivna husgrupperingen och vägdragningen har i stort sett följts. Två 3-våningshus ligger sålunda parallellt i bergsryggens längdriktning nära sluttningarna vid kvartersgränserna. Mellan husen ligger en långsträckt gård, till vars mitt en intern återvändsgata leder. Därmed finns det två nära nog lika återvändsgator med ungefär samma bredd och beläggningsstandard på 25 meters avstånd från varandra, endast åtskilda av ett hus. Detta hus har garage i sin bottenvåning mot nordost. Söder om huset ligger ett garagehus i två våningar. Inkörningen till det undre planet sker från nordost, från gatumarken, och till det övre planet från motsatta sidan, där marken är högre.

Bilplatserna, som följer stadsplanens illustration, är mycket utrymmeskrävande. Kvarteret har inga dubbelsidigt utnyttjade manöverytor. Det har undersökningsmaterialets högsta tal för längden parkeringsgata per bilplats. Detta kan endast delvis ha orsakats av topografin. Fotgängare som kommer från trottoaren söderifrån måste för att nå upp i kvarteret gå på parkeringsgatan, m.a.o. gå i körbanan. Runt vändplanen kring bilplatserna finns en smal trottoar. De flesta av kvarterets huvudentréer vetter mot parkeringsplatsen. På de i förhållande till parkeringsplatsen något högre belägna gårdspartierna i nordväst och sydost finns två lekplatser. De körbara gångvägarna i dessa delar är grusade, medan parkeringsplatsen är hårdgjord. Trots att lekplatserna är relativt stora finns ingen lämplig plats för barnens cykellekar. Sådana lekar hör till de vanligaste i många åldrar. Det finns därför skäl att befara att cykellekarna förläggs till parkeringsplatsen. Om barn leker på denna är det knappast orsakat av att parkeringsplatsen som sådan skulle vara särskilt tilldragande. Det är snarare orsakat av att parkeringsplatsen är belagd med asfalt och centralt placerad. Dessutom vetter huvuddelen av entréerna direkt mot parkeringsplatsen, och från de som inte gör det lutar marken mot denna.

Distributionstrafiken kan på parkeringsgatan nå de flesta entréer. Vid infarterna till de körbara gångvägarna finns skyltar om parkeringsförbud.

Det finns 1 bilplats per 110 m<sup>2</sup> vy.  
Hälften av bilplatserna är garageplatser.



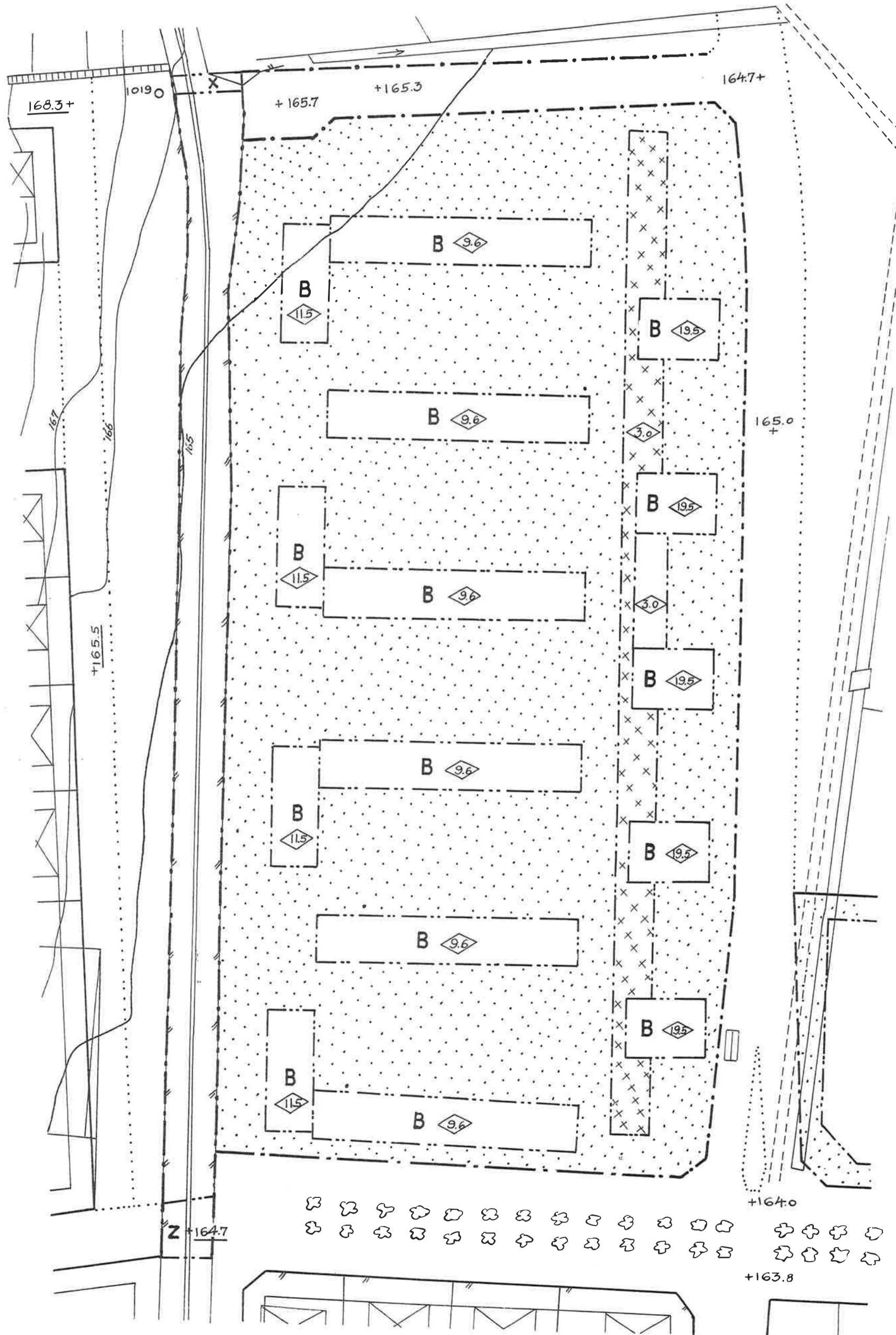
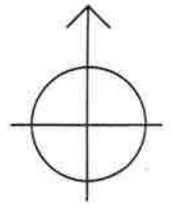
Uppfarten till kvarteret syns till vänster. Såväl gångtrafik som biltrafik har att använda sig av denna parkeringsgata som saknar särskild gångbana. Till höger syns den återvändsgata kvarteret gränsar mot i nordost.



Parkeringsplatsen ligger mitt i kvarteret. Dess manöverytor är asfalterade och breda. Trottoaren är smal.



De körbara gångvägarna är grusade. De är till nackdel för dem som drar en vagn, som går med käpp, som har fina skor, som har höga klackar, som vill cykla eller hoppa hage. Gruset utanför entrén ökar städningsarbetet i trappor och lägenheter.

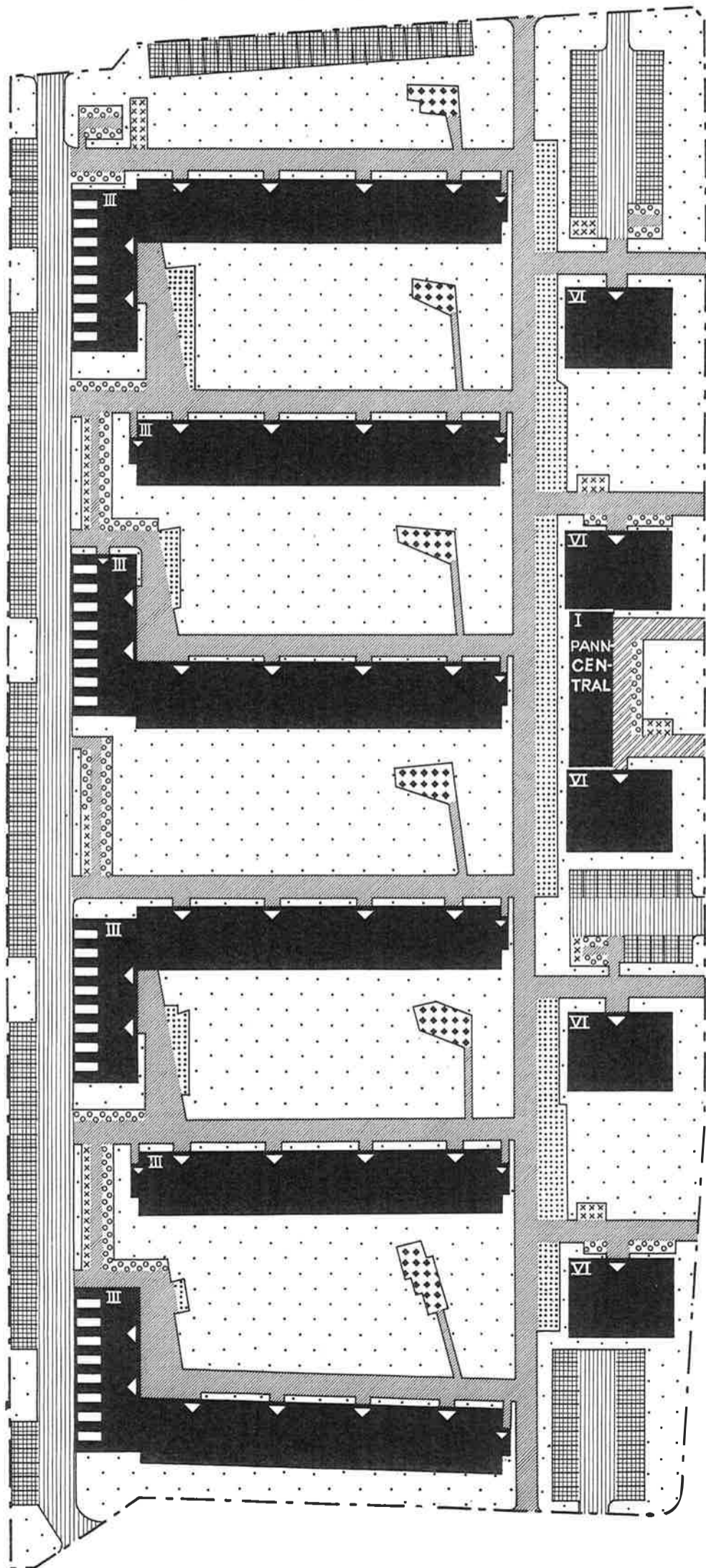


- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- BILPLATSTILLFART
- BILPLATSER
- BRANDVÄG
- KÖRBAR GÅNGVÄG
- GÅNGVÄG
- LEKPLATS
- SITTPLATS
- PISKPLATS
- CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- GARAGEPLATS
- HUVUDENTRÉ
- ANNAN ENTRÉ

## 10 KV. GLADAN VÄXJÖ



Kvarteret under byggnad, sett från sydost.



### Terräng och stadsplan

Kvarteret är helt plant. Det gränsar i väster till en järnväg och i övrigt till gatumark. Stadsplanen är icke elastisk. I öster ligger fem 6-våningshus sammanbundna av en låg byggnad för garageändamål. I väster formar sex 3-våningshus, varav fyra är i vinkel, en serie likartade gårdar.

Tomtexploateringstalet är 0,8.

Tomtrymlighetstalet är 1,0.

### Bebyggelse och markplanering

Av markplaneringsritningen framgår att garagelängan inte utförts. I kvarteret vetter entréerna mot öster på de huslängor som ligger parallellt med järnvägen. Alla andra entréer, som betjänar ca 5 gånger fler boende, vetter mot norr. Undersökningar om barns lekvanor visar att entrén och dess närmaste omgivning är den plats där barn mest uppehåller sig under de första åren de får vara ute på egen hand. Entréernas riktning, deras omgivning och solförhållanden har därför väsentlig betydelse. Samtliga entréer ansluter till ett sammanhängande nät av gångvägar, som på vissa ställen är utvidgade till lekplatser. I varje gård ligger mitt ute i grönytan en sittplats.

Bostadsvolymens fördelning inom tomtmarken är mycket ojämn. Till 6-våningshusen hänför sig en stor del av denna volym. Någon annorlunda utformning av entréomgivningen, gångvägarnas bredd eller lekplatsernas förläggning har dock inte skett kring de högre husen.

Bilplatserna har förlagts till kvarterets ytterområden. Utmed järnvägen bildar parkeringsområdet en intern parkeringsgata genom hela kvarteret. Vid 6-våningshusen är bilplatserna utformade som fickor. I kvarterets norra del vetter en rad bilplatser direkt mot gatans trottoar. Cykel- och piskplatserna är med några få undantag förlagda i anslutning till bilplatserna.

Distributionstrafiken kan använda sig av gatorna runt kvarteret och den interna parkeringsgatan. Det största gångavståndet från dessa gator till en entré är ca 70 meter. Det gäller endast 4 entréer. Till hälften av entréerna är avståndet mindre än 30 meter.

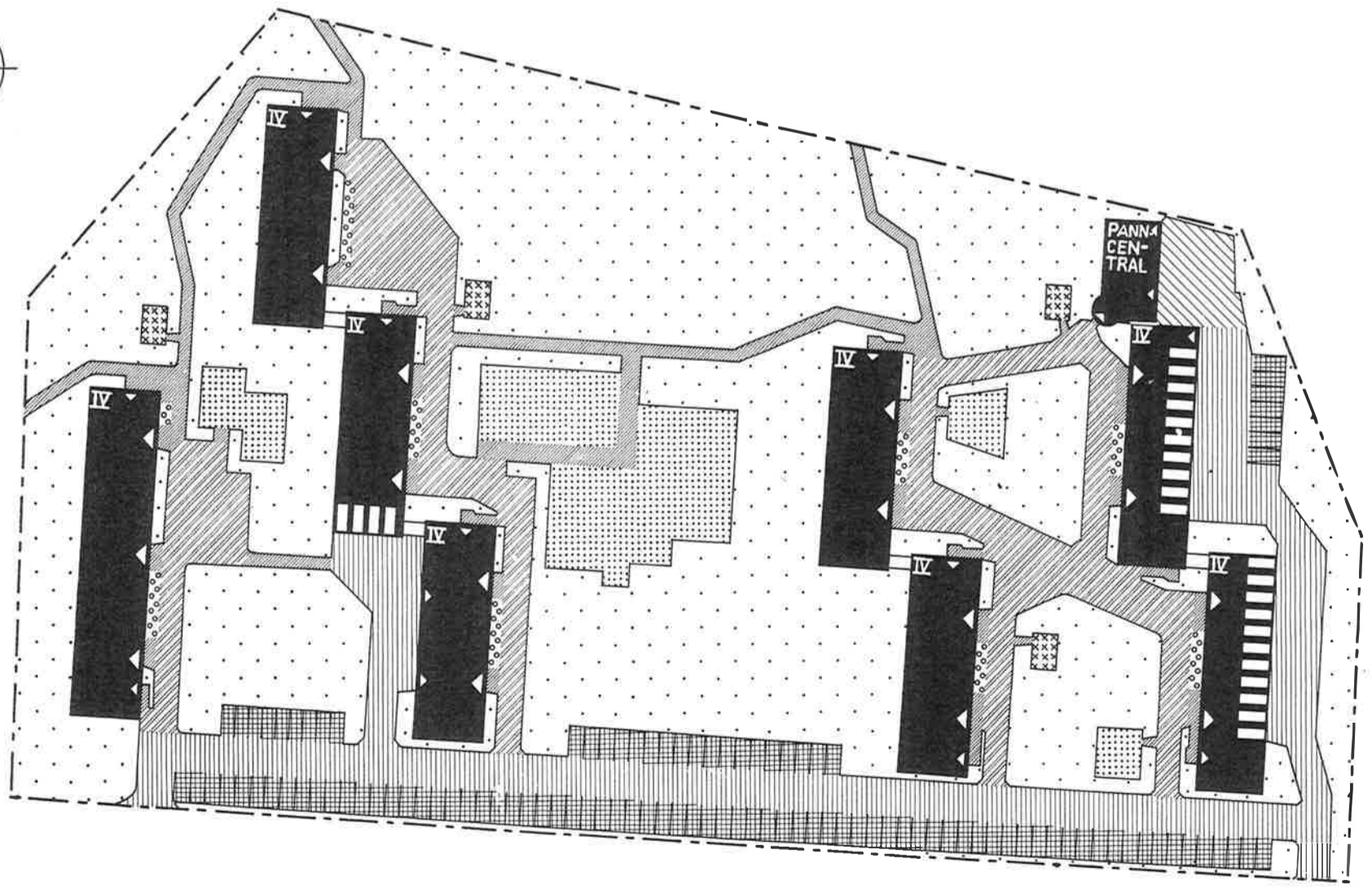
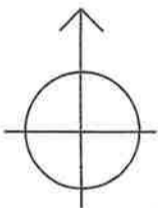
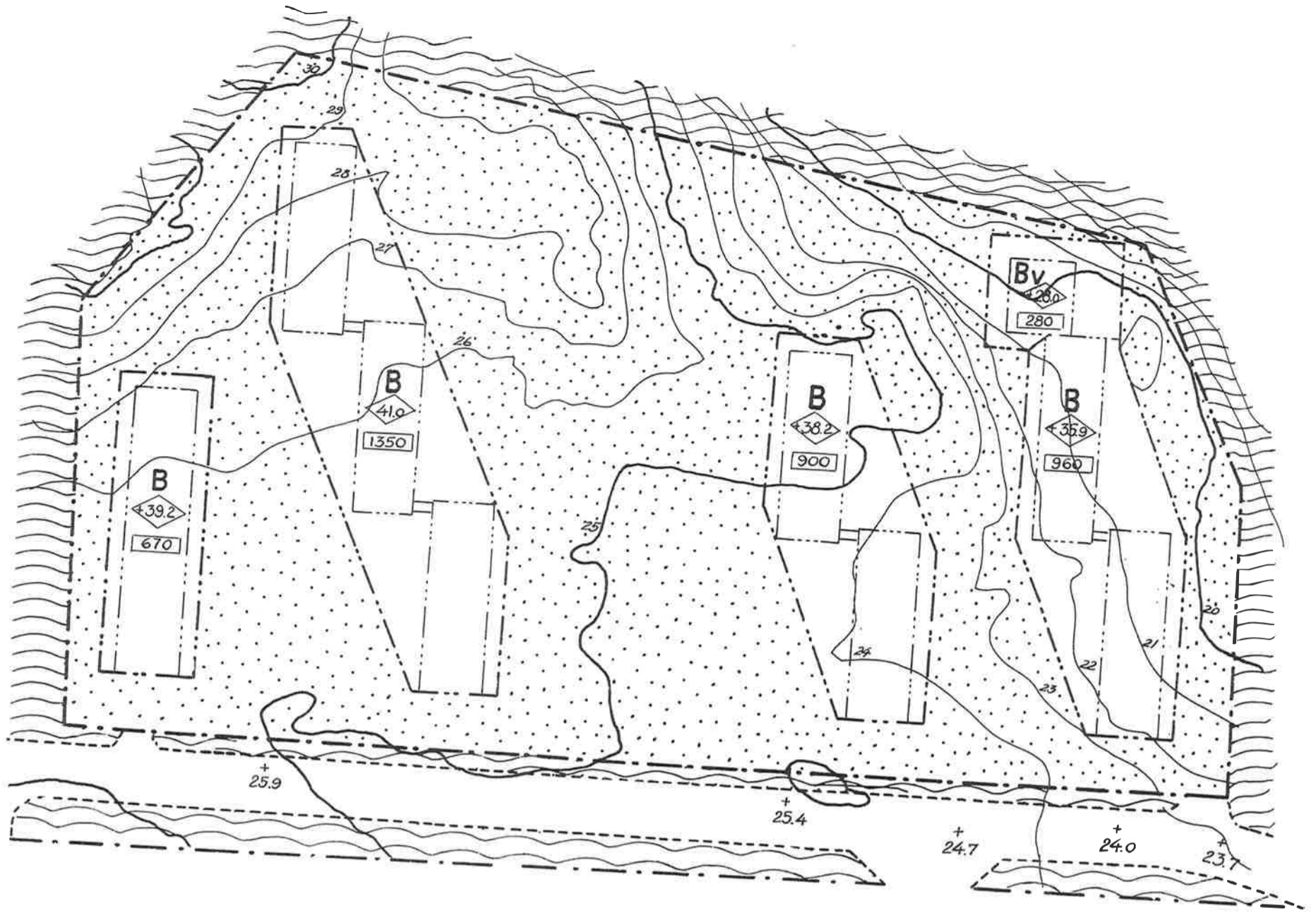
I 3-våningshusen sker sophämtningen via en gång i källaren, vilken mynnar i husens gavlar.

Det finns 1 bilplats per 140 m<sup>2</sup> vy.

En femtedel av bilplatserna är garageplatser.



En av de gårdar som kringgärdas av 3-våningshus.



- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- BILPLATSTILLFART
- BILPLATSER
- BRANDVÄG
- KÖRBAR GÅNGVÄG
- GÅNGVÄG
- LEKPLATS
- SITTPLATS
- PISKPLATS
- CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- GARAGEPLATS
- HUVUDENTRÉ
- ANNAN ENTRÉ



Kvarteret sett från öster.



För att nå entréerna måste fotgängare använda manöverytan på den parkeringsplats som ligger parallellt med gatan.

## 11 KV. VINDEN SOLNA

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger i bergsterräng. Det ligger högst i norr. Därifrån lutar marken i största delen av kvarteret svagt mot söder. I den östra delen stupar marken kraftigt mot nordost. Kvarteret är på tre håll omgivet av parkmark. I söder vetter det mot en gata, som är skild från kvarteret av en smal remsa av parkmark. Denna är avbruten av två infarter. Den delelastiska stadsplanen medger 4-våningshus, som är fixerade i sin huvudriktning norr-söder.

Tomtexploateringsstalet är 0,6.

Tomtrymlighetstalet är 1,5.

### Bebyggelse och markplanering

Bebyggelsen överensstämmer med stadsplanens illustration. Tre fjärdedelar av entréerna vetter mot öster och en fjärdedel mot väster. Huvuddelen av de som går till bostäderna når dessa via gatans trottoar. De måste gå över bilplatsens manöveryta för att nå de körbara gångvägar som leder fram till entréerna. Dessa vägars utformning måste ha dikterats av bilarnas fordringar på utrymme. Två vägar är återvändsgator med rymliga vändplatser. En är utformad som en U-gata.

I kvarteret finns små sandlådelekplatser och en större lekplats med olika redskap. Den stora lekplatsen når barnen delvis på gångvägar norr om husen. Bilplatserna är till största delen förlagda till den långa parkeringsplatsen parallellt med gatan. Slutningen i kvarterets östra del har utnyttjats till en femte våning för garage. Norr om dessa hus ligger en panncentral.

Cykelplatserna är genomgående placerade invid entréerna.

Distributionstrafiken har möjlighet att nå varje entré, eftersom endast förbud för parkering gäller för de körbara gångvägarna.

Det finns 1 bilplats per 105 m<sup>2</sup> vy.

En femtedel av bilplatserna är garageplatser.



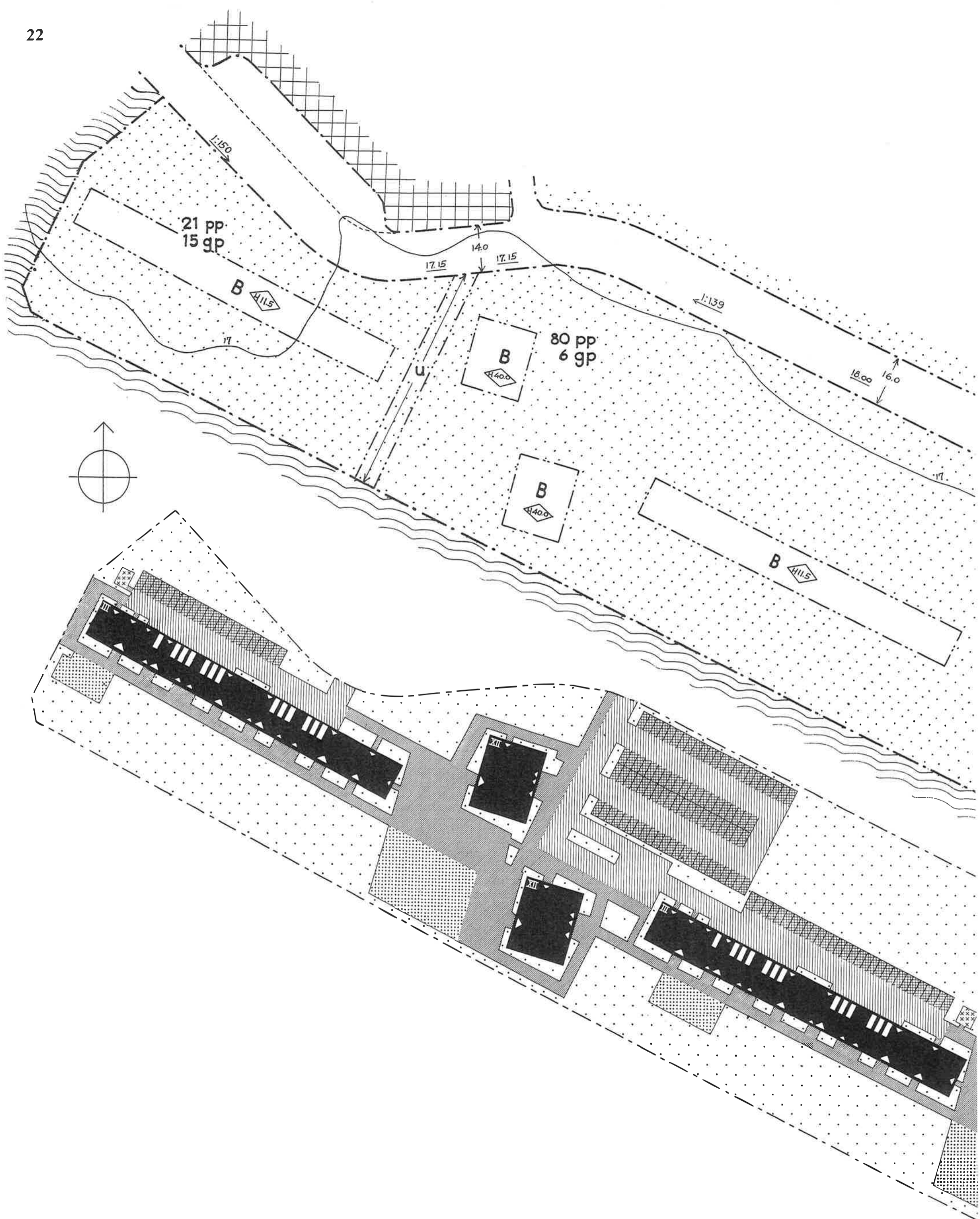
Små cyklar, stora cyklar, barnvagnar, trehjulingar, moped. Det är mycket som skall få plats vid entréerna.



En lekplats.



Den stora lekplatsen i kvarterets mitt är utrustad med många redskap och uppdelad så, att olika åldrar kan leka utan att störa varandra.



- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- BILPLATSTILLFART
- BILPLATSER
- BRANDVÄG
- KÖRBAR GÅNGVÄG
- GÅNGVÄG
- LEKPLATS
- SIITPLATS
- PISKPLATS
- CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- GARAGEPLATS
- HUVUDENTRÉ
- ANNAN ENTRÉ



Ett större område har samma formation som kvarteret i förgrunden.



TVå stora trafikleder stöter samman invid kvarterets östra gräns.

