

Centrumplanering i den svenska småstaden

Fallstudien Tranås



Anders Fridh

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen i
Kulturvård, Bebyggelseantikvariskt program

15 hp

Institutionen för kulturvård
Göteborgs universitet

2015:15



Centrumplanering i den svenska småstaden - Fallstudien Tranås

Anders Fridh

Handledare: Krister Olsson

Kandidatuppsats, 15 hp
Bebyggelseantikvariskt program
Lå 2014/15

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation
P.O. Box 130
SE-405 30 Goteborg, Sweden

www.conservation.gu.se

Ph +46 31 786 4700

Fax +46 31 786 4703

Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA/Sc, 2015

By: Anders Fridh

Mentor: Krister Olsson

City centre planning in a Swedish smalltown: case study Tranås

ABSTRACT

The subject of this essay is to explore city centre planning in a typical Swedish smalltown. The case study is the city of Tranås in the county of Jönköping, Sweden. The purpose is to find out the influences on Tranås first city plan which dates back to the 19th century, and the city planning influences from today and tomorrow. Comparisons between the past and the present are also made. The main focus is Storgatan, the main street of Tranås and also the commercial center.

The background part of the essay is based on detailed literature and historical map studies. The material concerns both city planning in general and Tranås specific. A short resume is made over the roots of city centre planning, from the grid city plan of ancient Rome to mid-1800's Sweden. Tranås' roots as a young city close to the new railway is also investigated. Elements like barriers, communication, external shopping, sprawl and visions of the future appear frequently throughout the thesis.

The present and future part of the essay is based on public documents from the municipality and interviews with the city architect and the local councilor among others. The urban design movement of new urbanism is also included here, since it is the base from whom the modern analysis is made. A resume over new urbanism thoughts and ideas is done in this context.

The analysis aim to characterize the 19th century ideal that Tranås was built on. It also traces the historical planning in the city today. One main ambition for the essay has been to show the complexity of city centre planning and historical writing yesterday and today.

Title in original language: Centrumplanering i den svenska småstaden – Fallstudien Tranås

Language of text: Swedish

Number of pages: 56

Keywords: 19th and 21th century city centre planning, small town, main street, new urbanism, future vision, complexity, Tranås, Storgatan.

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV—15/15—SE

Förord

Jag vill tacka ett antal personer, utan vars hjälp denna uppsats inte skulle blivit gjord. Krister Olsson, för fin handledning och nya ingångar på moderna stadsplaneringsideal. Susanna Alexandersson, planarkitekt på Tranås kommun, för ett varmt mottagande och ett större antal planer och kartor. Lennart Rydin, för historiska kartor som visar Tranås framväxt på ett pedagogiskt sätt. Maria Nilsson på Boverket, för ett antal stadsplaner som belyste Tranås äldsta historia. Pappa Lars Fridh som inspirerade till ämnet och som bidragit med välbehövlig grundkunskap om Tranås. Tack också till Björn, Linn, Daniel och Moa för studiesällskapet. Till sist: Tack till Ida som kom med mackor när det som mest behövdes.

INNEHÅLL

| | |
|---|-------|
| 1. INLEDNING..... | 9 |
| 1.1 Bakgrund och problemformulering..... | 9 |
| 1.1 Motiv för studien | 9-10 |
| 1.3 Syfte och målsättning..... | 10 |
| 1.4 Frågeställningar | 10 |
| 1.5 Avgränsningar | 11 |
| 1.6 Befintliga kunskap – tidigare studier | 11-12 |
| 1.7 Referenser | 12 |
| 1.8 Metod och material..... | 13 |
| 1.9 Disposition..... | 14 |
| 1.10 Teoretisk referensram | 14 |
| 1.11 Etiska frågeställningar | 15 |
| 1.12 Källkritik..... | 15 |
| | |
| 2. CENTRUMPLANERING – FRÅN ANTIKEN TILL 1800-TALET..... | 16 |
| 2.1 Antiken..... | 16-17 |
| 2.2 Renässansen och barocken..... | 17 |
| 2.3 1800-talet – påverkan från England..... | 17-18 |
| 2.4 1874 års byggnadsstadga | 18-19 |
| 2.5 Modifierad renässans – det sena 1800-talets svenska stadsplan | 19-20 |
| 2.6 Det svenska centrumet | 20 |
| | |
| 3. NYURBANISMEN..... | 21 |
| 3.1 Tranås moderna stadsplaneideal | 21-22 |
| 3.2 Tre sorters urbanism | 22-23 |
| 3.3 Nyurbanismens historia | 23-24 |
| 3.4 Nyurbanismens idéer..... | 24-25 |
| 3.5 Exempel på nyurbanism..... | 25-26 |
| 3.6 Kritik mot nyurbanismen | 26-27 |
| | |
| 4. FALLSTUDIEN TRANÅS..... | 28 |
| 4.1 Tranås historik | 28 |
| 4.1.1 <i>Klockare Johansson</i> | 28-29 |
| 4.1.2 <i>Tranås får järnvägsstation</i> | 29 |
| 4.1.3 <i>Tranås första stadsplan</i> | 29-30 |
| 4.1.4 <i>Storgatans förändringar genom åren</i> | 30-32 |
| 4.2 Tranås stadsplaneideal – nu och i framtiden | 33 |
| 4.2.1 <i>Riksintresset och traditionen</i> | 34-35 |
| 4.2.2 <i>Nej till externhandel</i> | 35-36 |
| 4.2.3 <i>Stadsplaneinspiration</i> | 36-37 |
| 4.2.4 <i>Barriärer</i> | 37-38 |
| 4.2.5 <i>Folkhälsofrågor</i> | 38-39 |
| 4.2.6 <i>Kommunikationer</i> | 39-40 |
| 4.2.7 <i>Blandstaden</i> | 40-41 |

| | |
|---|-------|
| 5. ANALYS OCH RESULTAT..... | 42 |
| 5.1 Karaktärisering av Tranås äldre stadsplaneideal | 42-43 |
| 5.2 Storgatan då och nu | 43-44 |
| 5.3 Nyurbanismen i Tranås | 44-46 |
| 6. DISKUSSION | 47 |
| 6.1 Tranås historieskrivning – komplex eller förenklad? | 47-48 |
| 6.2 Prioritering | 48 |
| 6.3 Tranås inte unikt | 48 |
| 6.4 Tranås och tillväxten | 49 |
| 6.5 Vardagsrummets kontinuitet | 49 |
| 6.6 Förslag på vidare studier | 49 |
| 7. SAMMANFATTNING | 50-51 |
| 8. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING..... | 52 |
| 8.1 Otryckta källor | 52 |
| 8.1.1 Arkiv..... | 52 |
| 8.1.2 Internet..... | 52-53 |
| 8.1.3 Muntliga källor | 53 |
| 8.2 Tryckta källor och litteratur | 54-55 |
| 8.3 Bildförteckning | 55-56 |

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund och problemformulering

De flesta svenska städer, stora som små, har en storgata centralt i staden. Ibland, som i Göteborg, är gatan idag reducerad till att vara en gata bland alla andra. Men i många småstäder är storgatan fortfarande navet i stadens centrum. Tranås i norra Småland är ett exempel på detta. Storgatan inte bara löper genom centrum; den ÄR stadens centrum. Storgatan är 38 meter bred, och därmed en av Sveriges bredaste gator. Gatan fick sin form i slutet på 1800-talet, när Tranås blev köping, och sjuder än idag i högsta grad av liv.

Ett problem med den vanliga bebyggelseantikvariska historieskrivningen är det oftast är de större städerna som undersöks. När småstäder¹ omtalas är det oftast i förbifarten, och då oftast som exempel på olika fenomen som till exempel gruvstad (Kiruna) eller bruksort (Degerfors). Mitt arbete syftar också till att lyfta ett småstadsfenomen, men ambitionen är att framställningen blir komplex och belyst från flera håll. Ambitionen är att undvika förenklingar och generaliseringar i största mån. De jämförelser som görs ska i högsta möjliga grad göras med andra småstäder, om det är möjligt. Det lilla perspektivet står i centrum, bokstavligen.



Figur 1. Tranås plats i Sverige.

1.2 Motiv för studien

Att jag valde att skriva om centrumplanering kommer sig av att jag intresserade mig för externhandels påverkan på svenska stadskärnor. Journalisten Peter Kadhammars artikelserie *Den döende staden*, som publicerades i Aftonbladet i januari 2015, väckte mitt intresse för de problem och möjligheter som finns för både små och större svenska städer när det gäller den växande externhandeln. Nu kom uppsatsen att handla om Tranås, vars strategi är ett tydligt nej till externa köpcentrum. Men frågeställningen är högst aktuell även för dem.



Figur 2. Karta över Småland. Tranås inringat.

¹Småstadsbegreppet används inte längre av Sveriges kommuner och landsting. I SKL:s *Kommungruppsindelning 2011* definieras Tranås som en ”varuproducerande kommun.” (sid 30). I dagligt tal är dock Tranås lika mycket småstad som alltid. Tätorten har omkring 14 000 invånare.

Jag har en personlig koppling till Tranås genom att mina föräldrar kommer därifrån. Jag är själv uppväxt i Mjölby tre mil norrut, men vår släktgård Ödesjö ligger knappt en mil utanför Tranås, så jag har varit mycket i Tranås när jag växte upp. Redan som liten slogs jag av hur annorlunda Tranås centrum var jämfört med Mjölbys. Hur den breda och långa Storgatan myllrade av liv på helgen. Framförallt slogs jag av hur bred och mäktig gatan är, trots att den ligger i en småländsk småstad.

1.3 Syfte och målsättning

Syftet med undersökningen är primärt att undersöka Storgatan i Tranås. Studien innebär att jag utgår från Storgatans tillkomst, undersöker hur det ser ut idag, och blickar framåt. Stadsplaneideal då, nu och i framtiden. Syftet är att belysa strukturer, med centrumplaneringen i fokus. Förhoppningen är att detta ska visa generellt hur en småstad planeras. Detta återkommer i den avslutande diskussionen, där jag bland annat resonerar allmänt kring den svenska småstadens planering. Tanken är att det ska gå att jämföra dagens och gårdagens stadsplaneideal när man läser uppsatsen.

Målsättningen med uppsatsen är att belysa en central del av den svenska staden som många nog tar för given. Förhoppningsvis kan uppsatsen bidra till att väcka frågor kring storgatans och centrumbebyggelsens framtid. Är det så självklart att storgatan och centrum alltid kommer vara navet i den svenska småstaden, ”som det alltid varit”?



Figur 3. Storgatan i Tranås idag.
Foto: Anders Fridh 2015

1.4 Frågeställningar

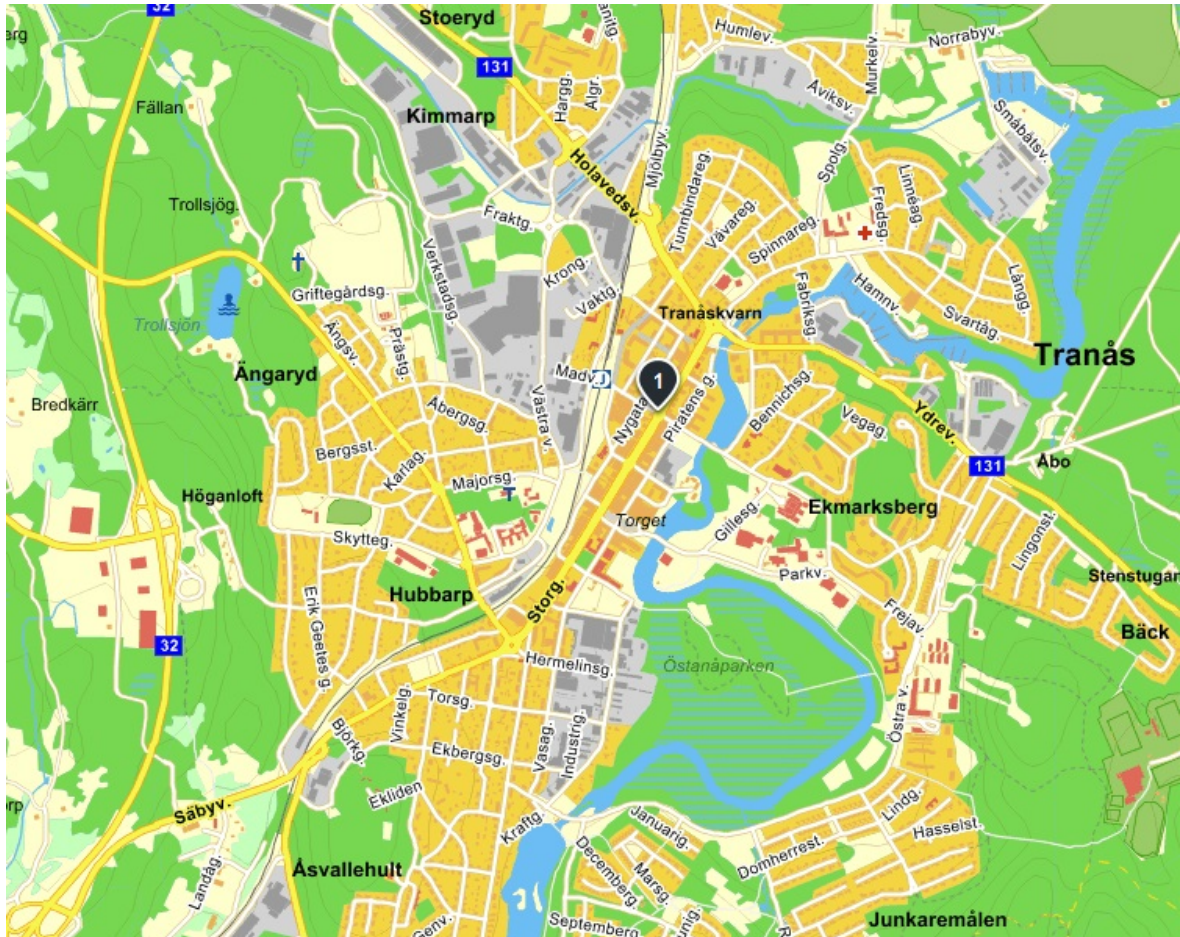
Storgatan i Tranås. Hur har den planerats och hur ser historiken ut kring framväxten?

Den historiska centrumplaneringen – hur syns den i Tranås?

Vad har Storgatan för betydelse idag och imorgon?

Hur ser Tranås moderna stadsplaneideal ut utifrån ett nyurbanistiskt perspektiv?

Vad säger fallstudien Tranås allmänt om den svenska småstadens planering?



Figur 4. Karta över Tranås idag. Storgatan syns centralt i bilden. Svartån rinner ut i sjön Sommen i öst. Bild från eniro.se

1.5 Avgränsningar

Uppsatsen fokuserar på strukturerna kring storgatans uppkomst, både ur ett större perspektiv och med fokus på Tranås storgata. Den behandlar också dagens stadsplaneideal. Någon analys av bebyggelsen längs Storgatan kommer inte göras. Intervjuer och undersökningar av olika brukargrupper som använder Storgatan dagligen ingår inte i denna uppsats. Däremot intervjuer med offentliga personer som kommunalråd och planarkitekt på Tranås kommun.

Det finns också en förlängning av Storgatan som heter Norra Storgatan. Denna del ligger norr om den ursprungliga Storgatan, efter Ydrerondellen, och ingår inte i riksintresset Tranås centrum med Storgatan. Denna del är inte i blickfånget i denna uppsats.

Uppsatsen tar upp handelsindex som begrepp. Vissa ekonomiska analyser görs av personer som intervjuas, men i övrigt görs inga djuplodande kalkyler i ämnet.