## 12 KV. MYSSLINGEN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på helt plan mark. Det gränsar i norr till gatumark och på övriga sidor till parkmark. I söder och öster utgör denna parkmark skyddsremsor mot kraftigt trafikerade motorleder. Stadsplanen är icke elastisk. Mellan tre långa 3-våningshus ligger två grupper om vardera två 12-våningshus.

Tomtexploateringstalet är 0,7.

Tomtrymlighetstalet är 1,1.

### Bebyggelse och markplanering

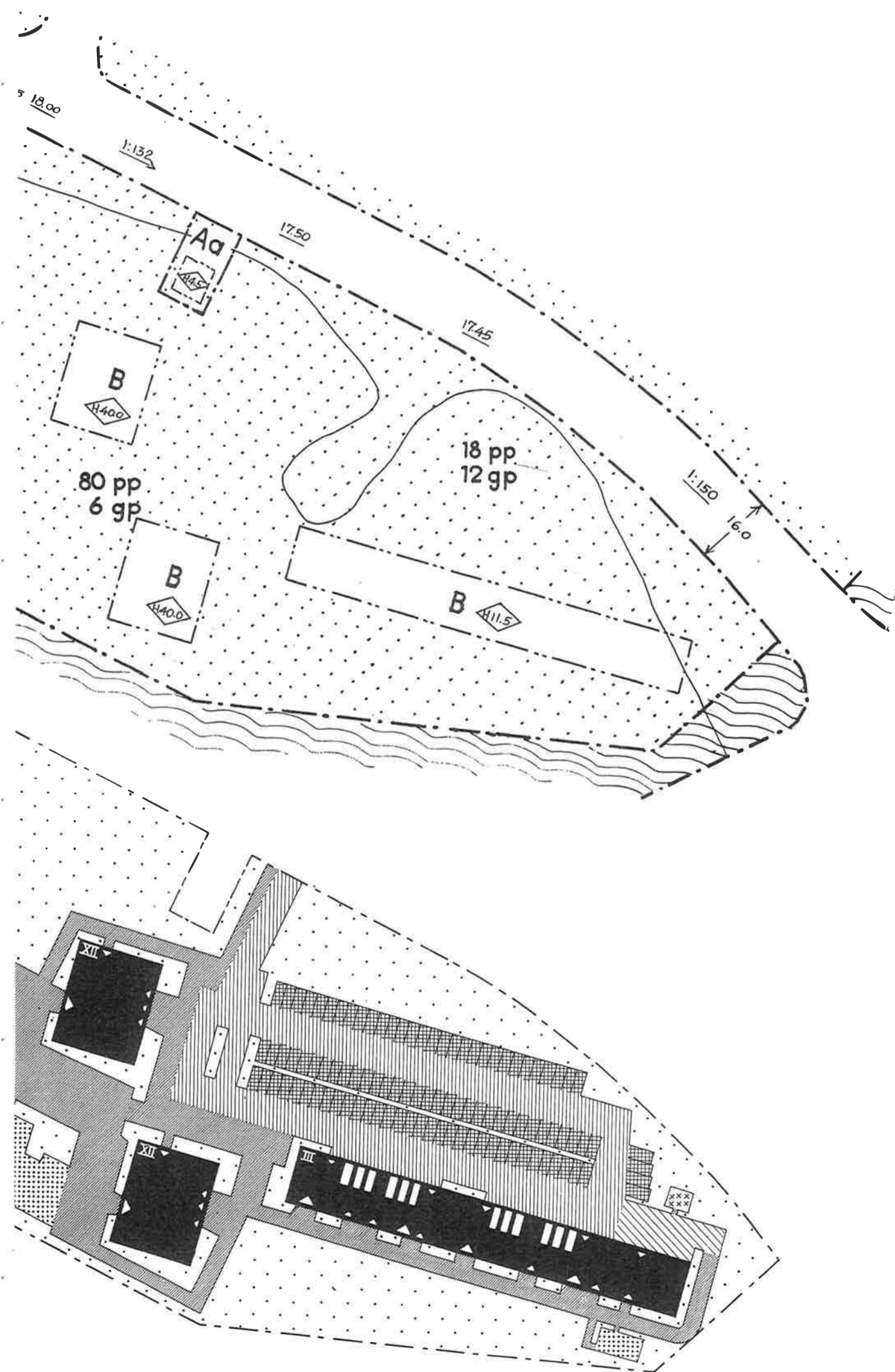
Motortrafiken och gångtrafiken förs in i kvarteret mitt för de höga, parvis ställda husen. Dessa hus utgör visuella tyngdpunkter. Genom tillfartsvägarnas placering får de en viss betydelse som riktmärken för trafiken. Kvarterets interna tillfarter har både kör- och gångbanor, således samma standard som de gator på vilka man når kvarteret. Gångbanorna leder till en sammanhängande gångväg mot vilken alla entréer vetter. Låghusens entréer ligger mot söder, höghusens mot väster. Den största delen av bostadsvolymen hänför sig till höghusen. Fördelningen av volymin är mycket ojämn. Ungefär två tredjedelar av kvarterets invånare bor i de fyra höghusen. Gångvägen utvidgar sig vid dessa till stora hårdgjorda platser, som till väsentlig del är avsedda för lek och som utvidgar sig till egentliga lekplatser. Dessutom finns vid vart och ett av de tre låghusen en mindre lekplats. Ungefär hälften av våningsytan ligger över fyra våningars höjd.

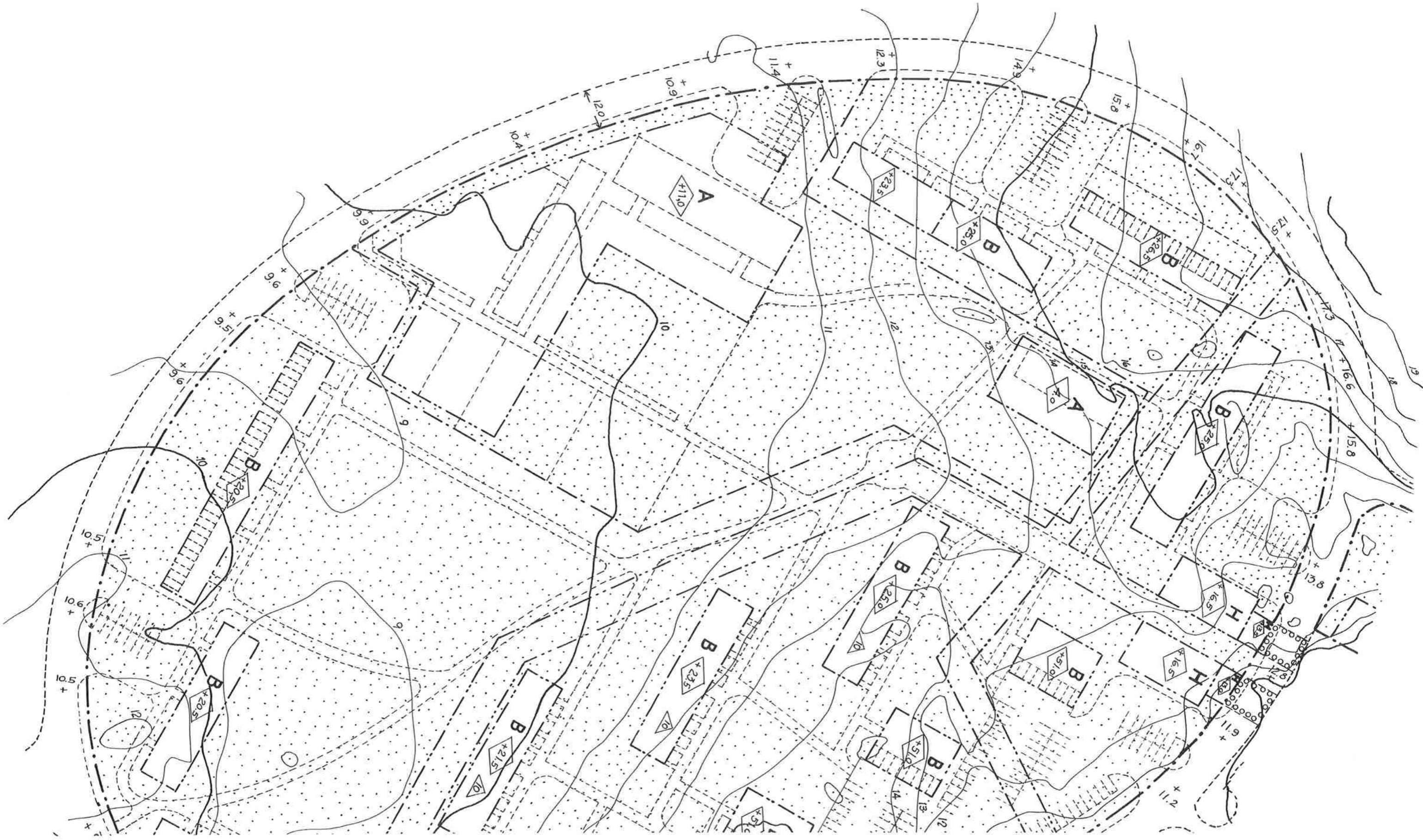
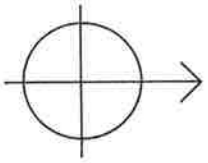
Motortrafiken når först en vändplats avsedd för distributionstrafik, och kan där stanna vid kantsten. Den längst bort belägna entrén ligger på ca 130 meters gångavstånd från en sådan vändplats. Nio tiondelar av entréerna nås på mindre än 50 meters gångavstånd.

Innanför vändplatserna för distributions- trafik ligger bilplatserna. Längs det västra låghuset har även bilplatser anordnats i form av en avskild ficka. Låghusens soprum vetter mot norr, och kan alltså nås direkt från parkeringsplatsernas manöver- ytor.

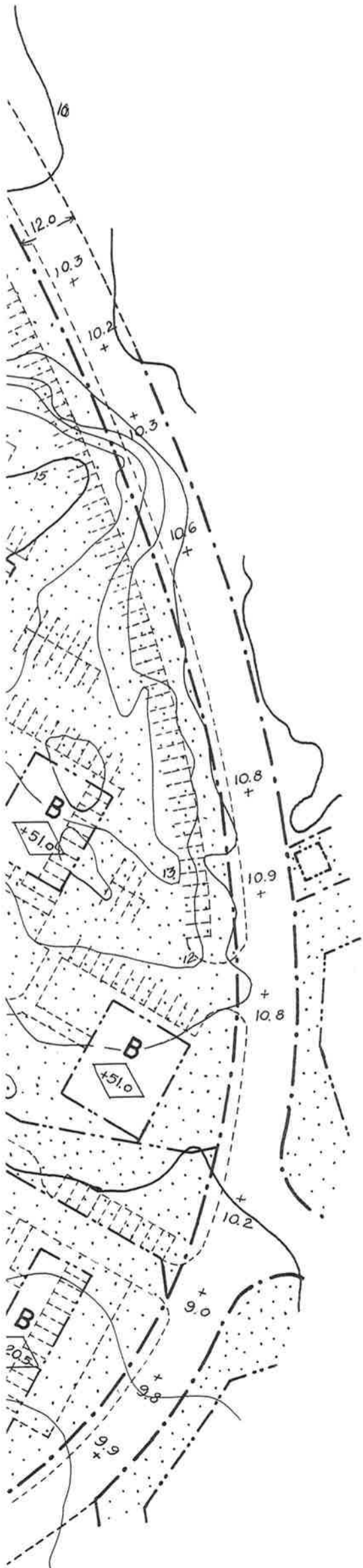
Det finns 1 bilplats per 105 m<sup>2</sup> vy.

En sjundedel av bilplatserna är garage- platser.









## 13 KV. BAGARTORP SOLNA

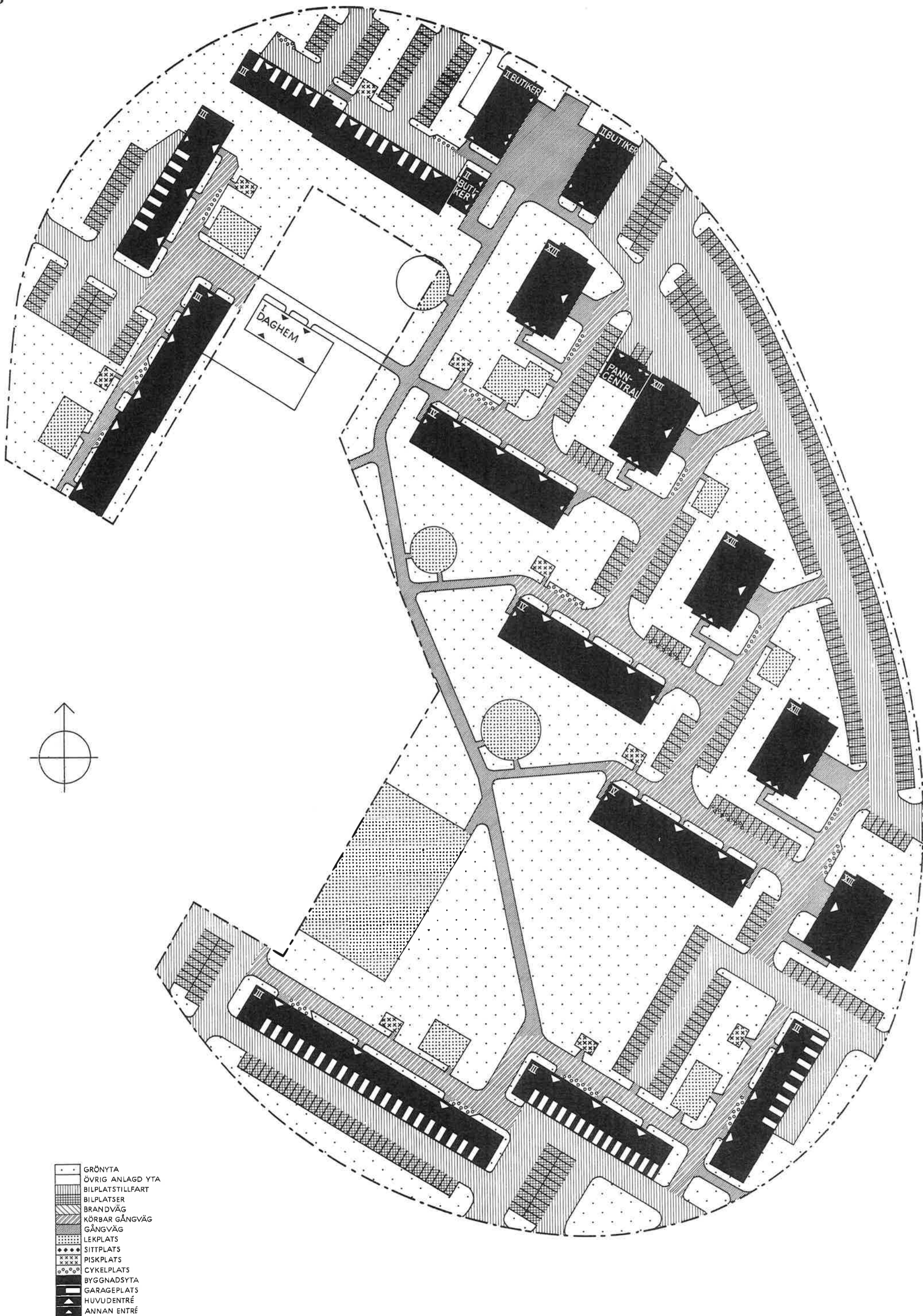
### Terräng och stadsplan

Detta stora kvarter sluttar svagt mot sydväst utom i sin norra del, där marken faller kraftigt åt nordost. Stadsplanen är icke elastisk. Kvarteret gränsar helt till gatumark.

I öster ligger fem 13-våningshus och väster om dessa fyra 4-våningshus. En grupp om tre 3-våningshus ligger i kvarterets södra del och en grupp om två i dess norra. I nordost ligger byggnader för handelsändamål. Detta butikscentrum har en fortsättning på andra sidan gatan. En gång leder under gatan till denna del. Strax intill ligger en järnvägsstation. En stor del av kvarterets västra del upptas av ett område för allmänt ändamål, en skola.

Tomtexploateringsstalet är 0,9.

Tomtrymnhetsstalet är 1,1.





*Husgrunderna längst i söder under arbete.*

## 13 Bebyggelse och markplanering

Ungefär hälften av kvarterets våningsyta ligger över fyra våningars höjd. Cirka tre femtedelar av kvarterets invånare bor i de fem 13-våningshusen och resterande två femtedelar i de nio lägre husen. Bostadsvolymens fördelning inom tomtmarken är således mycket ojämn.

För fotgängarna finns två huvudriktningar. Den ena gäller butikerna och järnvägsstationen, den andra skolan. Den närmaste vägen till butiker och järnvägsstationen för de boende i höghusen går via körbanan på den stora parkeringsplatsen längs kvarterets östra gräns.

Entréerna i 3-våningshuset närmast väster om butikerna ligger intill garage och vetter direkt mot en parkeringsplats. Gångbana saknas helt. 3- och 4-våningshusen samt ett av 13-våningshusen har sina entréer åt norr. De övriga 13-våningshusen har entréerna i sydost.

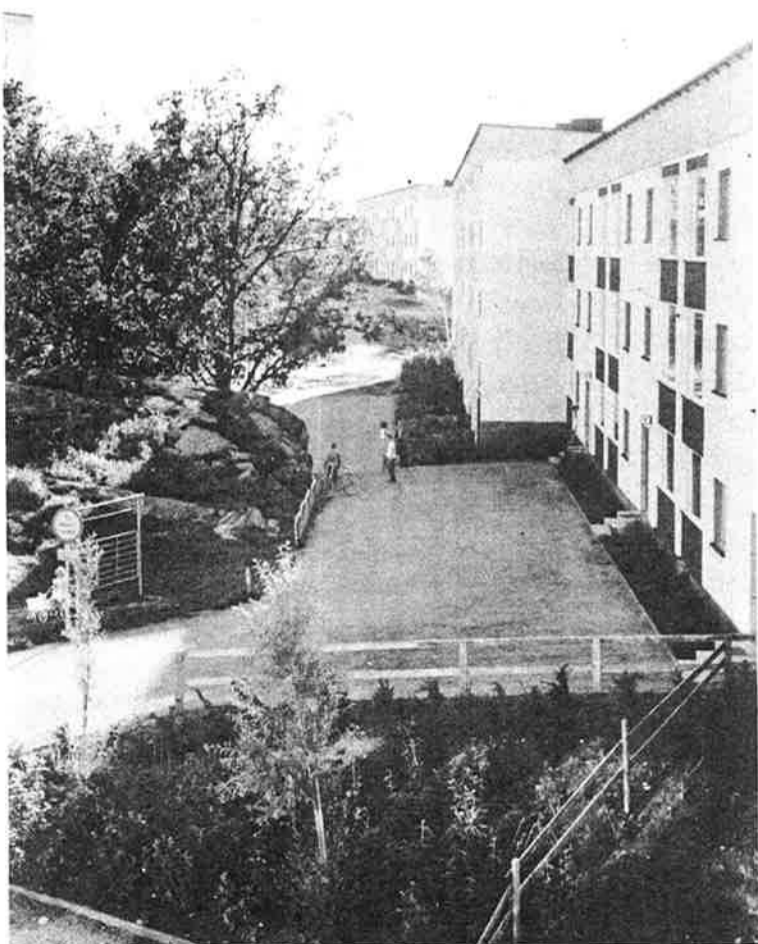
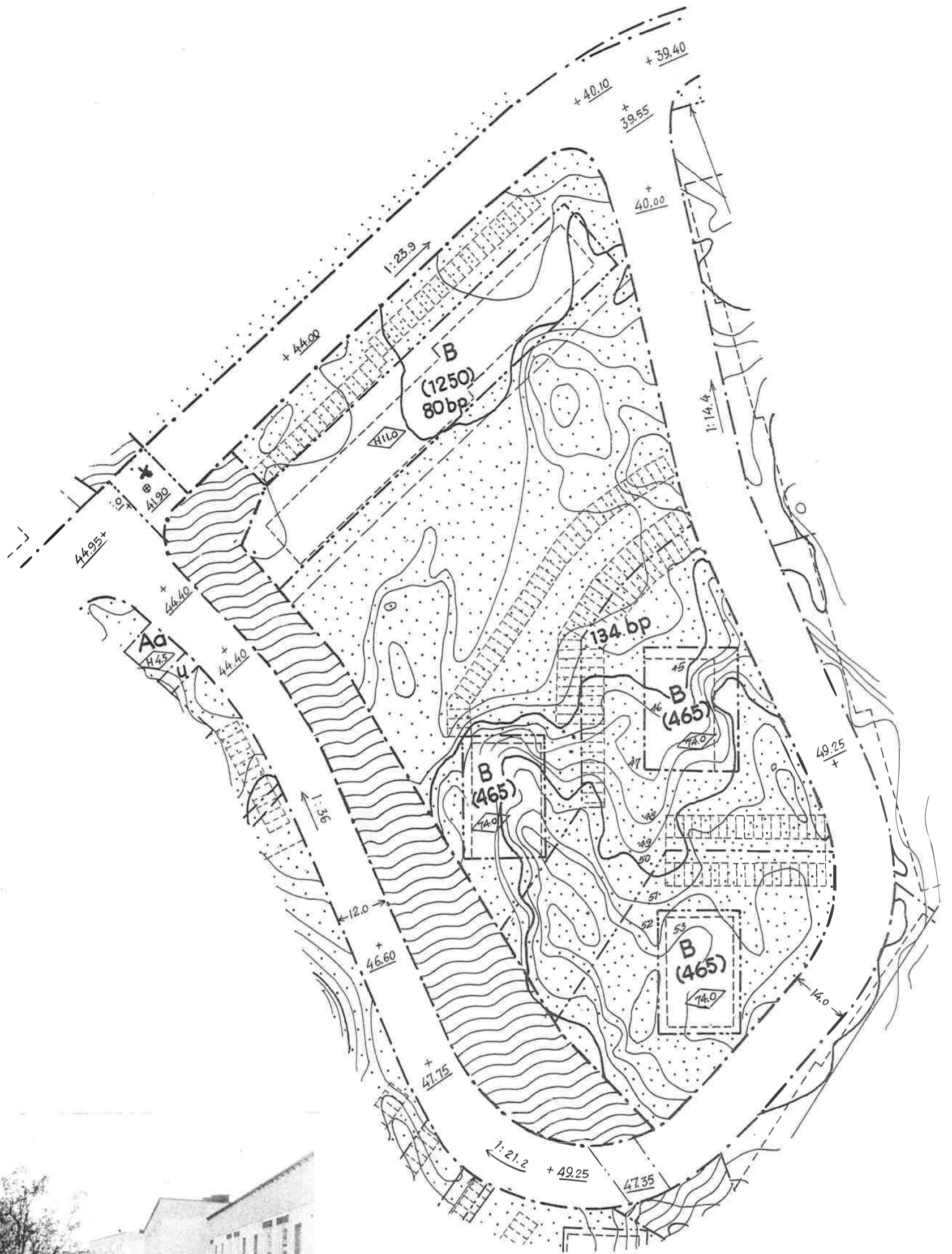
Två av 13-våningshusen saknar helt lekplatser i sin närhet. Detsamma gäller det hus vars entréer vetter direkt mot en parkeringsplats. I dessa fall är avstånden till lekplatser över 100 meter. De återstående tre höghusen har några mycket små lekplatser i sin närhet. Kvarterets totala lekplatsyta sett i relation till våningsytan är dock stor i jämförelse med undersökningsmaterialet i övrigt. Detta beror på de större lekplatser som ligger i kvarterets mitt och framför allt på bollplanen vid gränsen till skoltomten. Till samtliga hus leder körbara gångvägar. När det gäller de tre 4-våningshusen innanför raden av 13-våningshus medför detta att distributionstrafik kan köra in i det inre av kvarteret och därmed göra förbindelsen trafikfarlig mellan entréer, lekplatser och skolvägar för mer än hälften av barnen i kvarteret. Byggnadernas placering har kommit att innebära att trafikytorna organiserats så, att bruksvärdet av de stora lekplatserna blir lågt. En stor yta är inte i sig själv en garanti för att ett visst behov skulle vara bra tillgodosett. I detta fall är behovet av

lekplatser som är åtkomliga utan trafikrisker och på måttliga avstånd knappast väl tillgodosett.

De bilplatser som ligger utmed de körbara gångvägarna är inte avsedda att byggas ut i den första etappen. Av denna anledning är manöverytorna inte markerade som bilplatstillfarter. Anvisningar för distributionstrafikens korttidsuppställning saknas.

Inklusive de platser som inte ingår i första etappen finns det 1 bilplats per 90 m<sup>2</sup> vy. En åttondel av bilplatserna är garageplatser.

Det faller utom ramen för denna utredning att diskutera alternativa utformningar av kvarterens planlösningar och dessa alternativs bruksvärden. Ett påpekande skall trots detta göras här. Det stora ovala kvarteret är som nämnt omgivet av en gata. En stor del av gatan väster om ovalen gränsar direkt mot skoltomten. Till en skola borde det räcka med en enda återvändsväg för motorfordon, och det är snarast en nackdel med direkt kontakt med gata. Nuvarande planlösning innebär till följd av 4-våningshusens placering stora tekniska problem för såväl gång- som motortrafik. Om skolan och 4-våningshusen bytte plats, skulle följande uppstå. Det inre av kvarteret skulle vara helt befriat från motortrafik. Den gata som löper runt kvarteret skulle kunna utnyttjas i hela sin längd för distributionstrafik. Gångavstånden från gatan till entréerna skulle vara korta. Ett gångvägssystem i form av en inre oval kunde tangeras alla entréer, vilket bl.a. skulle medföra att de boende i höghusen på ett bekvämt sätt skulle kunna nå butiker och järnvägsstationen utan att behöva gå på körbanor. Det diskuterade alternativet att låta de tre 4-våningshusen och skolan byta plats skulle alltså innebära större bekvämlighet för distributionstrafiken, bättre förhållanden för fotgängare, trafiksäkra vägar för barnen till lekplatser och skola och förmodligen även lägre kostnader.

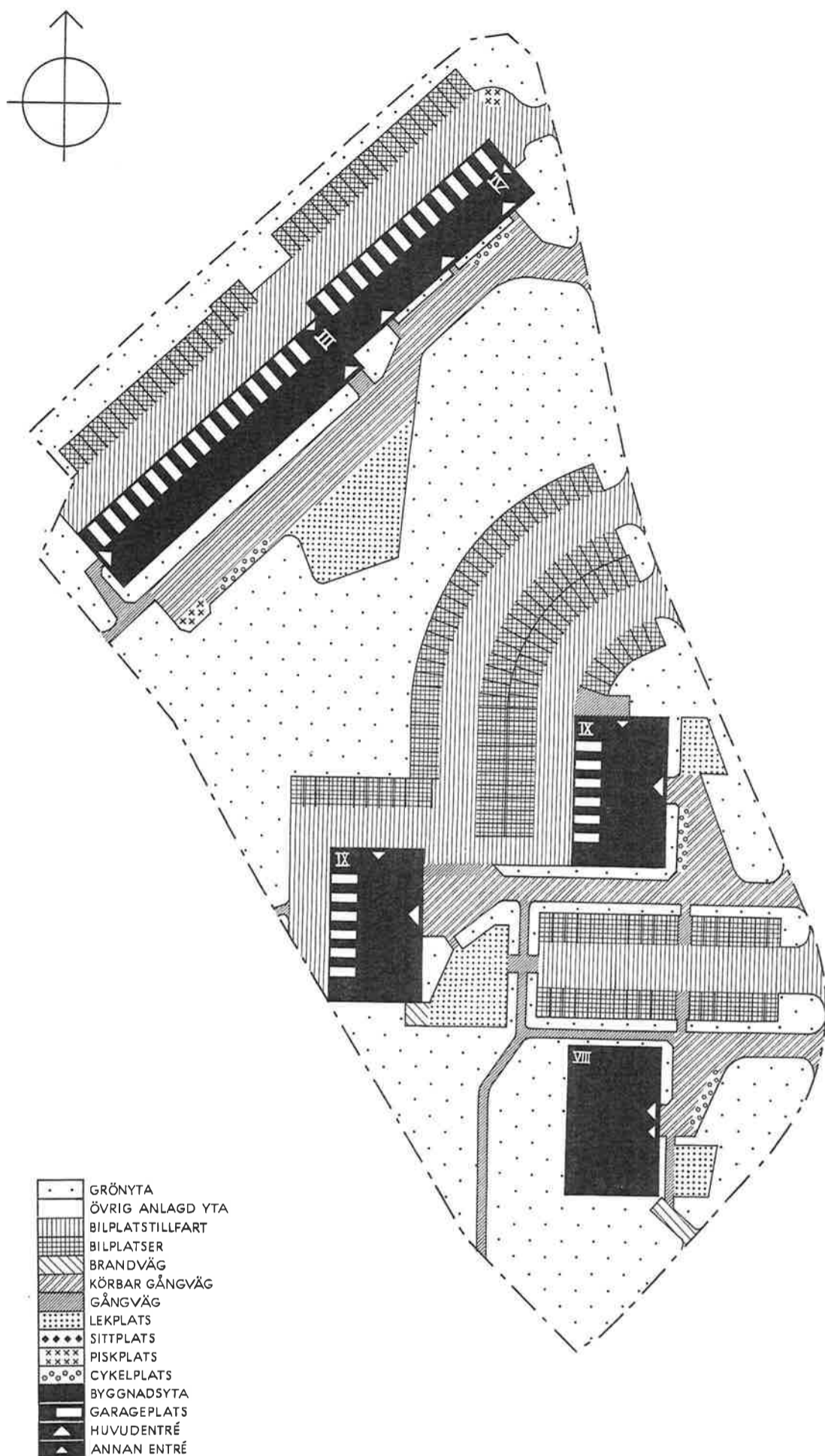


Utmed 3-våningshusets entrésida sträcker sig en körbar gångväg.  
I bakgrunden syns kvarteret Hammarö.



Där berget så medger har den körbara gångvägen givits en större bredd. I sådana utvidgningar finns lek-, cykel- och piskeplatser.

## 14 KV. SPÅRÖ STOCKHOLM



### Terräng och stadsplan

Kvarterets södra parti är en del av den höga bergsplatå på vilken även kv. Torsö (nr 1) ligger. Från platån faller marken mot norr, först mycket brant, därefter i kvarterets norra del flackare. På tre sidor gränsar kvarteret direkt till gator. I väster ligger ett bälte av parkmark med ett gångstråk. Genom en tunnel fortsätter detta gångstråk, som går mellan kv. Torsö (nr 1) och kv. Hammarö (nr 24).

Den delelastiska stadsplanen medger 3-våningshus i kvarterets norra del och i dess södra del på bergsplatån tre 8–9 våningar höga hus, beroende på terrängens höjdläge.

Tomtexploateringstalet är 0,9.

Tomtrymmlighetstalet är 0,9.

### Bebyggelse och markplanering

Kvarteret har två helt skilda typer av bebyggelse. De båda hustyperna ingår som delar i en större plan som omfattar tre kvarter, Spårö, Torsö och Hammarö. Planen är sammansatt av en grupp höghus, omgivna av en på en lägre nivå belägen ring av 3-våningshus. I denna plan skär en U-gata in och avskiljer kvarteret Spårö.

3-våningshuset har på sin nordvästra sida en parkeringsplats med öppna bilplatser och garage. Slutningen är utnyttjad så, att garagen ligger en våning under entréerna. Dessa vetter i huvudsak mot sydost och är anslutna till en körbar gångväg. Vid infarten till denna står en skylt med texten: "Ej motorfordon. Gäller ej sjuk- och tyngre varutransporter". Där terrängen så medgivit är den körbara gångvägen utvidgad, och mellan bergsformationerna ligger lekplats, piskplats och cykelplats. De tre 8–9 våningar höga husen har sina huvudentréer i öster. Utanför varje entré ligger en liten lekplats.

Tre fjärdedelar av invånarna i kvarteret bor i höghusen. Genom entrén i ett höghus passerar sju gånger så många människor som genom en entré i låghuset. Ungefär hälften av våningsytan i kvarteret ligger över fyra våningars höjd. För dem som bor i höghusens lägre våningar måste de stora parkeringsplatserna vara störande.

Det finns 1 bilplats per 75 m<sup>2</sup> vy.

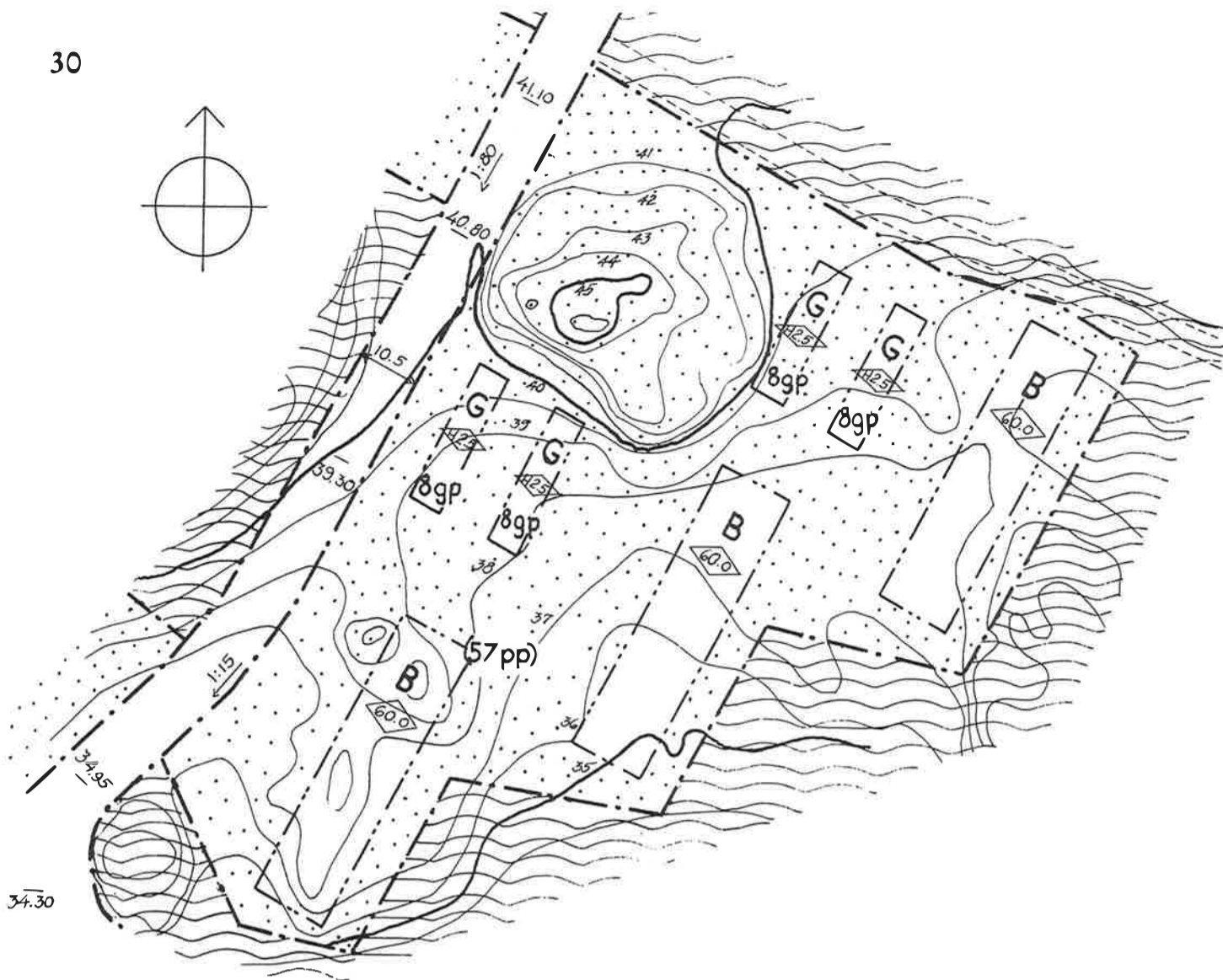
En femtedel av bilplatserna är garageplatser.



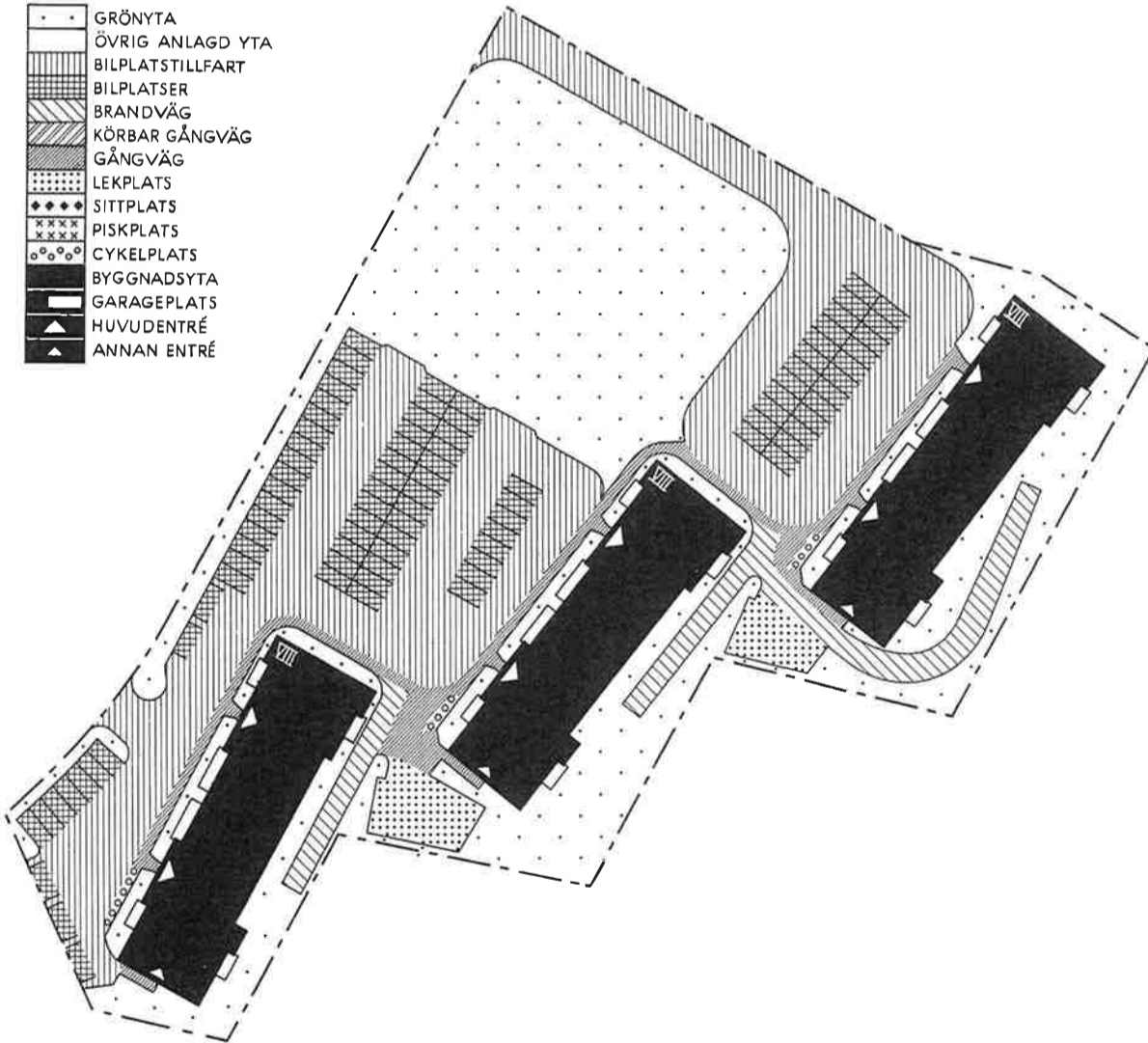
Vid 9-våningshusens entréer finns sandlådor.



Parkeringsplats mellan höghusen.



•••••	GRÖNYTA
□	ÖVRIG ANLAGD YTA
▨	BILPLATSTILLFART
▩	BILPLATSER
▧	BRANDVÄG
▦	KÖRBAR GÅNGVÄG
▥	GÅNGVÄG
▤	LEKPLATS
◆◆◆◆	SITTPLATS
××××	PISKPLATS
○×○×	CYKELPLATS
◻	BYGGNADSYTA
▭	GARAGEPLATS
▲	HUVUDENTRÉ
▼	ANNAN ENTRÉ



Arbete med en parkeringsplats pågår. Till vänster syns den höga kulle som påverkat planutformningen.

## 15 KV. OFFERSTOCKEN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

I kvarterets norra del reser sig en hög och brant bergknalle. Kvarteret i övrigt sluttar mot söder. I väster gränsar kvarteret mot en gata, på övriga sidor mot parkmark. Stadsplanen är icke elastisk och innehåller tre 8-våningshus, varav två ligger långt från gatan. Vid kullen ligger fyra garagelängor.

Tomtexploateringsstalet är 1,5.

Tomtrymlighetstalet är 0,5.

### Bebyggelse och markplanering

Av markplaneringsritningen framgår att två av de tre 8-våningshusen har en annan riktning än i stadsplanen. Garagelängorna har inte utförts.

Entréerna ligger mot nordväst. De sammanbinds av en smal gångväg, med kantsten mot parkeringsplatsen. För att komma från denna gångväg till gatutrottoaren måste bilplatstillfarterna passeras. Det går att nå de två små lekplatserna via den smala gångbanan. Sydost om husen finns brandvägar.

Distributionstrafiken kan nå varje entré, men utrymme för korttidsuppställning utmed gångbanan saknas. Bilplatstillfarterna är mycket stora. Detta beror dels på kullen som tvingat fram en lång tillfart, dels på att manöverytan i mycket liten utsträckning är dubbelsidigt utnyttjad.

Det finns 1 bilplats per 180 m<sup>2</sup> vy.

Garage saknas.

## 18 KV. HÖSTACKEN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger i småkuperad bergsterräng. En serie bergsryggar har en nordvästlig-sydostlig huvudriktning. På sydsidan gränsar kvarteret mot gatumark, på övriga sidor mot parkmark. Väster och norr om kvarteret är illustrativt angivet gångvägar på parkmarken. Stadsplanen är delestastisk och medger 10-våningsbebyggelse, som är uppdelad på tre bestämmelseområden. Illustrativt visas sex hus och en friliggande byggnad avsedd för handelsändamål.

Tomtexploateringsstalet är 1,3.  
Tomtrymighetsstalet är 0,6.

### Bebyggelse och markplanering

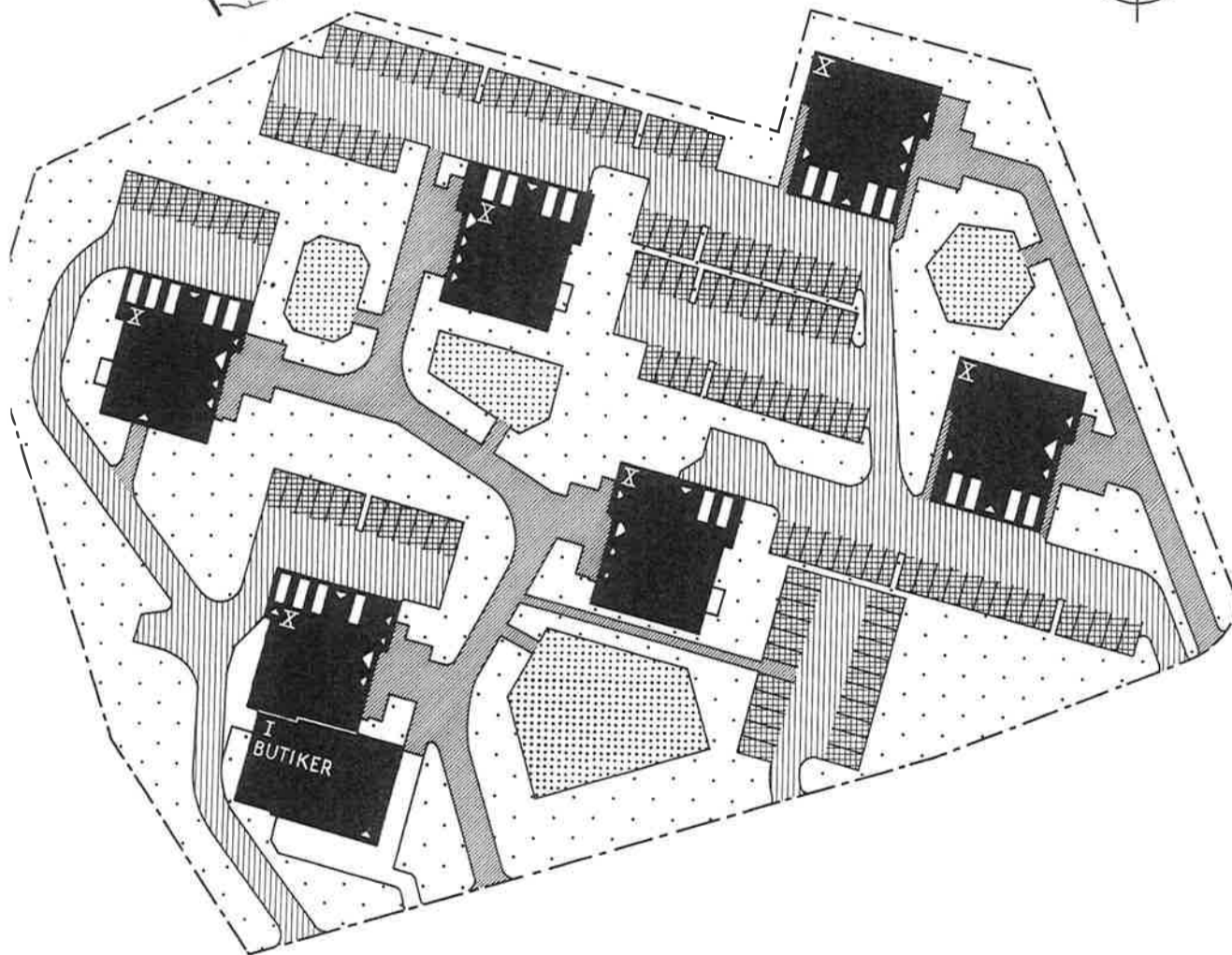
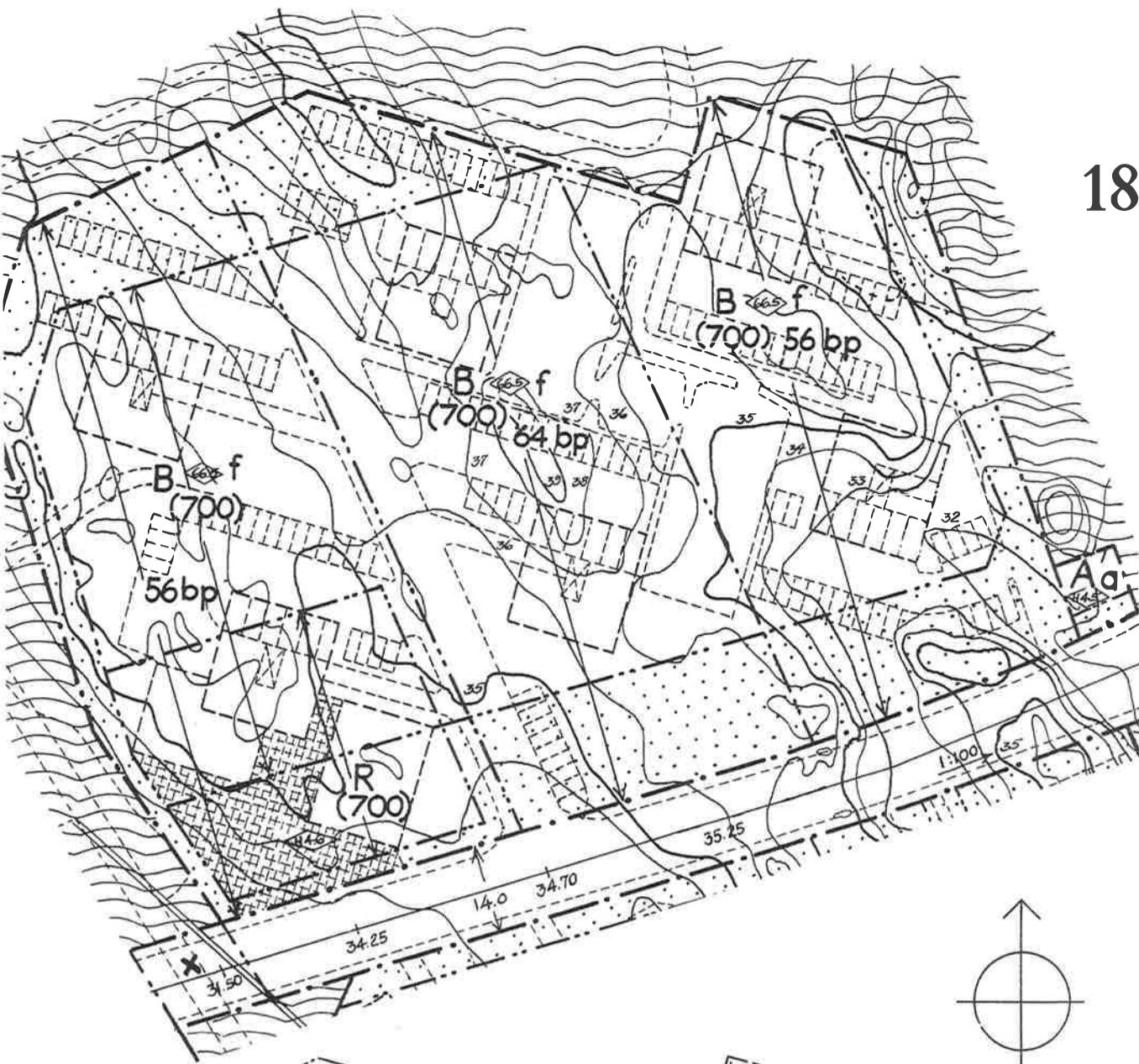
Stadsplanens illustration har följts beträffande 10-våningshusens placering, däremot inte i fråga om parkeringsplatserna och butikshuset.

10-våningshusens entréer vetter mot sydost och nordväst. Via två gångvägar nås husen från gatan i söder. Utmed gångvägarna ligger lekplatser. Det finns tre infarter för motortrafik i kvarteret. En leder till en kort parkeringsficka, två sträcker sig vidare in i kvarteret till serier av parkeringsplatser. Dessa parkeringsplatsers utformning och belägenhet är förmodligen påverkade av möjligheten att ordna garage i 10-våningshusens markvåningar. Distributionstrafik kan via bilplatstillfarterna komma ganska nära alla husens entréer, men anvisningar och utrymme för korttidsuppställning saknas.