1.6 Befintlig kunskap – tidigare studier

1800-talets stadsplanering, som Tranås storgata är en del av, är grundligt genomgången i flera böcker. Ett exempel är Nils Ahlbergs *Stadens mönster – de historiska kartorna berättar*. Här berättas utförligt om 1874 års byggnadsstadga, som blev väldigt inflytelserik i stadsplaneringen framöver.

Thomas Paulssons bok *Stadsplanering under 1800- och 1900-talen* behandlar främst de utländska stadsplaneringsteorierna som dominerade 1800-talet, såsom Barón Haussmann i Paris. Tranås byggnadschef Ingemar Bok beskriver Tranås storgata såhär: ”Rutnätsplan med planterad huvudgata enligt det sena 1800-talets monumentala stadsbyggnadsideal, allé och stadsmässig bebyggelse från sent 1800-tal och 1900-tal.”²

Centrumbebyggelse utifrån ett handelsperspektiv behandlas i Bosse Bergmans bok *Handelsplats, shopping och stadsliv*. Boken innehåller jämförelser med liknande städer som Tranås och deras centrumbebyggelse.

Gregor Paulssons *Svensk stad* behandlar 1800-talets svenska stad, bland annat var tidens stadsplaneideal kommer ifrån.

På Tranås kommuns hemsida finns en beskrivning och en värdebedömning av riksintresset *Tranås centrum med Storgatan*.³

När det gäller den lokala historiken i Tranås finns det två författare som sticker ut: Thure Filén och Elis Kågén. Både födda i slutet på 1800-talet, båda lokallistoriker på fritiden. Kågén under halva 1900-talet, från 1930-talet till 1970-talet, genom sin bokserie *Från Sommabygd till Vätterstrand*. Här finns framförallt ett digert bildmaterial över Tranås och bygden runtomkring. Många foton finns över Tranås storgata från olika tidsepoker. Kågén var direktör i AB Möbelindustrikompaniet, som tillverkade stolar. Filén satt bland annat i stadsfullmäktige och skrev om Tranås i böcker som *Om Tranås och Säbybygden*. Precis som Elis Kågén var han främst verksam under första halvan av 1900-talet.



Figur 5. Stadsvision Tranås 2010-2040.
Foto: Anders Fridh

I nutidsdelen, som behandlar Tranås moderna stadsplaneideal, används ett antal offentliga dokument som beskriver Storgatan på olika sätt. Det handlar om kommunens gestaltungsprogram för centrum, översiktsplan och stadsvision fram till och med år 2040.

Kandidatuppsatsen ”Grannskapstorg som fenomen – med fallstudien Axel Dahlströms torg” från 2011 av Anna Olsfelt behandlar en modernare centrumstruktur än Tranås, men har en liknande ingång. Uppsatsens upplägg har tjänat som inspiration i arbetet.

1.7 Referenser

1800-talets stadsplanering är genomgången grundligt på många ställen. Dock har jag inte hittat någon bok eller uppsats som fokuserar på stadsplanering och struktur i en småstad som Tranås. Perspektivet i de böcker som jag tittat på är generellt att stadsplaneringen i småstäder oftast hämtade inspiration från större städer. Särskilt då det gäller rutnätsplaner som i Tranås fall. Kommer inspirationen från de monumentala ideal som dominerar bilden av 1800-talets stadsplaneideal? Eller finns det inspiration att hämta på närmare håll än Paris och Wien?

² Ingemar Bok, byggnadschef Tranås kommun, mejlsvar 2015-02-13.

³ <http://www.tranas.se/download/18.59abc72c143af6eb5229fe3a/1391007272187/9.6+Riksintressen+-+Storgatan.pdf>, 2015-02-12.

1.8 Metod och material

Undersökningsmetoden för min studie av storgatan som fenomen är deskriptiv⁴– det finns ett antal böcker och studier på stadsplanering och centrumstrukturer. Min deskriptiva studie avgränsas genom att jag väljer att studera ett visst fenomen inom ramen för detta. Detta fenomen är centrumplanering i småstäder.

Forskningen kommer i huvudsak vara kvalitativ, då den utgår främst från ett specifikt fall (Tranås) för att dra generella slutsatser. Det handlar om att försöka förstå hur alla komplexa delar i fallstudien samverkar till att bilda en helhet. Processen – det vill säga planstrukturen i mitt fall – är viktigare än skapa en tydlig slutprodukt, eller ge ett tydligt svar.⁵ Verbala analysmetoder passar i detta fall, då målet är att tolka och förstå de strukturer och mönster som storgatan som fenomen är en del av.⁶ Detta gör också att undersökningen är grundläggande hermeneutisk, då den avser att tolka intentioner och utgår från min egen förförståelse.

Jag utgår från Sharan B Merriams *Fallstudien som forskningsmetod* i min teoretiska ansats. Urvalet i min kvalitativa forskning är liten och icke-slumpmässig – Tranås är min fallstudie, bestämd redan på förhand – till skillnad från en kvantitativ forskning. Fallstudien blir då också partikularistisk, eftersom den utgår från det enskilda fallet, Storgatan. Samtidigt är undersökningen heuristisk. Med detta menas att den har för avsikt att ge bakgrund, förklara vad som hänt och varför, diskutera och bedöma, samt utvärdera och sammanfatta.⁷ Utvärdering kan sammanliknas vid diskussion, och i detta fall en avslutande diskussion som avser lyfta undersökningen av Storgatan i Tranås till en högre, mer allmän och generell nivå.

Undersökningen har en induktiv inriktning, och startar med en bred insamling av data från flera håll. Studien är inte tänkt att pröva existerande teorier, som en deduktiv inriktning kunde ha gjort.⁸

Materialet består främst av litteratur, kartor, platsanalyser och dokument i form av till exempel gestaltningsprogram och översiktsplanens områdesfördjupningar. Intervjuer görs med personer som är involverade på olika sätt i Tranås moderna stadsplanering. Studier på plats tillkommer för att ta bilder av Storgatans miljö och studera de strukturer som finns där.

⁴ Patel, Runa och Davidson, Bo; *Forskningsmetodikens grunder*, Lund 2010, sid 13.

⁵ Merriam, Sharan B; *Fallstudien som forskningsmetod*, Malmö 2008, sid 30-31.

⁶ Patel, Runa och Davidson, Bo; *Forskningsmetodikens grunder*, Lund 2010, sid 14.

⁷ Merriam, Sharan B, Malmö 2008, sid 25-28.

⁸ Merriam, Sharan B, Malmö 2008, sid 33.

1.9 Disposition

Min undersökning börjar med inriktning på de stadsplaneideal som var aktuella när Tranås första stadsplan kom till, fram till cirka 1880. Därför börjar kapitlet med en genomgång av de ideal (rutnätsplan, raka gator och så vidare) som växt fram från antiken, genom renässansen fram till 1800-talets fokus på hygien och breda brandgator.

Nästa del tar utgångspunkt i nyurbanismen, som är en slags stadsplanerörelse som också gjort sina intryck i reella stadsplaner, främst i USA. I kapitlet görs en genomgång av nyurbanismens tankegod, dess idealistiska idéer men också kritiken som väckts mot rörelsen.

Fallstudien Tranås är nästa del. Kapitlet inleds med en genomgång av Tranås historik och samhällets första stadsplan. Fokus ligger på Storgatans tillkomst och förändringar genom åren. Avsnittet fortsätter med en genomgång av Tranås moderna stadsideal – idag och i framtiden. Här går stadsvisionen och gestaltungsprogrammet för centrum igenom. Detta kapitel innehåller också intervjuer med kommunalråd, planarkitekt och centrumledare.

I analys och resultat så karaktäriseras Tranås äldre stadsideal och dess influenser. Dagens och morgondagens ideal analyseras med utgångspunkt i nyurbanismen.

1.10 Teoretisk referensram

En frågeställning handlar om storgatans betydelse förr och idag. Här kommer platsens diskurs upp. Stämmer verkligen den vedertagna bilden av Storgatan? Har folks uppfattning av platsen alltid varit ungefär densamma? Sociologiprofessorn Rob Shields använder begreppet "platsmyter" och filosofen Henri Lefebvre "representationernas rum".⁹ Båda handlar om en ofta idealiserad bild av en svunnen tid. En social, nostalgisk konstruktion som lyfts fram som något positivt. Förhållandet mellan det materiella och det föreställda rummet. Är Storgatan i Tranås ett exempel på "platsmyt", där berättelsen om platsen inte riktigt stämmer med verkligheten?

Nyurbanismen är en tydlig referensram i undersökningen av Tranås moderna stadsplaneideal. Det är ett ideal som blickar tillbaka på den förmodernistiska, småskaliga staden. Tranås är till synes en småskalig blandstad, därför är det intressant att använda nyurbanismen som utgångspunkt. Nyurbanismens tankegod behandlas utförligt i kapitel 3. Den kan ses som en slags normativ teori, det vill säga en teori som säger hur någonting borde vara. Denna idé ligger till grund för kapitel 4.2, som behandlar Tranås moderna ideal.

⁹ Hetherington, Kevin; *The Palais Royal as Modernity, i Badlands of Modernity: Heterotopia and social ordering*. Routledge, London and New York 1997, sid 22.

1.11 Etiska frågeställningar

Etiska frågeställningar kan dyka upp längs vägen. Vetenskapsrådets allmänna riktlinjer¹⁰ när det gäller etik inom forskning handlar främst om individskydd. När jag genomfört regelrätta intervjuer, så har informanterna informerats noggrant om förutsättningarna – vad de ställer upp på, var uppsatsen ska publiceras, och så vidare.

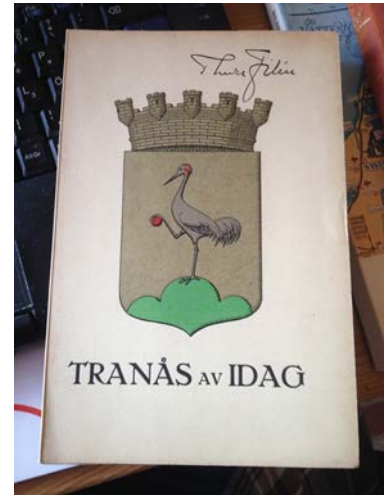
1.12 Källkritik

Avsikten är att utgå från befintliga teorier gällande 1800-talets rutnätsplan och stadsbyggnadsideal. Jag utgår då mestadels från kursböcker som finns i Geovetenskapliga biblioteket på institutionen för kulturvård, Göteborg.

Vad gäller litteraturkritik här känns det viktigt att jämföra olika böckers historieskrivning för att se om de stämmer överens eller inte. Risken här är att författarna tittat på andras verk och därigenom fortplantat och vidarebefordrar något som inte stämde från början. Grundtanken är att presentera ett antal litteraturkällor, för en uppvisa en mångsidig bild av den historiska centrumplaneringen.

Vad gäller lokala källor i Tranås, det vill säga hembygdsskrifter och dylikt, gäller det att vara vaksam över avsändaren. Har hen kompetens på området? Finns en riktig källförteckning? Handlar det om pålitliga uppgifter eller ren hörsägen? De två huvudsakliga källorna gällande Tranås historik, Elis Kågén och Thure Filén, bekräftar till stor del varandras historier. Detta kan ses som att de styrker varandras historier, eller att de förstärker varandras falska eller snedvridna uppgifter. Grundhistorien de båda berättar, om hur Storgatans utformning blev till, stämmer hur som helst överens med den ”officiella”, som används av kommunen i olika sammanhang. Intrycket är att både Kågéns och Filéns material är pålitligt. Det finns en saklighet i berättandet, det handlar inte om vandringsmyter och sägner.

Uppsatsen innehåller ett antal intervjuer med informanter i form av offentliga personer; planarkitekt, kommunalråd och ansvarig för centrumhandeln. Perspektivet är maktutövarens och planläggarens. Risken är att den lilla människans röst, det vill säga allmänheten, försvinner i materialet. Bilden av Storgatan kan bli för ensidig. Förhoppningsvis vägs detta upp av användandet av nyurbanismen som ingång i avsnittet som behandlar stadens moderna ideal.



Figur 6. Thure Filéns bok *Tranås av idag*.
Foto: Anders Fridh

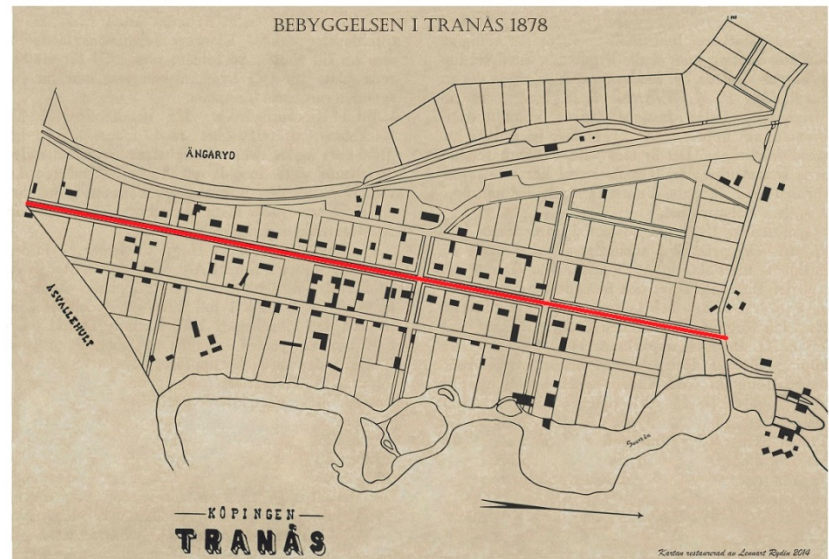
¹⁰ <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>, 2015-02-16.

2. Centrumplanering – Från antiken till 1800-talet

Detta kapitel behandlar stadsplaneringens historia med fokus på centrumplanering, och framförallt vad som inspirerade 1800-talets stadsplaneideal. Fokus ligger här eftersom Tranås första stadsplan utformades i slutet på 1800-talet, efter 1874 års byggnadsstadga. Att Storgatan är en lång rak gata, en rät linje, spelar också in i vilken äldre stadsplanering jag valt att fokusera på i det här avsnittet. Likaså att Tranås första stadsplan är en tydlig rutnätsplan.

Det svenska stadsbyggandet kan delas in i fem epoker: den medeltida staden, den förindustriella, det sena 1800-talets stad, det tidiga 1900-talets stad och modernismen.

Medeltidsstadens plan var mer eller mindre oregelbunden. Den förindustriella präglades av stadsmaktens rätvinkliga ideal. När det gäller det sena 1800-talets stads så är 1874 års byggnadsstadga viktigast. In på 1900-talet kom planerna att bli mer terränganpassade och oregelbundna. Modernismen – funktionalismen – byggde ”hus i park” som låg för sig själva.¹¹



Figur 7. Bebyggelsen i Tranås 1878. Storgatan markerad i rött. Rutnätsplanen är tydlig. Karta restaurerad av Lennart Rydin 2014.

2.1. Antiken

Den räta linjens dominans är tydlig genom stadsplaneringens historia. Redan de gamla grekerna använde en rutnätsplan runt år 400 före Kristus vid uppbyggnaden av staden Miletos.¹² Ansvarig för detta sägs planeraren Hippodamos vara. Det rätvinkliga stadsplanemönstret spreds norrut av det romerska imperiet. Romarnas stadsplaneideal utvecklades ur de fyrkantiga, symmetriska härlägren som kallades *caströ*.

Karaktäristiskt för de romerska stadsplanerna var att de ofta hade två huvudgator, den nord-sydliga *cardo* och den öst-västliga *decumanus*. Där gatorna möttes låg det fyrkantiga torget, *forum*. Dessa nästan 2000 år gamla stadsplaner kan fortfarande anas i städer som Bordeaux och Strasbourg.¹³

När romarriket föll isär på 400-talet e.Kr. så förstördes många antika stadsanläggningar och stadsplaneringen ägnades föga omsorg under de århundraden som följde. Antikens räta linje saknades helt i de oregelbundna kvarter och krokiga gator som byggdes på medeltiden. I slutet på 1100-talet försökte man dock återigen fyrkantiga kvarter, främst i

¹¹ Ahlberg, Borås 1998, sid 11.

¹² Améen, Lennart *Stadens gator och kvarter*, Stockholm 1985, sid 9.

¹³ Hall, Thomas (red); *Den svenska staden*, Lund 1998, sid 17

Tyskland och österut. Städer som Warszawa och Kraków är två exempel.¹⁴

2.2 Renässansen och barocken

Med renässansen så hittade man tillbaka till antikens ideal. Den antika arkitekten Vitruvius *De Architectura* blev på modet igen. Hans idéer tolkades på olika sätt, den norditalienska staden Palmanova som grundades 1593 är ett exempel, men de ledde i slutändan fram mot de nästan 2000 år gamla rutnätsplaner som gjorts långt före Vitruvius tid.¹⁵

Renässansens stadsideal inspirerades alltså av antiken. Två huvudformer kan skönjas; dels den strålförmiga som med gator radiellt från centrum, och dels den strikta rutnätsplanen med rektangulära kvarter. Denna strikta indelning är ett tydligt brott mot medeltidens slingrande gator. Renässansgatan var en anpassning till den ökande fordonstrafiken. Rutnätsplanen dominerade det svenska stadsbyggandet på 1600-talet. Karlskrona och Göteborg är två exempel.¹⁶ Dessa nya stadsplaneideal var i stort sett aktuella ända fram mot 1800-talets senare del. Från 1600-talet kallas stadsplanerna stundtals för ”barocka”, men ser man strikt till rutplansmönstret så är renässans kanske det mest korrekta benämningen.¹⁷

Vissa medeltida städer byggdes upp kring en enda långgata, som Sigtuna. Denna medeltida långgatsplanen fick en efterföljare under den förindustriella perioden. Kungälv's plan från mitten på 1600-talet är tydligt exempel på en eftermedeltida långgatsplan. Det var oftast topografin som avgjorde att städer anlades på detta sätt. Antingen att de låg vid en landsväg, ett vattendrag eller en ås.¹⁸ 1600-talets Kungälv låg (ligger) mellan Nordre Älv och Fontinberget norr om Göteborg.

2.3 1800-talet – påverkan från England

1800-talets stadsplanering är starkt kopplat till de samhällseliga förändringar som skedde, både i Sverige och ute i Europa. I England hade en gigantisk urbanisering skett till följd av industrialismens genombrott. Mellan 1770 och 1830 kunde industrialiserade städers befolkning öka med upp till det sjudubbla. Redan 1850 bodde hälften av landets befolkning i städerna.

Denna snabba utveckling ledde till framväxten av stinkande och kaotiska slumdistrikt där den billiga underklassen kom att bo. Denna boendemiljö är bakgrunden till den hygieniska ideologi som utvecklades i början på 1800-talet i England. Ledande bland reformisterna var Sir Edwin Chadwick, vars idéer handlade om luft och vatten. I stadsplaneringen innebar detta att man ritade breda avenyer för att ge mycket luften mycket plats. Offentliga parker och ordentliga vattenledningar tillkom också. Chadwicks idéer genomsyrade Public Health Act, som utkom 1848. Denna lag var också starkt

¹⁴ Améen, 1985, sid 13ff.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Åström, Kell; *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg 1993, sid 18.

¹⁷ Améen, 1985, sid 17ff.

¹⁸ Ahlberg, Borås 1998, sid 24ff.

påverkad av de tyfus- och koleraepidemier som drabbat landet efter Napoleonkrigen i början på 1800-talet. En ny koleraepidemi drabbade Europa 1850.

De engelska idéerna påverkade de svenska stadsplaneidéerna under 1850- och 60-tal. Den stora skillnaden mot England var dock att idealen kom att tillämpas på förhållanden som ännu inte råkat ut någon våldsamt urbanisering. I Sverige kom alltså reformerna först, och den kraftiga stadstillväxten senare. Också i Sverige kom mycket fokus att hamna på hygien genom bättre vatten och avlopp, och luftighet. Breda, raka gator där vinden kunde blåa obehindrat. Ledmotivet var ”sundhetens bibehållande”¹⁹.

Järnvägsarkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd skapade en svensk småstadsversion av de engelska visionerna med sin bok *Plan och byggnadssätt för Landsortsstäder och Förstäder* från 1859. I den skriver han bland annat att staden ska delas i två hälften genom två parallella huvudgator, att alla hus ska ha en stor trädgård och att ”stort afseende äfven fästas vid lägets sundhet och friskhet.” Huvudgatorna skulle vara ”breda, trädbevuxna brandgator”. Edelsvärds idealstad hade något helt nytt; ett utvecklat system av offentliga platser och institutionsbyggnader, som skulle följa huvudgatan. Edelsvärd, som var SJ:s chefsarkitekt i över 40 år, satte stor tilltro till järnvägen som kommunikationsmedel.²⁰ Det kom också att få avgörande betydelse för många samhällen, däribland Tranås.²¹

2.4 1874 års byggnadsstadga

I Sverige fanns ingen regelrätt reglerad stadsplanering en bra bit in på 1800-talet. Det fanns ingen byggnadslagstiftning som gällde i hela landet, utan det mesta utfördes enligt lokal praxis och lokala byggnadsordningar. AW Edelsvärd var en dem som krävde enhetliga regler för hela landet i en riksdagsmotion 1859. Detta på grund av den planlösa bebyggelse som tenderade att växa upp runt hans järnvägsstationer.²²

Sveriges första riktiga stadsbyggnadslagstiftning kom med 1874 års byggnadsstadga, författad av stadsplaneraren Albert Lindhagen. Nu skulle alla städer ha en ”stadsplan”.²³ Denna skulle bestå av en karta med tillhörande beskrivning av gator, torg, allmänna platser, byggnadskvarter. Dessutom skulle varje stad nu ha en speciell byggnadsnämnd. För äldre stadsområden kunde gamla bestämmelser gälla, men i nya delar skulle byggnadsstadgan följas.²⁴

Fokuset i byggnadsstadgan låg på brandsäkerhet och hygien. ”Rörelsens behov av utrymme och bekvämlighet, sundhetens fordran på ljus och frisk luft, önskligheten av största möjliga trygghet mot era utbredda eldolyckor, samt skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme, omväxling och prydighet.”²⁵ Att städer nu skulle ha raka, breda brandgator blev allt viktigare.²⁶ Byggnadsstadgan skiljde på två typer av gator. Dels den vanliga gatan, dels den minst 18 meter breda esplanaden, som skulle ”dragras genom

¹⁹ Paulsson, Gregor, *Svensk Stad*, del 1, Lund 1972 sid 223.

²⁰ Paulsson, Lund 1972 sid 228ff.

²¹ Se vidare kapitel 3.2.2.

²² Hall, Thomas (red); *Den svenska staden*, Lund 1998, 107ff.

²³ Begreppet ”stadsplan” hängde kvar fram till 1987 års plan- och bygglag, då det ersattes med ”detaljplan”.

²⁴ Ahlberg, Nils; *Stadens mönster – De historiska kartorna berättar*, Borås 1998, sid 36.

²⁵ Paulsson, Lund 1972, sid 237.

²⁶ Åström, 1993, sid 31ff.

staden helst på flere ställen och i flere riktningar.” Dessa breda brandgator kallades esplanader, en fransk term som i Sverige och Finland betecknade bred gata med en mittremsa som är trädplanterad.²⁷

Där tidigare byggnads- och brandordningar var anpassade till den förindustriella trästaden, så var 1874 års byggnadsstadga anpassad till en modern, industrialiserad stad. Stadgan fick stort inflytande på det sena 1800-talets stadsplaner. Här återfanns minimimått för hur bred en gata skulle vara, att husen fick var högst fem våningar höga, hur husen skulle placeras och så vidare.²⁸

Städernas befolkning växte explosionsartat under perioden; från 0,43 miljoner invånare 1860 till 1,37 miljoner 1910. På 50 år ökade städernas andel av Sveriges totala befolkning från runt 10 % till 21 %.²⁹ Innan byggnadsstadgan 1874 så kom nya stadsplaner allt som oftast till efter brandkatastrofer, som den i Vänersborg 1834 och Karlstad 1865.³⁰ Vissa grundläggande principer kan märkas i 1800-talets svenska stadsplaner, men genomförandet skiljde sig ofta mycket åt. I vissa fall är hänsyn tagen till topografin i området, i andra fall handlar det om rena skrivbordsprodukter med typiska kvadratiske kvartersnät.³¹

De nya stadsplanerna ritades främst av ingenjörer och lantmätare. Uppgiften ansågs traditionellt kräva mer kunskap om utstakande av tomter än någon konstnärlig gestaltning. Mellan 1850 och 1910 gjordes 171 planer i Sverige. Enligt boverkets arkiv så gjorde 112 av dess planer av antingen ingenjörer (62) eller lantmätare (50). Endast åtta gjordes av arkitekter.³²

2.5 Modifierad renässans – det sena 1800-talets svenska stadplan

Allt detta sammantaget – industrialismen som ledde till ökat fokus på hygien, brandrisken i de snabbt växande städerna – ledde till att den strikta rutnätsplanen som hängt med sen renässansen behövde uppdateras. Detta ledde fram till något som kulturgeografen Lennart Améen refererar till som ”modifierad renässans” från mitten av 1800-talet. Fortfarande en rutnätsplan med rätlinjiga gator, men med sneda vinklar och stjärnplatser där många gator möts. Paris är kanske det mest kända exemplet. Även mindre städer kan sägas ha en modifierad renässansplan.

Den breda, trädplanterade huvudgatan, kallad boulevard eller esplanad beroende på hur den utformades, blev ett viktigt grundelement i planen.³³ En svensk variant på den modifierade renässansen kan kallas för ”esplanadstaden”. Det fanns likheter mellan svenska och europeiska städer på kontinenten. Breda huvudgator som inramades av trädrader och grönska är vanligt också i Europa. Men diagonalgator, stora ”genombrottsgator” som tillkom för att öka framkomligheten genom äldre stadsområden, är ovanliga i Sverige. Narvavägen i Stockholm är ett undantag. Också stjärnplatser, en slags föregångare till rondellen, syns sällan i Sverige. Den klassiska

²⁷ Hall, 1998, sid 116.

²⁸ Ahlberg, Borås 1998, sid 37.

²⁹ Ahlberg, 1998, sid 35.

³⁰ Hall, 1998, sid 106.

³¹ Hall, 1998, sid 117ff.

³² Hall, 1998, sid 111ff.

³³ Améen, 1985, sid 22..

rutnätsplanen, med de räta linjerna, kom att överleva längre här än på kontinenten.³⁴

2.6 Det svenska centrumet

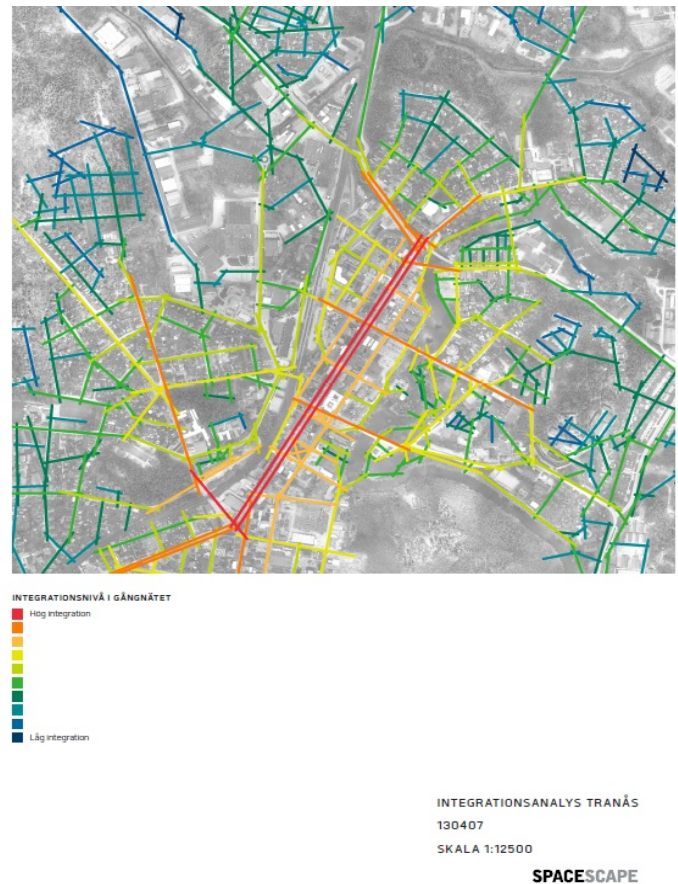
I detta kapitel används begreppet ”centrumplanering”, men de flesta svenska småstäder hade in på 1900-talet inget som direkt kunde kallas ”centrum”. Istället frågade man efter Storgatan eller torget.

Begreppet ”centrum” betydde från början ”mittpunkt” och tog inte hänsyn till platsens betydelse för ekonomin och det sociala livet. Men eftersom dessa centrumområden låg centralt i städerna så kom deras betydelse att växa under 1900-talet, när urbanismen fortsatte växa.³⁵

Centrumhandelns detaljhandel var och är beroende av ett antal yttre faktorer; trafik, lokalhyror, tomternas värde, närhet till annan servicenäring. Det finns ett dubbelt samband; handel uppstår där människor vistas och rör sig. Samtidigt så skapar handel nya trafikströmmar.

Den ofta kvadratiske rutnätsplanen i de svenska städerna gjorde att handlare i öppen konkurrens kunde rivalisera om vilka gator som skulle bli huvudgator. Men huvudgata blev oftast de gator som låg ungefär i mitten. Parallellt med vattendrag och järnväg, och med nära anknötning till infarten eller som del av genomfartsvägen.

I ett rumssystem, som ju en rutnätsplan är, avgörs trafikens flöden också av så kallade syntaktiska samband, efter *space syntax*, en metod för rumslig analys. Sambanden handlar bland annat om hur hög *integrationsnivå* en gata har, med andra ord, hur central gatan för stadens gatunät. Ju högre integrationsnivå, desto mer central.³⁶



Figur 8. Space Syntax-analys över Tranås centrala delar, gjord av arkitektfirman SPACEscape 2013. Analysen visar att Storgatan, som är markerad i rött, är Tranås mest integrerade och därmed centrala gata. Bild: SPACEscape

³⁴ Ahlberg, 1998, sid 41.

³⁵ Bergman, Bosse; *Handelsplats, shopping, stadsliv*, Stockholm 2003, sid 66.

³⁶ Bergman, 2003, sid 72ff.