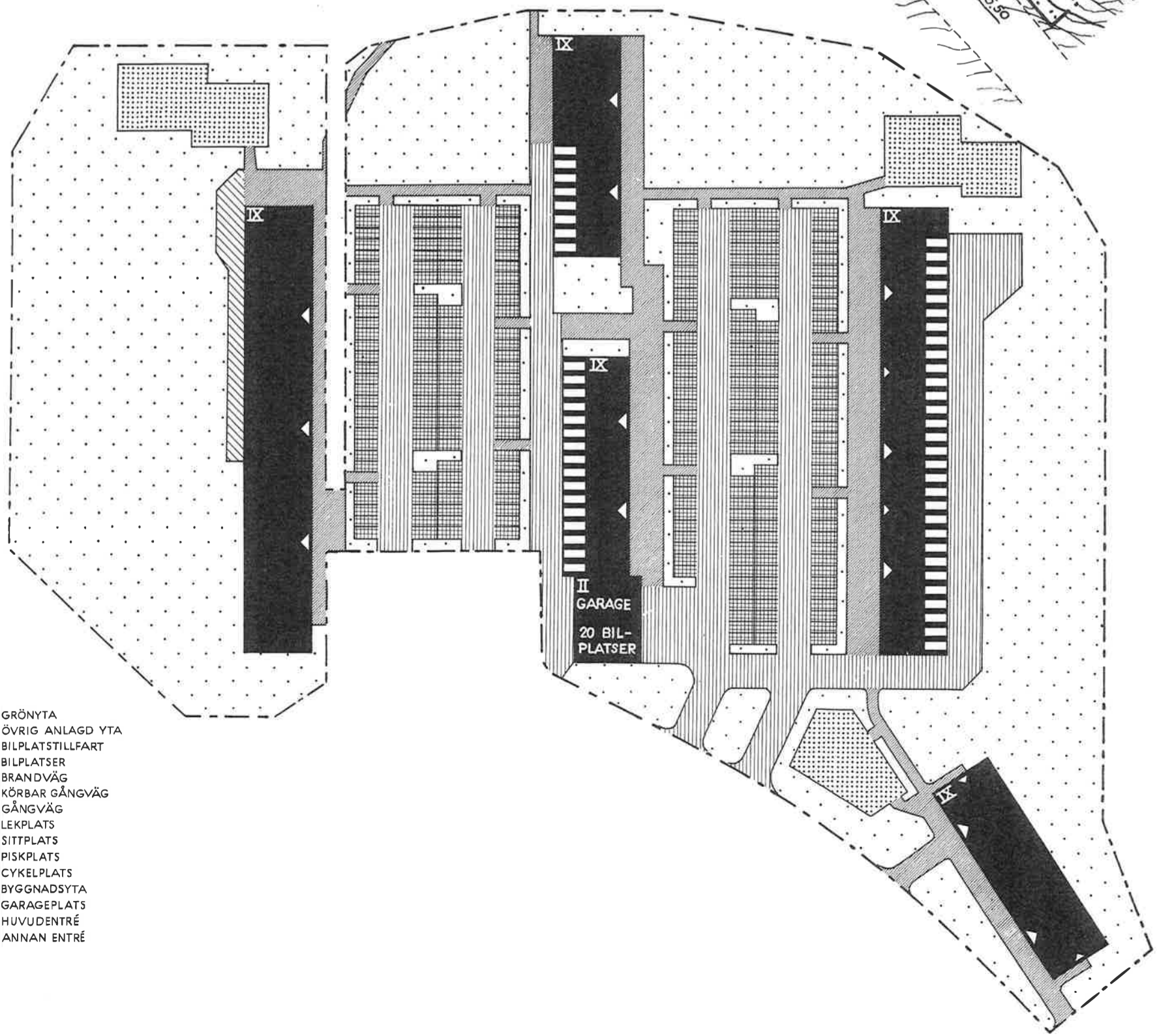
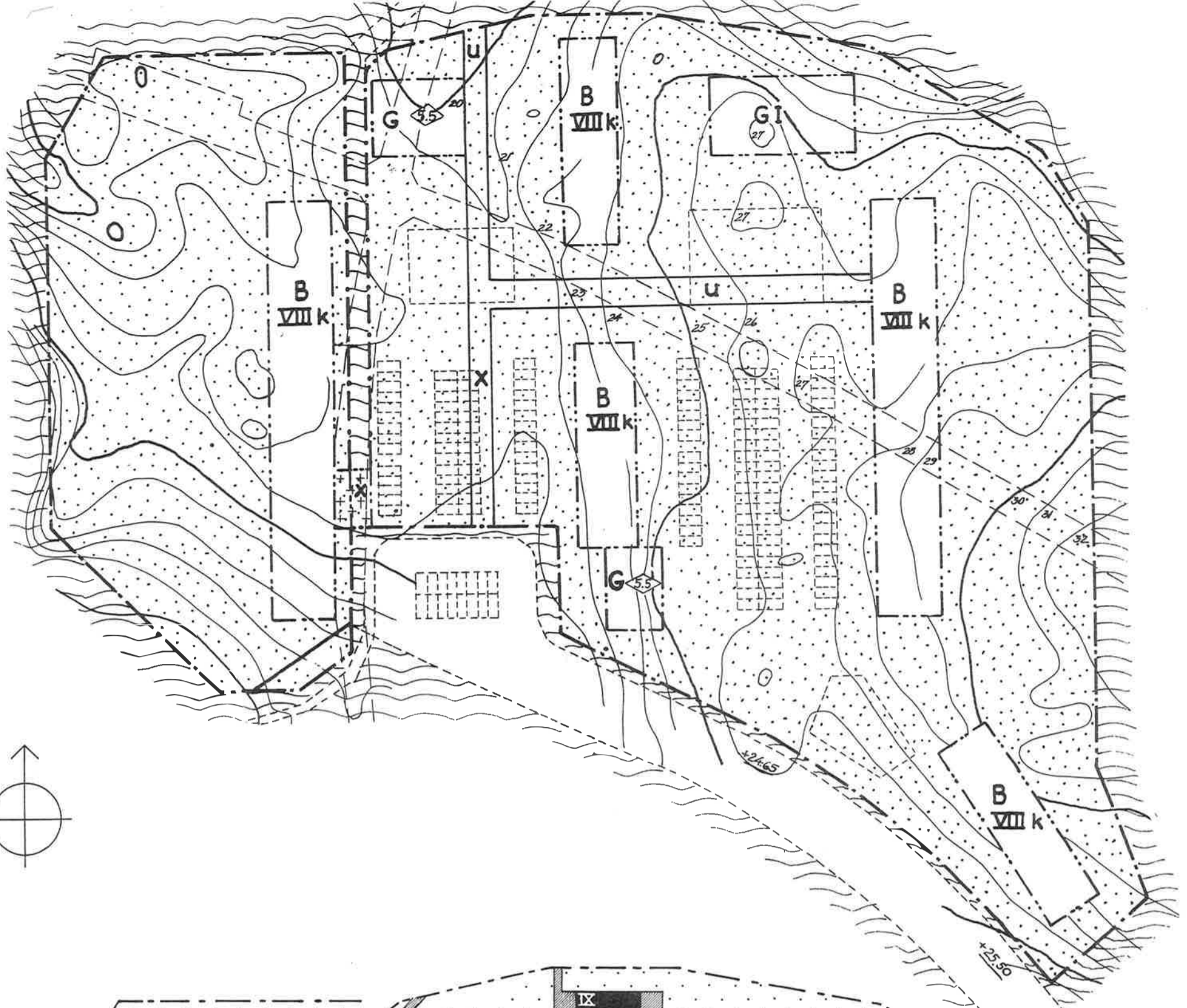
I kvarteret är gång- och motortrafiken blott teoretiskt åtskild. Om gångtrafiken enbart rör sig mellan husens huvudentré och den vid gångvägen belägna lekplatsen samt gatans trottoar, fungerar denna form av trafikdifferentiering. Bli det däremot gångtrafik mellan husen, mellan de olika lekplatserna eller mellan entréerna och parkmarken, blir förhållandena för gångtrafiken betydligt sämre. I stor utsträckning saknas vägar för dem som vill gå i dessa riktningar. De måste korsa tillfarterna till parkeringsplatserna. Därmed har systemet med åtskild gång- och motortrafik upphört att fungera. Ett tillfredsställande system måste ha en större allmängiltighet än detta kvarter har. Det måste ge valmöjligheter med olika alternativa gångvägar, som obrutna sträcker sig över ett större område. Grundformen på gångvägssystemet måste dikteras av de gemensamma mål — butikerna, skolan, buss-hållplatser m.m. — de människor har som skall begagna det. Det finns ingen anknäring till gångvägarna på parkmarken väster och norr om kvarteret.

Inför bilden av detta kvartersmarkplanering med dess uppstyckning av marken i smala remsor, små markbitar och oregelbundet formade ytor finns det skäl att fråga: Vad kostar detta att anlägga? Vad kostar det att underhålla? Hur skall snöröjningen kunna skötas effektivt på dessa slingriga tillfartsvägar och spridda parkeringsplatser?

Det finns 1 bilplats per 125 m<sup>2</sup> vy.  
En åttodel av bilplatserna är garageplatser.



Kvarterets 10-våningshus sedda från nordost.



- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- ▨ BILPLATSTILLFART
- ▩ BILPLATSER
- ▧ BRANDVÄG
- ▦ KÖRBAR GÅNGVÄG
- ▥ GÅNGVÄG
- ▤ LEKPLATS
- ◆ SITTPLOTS
- ×××× PISKPLATS
- °°°° CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- ▭ GARAGEPLATS
- ▲ HUVUDENTRÉ
- ▼ ANNAN ENTRÉ





*9-våningshusen reser sig över skogen.*

## 16 KV. TORPEDBÅTEN TÄBY

### Terräng och stadsplan

Kvarteret består till största delen av småkuperad bergsterräng, som i huvudsak sluttar mot väster. Söder om kvarteret går en återvändsgata, vars vändplats skjuter in något i kvarterets södra del. På övriga sidor gränsar kvarteret till parkmark. Stadsplanen är icke elastisk. Den anger fyra 8-våningshus i nord-sydlig riktning samt ett lika högt hus i nordvästlig-sydostlig riktning. Två 1-vånings garagebyggnader är angivna i kvarterets norra del och en garagebyggnad i 2 våningar invid återvändsgatans vändplats.

Tomtexploateringsstalet är 1,4.

Tomtrymlighetstalet är 0,7.

### Bebyggelse och markplanering

Garagebyggnaderna i kvarterets norra del har inte utförts. I stadsplanen är hushöjden angiven till 8 våningar. De byggda husen har 9 våningar. Deras entréer ligger i sydvästliga, västliga eller östliga lägen. Gångvägarna utmed entréfasaderna skall även tjäna som brandvägar. Gångvägarna leder till två lekplatser i kvarterets norra del. Vid det kortare huset i kvarterets sydöstra del finns även en lekplats. För att komma från gatans trottoar till de mittersta husen och det med dessa parallella huset i öster är det nödvändigt att passera bilplatstillfarterna. Markytan mellan samtliga parallella huslängor upptas helt av parkeringsplatser. Eftersom dessa sträcker sig i det närmaste fram till alla entréer borde distributions trafik kunna utnyttja tillfarterna. Platser för korttidsuppställning saknas emellertid. Vid vissa tillfällen kan samtliga bilplatser vara belagda, och då det saknas värdmöjlighet på parkeringsplatserna kan distributionsfordon tvingas backa tillbaka till gatan.

Det finns 1 bilplats per 120 m<sup>2</sup> vy.

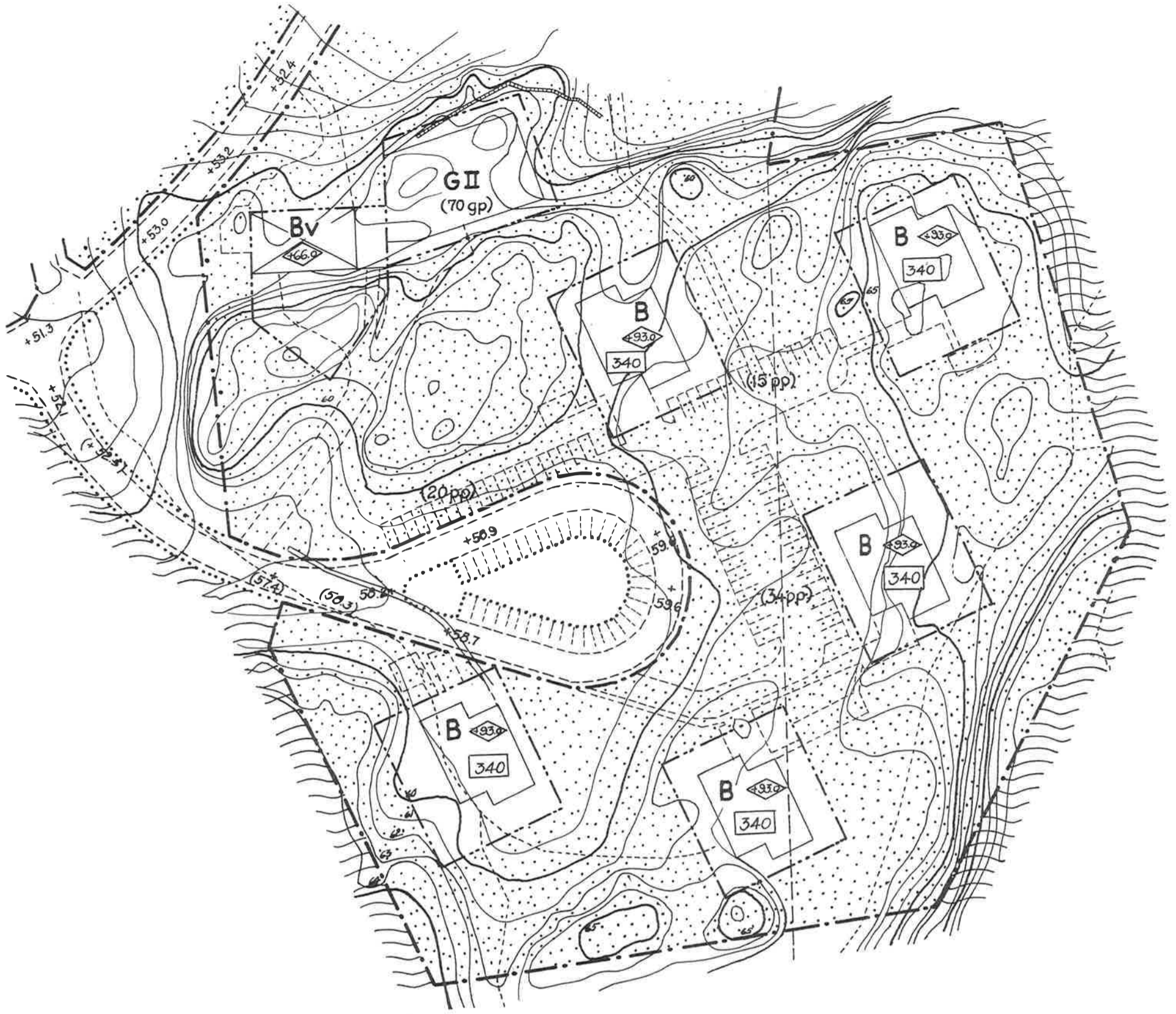
En fjärdedel av bilplatserna är garageplatser.



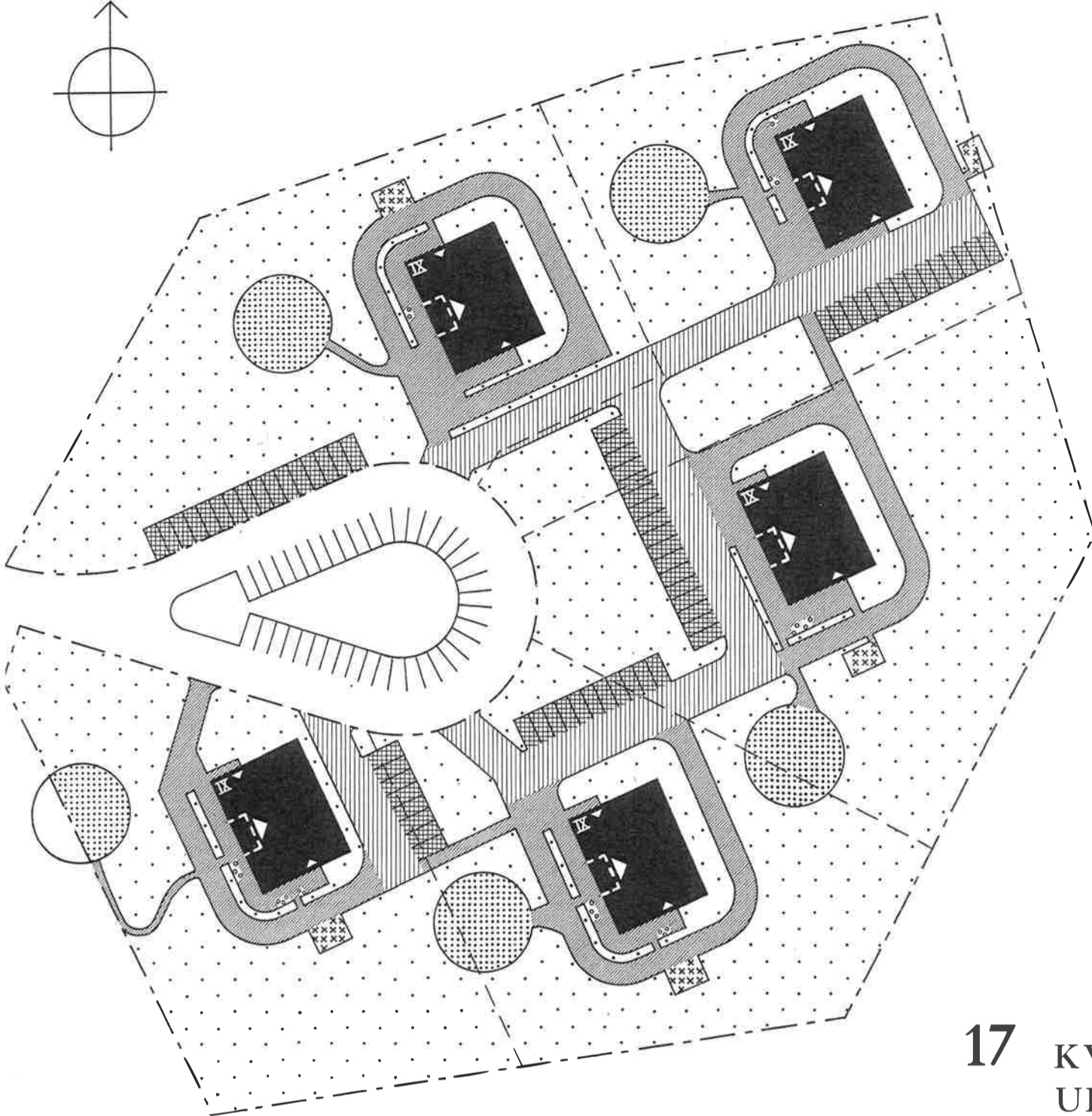
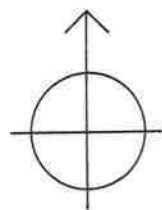
*Gångvägen har en stor bredd för att även kunna användas som brandväg.*



*Lekplatsen invid gatan.*



Kvarteret sett från norr.



## 17 KV. KOSTER UDDEVALLA

	GRÖNYTA
	ÖVRIG ANLAGD YTA
	BILPLATSTILLFART
	BILPLATSER
	BRANDVÄG
	KÖRBAR GÅNGVÄG
	GÅNGVÄG
	LEKPLATS
	SITTPLATS
	PISKPLATS
	CYKELPLATS
	BYGGNADSYTA
	GARAGEPLATS
	HUVUDENTRÉ
	ANNAN ENTRÉ

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på toppen av ett högt bergsmassiv. Terrängen är småkuperad. Vid kvarterets gränser stupar marken på flera ställen mycket brant. En återvändsgata med en stor vändplats skjuter in i kvarteret. Det gränsar i övrigt mot parkmark. Området för bostadsändamål innehåller i den delelastiska stadsplanen fem byggnader med en högsta höjd av 9 våningar. Dessutom innehåller kvarteret ett område för en panncentral och ett område för garageändamål.

Tomtexploateringstalet är 0,6.

Tomtrymighetstalet är 1,5.

### Bebyggelse och markplanering

De fem 9-våningshusens entréer ligger i sydväst. Till tre av husen sker gångtrafiken på bilplatstillfarter. Gångvägarna runt husen tjänar även som brandvägar. Vid varje hus finns ganska nära entrén lek-, cykel- och piskplatser. Ett mindre antal bilplatser är placerade vid varje hus. Inga manöverytor är dubbelsidigt utnyttjade. Bilplatstillfarternas längd per bilplats är också lång, 3,8 m, trots att en fjärdedel av bilplatserna når över gatans trottoar.

Exkl. garagebyggnadens bilplatser finns det 1 bilplats per 280 m<sup>2</sup> vy.



Kvarteren ligger på en höjd med låg vegetation och avtecknar sig mot himlen.



## 19 KV. SNÖGLOPPET GÖTEBORG

## 20 KV. SNÖDRIVAN GÖTEBORG

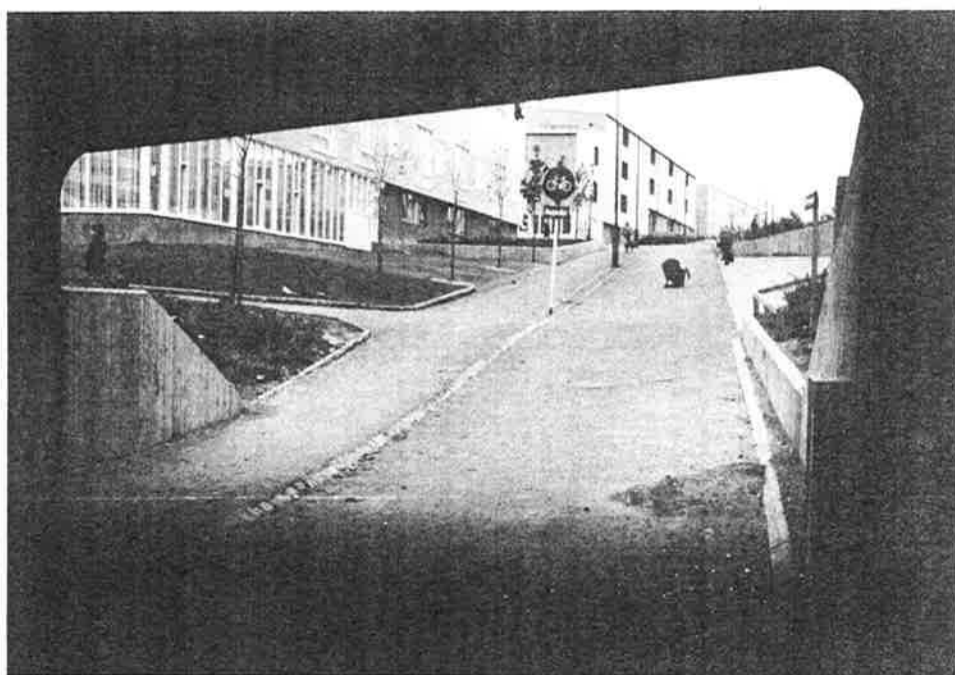
### Terräng och stadsplan

Kvarteren ligger i kraftigt kuperad bergs-terräng. De gränsar i norr mot gatemark och på övriga sidor mot parkmark. Den smala remsan parkmark mellan kvarteren är avsedd för en gångväg. I vart och ett av kvarteren skjuter från gatan i norr en återvändsgata djupt in i kvarteren. Stadsplanen är icke elastisk. Kvarteren innehåller vardera en 3-våningslänga. De båda kvarterens längor formar tillsammans en enhet som innehåller tre typer sinsemellan olika gårdar. I kvarterens mitt ligger en stor gård till vilken ett antal mindre gårdar ansluter sig. De öppnar sig i riktning mot den stora gården i kvarterens mitt. Övriga gårdar öppnar sig åt motsatt håll, ut mot det omgivande landskapet.

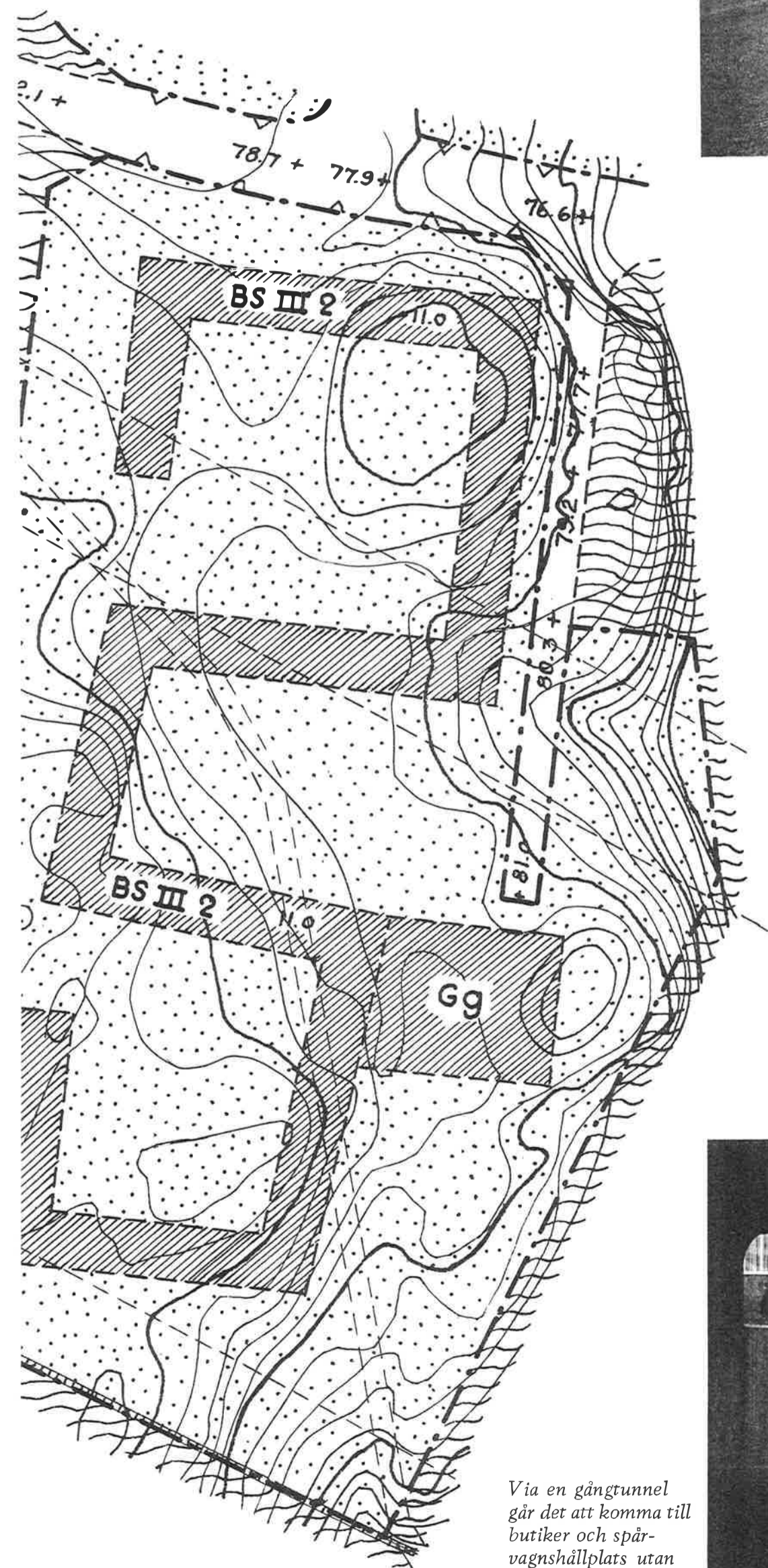
Mittengården upptas till största delen av en tomt för allmänt ändamål. I samma kvarter finns i väster ytterligare en sådan tomt. Kvarteren innehåller en garagebyggnad vardera.

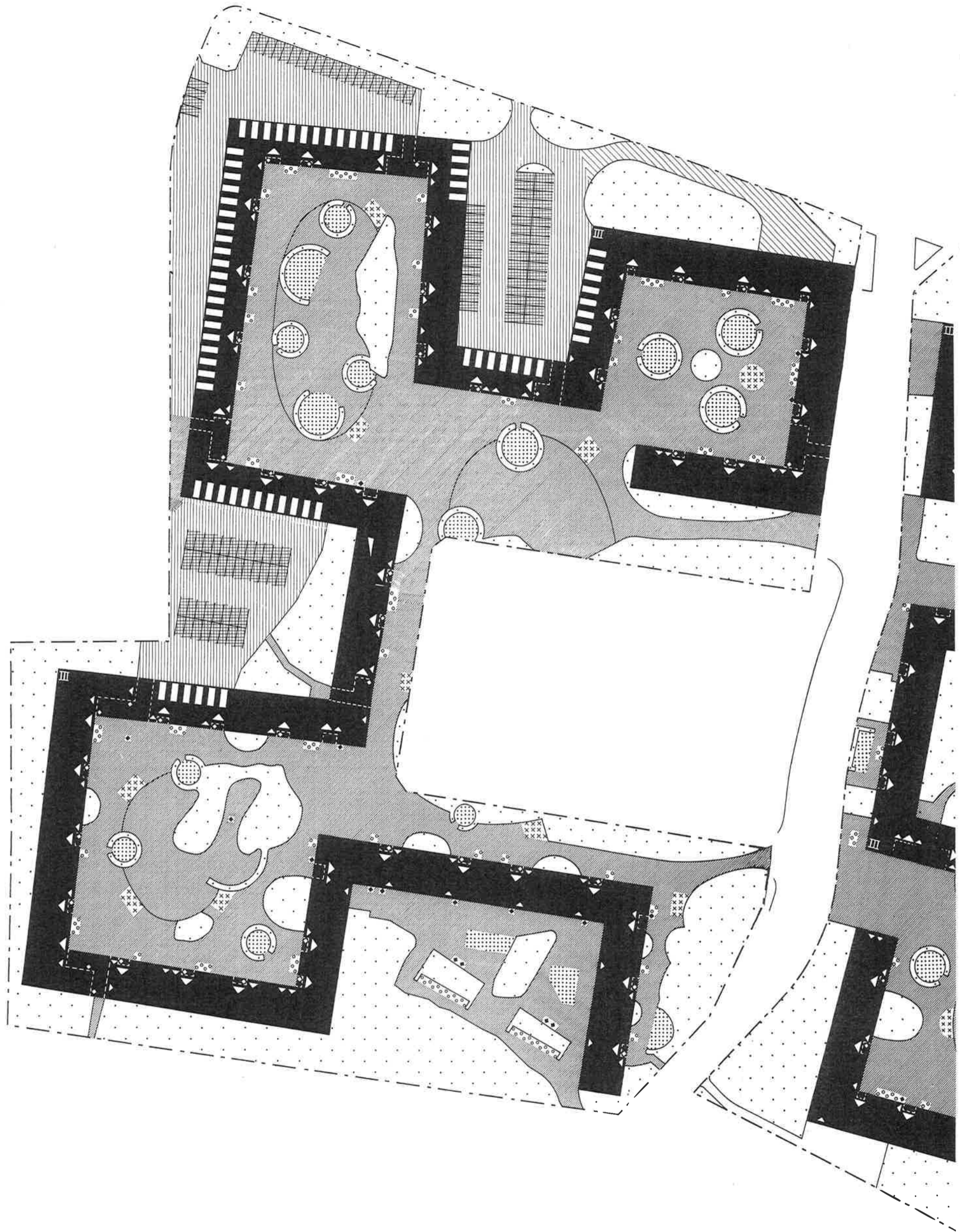
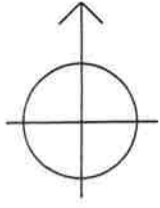
Tomtexploateringsstalet är för kv. Snögloppet 0,8 och för kv. Snödrivan 0,6.