3. NYURBANISMEN

3.1 Tranås moderna stadsideal

I tidigare avsnitt³⁷ har äldre stadsplaneideal med fokus på centrumplanering gått igenom. I detta avsnitt – och kapitel 4.2 – är det Tranås stadsplaneideal av idag och imorgon som är i fokus. Utgångspunkten blir att granska kommunens gestaltungsprogram, översiktsplan, Tranås vision 2010-2040. I detta ingår också intervjuer med relevanta informanter. Planarkitekt Susanna Alexandersson, kommunalråd Anders Wilander samt centrumledare Pär-Anders Davidsson från Tranås Handel. Detta för att skapa en helhetsbild av hur inspirationen ser ut och vad som påverkar stadsplanerandet. Granskningen sker genom ett avstamp i en modern stadsplaneföreteelse, som varit i ropet på 2000-talet; *nyurbanismen*.

Anledningen till att valet fallit på nyurbanismen är att den är en tydligt idealistiskt rörelse, precis som 1800-talets stadsplaneideal som Tranås en gång formades av. Det handlar om visioner, att tydligt förbättra människors miljö och därigenom få dem att må bättre. Här finns en tydlig determinism i kopplingen mellan människa och miljön runtomkring.

Båda rörelserna har en tydlig ”fiende”; på 1800-talet handlade det om koleraepidemier och upprepade stadsbränder. För nyurbanisterna handlar det om modernismens storskaliga planering, som alienerat gångtrafikanten och prioriterat bilåkaren. Rörelserna är lösningsorienterade, på så sätt att de påpekar vad som är fel och samtidigt pekar på hur det kan göras bättre. Den svenska 1800-talsplaneringen tog intryck från England, där den kaosartade slumbebyggelse som uppkommit till följd av industrialiseringen behövde rensas upp och regleras. I Sverige blev dessa ideal proaktiva, eftersom industrialiseringen inte kommit alls lika lång här som i England. Nyurbanismen är reaktiv, eftersom ”det onda” i form av storskaliga, opersonliga bostadsområden redan byggts.

Att utgå från nyurbanismen kan tyckas långsökt, då den i Sverige mest har uppmärksammats i anknytning till rena nybyggen som Jakriborg i Skåne. Tranås har nyare bebyggelse i områden som Fröafall, men stadskärnan formades i slutet på 1800-talet. Begreppet ”nyurbanism” nämns heller inte några officiella dokument från kommunen.



Figur 9. Jakriborg utanför Lund i Skåne brukar anses vara nyurbanistiskt. Bild hämtad från http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Jakriborg_%2861a-l%29.jpg. Tagen av Johan Magnus, höst 2004.

³⁷ Kapitel 2.

Samtidigt finns det tydliga kopplingar till nyurbanismen. Rörelsen hämtar sina ideal i den förmodernistiska, småskaliga stad med blandad bebyggelse där gångtrafikanten står i centrum. Tranås centrum passar in på den beskrivningen. I Tranås stadsvision står att ”mixen av handel och bostäder, näringsställen och naturligtvis träffpunkter understryker känslan av att befinna sig i händelsernas centrum”.³⁸

Det är också intressant att utgå från nyurbanismen eftersom det kan påvisa hur medveten eller omedveten kommunen är om moderna stadsplaneideal. Är det relevant för kommunen följa sådana ideal? Eller är det att låsa sig för mycket? Och finns det utrymme för storvulna stadsplaneideal i en småkommun som Tranås? Nu följer en genomgång av nyurbanismen. Tranås genomgås närmare i kapitel 4.2. En analys av detta följer i kapitel 5.3.

3.2 Tre sorters urbanism

Nyurbanismen – även kallad new urbanism – definieras³⁹ som en rörelse bland stadsarkitekter, designers och planerare. Rörelsen uppmanar till en stadsplanering som sätter gångtrafikantens rörelser framför bilens. Rörelsen har en hemsida,⁴⁰ där ett antal grundprinciper för nyurbanismen listas. Förebilden är en småskalig blandstad, med affärer, boningshus och torg i alla delar. Mångfald och hållbarhet är ledord.

Nyurbanismen är del av något som kallas ”urban design”. Det är en spretig samling moderna stadsbyggnadsföreteelser, som kan sägas hamna mellan traditionell arkitektur och urban planering. Det finns många stadsbyggnadsideal idag, och lika många ”urbanismer”. Bland dessa är det tre som sticker ut, och som hamnar i fokus här. Det handlar om nyurbanism, posturbanism och everyday urbanism.

Dessa har olika syn på relationen mellan människa och byggd miljö. Nyurbanismen anses deterministisk. Posturbanismen tar inte direkt upp frågan. När det gäller everyday urbanism fokuserar den på andra samhällsstrukturer och har snarast ett icke-deterministiskt synsätt.⁴¹

Posturbanismen förknippas med arkitekter som Rem Koolhaas. Den är storvulen och välkomnar stora köpcentrum. Traditionella samhällen anses förlegade. Modern, ny teknologi ska styra utvecklingen.

Everyday urbanism är inte idealistiskt, utan bygger på det informella, vardagliga och jordnära. Företeelsen handlar om att fånga upp

CHARTER OF THE NEW URBANISM

The Congress for the New Urbanism views disinvestment in central cities, the spread of placeless sprawl, increasing separation by race and income, environmental deterioration, loss of agricultural lands and wilderness, and the erosion of society's built heritage as one interrelated community-building challenge.

We stand for the restoration of existing urban centers and towns within coherent metropolitan regions, the reconfiguration of sprawling suburbs into communities of real neighborhoods and diverse districts, the conservation of natural environments, and the preservation of our built legacy.

We advocate the restructuring of public policy and development practices to support the following principles: neighborhoods should be diverse in use and population; communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car; cities and towns should be shaped by physically defined and universally accessible public spaces and community institutions; urban places should be framed by architecture and landscape design that celebrate local history, climate, ecology, and building practice.

We recognize that physical solutions by themselves will not solve social and economic problems, but neither can economic vitality, community stability, and environmental health be sustained without a coherent and supportive physical framework.

We represent a broad-based citizenry, composed of public and private sector leaders, community activists, and multidisciplinary professionals. We are committed to reestablishing the relationship between the art of building and the making of community, through citizen-based participatory planning and design.

We dedicate ourselves to reclaiming our homes, blocks, streets, parks, neighborhoods, districts, towns, cities, regions, and environment.

Figur 10. Nyurbanisternas charter. Bild hämtad från cnu.org/charter

³⁸ *Stadsvision Tranås 2010-2040*,

<http://www.tranas.se/download/18.47d50de71468d2f53d91463/1403014350545/Stadsvision+Tran%C3%A5s+2010-2040.pdf>, 2015-05-08, sid 3.

³⁹ Noel Castree, Rob Kitchin, and Alisdair Rogers; *A Dictionary Of Human Geography*, Oxford University Press 2013

⁴⁰ <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>, 2015-05-02.

⁴¹ Olsson, Krister och Adolphson, Marcus; *Stadsstruktur, kulturvärden och identitet. - Framtida flytt av Kiruna stad, Urbana och regionala studier*, KTH, 2008-02-15, sid 16

mångfald och se staden som en ständigt föränderlig plats. Att ta en parkeringsplats i anspråk eller arrangera en ”garage sale” kan ses som omedveten everyday urbanism.⁴²

Nyurbanismen framträder tydligast som en rörelse, med sin programförklaring – *Charter Of The New Urbanism*⁴³ – och olika samlingar runtom i världen. I april-maj 2015 hölls den 23:e internationella kongressen i Dallas-Fort Worth, Texas, USA, med temat *Meeting The Demand Of Walkable Places*⁴⁴. Nyurbanismen framstår också allra mest som ett tydligt stadsbyggnadsideal.⁴⁵

3.3 Nyurbanismens historia

Rörelsen uppstod som en protest mot modernismens efterkrigsplanering där bilen och storskaligheten hamnade i centrum. Det kallas *sprawl*, både på engelska och svenska. Att *sprawl* är att breda ut sig och ta plats. När en stad växer genom *sprawl* så handlar det om att staden glesas ut, med storstädernas förorter som det mest tydliga exemplet. Att anlägga nya ”satelliter”, förorter som ligger långt utanför centrum och utan eget centrum, är att *sprawl*. Det skedde på 1950-talet, när amerikanska städer fick en snabbt ökande medelklass. De flyttade då ut till förorterna och förändrade därmed innerstäderna. Dessa kom i många fall att förslummas, och man talade om ”white flight”, eftersom det var fattiga, svarta amerikaner som kom att bo i centrum. Lars Lerup, professor på Rice University School Of Architecture och emigrerad svensk, pratar om ”american distance.” Att just amerikaner är särskilt besatta av att förflytta sig snabbt och distansera sig från staden i säkra förorter. Detta i sin tur skapar en isolering och en ensamhet.⁴⁶

Ett skräckexempel för de amerikanska nyurbanisterna är området Pruitt-Igoe, som låg i St Louis.

Höghusområdet, en föregångare till det svenska miljonprogrammet, stod färdigt 1956. Området bestod av 33 elva våningar höga hus. Här kom 12 000 av St Louis fattiga, svarta befolkning att bo. Området präglades snart av kriminalitet och misär.

Husen förföll och revs till slut 1972.



Figur 11. Området Pruitt-Igoe i USA, nyurbanisternas skräckexempel. Bild hämtad från en.wikipedia.org/wiki/Pruitt-Igoe

⁴² Kelbaugh, Douglas; *Three Urbanisms and the Public Realm*, University of Michigan, <http://www.botsfor.no/publikasjoner/Litteratur/New%20Urbanism/Three%20Urbanisms%20and%20the%20Public%20Realm%20by%20Douglas%20Kelbaugh.pdf>, 2015-05-12, sid 2ff).

⁴³ <http://www.cnu.org/charter>, 2015-05-19.

⁴⁴ <http://www.cvent.com/events/cnu-23-meeting-the-demand-for-walkable-places/event-summary-88c3ac768b424fcf88e1f4dd6a7c2d3b.aspx>, 2015-05-19.

⁴⁵ Olsson och Adophson, 2008, sid 7.

⁴⁶ Lars Lerup i *New Urbanism. Peter Calthorpe vs. Lars Lerup*, University of Michigan, 2005, sid 42.

Arkitekturprofessorn Charles Jencks menar att i och med hussprängningen så dog modernismen och lämnade plats för postmodernismen.⁴⁷

Den nyurbanistiska rörelsen liknar på flera sätt CIAM – den internationella, modernistiska rörelsen man kämpar emot. CIAM formades av arkitekten Le Corbusier och hans jämlingar 1928. De ville komma bort från historiska referenser, och hade istället maskinen som inspirationskälla. Enligt Mats Hultman, lektor och studierektor på Lunds universitet, så finns grundläggande skillnader mellan CIAM och nyurbanisterna. Han menar att medan de förstnämnda var ideologibaserade så är senare teoribaserade. Medan CIAM ville skapa något helt nytt så vill nyurbanisterna se till beprövade kunskaper. De menar att ”vanligt folk föredrar historiska miljöer.”⁴⁸

Flera företrädare för nyurbanismen, däribland Peter Elmlund som är projektledare för Ax:son Johnsonstiftelsens projekt Urban City Research, säger att de inte har något emot modernismen som arkitekturstil. Däremot är de emot planeringen som kom med stilen: funktionsseparering, specialisering, den omänskliga skalan på allt som byggdes.⁴⁹

3.4 Nyurbanismens idéer

Nyurbanisterna lyfter fram funktionsblandning och det offentliga rummets betydelse, med gångtrafikanterna i fokus. Deras utgångspunkt är de ideal och kvaliteter som finns i för-modernistiska stadsmiljöer.⁵⁰ Rörelsen lyfter gärna fram äldre europeiska städer som är bra ”pedestrian cities”, det vill säga fotgängarvänliga. Hit räknas Venedig och Köpenhamn. Strøget i den danska huvudstaden är en särskild förebild.

In the 40 years since Copenhagen’s main street was turned into a pedestrian thoroughfare, city planners have taken numerous small steps to transform the city from a car-oriented place to a people-friendly one.⁵¹



Figur 12. Strøget i Köpenhamn, en av nyurbanismens förebilder. Bild hämtad från <http://sv.wikipedia.org/wiki/Str%C3%B8get>

Nyurbanismen vill skapa offentliga rum som gör folk känner sig delaktiga, rentav stolta, över sin stad. Rörelsen kallas utopisk och idealistisk, och anses ha ett strukturellt tankesätt. Nyurbanismen är strukturalistisk, eller åtminstone deterministisk, på så sätt att den anser att det finns ett direkt förhållande mellan människors beteende och den fysiska miljön. Tanken är att bra urban design ska ge tydliga positiva effekter för samhället.⁵²

⁴⁷ Klingberg, Göteborg 2006, sid 55.

⁴⁸ Klingberg, Elisabeth; *När nyurbanismen kom till stan*, Göteborg 2006, sid 22ff.

⁴⁹ Klingberg, Göteborg 2006, sid 38.

⁵⁰ Olsson och Adophsson, 2008, sid 7.

⁵¹ <http://www.newurbanism.org/pedestrian.html>, 2015-05-02.

⁵² Kelbaugh, Douglas; *Three Urbanisms and the Public Realm*, University of Michigan, <http://www.botsfor.no/publikasjoner/Litteratur/New%20Urbanism/Three%20Urbanisms%20and%20the%20Public%20Realm%20by%20Douglas%20Kelbaugh.pdf>, 2015-05-12, sid 2ff.

Idéerna bygger på en stark tilltro till möjligheterna att med fysiska åtgärder (åter)skapa en känsla av (positiv) tillhörighet och gemenskap genom bland annat fysisk integration och ett intresse för stadens offentliga rum.⁵³ (Moa Tunström)

Nyurbanismen är influerad av den humanekologiska traditionen på så sätt att den analyserar förhållandet mellan människa och fysisk/social miljö. Detta är intressantare än relationen människor emellan.⁵⁴

Vissa förespråkare menar att det är fundamentalt att rörelsen blir del av sin region, det vill säga del av ett större sammanhang än den enskilda staden. Även om inspirationen kommer från förmodernistiska stadsbildningar så är dagens samhälle präglad av en rörlighet som inte fanns för hundra år sen. Det gäller att förstå att vi bor i ”regional cities”. Här kommer begreppet ”regional design” in. Ett exempel på detta är att utveckla kollektivtrafiken i Los Angeles-området.⁵⁵ Utmaningen ligger då på många nivåer; bebyggelse, gator, stad och region.⁵⁶

3.5 Exempel på nyurbanism

I USA finns flera exempel på nyurbanism. Bland annat samhället Seaside i Florida.⁵⁷ Den lilla semesterstaden skapades från grunden i början på 1980-talet och var 1998 spelplats för filmen *Truman Show* med Jim Carrey. I utvecklingen av Seaside användes en designkod med estetiska regler för att styra hur bebyggelsen skulle se ut. Designkoden består av två delar; en urban kod och en arkitekturkod.

Den urbana koden ska styra utformningen på husen, och dess roll i stadens som helhet. Koden innehåller åtta olika byggnadstyper med bestämmelser som rör veranda, balkong, höjd och så vidare. Arkitekturkoden behandlar exteriören på varje enskilt hus. Det handlar om konstruktion, fasadmateriel, ytterbelysning med mera.



Figur 13. Området Seaside, ett tidigt exempel på nyurbanism. Bild hämtad från <http://www.seasidefl.com/history/architecture/gallery-2/>

⁵³ Tunström, Moa; *På spaning efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*, Örebro 2009, sid 75

⁵⁴ Forsberg, Gunnel; *Nyurbanism i Sverige? Behovet av geografisk contextualisering*, <http://www.geografitorget.se/gn/nr/2010/bil/2-07.pdf>, 2015-05-12, sid 80.

⁵⁵ Peter Calthorpe i *New Urbanism. Peter Calthorpe vs. Lars Lerup*, University of Michigan, 2005, sid 19ff.

⁵⁶ Calthorpe, University of Michigan, 2005, sid 38.

⁵⁷ <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>, 2015-05-02

Bilderna från Seaside framkallar oftast samma känsla. Det är prydligt. En småstadsideyll målad i ljusa färger. Nya hus i gammal förpackning med mycket snickarglädje. Seaside andas nostalgi. En amerikansk motsvarighet till den svenska lilla röda stugan vid skogsbrynet.⁵⁸

I Sverige brukar Järila sjö i Nacka räknas som nyurbanism. Även Jakriborg i Skåne brukar räknas hit. Modellen för den sistnämnda är en medeltida stad. Fasaderna är putsade och lyser i starka färger. Bilar får bara köra på huvudgatan. Jakriborg är provocerar många, främst för arkitektkåren som ser den som en pastisch. Ord som nostalgi och filmkuliss nämns. Man menar att de platser som Jakriborg inspireras av, bland annat Nyhavn i Köpenhamn, är inte skapade av arkitekter utan hantverkare och byggmästare.⁵⁹

3.6 Kritik mot nyurbanism

Kritiker har väckts mot att nyurbanismen är ett städat och ofarligt medelklassprojekt, bakåtsträvande och nostalgiskt, med endast plats för det ”vackra”. I Järila sjö fanns bara bostadsrätter, och kritikerna menar att begrepp som mångfald och dynamik inte får plats i nyurbanismens tankegods.⁶⁰

Amerikanska Seaside, och senare Celebration som byggdes på 1990-talet i Orlando, har blivit succéer med en enorm värdestegring. Detta har fått till följd att i princip alla invånare är rika, vita amerikaner. Nyurbanismen kopplas ibland samman med ”gated communities” på grund av detta. Seaside och Celebration har inga stängsel eller vakter, men den sociala segregationen existerar ändå.⁶¹

Begreppet ”transects” har lånats in från biologin för att förklara den önskade stadsstrukturen i en nyurban stad. Metoden används som modell för hur bebyggelsen ska se ut radiellt ut från centrum. Transektstrukturen har sex zoner, från centrum till landsbygd. I Celebration är de olika transekterna lätta att identifiera, då varje zon har sitt eget formspråk och sin speciella bebyggelse. Att zonerna är så lätt avläsbara kan samtidigt ge ett prefabricerat och livlöst intryck.⁶²

Nyurbanismen har fått kritik för sitt sätt att lyfta fram efterkrigstiden som roten till allt ont. Samtidigt hyllas de ideal som rådde runt år 1900, den förmodernistiska staden, som lösningen på allting. Romantiseringen av äldre tider är genomgående och anpassas inte till moderna förhållanden. Att framställa all sorts gemenskap som positiv har också mött kritik. Gemenskap som hänger starkt samman med nostalgiska bebyggelseformer, där folk möttes förr i tiden.

I idéer som nyurbanismen, finns tendenser att staden konstrueras till något definitivt, ej öppet för förändring eller utveckling. Den gamla, traditionella stadens begrepp, som gata, torg, park, anses otvetydiga och oföränderliga. Det handlar också om vidare

⁵⁸ Klingberg, Göteborg 2006, sid 159ff.

⁵⁹ Klingberg, Göteborg 2006, sid 84ff.

⁶⁰ http://www.svd.se/kultur/nyurbanisten-drommer-om-en-perfekt-stad_167344.svd, 2015-05-02.

⁶¹ Klingberg, Göteborg 2006, sid 163.

⁶² Forsberg, Gunnell; *Nyurbanism i Sverige? Behovet av geografisk kontextualisering*, <http://www.geografitorget.se/gn/nr/2010/bil/2-07.pdf>, 2015-05-12, sid 80ff.

begrepp som stadsmässighet, mötesplatser och sammansättningar av typen ”gator och torg” som förknippas med staden och inte landsbygden.⁶³

Vissa av förespråkarna anser att urbanism inte uppskattas som det borde, och att undervisningen som rör urban design är underutvecklad på arkitektskolor. De menar att det är byggnaden som fortfarande står i fokus när det gäller urban utveckling, och att arkitekten fortfarande ses som ett ensamt geni. Förespråkarna menar att dagens studenter borde lära sig att se hela bilden, lära känna samhället, istället för att rita jättebyggnader som placeras ut var som helst, utan sammanhang.⁶⁴ Det finns idag titlar som landskapsdesigner, planerare, civilingenjör, byggnadsingenjör och trafikingenjör. Men än så länge finns det ingen yrkestitel som heter ”urban designer”.⁶⁵

New Urbanism struggles between two identities, one a lofty set of principles that many criticize as utopian and the other a style which is stereotyped as retro and simplistic. In fact, it is many other things as well; a coalition meant to unify a broad range of disciplines and interest groups; a rebirth of urban design over planning; and a powerful counterpoint to the norm of sprawl. The truth is that it is all of the above, like it or not.⁶⁶ (Peter Calthorpe)

⁶³ Tunström, Örebro 2009, sid 75ff.

⁶⁴ Kelbaugh, Douglas och McCullough, Kit Krankel (red); *Writing Urbanism*, New York 2008, sid 21ff i förord

⁶⁵ Calthorpe, University of Michigan, 2005, sid 68.

⁶⁶ Calthorpe, University of Michigan, 2005, sid 16.

4. Fallstudien Tranås

4.1 Tranås historik

I äldre tid låg Tranås säteri vid platsen intill Svartån i norra Småland. Säteriet omnämns redan på 1300-talet. Senare tillkom gårdar som Ängaryd och Åsvallehult, samt Tranåskvarn. Som samhälle har dock Tranås inga gamla anor. Fram till mitten på 1800-talet var detta mest ett vägshål. Här möttes vägen från Ydre och Östra Holavedsvägen.⁶⁷

Detta kom dock att ändras när vägshål blev en handelsplats. Den första torgdagen med spannmål och oxar hölls från 15 juni 1849 varje helfri fredag.⁶⁸ Den gamla marknaden hade innan dess hållit till vid Säby kyrka sex kilometer sydväst om nuvarande Tranås centrum.⁶⁹ Initiativet till den nya torgdagen togs av Säbys prost S.G. Mellin.⁷⁰

4.1.1 Klockare Johansson

En tomtläggning skedde på Tranåskvarns ägo av Tranås säteris ägare år 1852. Tomtläggningen omfattade 200 kvadratrev.⁷¹ Vid den tiden bestod byn vid landsvägen av sju hus. En av de första bosättarna var J. A Johansson, även känd som klockare Johansson.⁷² Enligt *Om Tranås och Säbybygden* skrev Johansson såhär angående sitt förestående husbygge: ”Då jag skulle bygga här, sade jag till jordägaren, änkefru Åberg på Tranås (säteri, red.anm.), att man borde staka ut räta linjer vid båda sidorna om landsvägen för byggandet. Vi togo till måttstock Wickmans hus, nordöstra knuten och till landsvägen...”⁷³ Alla hus kom efter det att byggas just så runt landsvägen, som senare blev Storgatan. Till en början fanns små trädgårdar framför husen.⁷⁴



Figur 14. Klockare Johansson. Bild från Elis Kågéns böcker.

Under 1860-talet ökade byggandet. Stor del i detta hade torgdagen från 1849, Säby marknad som hölls på Hässjöslätten från 1860 och ”kreatursmöten” från 1869. Den 26 november 1870 skrev Östgöta Correspondenten: ”Vid Tranås kvarn i Säby socken

⁶⁷ Kågen, Elis; *Från Tranåsbygden 1780-1930*, Linköping 1975, sid 60.

⁶⁸ Filén, Thure; *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921, sid 232

⁶⁹ Filén, Thure; *Tranås av idag*, Tranås 1933, sid 29

⁷⁰ Kågen, 1975, sid 36.

⁷¹ Filén, Thure; *Sveriges Leipzig i Jönköpings län i ord och bild*, Göteborg 1956, sid 462. Ett **kvadratrev** var 100 kvadratstänger och alltså cirka 8,815 [ar](#) (881,5 [kvadratmeter](#)). Kvadratrev är vanligt förekommande i historiska kartor åren 1855-1889. Källa: Wikipedia

⁷² Johansson var även organist och folkskollärare.

⁷³ Filén, Thure; *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921, sid 235.

⁷⁴ Kågen, 1975, sid 101ff.

komma hädanefter
 årligen att hållas tvenne
 kreatursmöten; det ena
 sista fredagen i februari
 och det andra sista
 fredagen i juli månad.”⁷⁵

4.1.2 Tranås får järnvägsstation

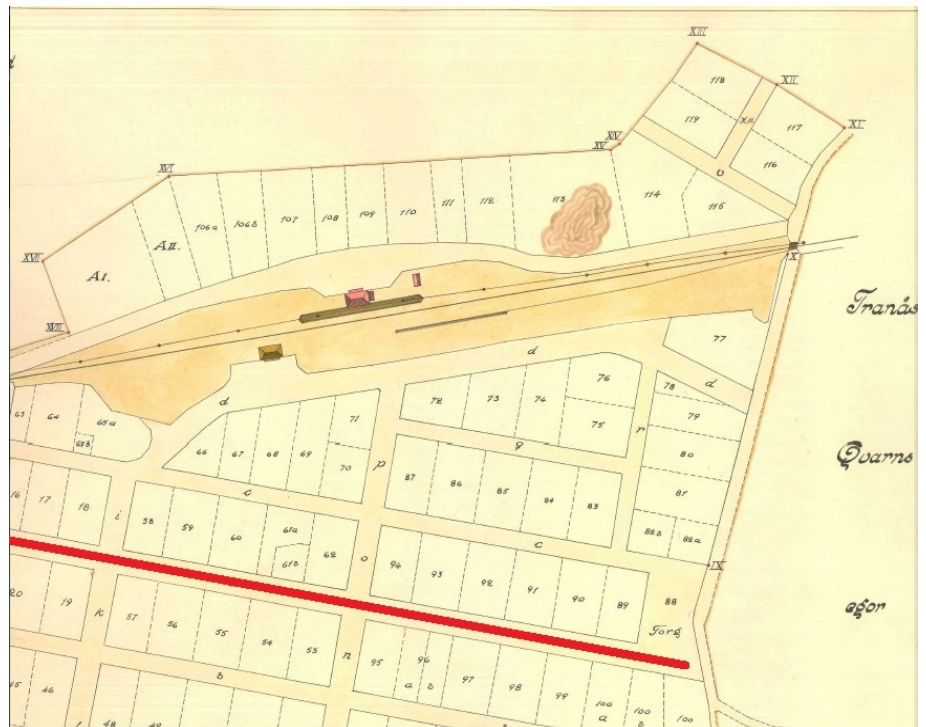
1872 var ett 40-tal
 tomter bebyggda och invånarantalet runt 200. Ett par år drogs Östra stambanan fram
 och Tranås torgplats fick en station 1874, invigd av Oscar II. Stationen fick namnet
 Tranås, vilket 1875 ersatte Löfstad som namnet på platsen. En minnesskrift som utgavs
 vid invigningen berättar följande: ”Tvenne gator och ett rymligt torg ge ett något
 köpingsartat utseende åt platsen, som har 3 bryggerier, 6 diverse- och 2 hökerihandl, 2
 fotografiateljéer. Rätt betydlig affärsverksamhet.”⁷⁶ De nya kommunikationerna innebar
 något av en revolution för Tranås. Folkmängden ökade och nya företag och fabriker
 grundades. Stambanans
 dragning var helt enkelt
 essentiell för Tranås
 framväxt, och nu växte
 invånarantalet drastiskt.⁷⁷

4.1.3 Tranås första stadsplan

1878 hade Tranås 678
 invånare. Samma år gjordes
 en stadsplan av
 kommissionslantmätare
 Anders Magnus
 Lindeblad.⁷⁸ Planen
 reviderades 1880, och
 Då gjordes också en
 ”beskrifning öfver
 Egoområdet”, en
 beskrivning av köpingens
 tomter samt över vem som
 ägde vilket hus. I detta
 dokument framgår att
 Storgatan fått sitt namn. Tranås fick i och med stadsplanen köpingsrättigheter från 1
 januari 1882, och skiljdes då från Säby. I planen reglerades tomter, gator, torg och öppna



Figur 15. Löfstad, senare Tranås omkring år 1865. Den landsväg som skulle bli Storgatan syns i mitten. Bild från Elis Kågéns böcker.



Figur 16. Detalj av Tranås första stadsplan från 1881. Storgatan markerad i rött. Järnvägsstationen syns i mitten av bilden. Rutnätsplanen är tydlig. ”Torg 88”, vid Storgatans infart till höger är idag rondell. Karta från Boverkets arkiv.

⁷⁵ Kågén, 1975, sid 55.

⁷⁶ Filén, Thure; *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921, sid 236ff.

⁷⁷ Kågén, 1975, sid 70.

⁷⁸ Anders Magnus Lindeblad (1825-1904). Förste lantmätare i Jönköpings län.

platser. En byggnadsnämnd med tre medlemmar bildades. Kommunstadgar och brandordning gjordes efter den modell som använts i Vernamo (Värnamo) köping.

I stadsplanen står att staden ska få ett antal breda "för städerna föreskrifna esplanaderna" med 60 fots bredd. Förslaget var att huvudgatan (Storgatan), en brandgata ner mot Svartån samt "trenne tvärgator" och gatan som gick längs med järnvägen skulle ha samma gatubredd. Detta genomfördes också. Men det blev inget med det salutorg som för "framtida behof" skulle kunna anläggas där landsvägen från Ydre mötte Storgatan. Istället ändrades detta till byggnadsmark 1908.

Vid bägge sidor om Storgatan anlades planteringar. Stadsplanen är tydlig med att de breda gatorna är nödvändiga för att undvika "eldfara"; gatornas främsta syfte var alltså att förhindra att brand spred sig i det unga samhället. Avståndet mellan husen, "hvilka ligga i samma linie", skulle vara 116 fot över gatan, vilket motsvarar 35,36 meter.⁷⁹

Staden fortsatte växa: från 1474 invånare år 1892 till 2322 år 1918. En ny stadsplan upprättades av arkitekt Ivar Lindgren 1917 och Tranås fick stadsrättigheter 1919.⁸⁰ Då slogs Tranås köping och Tranåskvarns municipalsamhälle – som existerade mellan 1903 och 1918 – ihop.



Figur 17. Storgatan på 1880-talet. Bilden visar att gatan kantades av stora trädgårdar. Bild från Elis Kågens böcker.

4.1.4 Storgatans förändringar genom åren

Storgatan har genomgått ett antal förändringar genom årens lopp. Fram till strax efter sekelskiftet hade gatan karaktären av landsväg, kantad av staket och planteringar som påminde om en allé.⁸¹ På 1910-talet



Figur 18. Storgatan på 1940-talet. Gatan har nu fått boulevardskänsla. Bild från Elis Kågens böcker.

⁷⁹ Kungliga brev, planären den, seriesignum E 6 A, volym 1, 10 maj 1881. Boverkets arkiv.

⁸⁰ Filén, *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921, sid 249ff.