Tomtrymlighetstalet är för kv. Snögloppet 1,0 och för kv. Snödrivan 1,3.



Via en gångtunnel går det att komma till butiker och spårvagnshållplats utan att korsa gata.





	GRÖNYTA
	ÖVRIG ANLAGD YTA
	BILPLATSTILLFART
	BILPLATSER
	BRANDVÄG
	KÖRBAR GÅNGVÄG
	GÅNGVÄG
	LEKPLATS
	SITTPLATS
	PISKPLATS
	CYKELPLATS
	BYGGNADSYTA
	GARAGEPLATS
	HUVUDENTRÉ
	ANNAN ENTRÉ

# 19 20

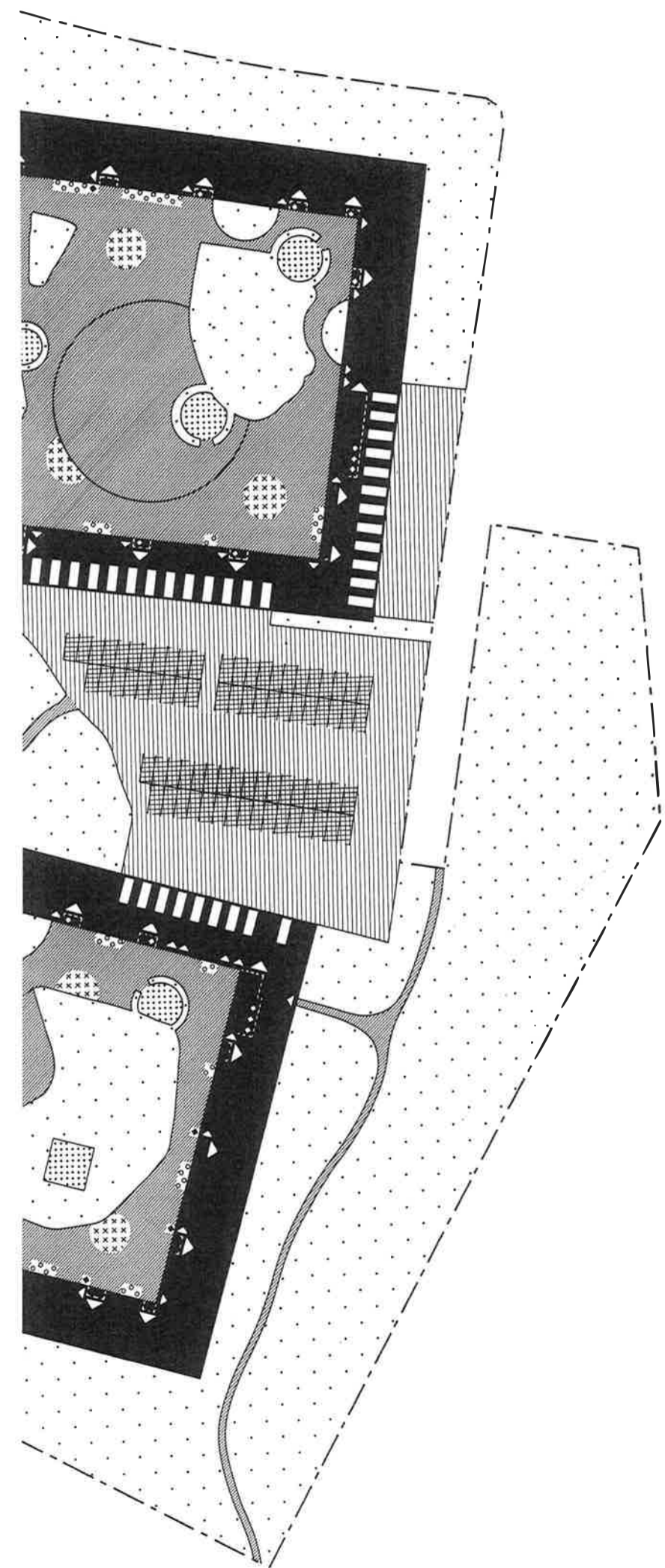
## Bebyggelse och markplanering

Kvarterens inre del med de fem inåtvända gårdarna och det stora centrala gårdsrummet utgör ett sammanhängande område, som är helt fritt från privat motortrafik. Samtliga entréer vetter mot detta område. Butiker och spårvagnshållplats nås via den gångväg som finns mellan kvarteren. Gatan i norr passerar över denna på en viadukt. I de utåtvända gårdarna — med undantag av gården mot söder — ligger parkeringsplatser. Från dem kommer man in i det inre området via genomgångar i husens markvåningar. Vid var och en av dessa genomgångar finns förbudsskyltar med texten: "Ej motorfordon". Soporna hämtas med motordrivna kärror.

En nödvändig följd av denna plan är att distributionstrafiken inte kan köra fram till husens entréer, utan måste stanna på parkeringsplatserna. Därifrån kan gångavstånden i sämsta fall bli ca 150 meter. Terrängen är karg, i stor utsträckning med berg i dagen. Den vegetation som fanns var för ömtålig för det slitage som skulle uppstå såväl under byggnadstiden som efter färdigställandet. Detta är ett av skälen till den utformning de inre gårdarna fått. De är i stor utsträckning hårdgjorda. Gårdsytorna, med beläggning av asfalt, sten och i vissa fall grus, har på den schematiska markplaneringsritningen markerats som gångväg. De som grönyta betecknade partierna är i många fall de naturliga bergsformationerna. De som lekplatser betecknade ytorna är utformade som små bersåer med väggar av buskar. De är avsedda för de minsta barnen och innehåller sandlåda och bänkar. De större barnens hopp-, boll- och cykellekar kan försiggå på hela det område som betecknats som gångväg. Detta område har således en mer mångsidig användning än markeringen anger. Piskplatserna är inte avgränsade från gårdarna i övrigt. De är endast markerade med en annan markbeläggning.

I dessa kvarter kanske det uppstår konflikter mellan personer som önskar promenera ostörda och barn som är sysselsatta med cykel- och bollekar. Men sådana ev. konflikter måste vara överkomliga med tanke på de fördelar i fråga om rörelsefrihet den totala åtskillnaden av motor- och gångtrafiken innebär för såväl barn som vuxna.

Det finns 1 bilplats i såväl kv. Snögloppet som kv. Snödrivan per 160 m<sup>2</sup> vy. I båda kvarteren är en tredjedel av bilplatserna garageplatser.





*I de utåtvända gårdarna ligger parkeringsplatserna.*



*Från parkeringsplatserna leder gångvägar till öppna genomgångar i husens markvåning.*



*Vid genomgångarna finns skyltar som förbjuder motortrafik att köra in på gårdarna.*



*Portiker ger tillfälle till utomhuslek under tak. Sandlådan för de minsta barnen skall ligga i en rund berså.*



*På en cirkelformad stenläggning står piskplatsens redskap.*

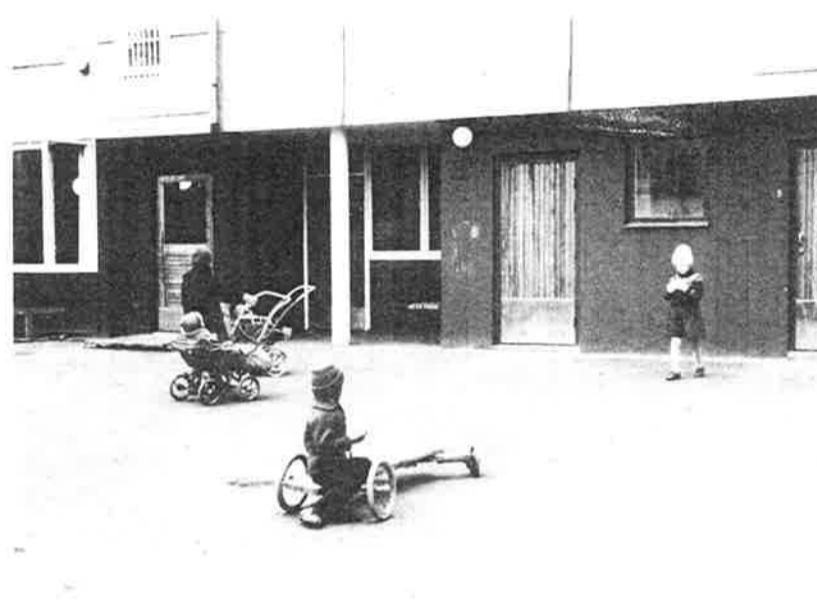




*Gårdarna är till största delen hårdgjorda.*



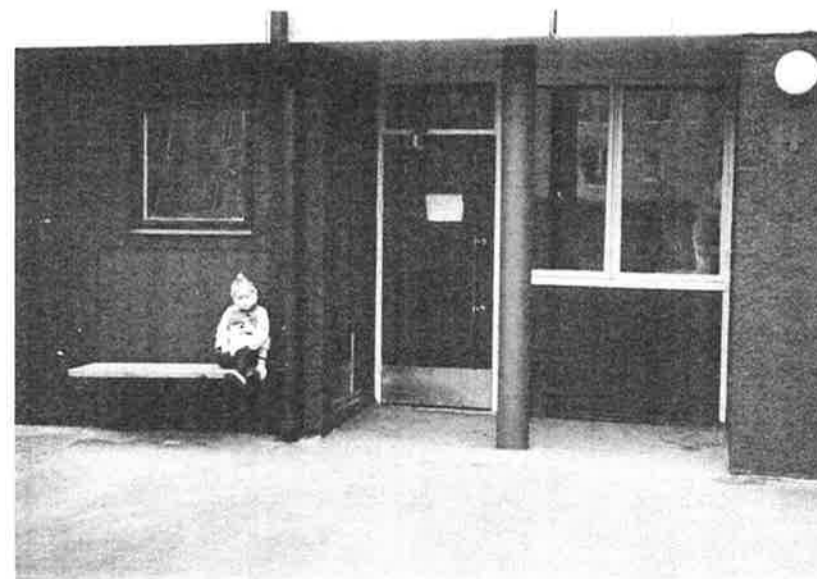
*Det grova berget sätter sin prägel på vissa delar av kvarteren.*



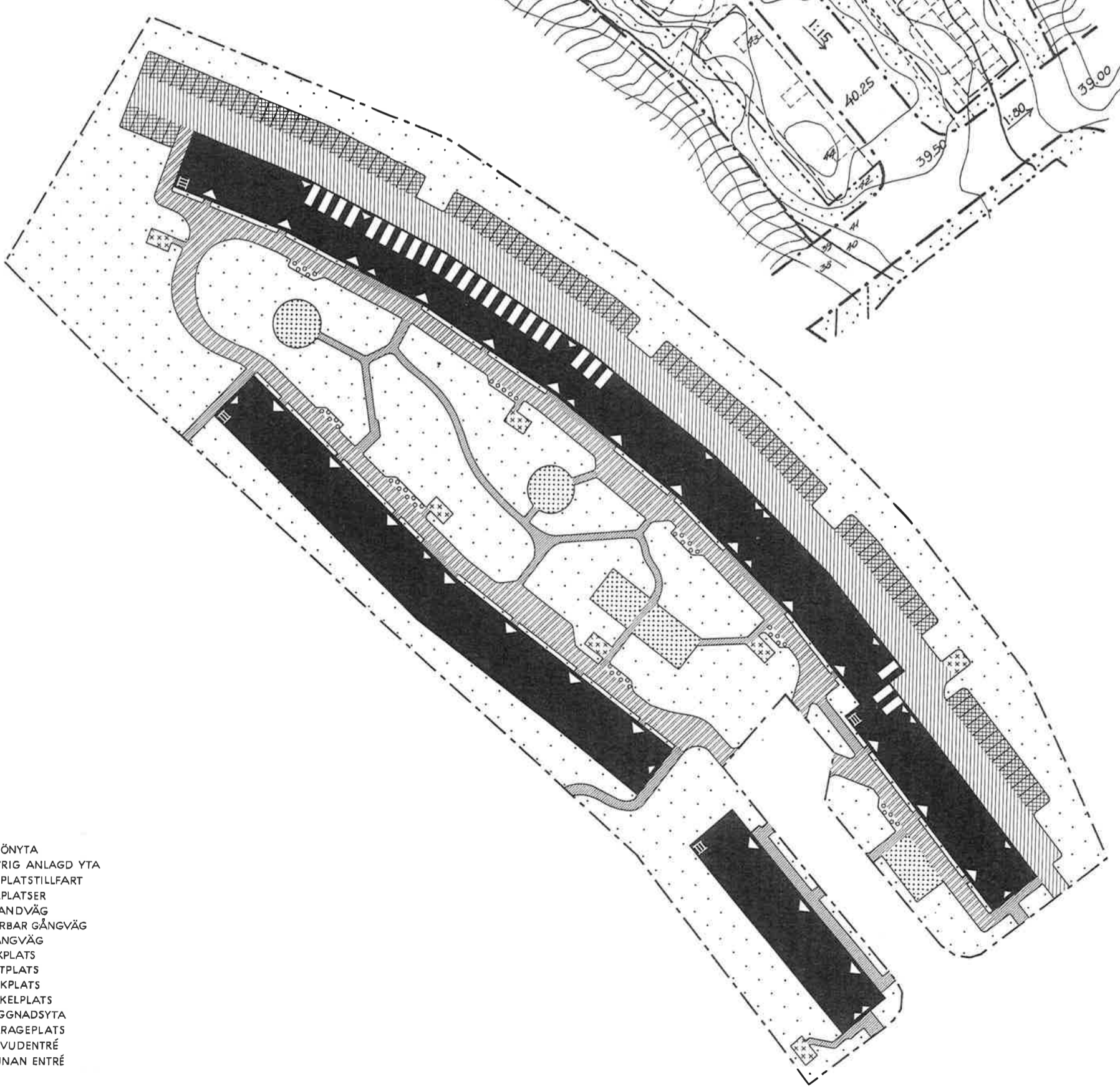
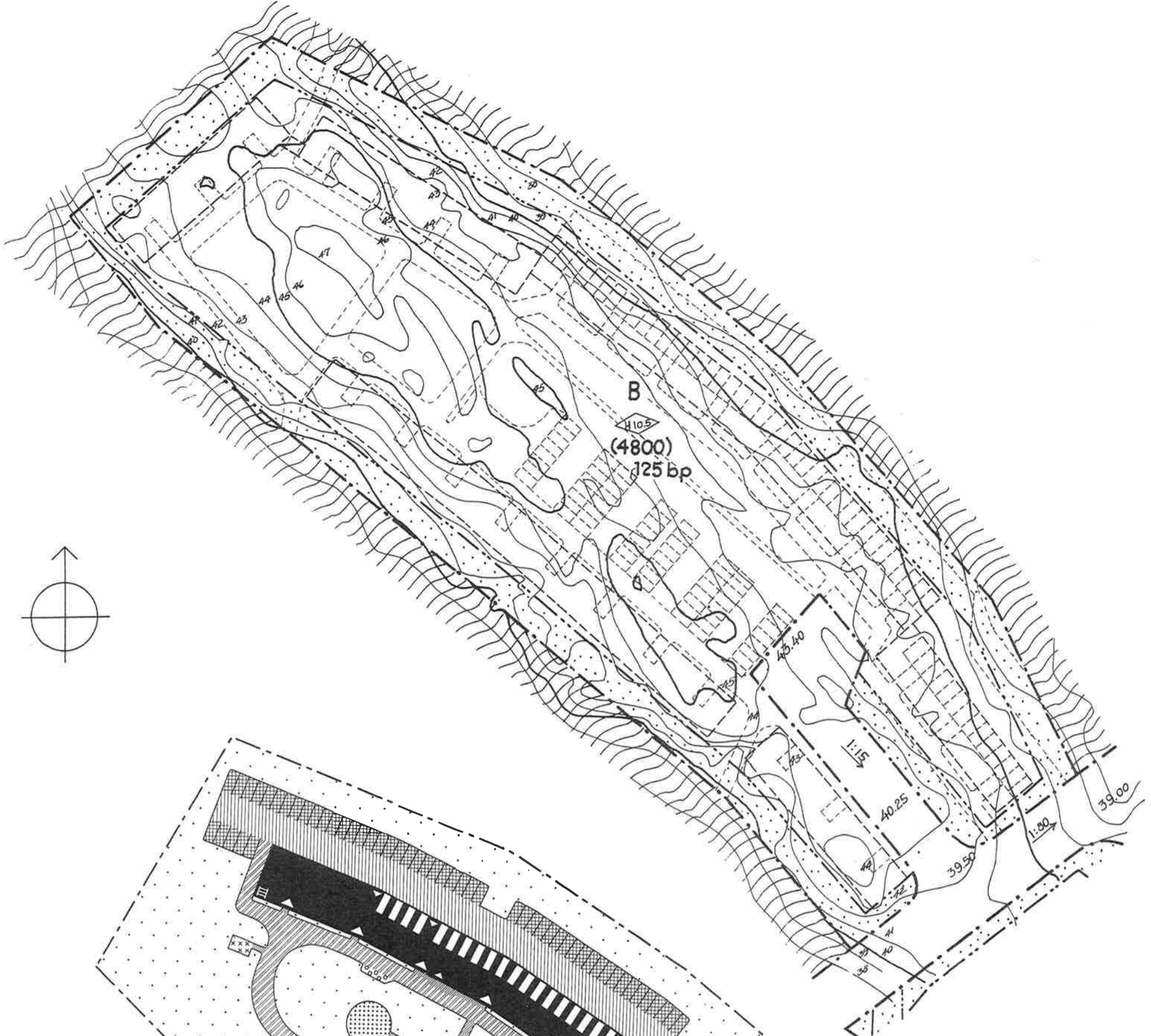
*Fyra gamla hjul, några brädbitar och mycket fantasi.*



*Träden är låga och vindpinade, men betyder mycket för gårdens utseende.*



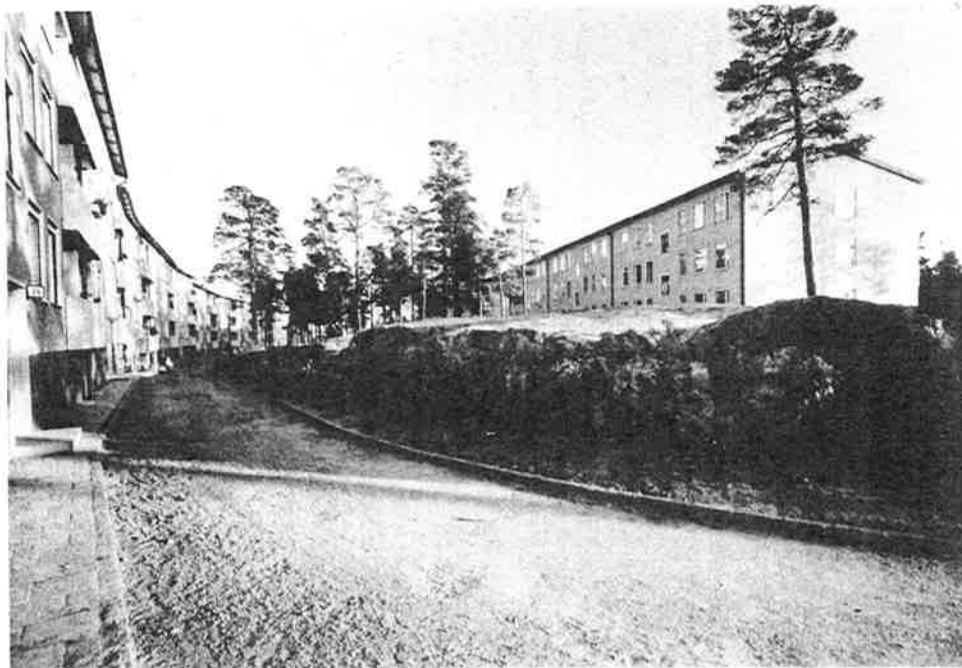
*En vilopaus.*



- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- BILPLATSTILLFART
- BILPLATSER
- BRANDVÄG
- KÖRBAR GÅNGVÄG
- GÅNGVÄG
- LEKPLATS
- SITTPLATS
- PISKPLATS
- CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- GARAGEPLATS
- HUVUDENTRÉ
- ANNAN ENTRÉ



Den i nordost belägna parkeringsplatsen.



Gården mellan de långa 3-våningshusen har i sin mitt ett stycke ursprunglig terräng.

## 21 KV. KOLBOTTEN STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

På en bergsås med småkuperat krön ligger detta långsträckt kvarter. I sydost gränsar det utmed sin kortsida till en gata, från vilken en kort återvändsgata skjuter in i kvarteret. På övriga sidor gränsar det till parkmark. Sydväst om kvarteret går ett gångstråk. Den elastiska stadsplanen visar illustrativt en serie längor som tillsammans omsluter åsens krön. Illustrativt visas bilplatser mitt på den gård som bildas och garageplatser i den mot nordost liggande huslängan. Högsta tillåtna hushöjd är 3 våningar.

Tomtexploateringsstalet är 0,7.  
Tomtrymighetstalet är 1,1.

### Bebyggelse och markplanering

Stadsplanens illustration har inte följts. 3-våningshusen ligger närmare varandra, och gården öppnar sig mot nordväst. Bilplatserna, som i illustrationen delvis förlagts mellan husen, har samlats på det nordöstra husets skuggsida till en enda parkeringsplats, som sträcker sig över hela kvarterets djup.

Återvändsgatans vändplats är avsedd att vara slutpunkt för distributionsfordon. Den körbara gångvägen är avsedd att användas endast av sopbilar, ambulanser, brandbilar och renhållningsfordon. Förevarande skylt vid den körbara gångvägens mynning i gatans vändplats innebär emellertid inte totalförbud för privata motorfordon. Entréerna ligger mot nordost och sydväst. De vetter till största delen mot den centrala gård i vilken lekplatserna placerats. Den långsträckta formen på kvarteret med de relativt raka och långa byggnaderna ger goda förutsättningar för en rationell renhållning och snöröjning av såväl parkeringsplatsen som vägarna utmed entréerna.

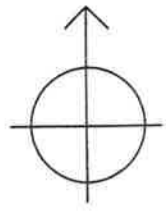
Det finns 1 bilplats per 125 m<sup>2</sup> vy.  
En femtedel av bilplatserna är garageplatser.



Utmed entréerna sträcker sig en körbar gångväg.



Det kan utvecklas ett intensivt liv på den körbara gångvägen.



Kvarteren Hammarö, Spårö och Torsö bildar en visuell enhet. I förgrunden till vänster syns Torsö. 3-våningshuset närmast till höger och de närmaste 9-våningshusen ligger i Spårö. Kvarteret Hammarö är till största delen skymt.



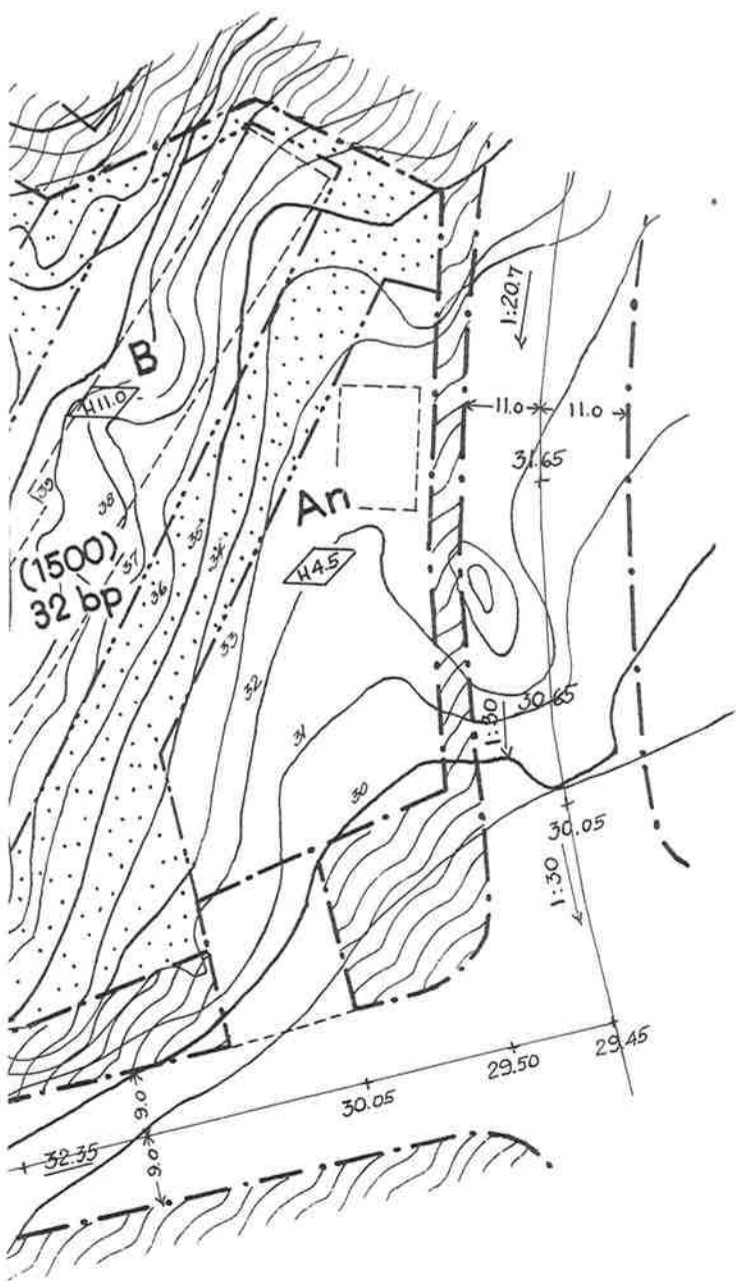
## 22 KV. HAMMARÖ STOCKHOLM

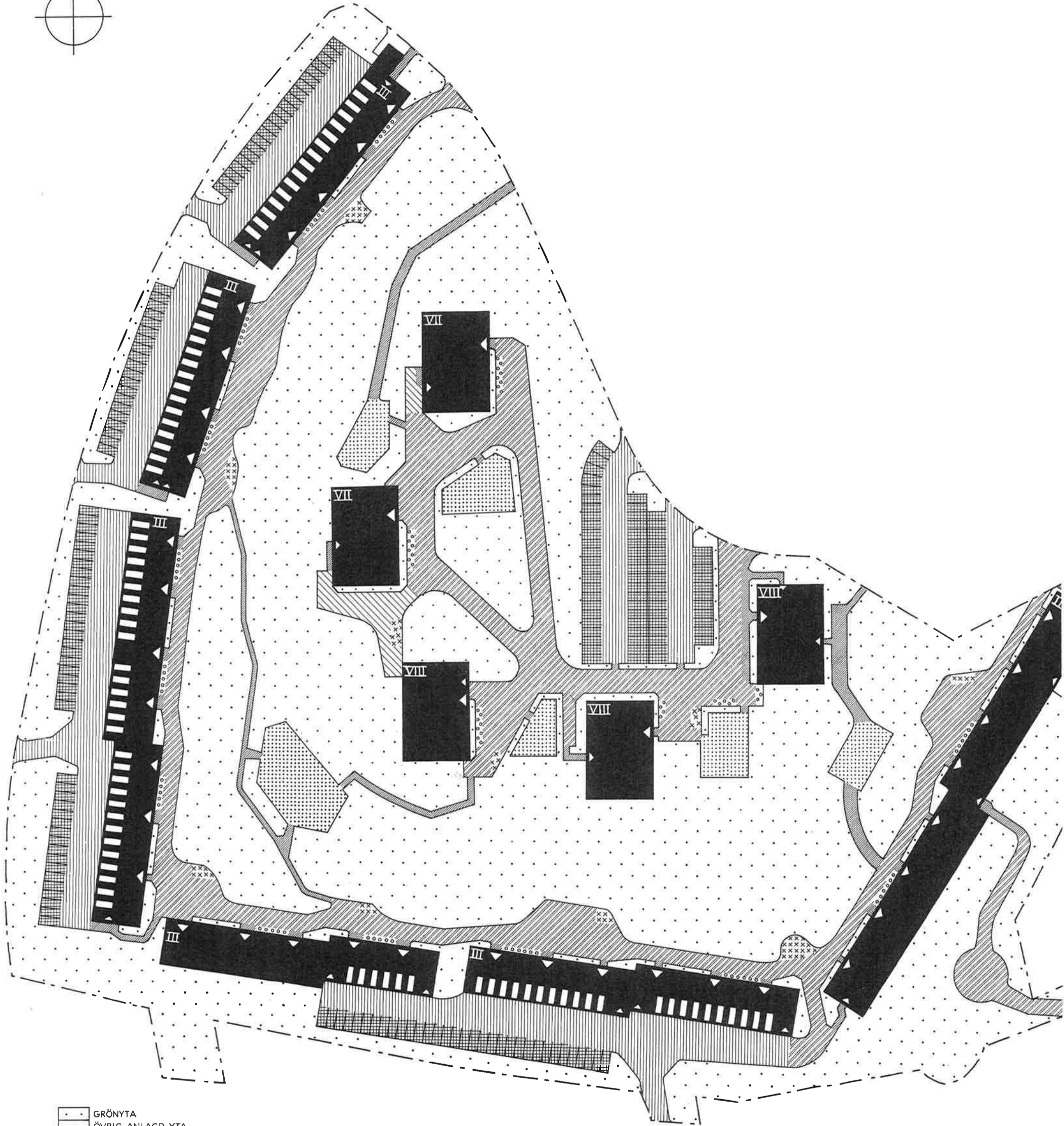
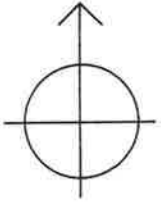
### Terräng och stadsplan

Kvarteret Hammarö ligger liksom kvarteren Torsö nr 1 och Spårö nr 14 på och nedanför en kraftig bergshöjd. De tre kvarteren bildar en visuell enhet, vars mest framträdande parti är de åtta höghusen på bergshöjden. Av dessa ligger fem i kv. Hammarö och tre i kv. Spårö. Runt dessa höghus ligger en ring med 3-våningshus, till största delen nedanför bergshöjden. Kv. Spårö avskiljs såsom nämnts av en U-gata. Mot denna gata gränsar kv. Hammarös norra del. Även i väster gränsar kvarteret mot gatumark, och i söder ligger en smal skyddsremsa av parkmark mellan kvarteret och en gata. I dess östra del finns ett område för allmänt ändamål, avsett för ett daghem. Norr om detta område ligger det parkstråk med en gångväg emot vilket kv. Torsö gränsar. Stadsplanen är delelastisk. Kvarteret innehåller samma huskomponenter som kv. Spårö.