⁸¹ *Bebyggelseinventering i Tranås kommun*, Jönköpings läns museum 1975, sid 11.

hårdgjordes gatan med makadam för att förhindra damm och många staket togs bort. Först i slutet på 1920-talet sattes körbanan med tuktad sten och kantsten. Då planterades också den enhetliga lindallé som står än idag, istället för de "jättelika" lönnar och kastanjer som stod på tomterna längs gatan.⁸² Att ge Storgatan dubbla filer var uppe till diskussion, men slopades då kommunen och markägarna inte kunde komma överens om förgårdsmarken, de gamla trädgårdarna.⁸³

Även om man inom största delen av den gamla köpingen liksom inom närliggande delar av de inkorporerade områdena måste kalla byggnadssättet slutet, ligga dock husen i regeln fritt och omgivas av trädgårdar och planteringar. Längs hela Storgatan ligga dessutom husen långt innanför gatulinjen.⁸⁴ (Thure Filén, 1921)

Redan 1881 uppkom frågan om att få bygga hus närmare gatan än det angivna. Vid ett allmänt sammanträde sa F V Rundqvist att han ville bygga ett hus femton fot närmare än den räta linje som de andra husen var inrättade efter. Vid den följande voteringen så röstade den stora majoriteten emot att huset skulle få byggas närmare Storgatan.⁸⁵ Klockare Johanssons räta linje efterföljdes genom åren.

1939 var körbanan nio meter bred, och gångbanorna var 4,50 meter på var sida om Storgatan.⁸⁶ Marken framför husen, som tidigare varit trädgårdar, var dock på väg att försvinna. Den kallades nu "förgårdsmark". På 1950-talet så köpte kommunen in eller fick tillskänkt marken.

1960 anfördes att Storgatan skulle breddas och moderniseras genom att den tidigare förgårdsmarken blev plattbelagd trottoar, och att ett grönområde skulle anläggas mellan den nya trottoaren och själv körbanan i mitten. Ingenjören Harald Hulthén gjorde planen för Storgatans förändring. Den genomfördes mellan 1966 och 1968.⁸⁷

Grönområdena, som mestadels bestod av häckar, ritades av Per Friberg. Friberg, som anses vara en av Sveriges främsta



Figur 19. Från början var det mellanrum mellan husen på Storgatan. Idag är denna struktur till stor del borta, men i kvarteret Södra Delen syns den gamla strukturen fortfarande. I det gula huset bodde författaren Fritiof Nilsson Piraten mellan 1921-1930. Foto: Anders Fridh

⁸² Filén, Thure; *Boken om Säby*, Tranås 1951, sid 245

⁸³ Kågén, 1975, sid 384.

⁸⁴ Filén, *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921, sid 292.

⁸⁵ Protokoll 15 januari 1881, Tranås torgplats; Protokoll med invånarna 1866-1881, Tranås kommunarkiv, A1:2.

⁸⁶ Ombyggnad av Storgatan mellan Ydrevägen och Säbyvägen inom Tranås stad, i Anläggningshandlingar 1923-1943, Tranås kommunarkiv, FIIbca:2.

⁸⁷ Storgatan, ombyggnad 1966-1968, Tranås kommunarkiv, F2bcb:4.

landskapsarkitekter under 1900-talet, var professor på Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU, under åren 1964-1985.



Figur 20. Karta över Tranås samhällsutveckling 1872-1905. Storgatan är den lodräta grå linjen i kartans mitt. Kartan visar hur utspridd bebyggelsen var före 1872. Efter 1872 sker en tydlig etablering av hus runt den centrala Storgatan. Husen ligger alla i samma linje mot gatan med relativt regelbundna mellanrum. Karta redigerad och restaurerad av Lennart Rydin 2012.

4.2 Tranås stadsplaneideal – nu och i framtiden

Det här kapitlet har ett antal underrubriker. Underrubrikerna är utvalda av uppsatsförfattaren, och ska förhoppningsvis ge olika ingångar på Tranås stadsplaneideal för idag och imorgon. Rubrikernas teman är återkommande i de intervjuer som gjorts och i kommunens officiella dokument. En tolkning av dessa teman görs i resultatdelen av denna uppsats, se vidare kapitel 5.

Storgatan är Tranås livsnerv. Det står redan i förordet till kommunens gestaltningsprogram. Det står att gatan ”uppvisar en kommersiell och folklig aktivitet som ger ett stadsmässigt och kontinentalt intryck.” Nyckelformuleringar i karaktäriseringen är ”myllrande liv”, ”Tranås själ”, ”trivsamt gaturum”. I detta ingår att gestaltningen av Storgatan ska vara sammanhållen och följa vissa ramar, och att gångbanan ska kännas som ett vackert och slitstarkt golv, ”en riktig ’finmatta’ som markerar gatans dignitet.” Gatans ska också vara vacker och intressant att se på och av hög kvalitet.⁸⁸ Storgatan framställs som Tranås viktigaste gata. Den har hög prioritet.

Förutom gestaltningsprogrammet finns en stadsvision⁸⁹ utvecklat av Tranås City Grupp (TCG). Denna sammanslutning består av representanter från kommun, näringsliv, handel och fastighetsägare. Layouten är färgglad, och texterna är enkelt skrivna. Tanken var förmodligen att vem som helst skulle kunna läsa den. Visionen sändes också ut till alla hushåll i Tranås 2010. Den är antagen av kommunfullmäktige.

Visionen är inget juridiskt bindande dokument, men visar enligt planarkitekt Susanna Alexandersson Tranås framtidsvision i mer eller mindre grova penseldrag. De större planer som diskuteras i visionen, som dragningen av Götalandsbanan och skapandet av en ny passage under järnvägen, är högst levande idéer i olika stadier.

Stadsvisionen är antagen av kommunfullmäktige men inte ett så levande dokument för dem så förvaltningschefer samhällsbyggnad och kultur får ofta påminna om den. Men det känns ändå som det finns något att hänvisa till för utvecklingen.⁹⁰ (Tranås stadsvision)

Tranås kommun har också en översiktplan antagen 2011. Denna går igenom alltifrån Tranås centrum till Sommen och Gripenberg som är mindre orter som ligger inom kommunen.

⁸⁸ *Gestaltningprogram för Tranås centrum*, Tranås kommun, antaget 2012.

<http://www.tranas.se/download/18.47d50de71468d2f53d97c9/1402577650275/Nr+6.+Gestaltningprogrammet+Storgatan.pdf>, 2015-05-18, sid 3ff.

⁸⁹ *Stadsvision Tranås 2010-2040*,

<http://www.tranas.se/download/18.47d50de71468d2f53d91463/1403014350545/Stadsvision+Tran%C3%A5s+2010-2040.pdf>, 2015-05-08

⁹⁰ Susanna Alexandersson, intervju 6/5 2015.

4.2.1 Riksintresset och traditionen

Tranås centrum är riksintresse sedan 1987, utsett av Riksantikvarieämbetet. I motiveringen står att läsa:

Staden anlades efter monumentalastadsplaneideal med ett brett alléplanterat boulevardstråk som huvudgata genom staden. Från Ydrebron i norr till Sveaplan i söder, dominerar rutnätsplanens stadsbild med regelbundna rektangulära eller kvadratiske kvartersindelningar. I enlighet med de internationella förebilderna tillskapades ett torg i mitten av staden, som tillsammans med Brunnsparken invid den 1899 grundade AB Tranås Vattenkuranstalt bildade öppna platser i stadsbildens.⁹¹ (Riksintressebeskrivning Tranås centrum med Storgatan)

Riksintresset har ”bevarandekaraktär” enligt Länsstyrelsen, som har översynsansvar.⁹² En ny detaljplan för Storgatan togs fram 1996, bland annat med syftet att bevara Storgatan som riksintresse för kulturvården. I riksintresset ingår bestämmelser för bevarandet av trädallén, hur bred Storgatan ska vara, fasadernas placering mot gatan och gatans funktion som både centrum och mötesplats.⁹³ Det är med andra ord svårt att få till förändringar av miljön inom riksintresset.

Storgatans styrka ligger istället i kontinuiteten, enligt Anders Wilander (m), kommunstyrelsens ordförande i Tranås.



Figur 21. Riksintressets avgränsning i Tranås centrum. Observera att hela Storgatan är med inklusive bebyggelsen och miljön kring den gamla kuranstalten Badhotellet ner mot Svartån. Bild från Tranås kommuns gestaltningsprogram för Storgatan och centrum.

⁹¹ <http://www.tranas.se/download/18.59abc72c143af6eb5229fe3a/1391007272187/9.6+Riksintressen+-+Storgatan.pdf>, 2015-05-08.

⁹² <http://www.lansstyrelsen.se/jonkoping/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/riksintressen/Pages/riksintressen.aspx>, 2015-05-29.

⁹³ *Gestaltningsprogram för Tranås centrum*, Tranås kommun, sid 5.

Historiskt går det tillbaka till handlare Johansson, som satte ut Storgatan med pinnar i slutet på 1800-talet. Sen har ingen ändrat på det. Ingen idag, eller imorgon, vill ändra på det. Man kan tycka att det inte finns något framåttänk i den inställningen, att vi ska behålla det som vanligt. Men det är tragiskt hur många gamla fina hus som försvunnit längs gatan. Kunde inte par bevarats?⁹⁴ (Anders Wilander)

4.2.2 Nej till externhandel

Enligt Tranås kommuns planarkitekt Susanna Alexandersson⁹⁵ har kommunen en policy som gäller externhandel. De säger nej till etableringar. De småbutiker som funnits i stadsdelar som Fröafall exkluderas från regeln. När riksväg 32 drogs om 1996, och en ny förbifart invigdes utanför staden, så kom flera förfrågningar angående etableringar av butiker längs vägen som passerar väster om Tranås. Men alla dessa fick nej, eftersom den uttalade strategin är att hålla handeln runt Storgatan.

Centrumhandeln är Tranås signum. Vi tackar vänligt men bestämt nej till köplador och annan extern etablering som riskerar att utarma den. Istället utvidgar vi stadskärnan och hänvisar stora kedjor till området närmast väster om järnvägen, där de blir ett bra komplement till Storgatans butiker.⁹⁶ (Tranås stadsvision)

Anders Wilander menar att genom att säga nej till "lådhandel" så skickar man en signal till lokala näringslivet om att man vill ha ett levande centrum. Tranås vill inte ha ett nytt IKANO (stort varuhus i Linköpings utkant) eller A6 (Jönköping).⁹⁷

Tranås har ett högt totalt handelsindex⁹⁸ på 93 enligt Pär-Anders Davidsson, centrumledare på Tranås Handel.⁹⁹ Handelsindexet ger en tredje plats i Jönköpings län efter Jönköping och Värnamo.

Detta beror på att vi i Tranås har en stark handelstradition som centralort för ett upptagningsområde på cirka 3-4 mil där vi har cirka 40 000 invånare inom denna radie. Att man idag väljer Tranås som sin handelsort beror på att vi har en koncentrerad handelsgata med Storgatan och att den så kallade volymhandeln också ligger relativt centralt det vill säga inga externa handelsområden utanför Tranås stadskärna. Vi har också många aktiviteter under året och Tranås handel är med och arrangerar och anordnar cirka 30 stycken per år. Detta sammantaget med blandningen av stora kedjor och små unika butiker, caféer och restauranger gör det trevligt att shoppa



Figur 22. Ett undantag från kommunens "nej till externhandel" är lågprisvaruhuset Lidl, som ligger nära infarten i norr. Den tyska livsmedelskedjan fick i gengäld till etableringen bekosta rondellen på väg 131 som passerar utanför butiken. Foto: Anders Fridh 2015

⁹⁴ Anders Wilander, kommunstyrelsens ordförande i Tranås, intervju 18/5 2015.

⁹⁵ Intervju 6/5 2015.

⁹⁶ *Stadsvision Tranås*, sid 18.

⁹⁷ Wilander, intervju 18/5 2015.

⁹⁸ Handelsindex är relationen mellan butikernas omsättning och vad invånarna konsumerar.

<http://www.affarerinorr.se/nyheter/2014/september/haparanda-toppar-handelsindex/#.VV38BWO-Lng>, 2015-05-21.

⁹⁹ Davidsson, mejlintervju 18/5, 2015.

i Tranås. Vi lägger också mycket ekonomi i marknadsföring av Tranås både profilering och vid våra evenemang.¹⁰⁰ (Pär-Anders Davidsson)

Även om handelsindex skulle sjunka rejält, så är externhandelsetableringar inget alternativ för Tranås, enligt kommunalråd Anders Wilander.¹⁰¹

4.2.3 Stadsplaneinspiration

Tranås kommun har ett tillväxtmål på cirka 60 nya tomter om året. Stadsplaneidealet är att växa inifrån och ut, men ”i realiteten handlar det om att bygga attraktivt för att få folk att flytta hit”. I nuläget handlar om flera så kallades satelliter som byggs ut, bland annat i villor i Norraby nordost om staden vid sjön Sommen. En liknande ny bebyggelse finns i Hätte och Bredstorp rakt öster om staden.¹⁰²

Hämtar ni inspiration från andra liknande orter som Tranås?

Marknaden styr så mycket. Idag har vi modern, svensk villablandning som ser likadan ut över hela Sverige, det krävs inte direkt några arkitektoniska insatser. Men det finns äldre områden i Tranås som är värda att lyfta fram, som bebyggelsen på Västra Berget från 1940-talet. Den har anpassats fint till naturen. Och från 60-talet har vi Östra Vägen som var tänkt som en monumental fyrfilig entré från Ydrehället (infarten från sydost, min anm.).¹⁰³ (Susanna Alexandersson)

Kommunalråd Anders Wilander menar att trenden är att försöka koppla norra Storgatan med Östanåparken i söder. ”Två noder som kopplas till Storgatan”. I Ydrerondellen i norr, som både Norra Storgatan och Storgatan utgår ifrån, planeras också en ny utsmyckning som understryker närheten till vattnet i form av Svartån och sjön Sommen.

Sen kan vi inte bygga nyare, men däremot tätare och högre vid Storgatan. Men vi har en lång väg att vandra dit, det handlar om en vision. Hypotetiskt skulle man kunna flytta centrum, men vi vill inte ha det som i Kiruna. En utmaning är att hela tiden fylla tomma ytor i centrum. Får man ett par tomma ytor så kan det snabbt bli fler.¹⁰⁴ (Anders Wilander)

När det gäller konkret stadsplaneinspiration för Tranås, så tar upp Anders Wilander upp Peter Kadhammars uppmärksammade artikelserie i Aftonbladet i januari 2015, den som hade titeln *Den döende staden*. I artikelserien reste Kadhammar runt i hela Sverige, från Ystad till Haparanda, och besökte städer för att se hur de hanterat externhandeln. Städerna som besöktes var både stora och små.

Jävligt inspirerande att se där att det är andra som tänkt som vi. Ystad till exempel, som också satsat på stadskärnan. De som gjort annorlunda, som Örebro och min gamla hemstad Växjö, har fullständigt dränerat stadskärnan när de byggt köplador. Jag tror inte på lådhandel i längden. Det är de som torskas mot Internethandeln i längden, inte de småskaliga butikerna med personlig service. (Wilander)

Menar du att opinionen vänt emot externhandeln?

Det är min bestämda uppfattning. I Jönköping har centrumhandeln tvingats ha söndagsöppet, eftersom A6 har det så. Jag kan tänka mig att många tänker ”varför gjorde vi så?” men det går inte att vrida tillbaka klockan. Landskrona tog beslut för ett halvår sen att inte tillåta lådhandel utanför centrum. Jag menar att utan levande centrum – ingen kommun. Inget levande centrum som en mötesplats för människor så skyndar man på urbaniseringen än mer. Jag ser ett möjligt scenario där

¹⁰⁰ Davidsson, mejlintervju 18/5 2015.

¹⁰¹ Wilander, mejlintervju 27/5 2015.

¹⁰² Alexandersson, intervju 6/5 2015.

¹⁰³ Alexandersson, intervju 6/5 2015

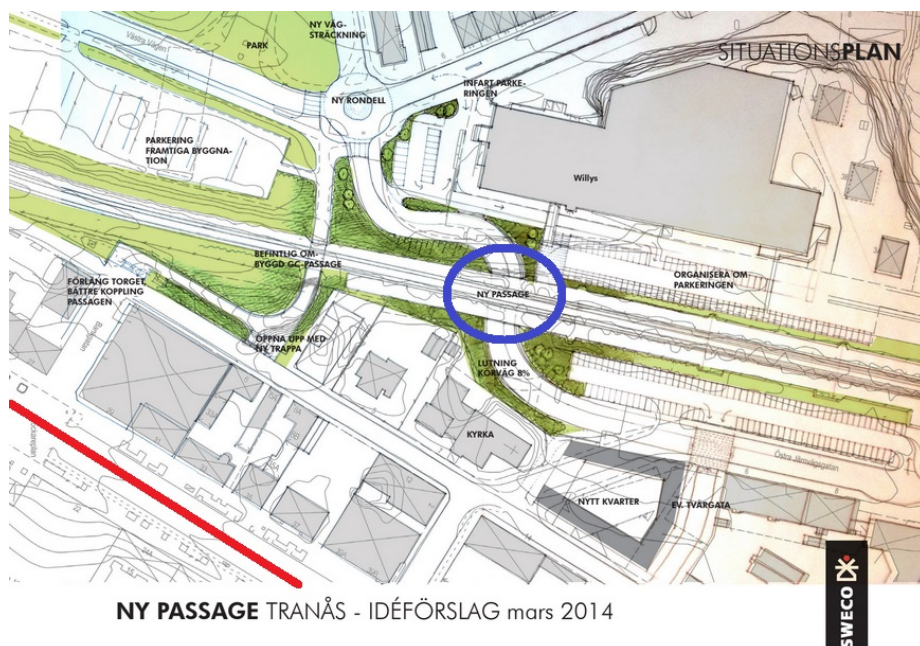
¹⁰⁴ Wilander, intervju 18/5 2015.

vi sätter tak över Storgatan, över promenadstråken, så folk kan gå och handla utan att bli blöta.¹⁰⁵
(Wilander)

4.2.4 Barriärer

Östra stambanan går idag rakt igenom Tranås och bildar en tydlig barriär mitt i samhället. Väster om järnvägen finns idag Willys stormarknad. Förr fanns en bilöverfart med bommar, men idag finns endast en planskild korsning för gångtrafikanter och cyklister vid Resecentrum. De bilpassager som finns är vid Ydrerondellen i norr och Sveaplan i söder.

Detta är tänkt att åtgärdas med en ”attraktiv planskild korsning”¹⁰⁶ i förlängningen av Falkgatan. Planen är att göra en ny passage med två filer för bilar. Målet, enligt ett idéförslag framtaget av Sweco på uppdrag av kommunen,¹⁰⁷ är att bryta barriären och binda samman det västra handelsområdet med stadskärnan. Detta ska gynna verksamheterna i hela staden, även Storgatan. Den centrala kopplingen, ett så kallat tvärstråk, ska ge ”ökad samhörighet!”, enligt idéförslaget.¹⁰⁸



Figur 23. Idéförslag på ny bilpassage (markerat i blått) under järnvägen centralt. Storgatan markerat i rött. Bild: Sweco

Att centrum i så fall skulle växa västerut anser Anders Wilander ger en positiv effekt även för Storgatan.

Jag tror det kommer växa sig starkt, men att det också ger en boost för handeln på Storgatan. Utredningar har visat att det skulle öka handeln med 13-14 miljoner.¹⁰⁹ (Anders Wilander)

¹⁰⁵ Wilander, intervju 18/5 2015.

¹⁰⁶ *Stadsvision Tranås*, sid 12.

¹⁰⁷ *Ny passage Tranås – Idéförslag*, mars 2014, Sweco.

¹⁰⁸ *Ny passage Tranås*, 2014.

¹⁰⁹ Wilander, intervju 18/5 2015.

Enligt Tranås översiktsplans områdesfördjupning så är förhoppningen att området väster om järnvägen ska utvecklas till ett multifunktionsområde med aktivitet dygnet runt.¹¹⁰

Storgatan i sig är en barriär, livligt trafikerad går den rakt genom centrala Tranås. För att ta del av hela utbudet så måste man korsa huvudgatan. Ett antal övergångsställen finns längs gatan, men också en så kallad *shared space*-yta vid Stora Torget. Shared space är ett begrepp som myntades i början av 2000-talet. Företeelsen innebär att gränsen mellan trottoar och körbana suddas ut, så som det var i städerna innan bilens intåg i början på 1900-talet. Shared space som fenomen är med andra ord

inget nytt, det nya ligger i att stadsplanerare aktivt gör om övergångsställen och liknande till shared space-ytor. Syftet är att bryta ner barriärer och binda samman staden. Utvecklingen har kommit längst i Sverige, Danmark, norra Holland och norra Spanien.¹¹¹ I Tranås heter ytan Klockareplan och sträcker sig över Storgatan från Torggatan förbi Bankgatan. Den kom till 2006, och här rör sig gångtrafikanter och bilister på samma villkor. Högerregeln gäller.¹¹²



Figur 24. Shared space-ytan Klockareplan ligger på Storgatan i Tranås. Foto: Anders Fridh

4.2.5 Folkhälsofrågor

Stadsvisionen strävar efter att skapa liv och rörelse och främja möten mellan människor i Tranås. Vid planeringen tar vi tidigt hänsyn till livskvalitet- och folkhälsofrågor. Tranåsborna inbjuds att vara med i det levande samtalet om stadens utveckling.¹¹³ (Stadsvision Tranås)

Tranås stadsvision binder samman planeringen med folkhälsofrågor. En god miljö får människor att må bra. Ju fler folk som rör sig i centrum, desto bättre. Under rubriken *Bilden av Tranås 2040* står ”I centrum rör sig många människor, vilket i förlängningen skapar trygghet.”¹¹⁴ Att bjuda in till ett ”levande samtal” är också ett sätt att visa att den lilla människan, det vill säga allmänheten, har något att säga till om.

Tranås översiktsplan lyfter fram Storgatan som ett ”regionalt nav” och menar att den servicetäta miljön ”ger kvalitéer av särskilt stor betydelse för grupper med stort service-

¹¹⁰ Tranås översiktsplan, <http://www.tranas.se/download/18.7cda2081145fcfce8d44275/1400854097596/2+Omr%C3%A5desf%C3%B6rdjupningar.pdf>, sid 3, 2015-05-30.

¹¹¹ Hamilton-Baillie, Ben; What is Shared Space?, <http://www.hamilton-baillie.co.uk/files/publications/6-1.pdf>, 2015-05-02.

¹¹² *Gestaltningprogram för Tranås centrum*, Tranås kommun, sid 5.

¹¹³ *Stadsvision Tranås*, sid 5ff.

¹¹⁴ *Stadsvision Tranås*, sid 9.

och tillgänglighetsbehov, såväl individer som verksamhetsutövare.”¹¹⁵ Med Storgatan har alltså Tranås ett ansvar att tillgodose många olika grupper.

Storgatan och stadskärnan kallas Tranåsbornas gemensamma vardagsrum.¹¹⁶ Detta genom fler mötesplatser, mer utrymme för konst, lek och uppträdanden. Målsättningen är att människor ska kunna leva det goda livet i Tranås, ”rikt på upplevelser, hälsosamt, tryggt och säkert.”¹¹⁷ Kulturen lyfts fram som en avgörande faktor för livskvalitet och gemenskap. Visionen ser ett nytt kulturkvarter med aktivitetshus och resecentrum ihopbyggt med ett nytt stadsbibliotek. Detta kulturkvarter skulle vara placerat i anslutning till perrongen för den planerade Götalandsbanan.¹¹⁸

4.2.6 Kommunikationer

Om det blir något nytt kulturområdet beror på hur dragningen av det nya höghastighetståget kommer se ut. Götalandsbanan ska gå mellan Göteborg och Stockholm, och Tranås hoppas få ett stopp på vägen. Besked om dragningen och dess hållplatser tas senast 2018, och fram till dess verkar den planerade bilpassagen under järnvägen ligga på is. Tranås samarbetar med ett antal andra småländska kommuner, bland annat Jönköping, Nässjö och Värnamo, om att få dragningen av järnvägen närmare E4:an. I Växjö vill man ha den längre österut i Småland.¹¹⁹ Hela sträckningen på 75 mil ska vara klar för trafik år 2035, enligt kommunens utvecklingsstrateg Anders Rosén.

Götalandsbanan har högsta prioritering, Tranås kommun vill växa. Nuvarande befolkningsmål är 20 000 invånare år 2025, läge efter första kvartalet 2015, 18 455. Stigande tendens sedan början av år 2007. Tranås högsta befolkningsnivå nåddes i början av 1970-talet, cirka 19 200 invånare. Växande befolkning betyder att det blir fler som kan vara med och betala välfärden, bättre underlag för handel, en ort som växer befinner sig i en uppåtgående spiral som kan genom sin attraktivitet kan få fler människor att bosätta sig här och ta ett jobb i Tranås och på så sätt bidra till bemanning av exempelvis expertfunktioner.¹²⁰ (Anders Rosén)

Enligt prognosen för höghastighetsbanan så hamnar Jönköping och Linköping femton minuter bort med det nya tåget. Stockholm och Göteborg nås från Tranås på en timme.¹²¹

Kommunen har beställt två utredningar som rör en eventuell höghastighetsbana genom Tranås. Den ena, gjord av ingenjörskontoret Atkins, trycker på att ”bytespunkt Tranås” ökar tillgängligheten på både arbetskraft och arbetsplatser, vilket påverkar även grannkommunerna Aneby och Boxholm.¹²² Det skulle också innebära ett mer jämställt och miljövänligt transportsystem där bilberoendet minskar, enligt utredningen.¹²³

Atkins utredning ser Götalandsbanan som essentiell för Tranås tillväxt.

¹¹⁵ Tranås översiktsplan, sid 3, 2015-05-30.

¹¹⁶ *Stadsvision Tranås*, sid 3.

¹¹⁷ *Stadsvision Tranås*, sid 14ff.

¹¹⁸ *Stadsvision Tranås*, sid 33.

¹¹⁹ <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/jonkoping/vastkommuner-kraftsamlar-for-snabbtag>, 2015-05-26.

¹²⁰ Anders Rosén, mejlintervju 27/5 2015.

¹²¹ *Stadsvision Tranås*, sid 36ff.

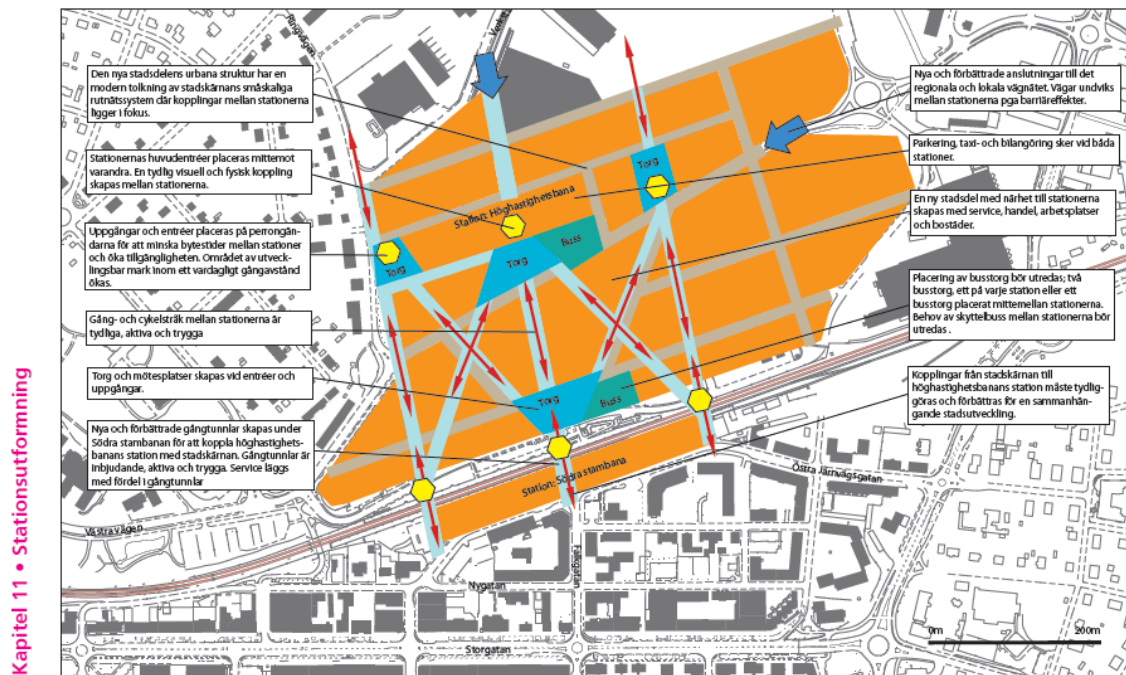
¹²² *Höghastighetsbana genom Tranås*, Atkins 2010-02-18, sid 10.

¹²³ *Höghastighetsbana genom Tranås*, sid 21.

Tranås befolkning kommer att öka betydligt på grund av höghastighetsbanan genom staden. En grov uppskattning är att befolkningen år 2030 i Tranås kommun är 25 000 – 30 000 invånare. Uteblir bytespunkt Tranås och ersätts med förbifart Tranås kommer sannolikt befolkningen att minska något och tillväxten upphör helt i kommunen.¹²⁴ (Höghastighetsbana genom Tranås)

Den ökade rörligheten, att människor blir mer mobila och vill få kortare restider, tillskrivs alltså en avgörande roll för Tranås framtid.

HÖGHASTIGHETSBANAN GENOM TRANÅS



Figur 1.2 Utgångspunkter för stadsutveckling kring en höghastighetsstation i Tranåstunneln

44

Figur 25. Atkins utredning visar att höghastighetsbanan kan innebära stora förändringar i bebyggelsen väster om järnvägen. Storgatan, i nedkant på bilden, lämnas dock orörd i detta förslag. Bild: Atkins

4.2.7 Blandstaden

I visionen går att läsa att ”Storgatan är och förblir stadens ryggrad (...) Vi stödjer och uppmuntrar mixen av funktioner – handel, service, nöjen, kommunikationer och boende – som gör att vi får ett levande centrum.”¹²⁵ Målet är ett centrum med blandade funktioner.

Under rubriken *Satsa på innerstaden* står:

Vi utvidgar stadskärnan, förtätar Storgatan och ger plats åt en mix av boende, näringsverksamhet, nöjen och rekreation (...) Målet är att skapa en tätare, mänskligare och merlevande stadskärna.¹²⁶ (Stadsvision Tranås)

¹²⁴ Höghastighetsbana genom Tranås, sid 33.

¹²⁵ Stadsvision Tranås, sid 10.

¹²⁶ Stadsvision Tranås, sid 6.

Biltrafiken som går på Storgatan nämns inte, utan det är gångtrafikanten som är i fokus. Biltrafiken nämns dock på sidan 8 i stadsvisionen, under rubriken "Lugn trafikrytm". Här står att "tung trafik ska bort från Storgatan". Biltrafiken har minskat från 18 000 fordon per dygn till 15 000 efter att förbifarten kom till för knappt tjugo år sen.¹²⁷ Storgatan är fortfarande den enda bilvägen genom Tranås centrum, eftersom Storgatan mer eller mindre är Tranås centrum. Enligt kommunalrådet Wilander så gynnar biltrafiken trots allt detaljhandeln. Längs Storgatan är dessutom fri parkering.