Tomtexploateringstalet är 0,8.

Tomtrymlighetstalet är 1,1.





- GRÖNYTA
- ÖVRIG ANLAGD YTA
- ▨ BILPLATSTILLFART
- ▩ BILPLATSER
- ▧ BRANDVÄG
- ▦ KÖRBAR GÅNGVÄG
- ▥ GÅNGVÄG
- ▤ LEKPLATS
- ◆◆◆◆ SITTPLATS
- XXXX PISKPLATS
- CYKELPLATS
- BYGGNADSYTA
- ▭ GARAGEPLATS
- ▲ HUVUDENTRÉ
- ▲ ANNAN ENTRÉ



Parkeringsplatsen belägen en våning under 3-våningshusens entréplan.



Lugnet på entrésidan är kanske värt en viss möda.

## 22

### Bebyggelse och markplanering

Ringens av 3-våningshus har i huvudsak samma organisation som 3-våningshuset i kv. Spårö. De har bilplatser och garage en våning under entréplanet. Entréerna vetter mot en körbar gångväg vid vars infarter står skyltar med texten: "Ej motorfordon. Gäller ej sjuk- och tyngre varutransporter". Anvisningar på parkeringsplatser för motorfordon med lättare varutransporter finns inte. Gatan ligger å andra sidan nära husen. Kortare gångvägar saknas emellertid mellan gatan, parkeringsplatserna och entrésidan. I några fall saknas helt yttre förbindelse mellan parkeringsplats och entrésida. Liksom i kv. Spårö varierar bredden på den körbara gångvägen, delvis beroende på terrängens formationer. I utvidgningarna ligger piskplatser. Upp i slutningen mot höghusen finns två lekplatser.

Det finns endast en gångväg mellan kvarterets högre och lägre belägna delar. De fem 8-våningshusen sammanbinds inbördes och med gatan av en körbar gångväg. Från den längst bort belägna entrén är det 150 meter ut till gatan. Det är ett avsevärt avstånd för den distributionstrafik som inte är att betrakta som tyngre. De körbara gångvägarna övergår på vissa ställen i brandvägar. Någon direktgående väg från gruppen av 8-våningshus till gångstråket norr om kvarteret finns inte.

Det bor i det närmaste lika många personer i de fem höghusen som i alla 3-våningshusen tillsammans. Följaktligen passerar fem till sex gånger så många personer ut och in i ett 8-våningshus som i ett 3-våningshus.

Det finns 1 bilplats per 140 m<sup>2</sup> vy.

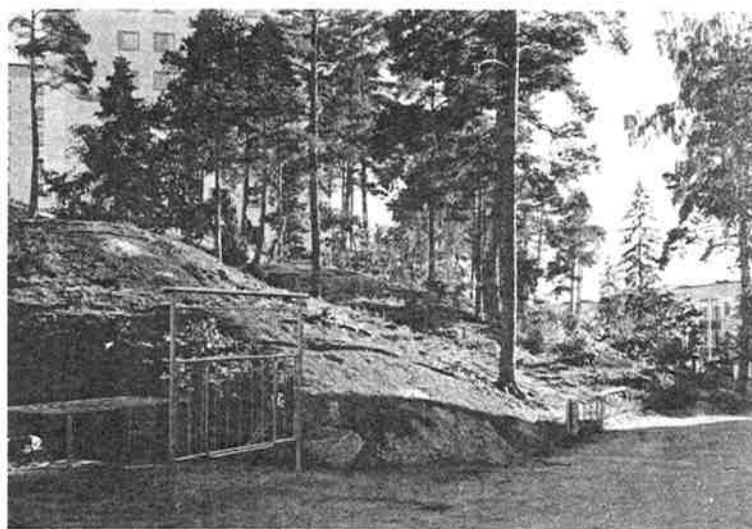
En tredjedel av bilplatserna är garageplatser.



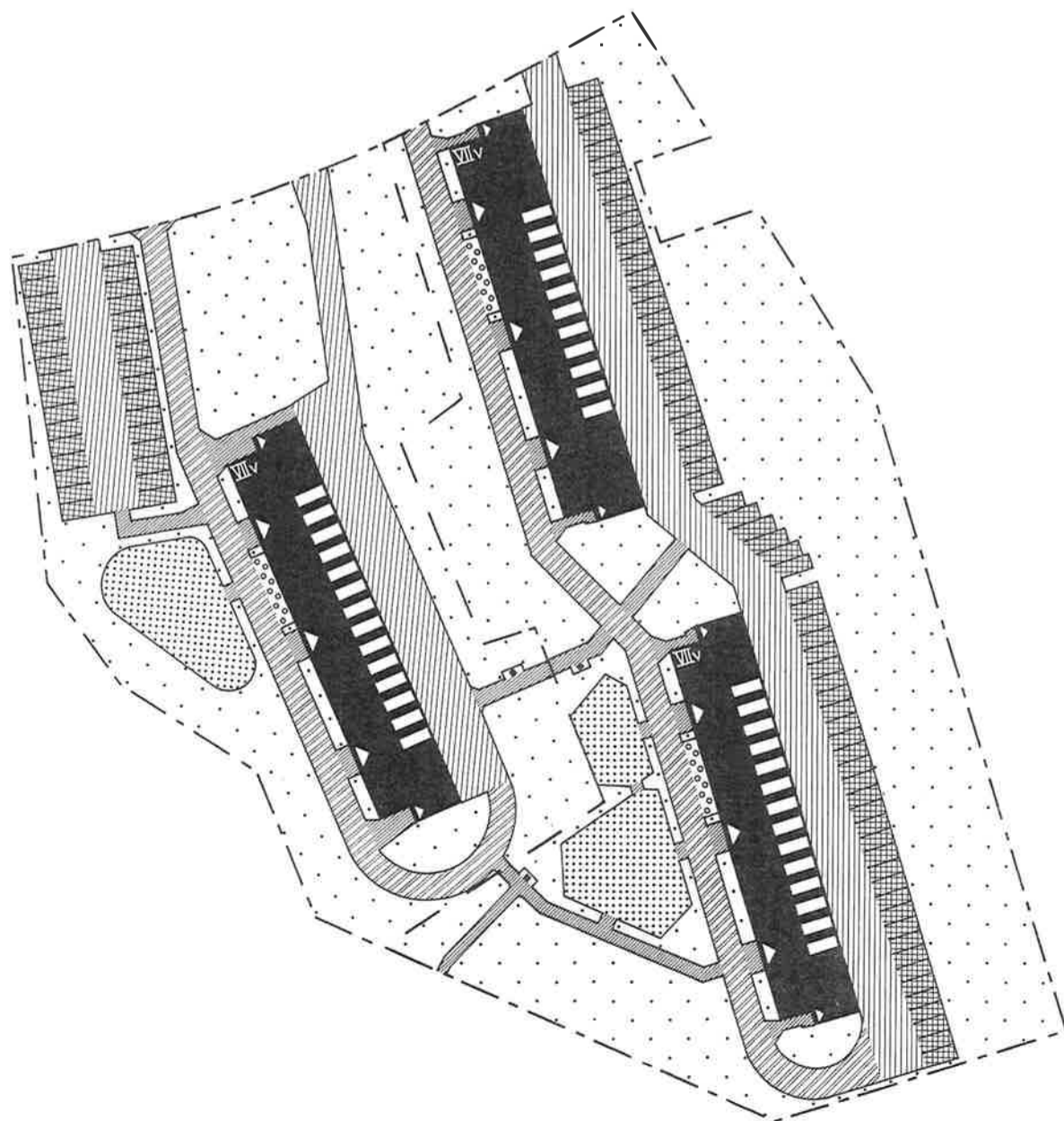
Vid infarterna till de körbara gångvägar som löper utmed 3-våningshusens entréfasader står skyltar av detta slag.













Ett räcke skall sättas upp vid vägen utmed entréfasaderna.



Mellan träden på kullen skimtar 9-våningshusen.



-  GRÖNYTA
-  ÖVRIG ANLAGD YTA
-  BILPLATSTILLFART
-  BILPLATSER
-  BRANDVÄG
-  KÖRBAR GÅNGVÄG
-  GÅNGVÄG
-  LEKPLATS
-  SITTPLATS
-  PISKPLATS
-  CYKELPLATS
-  BYGGNADSYTA
-  GARAGEPLATS
-  HUVUDENTRÉ
-  ANNAN ENTRÉ





Parkeringsplatsen utmed kvarterets nordöstra gräns.



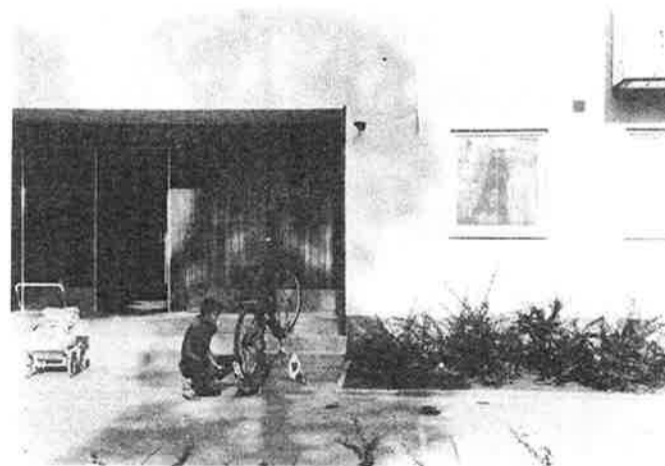
Kvarteret innehåller tre långsträckta 7-våningshus.



I sydväst ligger parkeringsplats och lekplats intill varandra.



Vid infarterna till de körbara gångvägarna står skyltar om hastighetsbegränsning.



I det pedantiskt välordnade och prydliga behövs det ändå verkstadsutrymme.



På utflykt vid husgaveln.

## 4 KV. FJÄDERLÅSET STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på två avsatser i en kraftigt kuperad bergsterräng. Kvarteret gränsar i nordväst till en gata och på övriga sidor till parkmark. Stadsplanen är delestastisk. Högsta tillåtna hushöjd är 7 våningar. Illustrativt är angivet tre byggnader.

Tomtexploateringstalet är 1,1.

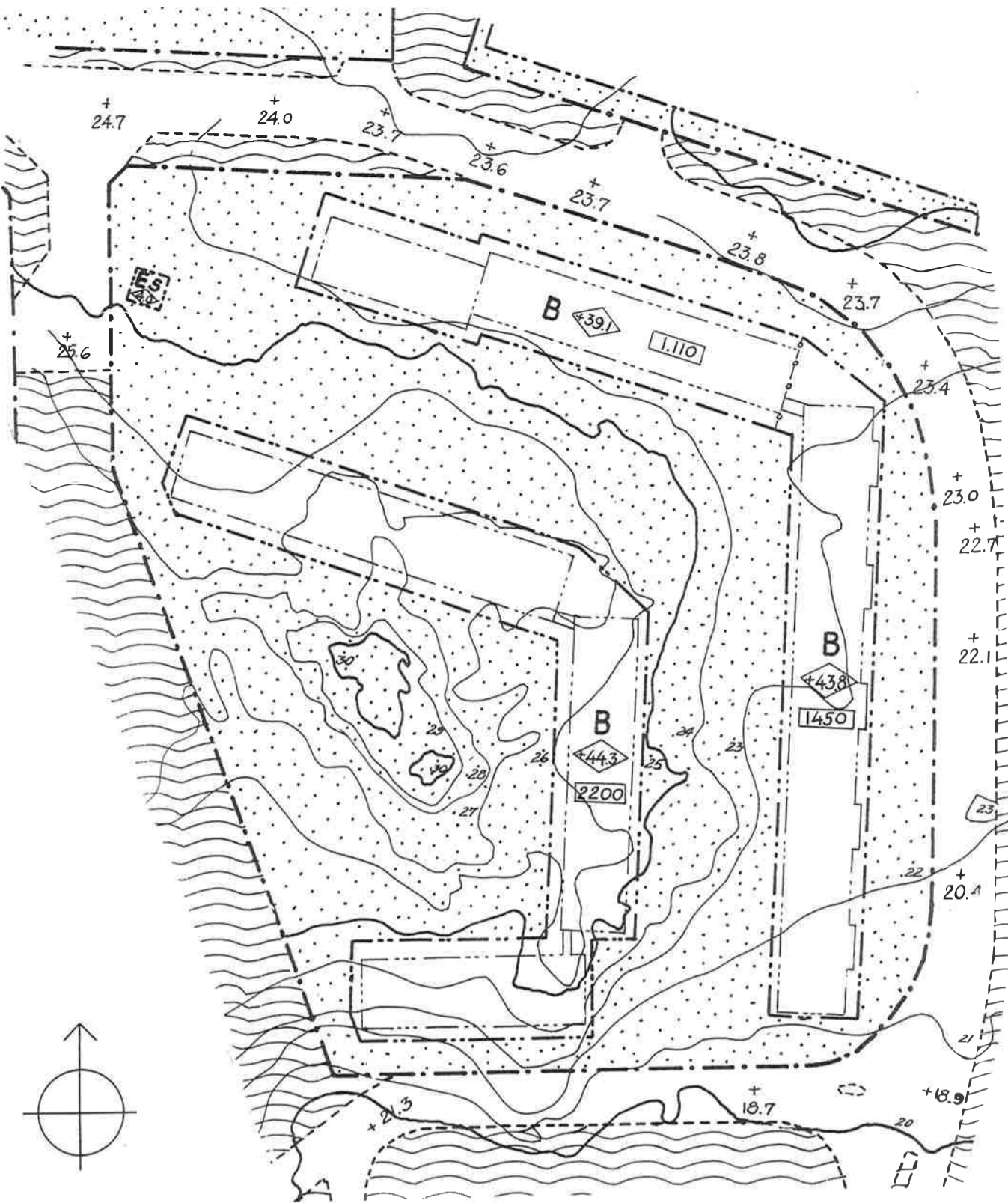
Tomtrymlighetstalet är 0,8.

### Bebyggelse och markplanering

Bebyggelsen består av tre lika 7-våningshus. Entréerna vetter mot sydväst. Utmed entrésidorna går körbara gångvägar. Vid infarterna till dessa står skyltar med texten: "10. Gäller inom området". Distributionstrafik kan således nå alla entréer. Hastigheten är begränsad till 10 km i timmen. De körbara gångvägarna går runt två huslängors gavlar, och mynnar i de parkeringsplatser som ligger utmed husens garagesidor. Parkeringsplatsen i nordost har en längd av 160 meter. Vid huset i sydväst är manöverytan utanför garagen enkelsidigt utnyttjad. På entrésidan om detta hus ligger ytterligare en parkeringsplats i form av en ficka sida vid sida med en lekplats. Gångvägar leder från parkeringsplatserna till entrésidorna.

Det finns 1 bilplats per 120 m<sup>2</sup> vy.

En fjärdedel av bilplatserna är garageplatser.



Kvarteret sett från söder.

## 23 KV. GRAVYREN SOLNA

### Terräng och stadsplan

Kvarteret har i sin västra del en bergshöjd, från vilken marken sluttar svagt mot norr och öster och något kraftigare mot söder. Det gränsar i väster mot parkmark och på övriga sidor mot gatumark. Mot dessa gator är utfart förbjuden. Motortrafik kan endast föras in i kvarteret från den återvändsgata som ligger i kvarterets nordvästra hörn. Den delestiska stadsplanen medger 4–6 våningar höga hus i en i kvarterets inre belägen U-form och i en i dess yttre belägen L-form.

Tomtexploateringsstalet är 1,1.

Tomtrymlighetstalet är 0,7.

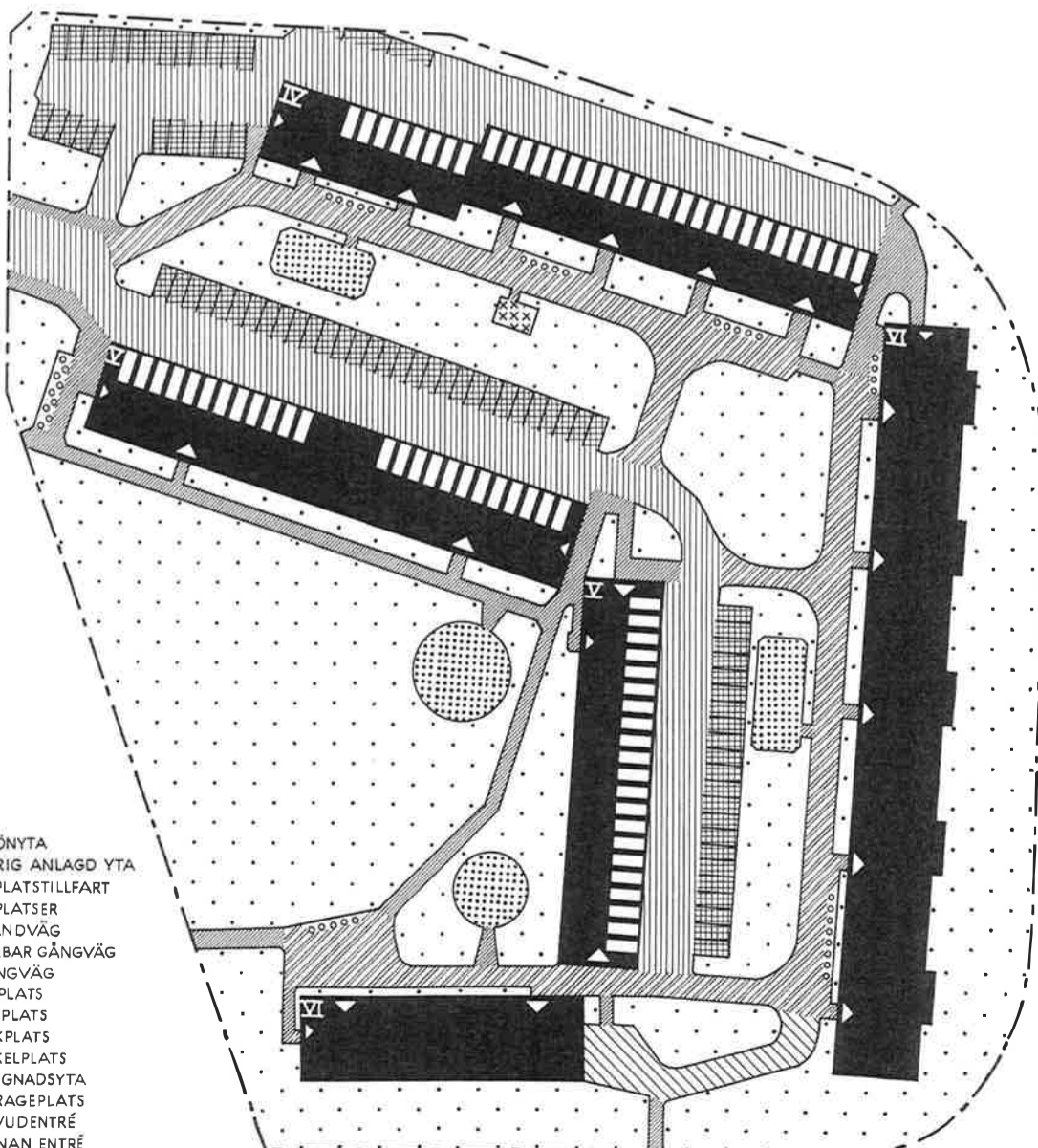
### Bebyggelse och markplanering

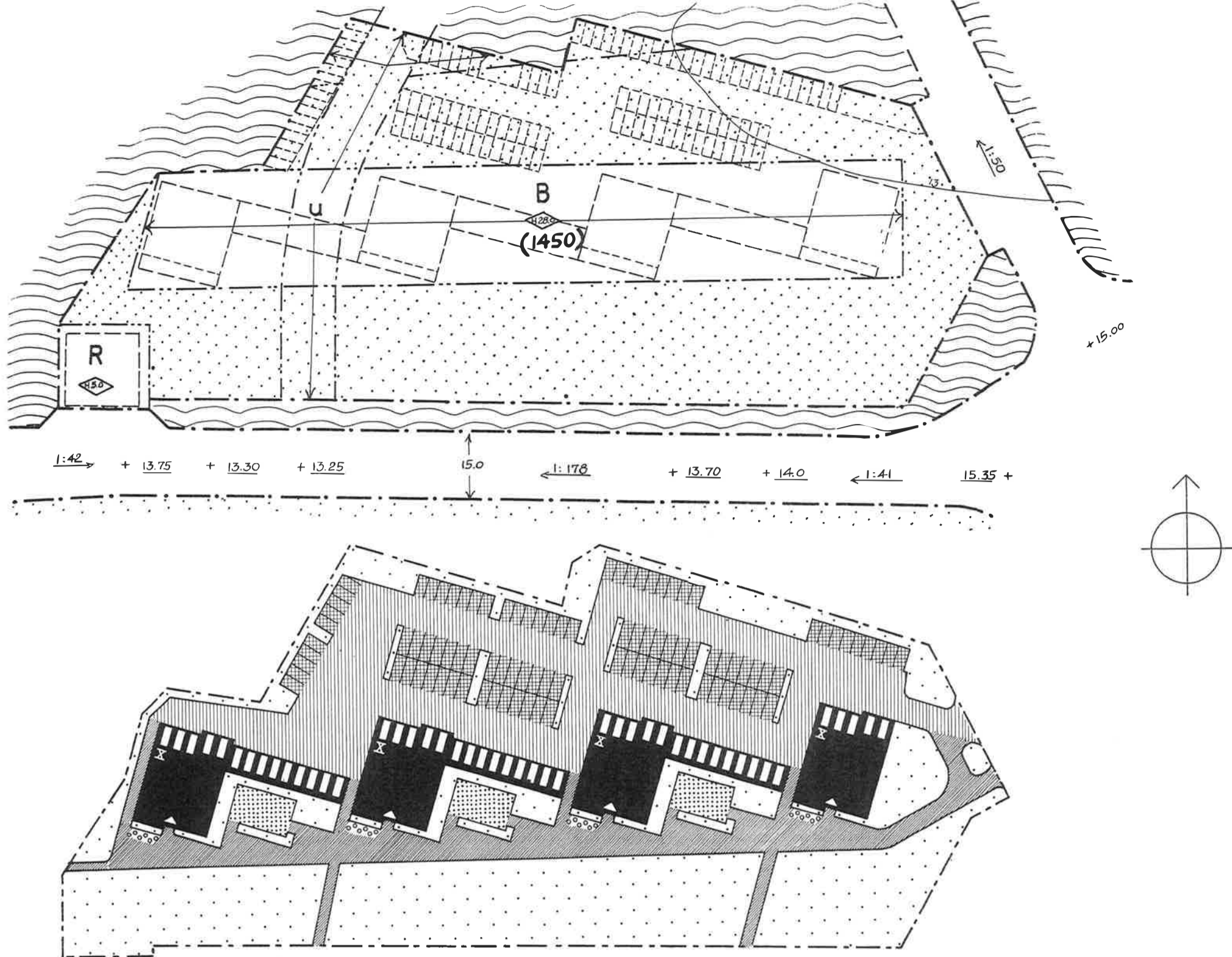
Entréerna ligger mot norr, sydväst och väster och har inte någon bestämd relation till den vinkelformade gården eller de omgivande gatorna. Entréerna till ett av 5-våningshusen vetter mot en gångväg. De övriga husens entréer vetter med ett undantag när mot körbara gångvägar.

Gården upptas till stor del av bilplatser. Från återvändsgatan i nordväst sträcker sig två efter varandra belägna parkeringsplatser 170 meter in i kvarterets mitt. Förutom dessa två finns ytterligare en parkeringsplats vid kvarterets norra gräns med infart från återvändsgatan. Avståndet mellan gatan norr om kvarteret och huset har på denna parkeringsplats endast medgivit en ensidigt utnyttjad manöveryta. Olika slag av motor- och gångtrafik är på ett förvirrande sätt sammanblandade. Detta måste ha sina orsaker i terrängförhållandena, i det sätt på vilket kvarteret givits form i förhållande till dessa, i byggnadernas form och placering i förhållande till de begränsade tillfartsmöjligheterna samt i kravet på bilplatser på tomtmark.

Det finns 1 bilplats per 150 m<sup>2</sup> vy.

Ungefär hälften av bilplatserna är garageplatser.





## 25 KV. KONTOT STOCKHOLM

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger på helt plan mark. Det gränsar på en kort sträcka i öster mot gatumark. På övriga sidor är det omgivet av parkmark. Denna tjänar i söder som skyddsremsa mot en gata. Väster om kvarteret är ett parkstråk med en gångväg. Stadsplanen är delestastisk. Högsta tillåtna hushöjd är 10 våningar.

Tomtexploateringsstalet är 1,1.  
Tomtrymlighetstalet är 0,9.

### Bebyggelse och markplanering

Bebyggelsen överensstämmer med stadsplanens illustration. De fyra 10-våningshusen sammanbinds av 1-vånings garagebyggnader. Entréerna vetter mot sydväst och en gångväg. Denna ansluter i väster till parkstråket. I vinklarna mellan garagebyggnaderna och 10-våningshusen ligger tre små lekplatser. Kvarterets norra del upptas helt av en parkeringsplats. Den sträcker sig från gatan i öster 180 meter in i kvarteret. Parkeringsplatsen gör det möjligt för distributionstrafik att komma nära huvudentréerna, som från denna sida nås genom portgångar i garagebyggnaderna.

Det finns 1 bilplats per 110 m<sup>2</sup> vy.  
En tredjedel av bilplatserna är garageplatser.



*Kvarteret sett från sydväst.*



*Parkeringsplatsen norr om husen.*





Kvarteret sett från söder.

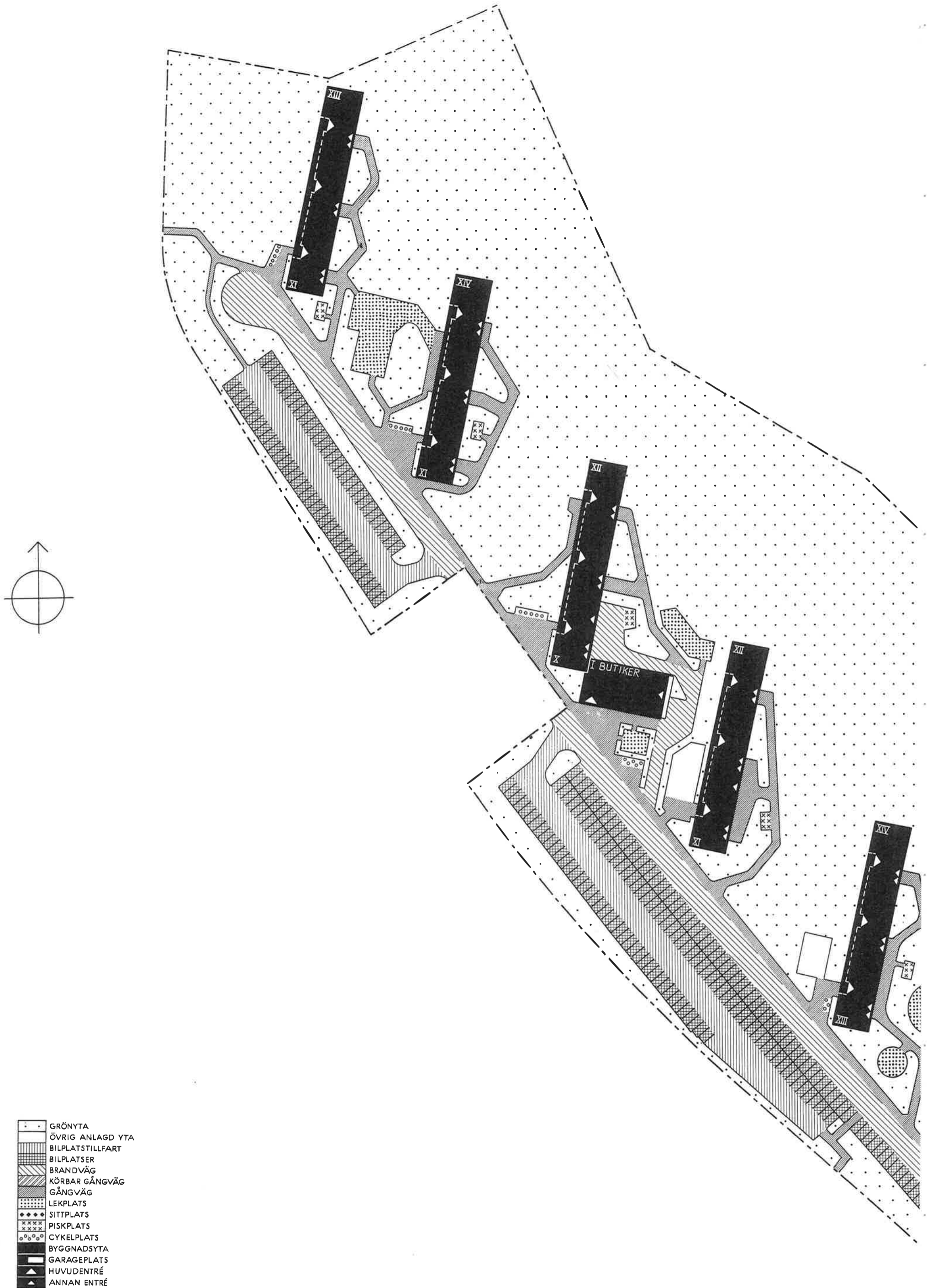


## 26 KV. BRUNSKÄRAN GÖTEBORG

### Terräng och stadsplan

Kvarteret ligger i bergsterräng som sluttar mycket kraftigt mot nordost. Det gränsar i söder och väster mot gatunark och i övrigt mot parkmark. Höjdförhållandena medger endast att kvarteret har utfart till gata på två ställen, dels längst i söder, dels mitt på den sydvästra kvarterssidan. Stadsplanen som är icke elastisk upptar sex hus, vars höjd varierar mellan 10—14 våningar beroende på terrängen. Längs den västra kvarterssidan upptar stadsplanen garagebyggnader.

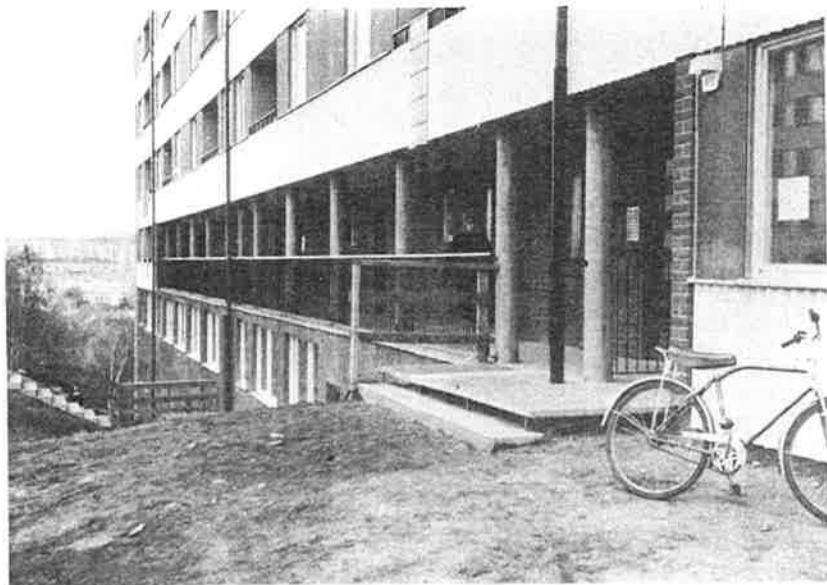
Tomtexploateringstalet är 1,1.  
Tomtrymlighetstalet är 0,9.



	GRÖNYTA
	ÖVRIG ANLAGD YTA
	BILPLATSTILLFART
	BILPLATSER
	BRANDVÄG
	KÖRBAR GÅNGVÄG
	GÅNGVÄG
	LEKPLATS
	SITTPLATS
	PISKPLATS
	CYKELPLATS
	BYGGNADSYTA
	GARAGEPLATS
	HUVUDENTRÉ
	ANNAN ENTRÉ



Husen ligger i en kraftig norrsluttning.



Nära trottoaren, som sträcker sig längs hela kvarteret, mynnar den gång i vilken husens entréer ligger.

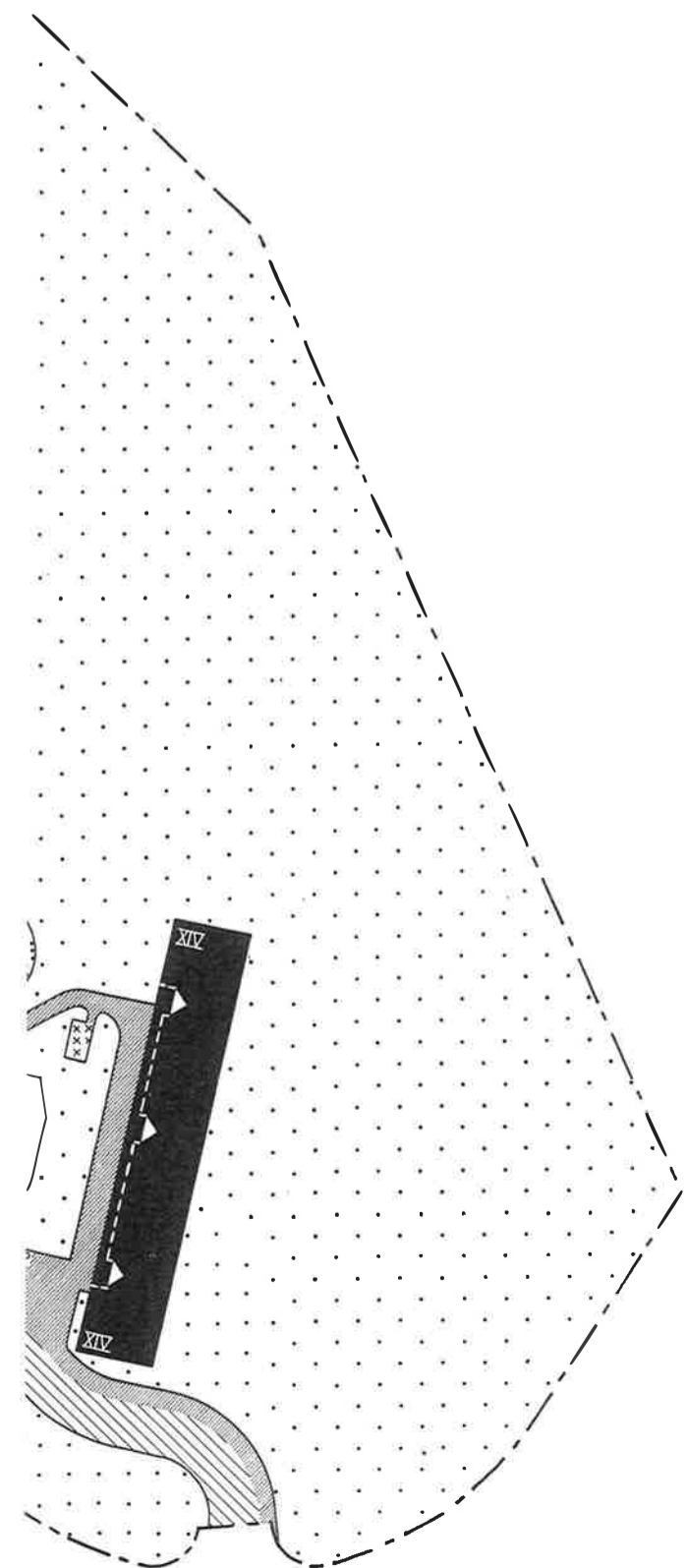
## 26 Bebyggelse och markplanering

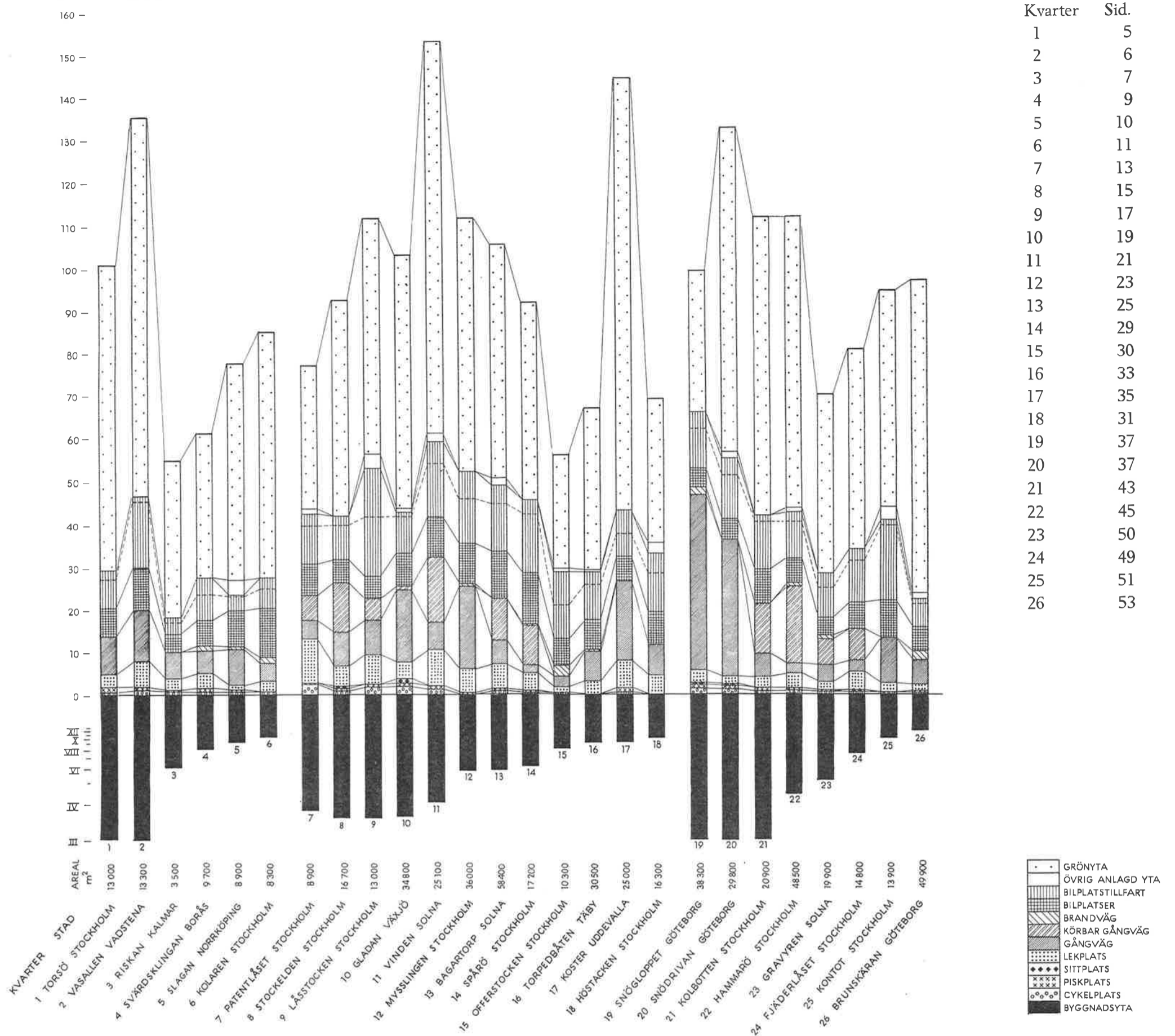
I kvarterets norra del upptar stadsplanen en stor garagebyggnad. En del av denna byggnad och en del av kvarteret ingår inte i bostadsbebyggelsens tomtmark. Utmed kvarterets sydvästsida, på dess planaste avsnitt, ligger bilplatserna. I den norra delen av detta avsnitt finns förutom en parkeringsplats en intern återvändsgata. I den södra delen fortsätter denna interna gata, men är där även utnyttjad som manöveryta. Gatan gör det möjligt för distributionstrafiken att komma nära entréerna och parkera vid den trottoar som sträcker sig utmed den interna gatan och den gatemark som skär in i kvarteret. Trottoaren förbinder alla husen med varandra. Marken lutar kraftigt från trottoaren, och av denna anledning nås de entréer som ligger längst bort från trottoaren via en öppen gång i huset. Denna gång börjar invid trottoaren i markplanet. Vid de längst bort belägna entréerna ligger gången på grund av sluttningen flera våningar över marken.

Bostadsvolymens fördelning inom tomtmarken tillsammans med byggnadernas kommunikationssystem medför speciella förhållanden för dessa hus. I kvarteret kommer de boende från vart och ett av de sex långa 12-, 13- och 14-våningshusen ut i det fria på ett ställe, där gångarna från husens tre entréer mynnar nära trottoaren. Det kan komma att bo många barn i dessa stora hus. Barn i olika åldrar, med olika läggning och intressen. Det borde för dessa barn finnas olika stora och olika utrustade utrymmen på olika avstånd. De berg dessa hus ligger i är säkerligen en stimulerande plats för många sorters lekar. För boll- och cykel lekar saknas dock lämpliga ytor.

De som övrig anlagd yta betecknade utrymmena utnyttjas i samband med lokaler för skola och förskola.

Det finns 1 bilplats per 200 m<sup>2</sup> vy.



dm<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> VÅNINGSYTA

## Sidhänvisning

Kvarter	Sid.
1	5
2	6
3	7
4	9
5	10
6	11
7	13
8	15
9	17
10	19
11	21
12	23
13	25
14	29
15	30
16	33
17	35
18	31
19	37
20	37
21	43
22	45
23	50
24	49
25	51
26	53

## Användningen av kvartersmarken för bostadsändamål

Kvarterens samtliga ytor är här satta i relation till våningsytan. Denna står i ett visst förhållande till antalet boende inom kvarteren. Ytorna har samma beteckningar som på de schematiska markplaneringsritningarna. Bilplatstillfarterna är uppdelade i manöverytan, under den streckade linjen, och egentlig tillfart, över den streckade linjen.

Byggnadsytan, dvs. den yta byggnaden upp- tar på marken, har avsatts nedanför en horisontell linje och övriga ytor ovanför denna. Ett av skälen till detta är att byggnadsytan är artskild från övriga markytor.

Den svarta stapeln som betecknar byggnadsytan anger även kvarterets genomsnittliga byggnadshöjd. En hög stapel innebär få våningar, en låg stapel innebär många våningar.

En stapels totala längd, dvs. summan av staplarna ovanför och nedanför det horisontella strecket, är omvänt proportionell mot tomtexploateringsstalet. En lång stapel innebär ett lågt exploateringsstal, dvs. stor tomtyta i förhållande till våningsytan, och en kort stapel innebär ett högt exploateringsstal. Den del av stapeln som ligger över det horisontella strecket, dvs. den icke bebyggda ytan, anger tomttrymmlighetstalet. En hög stapel innebär ett högt trymmlighetstal, och en låg stapel ett lågt.

Kvarteren nr 1—6 är de grunda kvarteren, 7—18 de medeldjupa och 19—26 de djupa. Inom varje grupp är som nämnts kvarteren grupperade efter våningsantal. Kvarter med låga hus kommer först i varje grupp.

Har kvarter med olika djup, dvs. olika längd gata i förhållande till kvartersarealen, olika storlek på de anlagda ytorna, dvs. samtliga ytor med undantag av grönytan? En grov jämförelse mellan de tre grupperna visar att den totala ytan anläggningar är störst i gruppen medeldjupa kvarter och minst i gruppen grunda kvarter. De djupa kvarteren har något större anläggningsytor än de grunda, men de har kortare sträckning på anslutande gator. De behöver således inte vara kostnadsmissigt ofördelaktigare än de



grunda. De djupa kvarteren har fördelar från produktionssynpunkt. De blir t.ex. beträffande markhöjderna mindre beroende av höjder på anslutande gator, och därmed kan lämpliga höjder inom kvarteret väljas för att nå massbalansering m.m.

Den totala ytan av gångvägar, körbara gångvägar och tillfarter till parkeringsplatser ökar inte med ökat kvartersdjup. Om byggnaderna är höga eller låga, långa eller korta, har större betydelse. Alldeles speciellt inverkar byggnadernas gruppering och läge i förhållande till anslutande gata.

Sett från den anslutande gatan har de medeldjupa kvarteren i många fall hus i två rader, med den ena husraden innanför den andra. Detta medför svårigheter att leda fram trafiken till de inre husraderna. I de grunda kvarteren och i många av de djupa ligger husen förlagda i en rad längs en trafikyta. I de grunda ligger de utmed en anslutande gata, i de djupa utmed en parkeringsgata på kvartersmark. Detta har givit mindre yta kvartersvägar än de mer invecklade trafiksystem som förekommer i de medeldjupa kvarteren.

I de grunda kvarteren förekommer inga körbara gångvägar, eftersom entréerna ligger nära gatumark.

De större anläggningsytor som de medeldjupa kvarteren har, har inte inneburit en bättre trafikstandard. Ofta är denna tvärtom lägre.

Grönytan utgör i stort sett halva kvartersytan. Det är svårt att utläsa detta ur de schematiska markplaneringsritningarna.

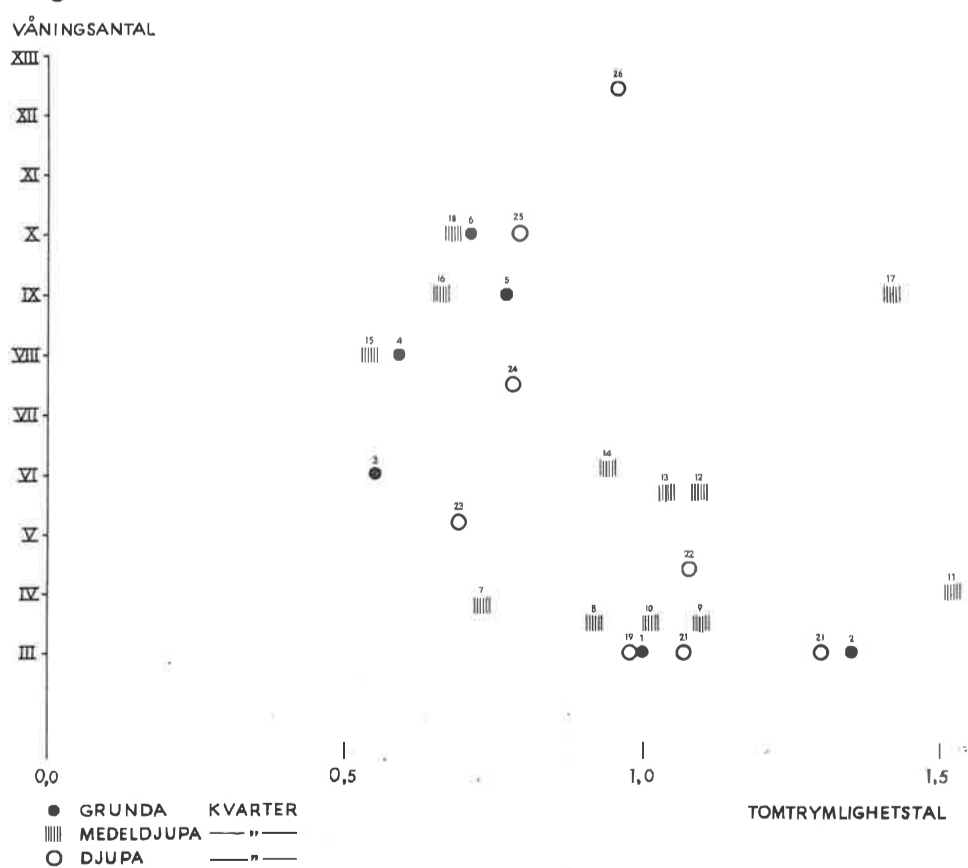
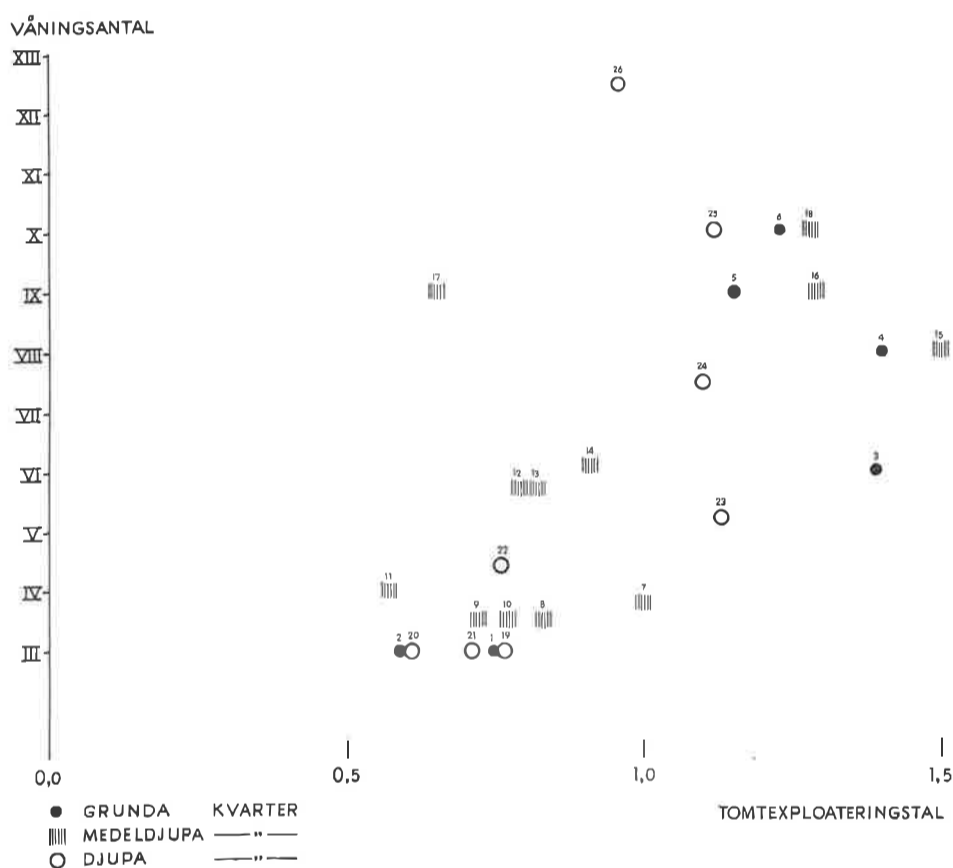
Grönytan är ofta så splittrad och uppdelad på små och oregelbundet formade ytor att grönytans totala storlek är svår att få en uppfattning om. Grönytorna tjänar bl.a. till att avgränsa olika anlagda ytor, t.ex. genom planteringar, och för att skapa distans. Deras form och storlek har emellertid en avgörande inverkan på anläggningskostnaderna och i alldeles särskilt hög grad på underhållskostnaderna.

Bilplatserna med sina manöverytor och tillfarter är sammanhängande ytor med stor bredd, vilka framträder markant. Sedda i

relation till samtliga anlagda ytor utgör de emellertid i stort sett endast hälften av dessa. Räknas även grönytorna in, utgör de en fjärdedel. Manöver- och tillfartsytorna i vissa kvarter är mycket små. I dessa fall finns bilplatser som nås via gatans trottoar. Manöverytan ligger m.a.o. inte på kvartersmark. Detta gäller de grunda kvarteren. De djupa kvarteren har effektivt utformade parkeringsplatser. Manöver- och tillfartsytorna är i de medeldjupa kvarteren störst av skäl som nämnts tidigare.

Bilplatserna som sådana har fordrat betydligt mindre ytor än tillfarter och manöverytor. Den begränsade del av varje kvarters totala areal som dessa ytor utgör, visar att det inte är knapphet på mark som är orsak till att det är svårt att ordna parkeringsplatser. Det är snarare en fråga om kvartersens form och byggnadernas organisation i förhållande till gator och andra trafikytor.

Det stora problemet är hur den rörliga motortrafiken skall köra till och från bilplatser och entréer utan att vara störande för människor till fots, barn som vuxna.

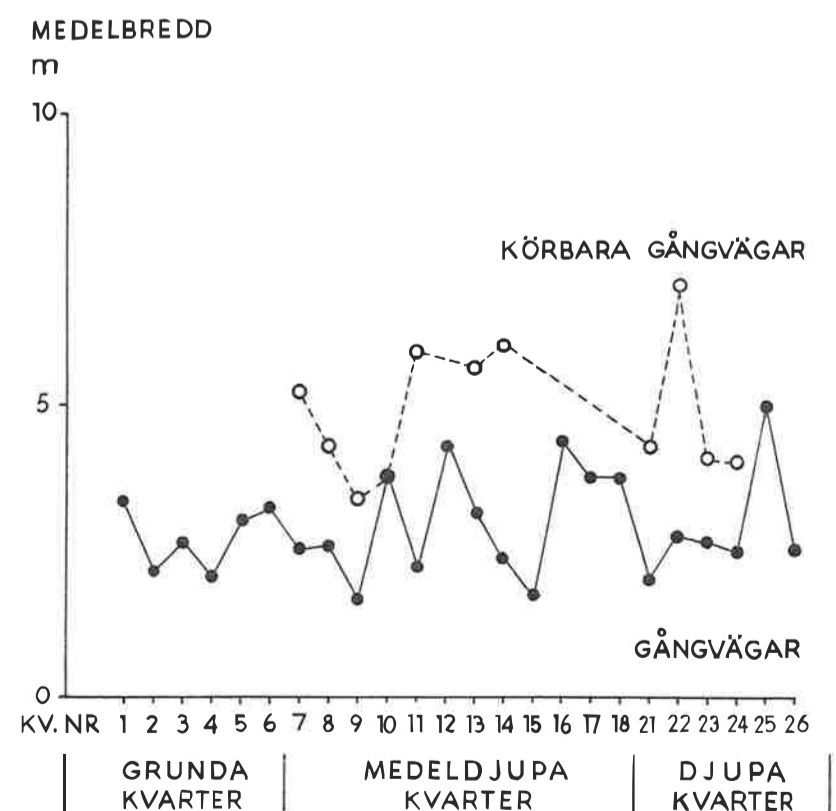
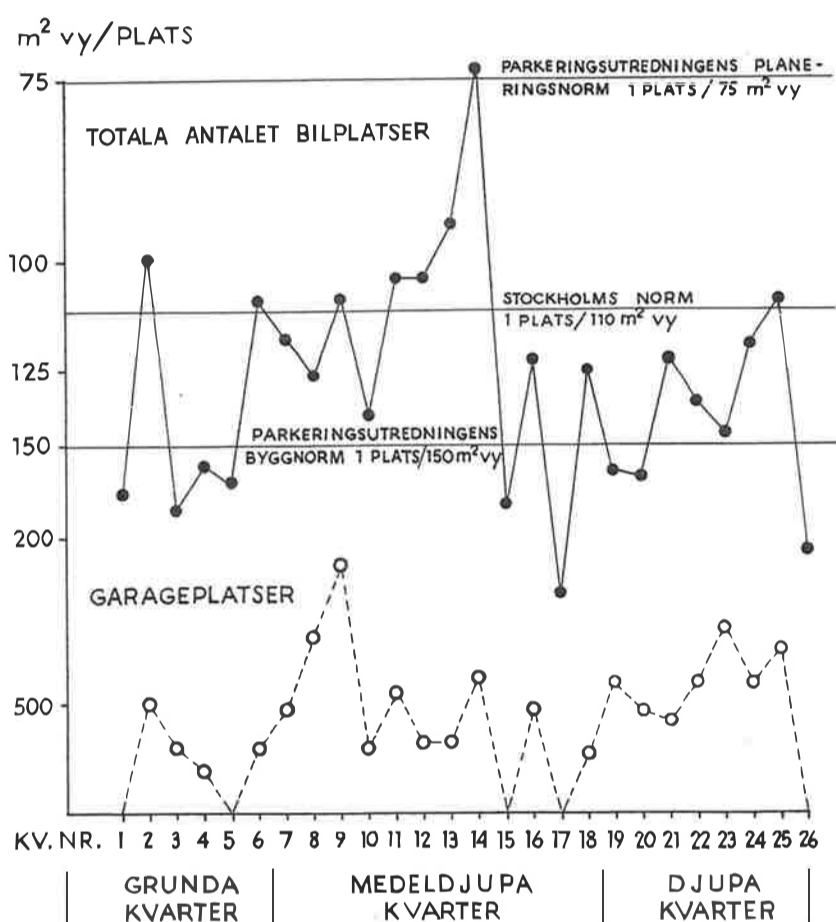
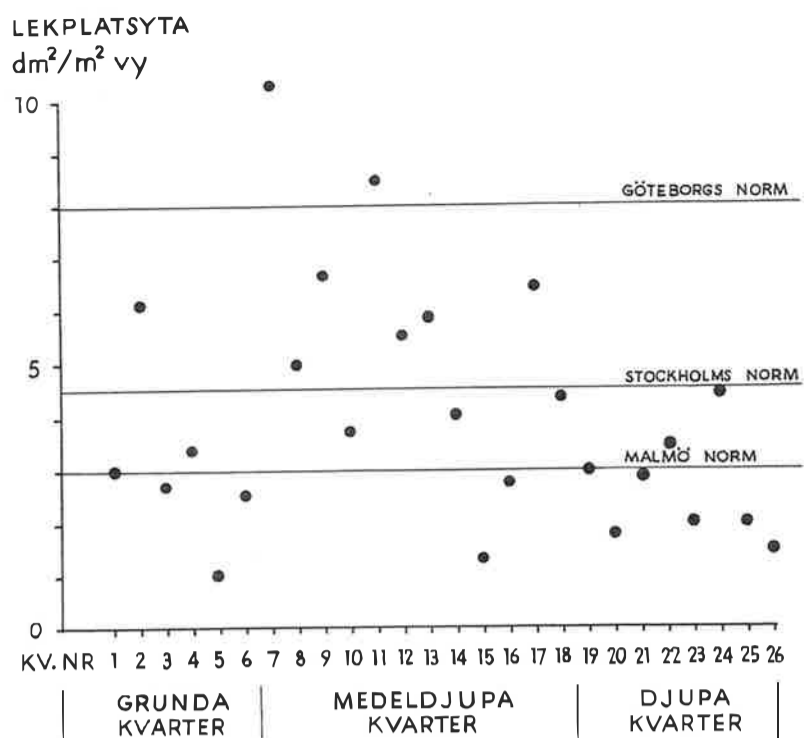


### Tomtexploateringsstal

Tomtexploateringsstalet är visat i förhållande till våningsantalet. I de undersökta kvarteren ökar våningsantalet kraftigt med ökat tomtexploateringsstal. Det kan också uttryckas tvärtom. Utredningen har inte studerat vilken faktor som varit primär.

### Tomtrymlighetstal

Tomtrymlighetstalet är visat i förhållande till våningsantalet. Det framhålls ofta att ett väsentligt motiv till ökat våningsantal skulle vara möjligheten att skapa bättre trymlighet på marken. I de undersökta kvarteren är det tvärtom så, att ökat våningsantal ger minskat tomtrymlighetstal.



### Lekplatsernas yta i relation till våningsytan

De olika kvarteren har mycket olika storlek på de iordningställda lekplatserna. De medeldjupa kvarteren har större iordningställd lektyta än de grunda och djupa. De djupa har de minsta lekplatsytorna.

De iordningställda lektytorna anger inte om det är goda eller dåliga förutsättningar för lek inom kvarteret, eftersom de endast utgör en mycket begränsad del av de utrymmen som används för lek. Det går således inte att bedöma lekmöjligheterna inom ett kvarter enbart med utgångspunkt från lekplatsernas ytor. Det viktigaste för lekförhållandena är trafiksituationen inom kvarteret, dvs. att det finns från motortrafik skyddade, trygga gångvägar som ingår i ett större sammanhängande system.

Grönytor, planteringar och naturmark är ju i stor utsträckning förbjudna för tillträde, vilket bl.a. har samband med den kraftiga sönderstyckningen av marken.

Entréerna måste veta mot gångvägar, där barn på ett riskfritt sätt har möjlighet att komma till platser för olika lekar, på olika avstånd för olika åldrar.

### Garageplatser och totala antalet bilplatser i relation till våningsytan

Antalet bilplatser i relation till våningsytan visar stora variationer. I de grunda kvarteren har kvartersformen och byggnadernas placering i förhållande till anslutande gator förmodligen inneburit svårigheter att ordna parkeringsplatser.

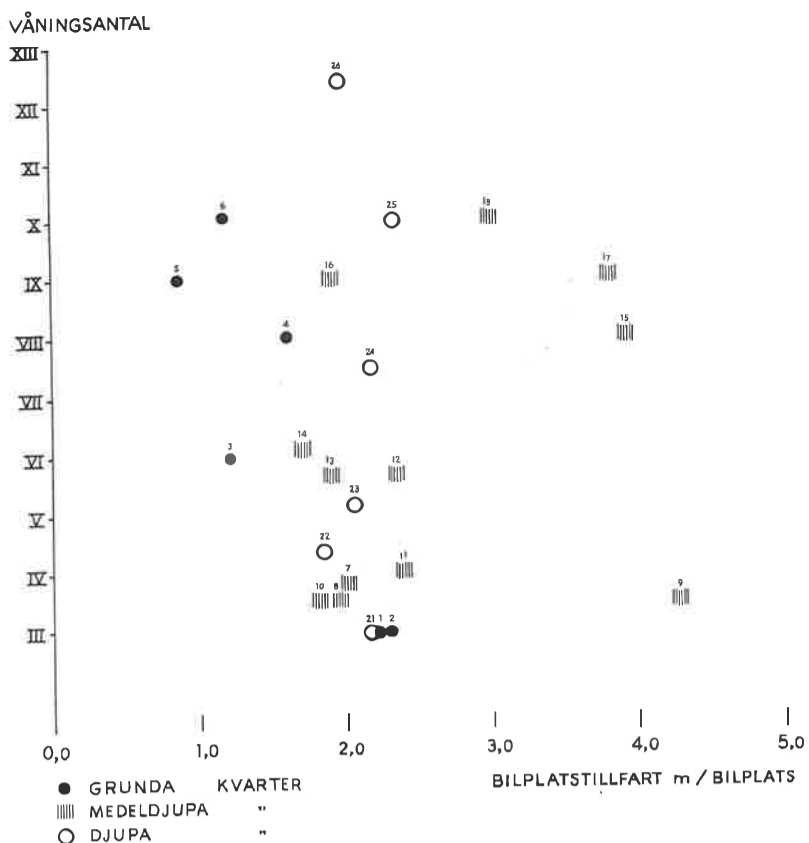
Kvarter nr 14 är byggt av en företagare som även byggt de angränsande kvarteren 2 och 22. Avsikten är att nr 14 även skall ge plats för bilar från nr 2.

Kvarter nr 17 har ett område för garageändamål som inte är medtaget i beräkningarna i denna utredning. Detsamma gäller nr 27.

### Gångvägars och körbara gångvägars medelbredd

Medelbredderna på gångvägar och körbara gångvägar varierar för olika kvarter inom ganska vida gränser. Mellan grupperna av olika djupa kvarter är variationen inte lika stor. Med tanke på att längden gångvägar varierar mycket kraftigt beroende på hushöjden, höga hus har medfört avsevärt mindre längder än låga hus, vore det rimligt att höghus som alstrar mer trafik än låghus hade bredare vägar. Något sådant samband beträffande dessa vägar finns emellertid inte. De variationer i medelbredder som förekommer, har inte något samband med trafikfrekvens eller väglängd.

Den körbara gångvägen i kvarter 22 har givits stor bredd för att den även skall kunna tjäna som lekplats.

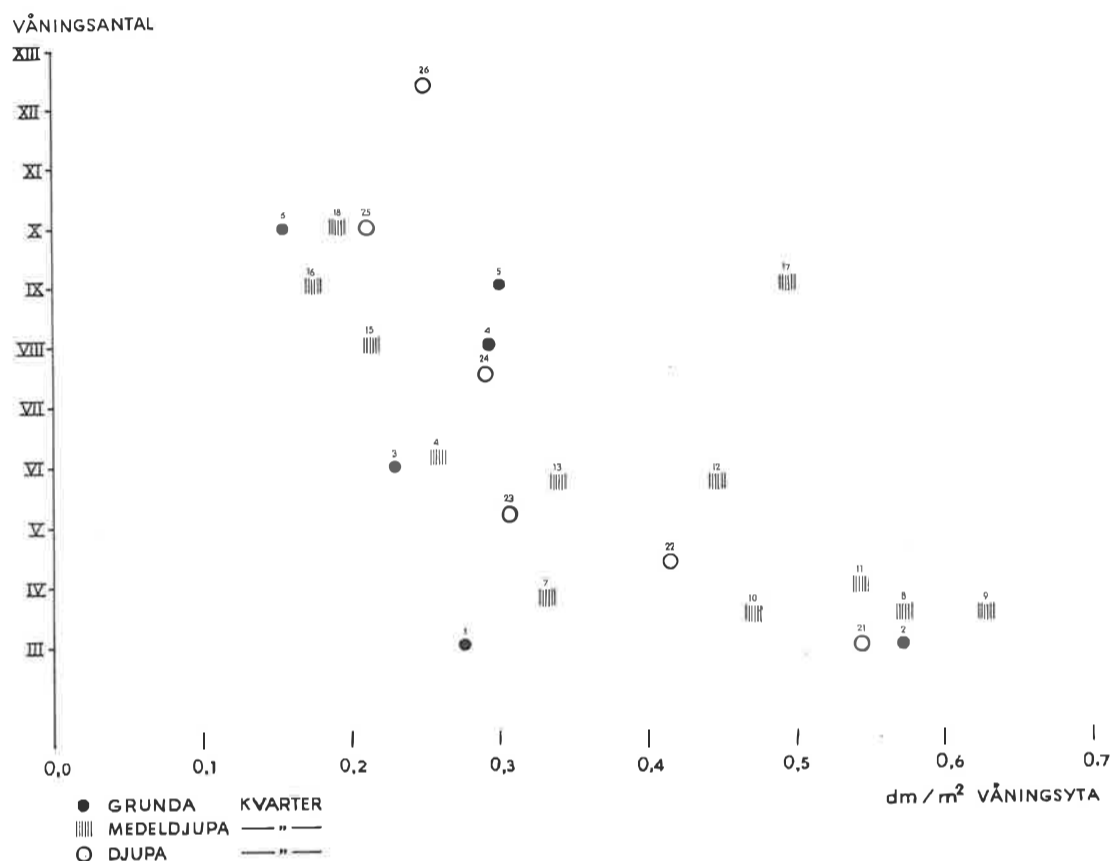


### Längden bilplatstillfart per bilplats för olika våningsantal och olika djupa kvarter

Längden på tillfarter och manöverytor för bilplatserna är tämligen oberoende av våningsantalet. De djupa kvarteren har genomgående effektivt utformade parkeringsplatser och därmed de minsta variationerna. De kvarter som ligger under teoretiskt minimum — en halv bilplats bredd = ca 1,3 meter — har ett stort antal bilplatser som nås via gatutrottoar. Dessa bilplatser har därmed ingen manöveryta, varför genomsnittliga längden bilplatstillfart per bilplats inom kvarteret blir lågt. De största längderna förekommer i medeldjupa kvarter, beroende på den trafikorganisation som tidigare beskrivits.

### Längden gångvägar, körbara gångvägar och brandvägar för olika våningsantal och olika djupa kvarter

Med ökat våningsantal minskar längden gångvägar, körbara gångvägar och brandvägar för alla tre grupperna av olika djupa kvarter. Höga hus har liten byggnadsyta i förhållande till våningsytan med små möjligheter till kommunikationer direkt ut på marken. För låga hus är förhållandet motsatt. Möjligheten att lätt ordna entréer kan ha inneburit att kostnader för anläggning av vägar inte har beaktats i tillräcklig utsträckning. Variationerna på längden vägar är för stora för att enbart vara orsakade av det större antal huvudentréer de lägre husen får om varje trapphus har sin egen entré.



## KOMMENTARER

Innan de frågor behandlas som aktualiseras av utredningen bör följande påpekas beträffande dess avgränsning och material. Syftet med utredningen var att undersöka hur tomtmarken har disponerats i kvarter där hänsyn tagits till de ökade kraven på anordnande av bilplatser. Det visade sig därvid nödvändigt att studera sambanden mellan olika marktyper och att beskriva olika verksamheter. Däremot har utredningsarbetet inte gällt att studera den komplicerade och långa arbetsprocess, planering och projektering som har föregått iordningställandet av marken. De stadsplaner som redovisas, har varit gällande vid tiden för byggandet. I hur stor utsträckning planerna har varit den primära förutsättningen för projekteringen av byggnader och mark har inte behandlats. Inte heller har studerats hur graden av elasticitet i stadsplanerna har inverkat på projekteringen. Utredningen har inte omfattat några systematiska fältstudier. Inte heller har den studerat de stadsområden kvarteren ingår i.

Några långt gående slutsatser bör inte dragas av de sammanställningar av mätdata för kvarteren som redovisas. Materialet är

inte utvalt enligt statistiska metoder. Noggranna kunskaper om stadsplaneringens omfattning och innehåll saknas. Det går därför inte att avgöra vilken grad av representativitet dessa kvarter har.

Kvarteren är emellertid byggda, och markplaneringen är utförd såsom den här redovisas. Analyserna och synpunkterna gäller alltså dessa kvarter och kan inte på ett direkt sätt omsättas i praktisk planering. Utredningen ger dock underlag för en del kommentarer och frågor. Det gäller främst den bristande konsekvensen i tillgodoseendet av olika krav och önskemål. Det gäller metoder för kostnadsanalyser, nödvändiga för avvägningar mellan planernas kostnader och slutliga egenskaper. Det gäller planerings- och projekteringsmetoder och hur olika skeden i planering och projektering väver sig in i varandra.

### Analys och begrepp

Kvartersanalyserna kanske kan berika det sätt på vilket planeringsritningar läses. Mot de synpunkter och kommentarer som här förs fram bör läsaren ställa sin egen uppfattning och erfarenhet. Det gäller att söka sätta sig in i vad markdispositionen innebär för byggandet och för de boende.

Kvarteren har mätts upp, och de har analyserats med språkliga begrepp. Att språkligt analysera en plan innebär kanske för planförfattaren en sönderbrytning av den följdriktighet planen har som total figuration. För honom kanske den förlorar något av det som gör den till en organisation med dess kompromisser mellan olika krav och dess avvägning mellan olika egenskaper. Det är emellertid nödvändigt med dessa analyser för att den planerade verkligheten skall bli fattbar och åskådlig. De begrepp som används kan illustrera mer än vad som framgår på ritningen, beskriva tid, rörelse och mångfald. Begreppen kan t.ex. gälla verksamheter för vilka fordras många olika ytor eller ytor som ger plats för många olika verksamheter, eller något som är på ett speciellt sätt bundet i tiden, såsom belysningsförhållandena. Begreppen i den språkliga analysen kan komplettera varandra så, att en ny helhet bildas som är lika sammanhängande som en planritning.

### Bostadsvolymen och markutrymmena

I genomgången av kvarteren har bostadsvolymens fördelning inom tomtens diskuteras. Det kan konstateras att dimensioneringen av markutrymmena i de här studera-

de kvarteren i mycket liten utsträckning tagit hänsyn till hur denna volym fördelats. Det är snarare så, att det är den yta husen upptar på marken, byggnadsytan, och inte antalet boende i husen som varit utslagsgivande för markutrymmenas dimensionering. Hus med liten byggnadsyta, t.ex. höga hus med ett trapphus, har genomgående mycket små markutrymmen, bl.a. för lek. De minskningar av i första hand vägar som dessa hus ger möjlighet till bör naturligtvis utnyttjas. För trafik till och från husen är förmodligen de vägar som förekommer tillfyllest. Vägarna är emellertid inte enbart kommunikationsleder. För barn i många åldrar är de en flitigt använd och ibland nödvändig uppehållsplats av stor betydelse för deras lekmöjligheter. Längden gångvägar i relation till våningsytan är helt beroende av husens typ och höjd. De låga husen har stora längder gångvägar. Utredningens 26 kvarter visar en klar tendens att höga hus innebär ett högt utnyttjande av marken. Det har sagts beträffande höga hus att sådana valts för att ge ökad rymlighet på marken. I de planer som här studerats har detta inte blivit fallet.

### Yttre och inre kommunikationer

Möjligheten att nästan var som helst i markvåningen ha ytterdörrar har kommit att innebära att låga hus har en stor väglängd. Möjligheterna att samordna yttre och inre kommunikationer har utnyttjats i mycket liten utsträckning. Många kvarter ger intryck av att byggnader och mark inte har studerats i ett sammanhang. Källar- och markvåningarnas planlösning är av väsentlig betydelse för kostnaderna för markplaneringen. De måste såväl från användnings-synpunkt som med tanke på kostnadskonsekvenser studeras i direkt sammanhang med markens planlösning.

### Rum och riktning

Byggnaderna bildar gårdar eller andra rum, vilka genom utformningen och ljusföringen gör vissa platser attraktivare och intressantare än andra. Samspelet mellan entréerna och dessa uterum är ofta oklart. Entréerna kan veta åt tråkiga platser eller mot intressanta. I många fall upptas de intressanta uterummen av parkeringsplatser. Många entréer vetter mot norr.

### Åtskillnad av gång- och körtrafik

Vissa kvarter är utformade på ett sådant sätt att nästan alla vägar är tillgängliga för privat motorfordonstrafik. En åtskillnad av kör- och gångtrafik saknas nära nog helt i dessa kvarter. I kvarter där en sådan åtskillnad är redovisad, är den oftast av den arten att den knappast kan få någon betydelse. Hänsyn har inte tagits till de grundläggande olikheter som förekommer mellan kör- och gångtrafik. Bilens användningssätt är reglerat i förordningar och begränsat av dess konstruktion. Gångvägarna har utformats som om det vore möjligt och önskvärt med samma reglerade handlingsmönster för människor till fots som för bilar. De är alltför teoretiskt planerade. Det finns för få möjligheter att välja mellan olika vägar.

### Standardolikheter hos trafikutrymmena

Stora standardolikheter förekommer mellan gatu- och kvartersmark. I kvarteren upphör gångbanorna; motor- och gångtrafik blandas, mer än till och med i innerstädernas mest trafikerade områden, där trottoarerna ändå alltid är fredade från motortrafik. Detta måste vara olämpligt, eftersom kvarteren och gatorna som leder dit för bilister och fotgängare i stor utsträckning framstår som en sammanhängande enhet. Förutom de olägenheter avsaknaden av en åtskild kör- och gångtrafik innebär för trafikanterna försvårar det trafikfostran. Från pedagogisk synpunkt borde det finnas ytor med bestämd användning, åtskilda och markerade på ett sådant sätt att barn förstår och upplever dem. Ordentliga markeringar med höjdskillnader, t.ex. kantstenar eller branta slänter, påverkar deras cykellekar och andra verksamheter.

### Olika typer av motortrafik

Distributionstrafiken, firmabilar eller de boendes egna bilar, behöver uppställningsplatser för korttidsparkering tämligen nära entréerna. Sådana saknas i nästan alla redovisade kvarter. Likaså saknas i de flesta fall gångvägar som går direkt mellan entréer och parkeringsplatser.

Sophämtningen har i vissa kvarter på ett avgörande sätt påverkat vägsystemets utformning. Sophämtningen i sig själv är kanske inte det stora problemet. Snarare består det i att de vägar som sopbilarna kör på också upplåtes för privat motortrafik. Argumentet för detta är att vägarna har en bredd som möjliggör sådan trafik. Sophämtningen kan alltså genom felaktig argumentering få olyckliga konsekvenser. I många fall skulle en annan organisation av byggnadernas inre kunna förbättra kvarterens trafikförhållanden. Soprummen skulle kunna nås via invändiga kommunikationer från gator eller parkeringsplatser eller förläggas direkt mot dessa.

### Trafikorganisation

Beträffande bilplatserna ger kvarteren inget belägg för att det skulle saknas utrymme för sådana, trots att utformningen av tillfarter och manöverytor ofta gjorts onödigt utrymmeskrävande.

Det saknas i många kvarter en konsekvent organisation av den rörliga motortrafiken. I grunda kvarter betjänas entréerna direkt av bostadsgator. I djupa kvarter, där motortrafiken kan bli omfattande, övertas bostadsgatans funktion av distributions- och parkeringsgator inne i kvarteren utan att dessa får den trafiksäkerhetsstandard som bostadsgatan har.

Den oklara trafiksituation de flesta kvarter uppvisar, måste innebära att det vid planeringen av mark och hus saknas tillräckligt klara föreställningar och begrepp om hur barn och vuxna förflyttar sig, om motortrafikens omfattning och om hur denna kan dirigeras. Huvudfrågor är hur de olika trafikutrymmena skall organiseras inbördes

och i förhållande till omgivningen samt hur dessa skall utformas för att ge överskådlighet och säkerhet.

### Markuppdelningens betydelse

I flertalet kvarter förekommer en kraftig sönderstyckning av marken i små oregelbundet formade ytor. Sådana ytor måste vara kostsamma att anlägga. Har man krav på en god skötsel drar de också höga skötselkostnader. Genom att alla dessa oregelbundna ytor är mycket markkrävande, försämras möjligheterna att ordna stora och välplacerade friområden för lek och sport samt andra gemensamma anläggningar. En noggrann inventering av i första hand ett bebyggelseområdes mark-, vegetations-, klimat- och ljudförhållanden måste föregå dess stadsplanering och projektering för att det skall bli möjligt att få det fördelaktigaste utfallet hos slutprodukten i fråga om användningsmöjligheter m.m. Med tanke på de olika ytornas, t.ex. grönyrtornas, placering och utformning inom de skilda kvarteren kan det ifrågasättas om verkligen sådana inventeringar gjorts.

Den uppdelning i små specialiserade ytor som dessa kvarter ger exempel på måste alltså innebära slöseri med mark och med anläggnings- och skötselkostnader.

### Värderingar och kostnader

Det tycks saknas enhetliga värderingar om dimensionering, organisation och utformning av markutrymmena. Stora variationer förekommer. Det måste innebära variationer i kostnader. Några samband mellan det som enligt gängse värderingar och normer är goda egenskaper eller bruksvärden och stora anläggningsmängder går inte att erhålla. Höga kostnader innebär således inte att man erhållit goda bruksvärden. Detta måste bero på att det saknas tillräckligt utvecklade metoder för att beräkna, analysera och avväga olika planeringsalternativs bruksvärden och kostnader. Dessa kvarters stora variationer i fråga om egenskaper och anläggningsmängder kan inte ha föregåtts av en systematisk avvägning mellan olika planeringsalternativ.

### Planeringsmetodik

Det är inte enbart i detaljprojekteringen av mark och byggnader som orsakerna står att finna till de besvärliga trafikförhållanden och den oklara markuppdelning som de inventerade kvarteren visar upp. Förutsättningarna ges i mycket stor utsträckning i stadsplaneringen och den översiktliga planeringen. I dessa planeringsskeden bestäms uppdelningen av marken och mer eller mindre detaljerat förläggningen och utformningen av gator och byggnader.

Det finns skäl att fråga: hur skall de kunskaper som erhålles vid detaljprojektering och byggande tillvaratas och tillämpas? Kan sådana planeringsmetoder utvecklas att beslut i tidiga skeden ger tillräcklig valfrihet i senare, då noggrannare kunskaper om bl.a. markförhållanden och byggnadsprogram står att få?