Bebyggelsen på Storgatan har ett differentierat innehåll, på så sätt att det ligger affärer i bottenvåningen och bostäder på andra och tredje våningen. Här finns också större mataffärer; ICA Kvantum ligger vid Torget mitt på Storgatan, COOP Extra vid gatans mynning i sydväst. Längs gatan finns också stadsbibliotek. Stora Torget ligger i anslutning till Storgatan. Och om man passerar detta så når man stadshuset som ligger på andra sidan Svartån, 200 meter från Storgatan.



Figur 26. Exempel på hur bebyggelsen vid Storgatan har ett blandat innehåll. Affärer i form av JC och Intersport i bottenplanet, lägenheter ovanför. Foto:



Figur 27. Storgatan har många användningsområden. Genomfartsled, parkeringsplats. Cykelväg, cykelparkering. Trottoar, uteservering. Foto:

¹²⁷ Wilander, intervju 18/5 2015.

5. ANALYS OCH RESULTAT

5.1 Karaktärisering av Tranås äldre stadsplaneideal

Tranås växte sig stor först i mitten på 1800-talet, i samband med att det blev en marknadsplats. Köpingen, och senare staden, växte utifrån den centrala landsvägen, det som senare blev bli Storgatan. Några medeltida lämningar finns inte i Tranås. Stadens första utformning, med en enda lång huvudgata, påminner dock om flera medeltida svenska städer.

Denna långsträckt stadsplan, som blev mer otydlig när Tranås växte som stad, beror på tydliga barriärer, i form av järnvägen i väster och Svartån i öster. Både ligger i ungefär i samma väderstreck som Storgatan; sydväst till nordost. Under järnvägen finns ett antal planskilda korsningar, men bara två för bil och ingen i direkt anslutning till centrum.

Barriärerna har gjort att stadens centrum växt på längden längs Storgatan istället för att växa sig starkt åt alla håll utifrån ett torg. Detta gjorde tidigt att Storgatan blev dominant. Till detta bidrar också att gatan var del av landsvägen fram till 1996, något som gjorde att handeln naturligt placerades längs gatan. Kungälv är ett liknande exempel på en stad som växt fram mellan två tydliga barriärer. Den här typen av plan, som brukar kallas långgatsplan, finns också i städer som ligger på en åsrygg. I Vimmerby finns spår av detta.¹²⁸ Tranås storgata ligger på en grusplåtå.

I alla dokument lyfts klockare Johansson fram som personen att tacka för att Tranås Storgata blev utformad som den blev. Johansson insats på 1850-talet innebar att bebyggelsen längs landsvägen, senare Storgatan, kom att ligga i liv indragna från vägen och därigenom möjliggöra att staden fick en boulevardliknande utformning senare. I motiveringen till varför Tranås centrum med Storgatan är riksintresse står att Tranås är ”ett synnerligen representativt exempel på storslagna stadsplaneideal i en svensk landsortsstad.”¹²⁹

Riksintressebeskrivningen lyfter fram de ”monumentala idealen” som staden anlades efter. I den bebyggelseinventering som Jönköpings läns museum gjorde på 1970-talet står:

Att Storgatan redan på 1850-talet planerades med ett 30 meter brett avstånd mellan husen, har gjort, att den i senare tids planering kunnat utnyttjas till en esplanadartad gata.¹³⁰

Detta, att gatan från början inte vara ”esplanadartad”, ligger närmare sanningen. Den första stadsplanen från 1881 nämner inga stora ideal, eller något direkt inspiration från varken Paris eller Vänersborg. Istället är anledningen till att bygga så breda gator i liten stad som Tranås att förhindra spridningen av bränder. Påverkan från 1874 års byggnadsstadga är tydlig. De bränder som ödelagt svenska städer som Örebro tidigare under 1800-talet skulle förhindras. Samtidigt hade byggnadsstadgan fokus på ljus och hygien, något man fick genom att bygga luftigt, med långt mellan husen som på

¹²⁸ Ahlberg, Nils; *Stadens mönster – De historiska kartorna berättar*, Borås 1998, sid 15.

¹²⁹ *Gestaltningssprogram för Tranås centrum*, Tranås kommun, sid 5.

¹³⁰ *Bebyggelseinventering i Tranås kommun*, Jönköpings läns museum 1975, sid 11

Storgatan. Det ska också sägas att ”esplanad” är ett missvisande begrepp då det i Sverige brukar användas om gator med en planterad trädrad i mitten. Storgatan borde snarare kallas för en ”boulevard” eftersom trädallén står på båda sidor om körbanan.



Figur 28. Storgatan mot norr. Staty av speedwaylegenden Ove Fundin, uppväxt i Tranås, i förgrunden. Foto: Anders Fridh

Adolf Wilhelm Edelsvärds svenska idealstad från 1859 stämmer också in väldigt väl på Tranås och Storgatan. Husen vid gatan hade stora trädgårdar från början. Huvudgatan var en bred och trädbevuxen brandgata från början. Fokus låg på sundhet och friskhet.

I plandokumentet från 1881 står att avståndet mellan husen på var sida om gatan ska vara 116 fot, vilket motsvarar 35,36 meter. Denna imponerande bredd innebar att gatan fick esplanadkaraktär på 1900-talet, när förträdgårdarna togs bort och lindallén reglerades 1929. Karaktären förstärktes av 60-talets arbeten på gatan, med planteringar ritade av landskapsarkitekten Per Friberg. Idag är avståndet mellan husen på var sida om gatan 38 meter, så den gamla planen efterföljs än idag mer eller mindre.

Om man söker sig längre tillbaka i tiden så kan man se spåren av romarnas symmetriska härläger i Tranås första stadsplan från 1881. Ser man till rutnätsmönstret och de rektangulära kvarteren så ser man inspirationen från renässansens stadsplaneideal.

5.2 Storgatan då och nu

Bebyggelsen längs Storgatan har förändrats en hel del genom åren. För hundra år sen låg husen för sig, med mellanrum emellan. Idag har en betydande förtätning skett. Det finns

dock ett antal äldre hus kvar, däribland i kvarteret Södra Dalen, som visar hur bebyggelsestrukturen en gång såg ut längs hela gatan. Husens avstånd till gatan är dock oförändrad sedan klockare Johanssons dagar på 1850-talet, vilket påvisar en oförändrad struktur över längre tid. En struktur som lever kvar från den första stadsplanen från 1881.

Storgatans starka ställning som handelsgata och mötesplats gör att Tranås kommun kan säga i princip nej till externhandel. Detta är också en del av profileringen, att locka till sig butiker och besöker genom ett tydligt ställningstagande för den småskaliga centrumhandeln. Det är också tydligt att Storgatans status varit hög genom åren. När gatan skulle moderniseras på 60-talet anlätades den rikskände Pär Friberg. Idag finns tydliga riktlinjer i kommunens gestaltningsprogram om att ytbeläggningen ska vara slitstark, av hög kvalitet samt vacker och intressant att se på. Storgatan prioriteras i planeringen.

Staden växte fram runt den gamla landsvägen, som reglerades tidigt genom regler angående husens placering. Stadsplanen som godkändes 1881 kom till kort efter 1874 års svenska byggnadsstadga. Storgatan är präglad av detta, med sin imponerande bredd. Detta har lett till att den ända in i vår tid kunnat rymma såväl handel som biltrafik och cykeltrafik.

Kärnan i staden utgörs, idag precis som 1881 och 1920, av centrumbebyggelsen på grusplåtarna mellan Ängarydsmossarna och Svartån.¹³¹ Storgatans geografiska läge, på en grusås där omgivningen ligger omkring fem meter lägre, gör gatan till en naturlig centralpunkt i staden. Storgatan ligger 150 meter över havet.¹³²

Tranås centrum är relativt oflexibelt för större förändringar. Det finns tydliga begränsningar i centrum; inga lediga tomter att bygga stort på, småskalig handel som skulle få svårt att slå om till storskalighet. Om det positiva handelsindexet, tredje bäst i Jönköpings län, skulle sjunka så kan omställningen bli svår eftersom staden anpassats till småskalighet. Enligt kommunalrådet Anders Wilander är dock exterhandel inget alternativ.

5.3 Nyurbanismen i Tranås

Tranås nej till externhandel främjar för småskalig handel och ett levande centrum där tillgång till bil inte är ett måste. Detta är något av nyurbanismens ideal; fotgängaren i fokus i en miljö där måtten är ”mänskliga”. Ingen stor köplada eller höghus som alierar folk.

Tranås expansion handlar för tillfället en hel del om byggandet av så kallade satelliter, förorter utan direkt anknäytning till staden. Detta sätt att växa påminner om så kallad *sprawl*, där små förorter utan eget centrum eller butik byggs upp på avstånd från huvudorten. Detta sätt att få att stad att växa är en av anledningarna till att nyurbanism uppstod. Nyurbanisterna förespråkar en stad där alla har tillgång till samma utbud.

¹³¹ Filén, *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921, sid 289ff.

¹³² Filén, Thure; *Sveriges Leipzig i Jönköpings län i ord och bild*, Göteborg 1956, sid 462

Tranås planarkitekt uttrycker en hopplöshet när hon pratar om modern svensk villablandning. ”Det krävs inte direkt några arkitektoniska insatser för att rita det.” Det finns ett uttryck för trenden att bebyggelsen börjar se likadan ut överallt, oavsett i vilken del av Sverige, eller om du så vill, världen: *placeless place*. När ingen lokal kontext kan skönjas i den byggda miljön.¹³³ Detta är motsatsen till nyurbanismens ideal om lokal identitet och stolthet. I Tranås kommuns gestaltungsprogram för centrum finns tydliga riktlinjer för att främja den lokala identiteten. Här återfinns regler för hur gatubeläggningen ska vara, vilka grundfärger som gäller på staket och räcken, och här står att ”om skyltfönster och dörrpartier ersätts med massproducerade produkter förvanskar och likriktar det gatumiljön.”¹³⁴ Inom den nyurbanistiska rörelsen är just den identitetsskapande dimensionen viktig. Tydliga riktlinjer om färgsättning och material påminner också om den designkod som finns i Seaside, det nyurbanistiska projektet i Florida.

Tranås stadsvision kopplar samman trygghet med att det rör sig folk i centrum. Och folk rör sig i centrum tack vare stadsmiljön och handeln som finns där. Detta är ett deterministiskt – att se ett klart samband mellan människa och miljö – som påminner om nyurbanismens ideal. Nyurbanisterna är övertygade om att en bra miljö har god inverkan på den mänskliga hälsan och tvärtom. Storgatans blandade funktioner, med butiker av olika slag och bostäder i samma hus, är också ett nyurbanistiskt ideal som för tankarna till den förmodernistiska staden runt år 1900. Motsatsen till modernismens funktionsseparering.

Tranås som stad har ett antal barriärer att tampas med. Svartån i öst men framförallt järnvägen i väst gör att centrum komprimeras runt Storgatan, som i sig utgör en barriär. Det finns en shared space-yta som bryter ner uppdelningen mellan bil och gångtrafikanter, och det finns planer på en ny bilpassage under järnvägen centralt. Detta är ett sätt att försöka binda samman de centrala delarna, istället för att låta de växa var för sig. Devisen är att synergieffekter är positivt. Detta tankesätt kan sägas vara motsatsen till den *sprawl* som kan sägas användas när satelliter som Norraby växer. Även om just *sprawl* förknippas mest med större städer som Göteborg. Liknande tillvägagångssätt märks ändå här i ett mindre format.

Tanken med den nya bilpassagen under järnvägen – än så länge på idéstadiet – är att överbrygga barriärer vid resecentrum väster om Storgatan. Om förslaget genomförs så bidrar det till att två handelsområden binds samman. Det innebär att det västra handelsområdet blir mer attraktivt, då det blir lättare att nå med bil utan omvägar. Samtidigt är Swecos förslag mest till gagn för bilister. För gångare och cyklister finns redan en undergång under järnvägen. Det finns en idealistisk syn från kommunalrådet Anders Wilander här, om att ”ju mer handel centralt desto bättre”. Det finns också en tro på att trenden med externhandel har vänt, och att vanliga människor föredrar genuina miljöer, som Storgatan framställs som. Detta är ett typiskt nyurbant tankesätt, där man förutsätter att vanliga människor föredrar historiska miljöer framför nybyggda extern köpcenter under tak.

Nyurbanismen som begrepp används inte av Tranås offentliga företrädare, inte heller på direkta frågor om de följer några stadsplaneringstrender eller ideal. Om Tranås är nyurbanistiskt, så är det omedvetet. Det finns hur som helst spår av nyurbanismens

¹³³ Elizabeth Moule, seminarium *Designing The Past*, Institutionen för Kulturvård, 20/5 2015.

¹³⁴ *Gestaltungsprogram för Tranås centrum*, 2012, sid 7.

tankar i Tranås moderna stadsplaneideal. Det kan man konstatera efter studier av kommunens offentliga dokument och intervjuer med offentliga personer.

Stora förändringar kan komma att ske med Tranås centrum, framförallt i form av ett förändrat resecentrum till följd av Götalandsbanan. Storgatans status som Tranås viktigaste plats tycks dock för närvarande vara ohotad.

6. DISKUSSION

6.1 Tranås historieskrivning – komplex eller förenklad?

Tranås lyfter i offentliga dokument fram Storgatan som en gata som är speciell i sitt slag. Man hänvisar till 1800-talets monumentala stadsplaneideal. Sanningen är att gatans monumentala karaktär fick sin utformning en bit in på 1900-talet. Gatan och torgets historiska betydelse som handelsplats lyfts också fram. De offentliga dokument som behandlar Storgatan lyfter fram gatans historia i första rummet. Det offentliga rummet trivialiseras som ett vardagsrum som har en obruten kontinuitet från 1800-talets Löfstad fram till idag. Framställningen innehåller en tydlig nostalgi, ett slags representationernas rum som filosofen Henri Lefebvre kallar det. En idealiserad bild av Tranås framväxt och gatans historia.

Att prata om ”monumentala” ideal när det gäller en stad med rötterna i det sena 1800-talets ger också genast associationer till europeiska metropoler. De flesta tänker nog på Paris som sinnebilden för denna monumentalitet. Staden hade stor inverkan på tidens planering med sina stjärnplatser och diagonala genombrottsator. Att på så sätt associera sig med en internationell storstad skapar också en bild av att lilla Tranås har någonting gemensamt med den stora världen därute, utanför Sverige. Tranås Storgata är högst levande idag men historieskrivningen runt gatan kan sägas vara en nostalgisk konstruktion.

Det finns också en motsägelse i hur klockare Johansson lyfts fram som Storgatans ”andliga fader” samtidigt som man pratar om monumentala stadsplaneideal. Var det Johanssons ideal? Han var visserligen även både folkskollärare och organist, men ingen källa pratar om Johansson i termer som ”visionär” eller liknande. Det ska också sägas att de stora boulevarderna i Paris till stor del byggdes på 1860-talet eller ännu senare. Att då klockare Johansson skulle hämtat inspiration här redan på 1850-talet förefaller osannolikt. Johanssons idé om att lägga husen längs Storgatan i en linje var dock praktisk och gjorde Tranås stadsmässigt tidigt.

Den nuvarande historieskrivningen, där klockare Johansson och de monumentala idealen hör ihop, framstår som friktionsfri och oproblematiserad. Här saknas komplexitet. Det är lättare att sammanfatta och förenkla historien. Att rentav göra den tillrättalagd och lättförståelig för vem som helst.

I diskussionerna kring Tranås och Storgatan idag finns också en komplexitet. Samtidigt som Storgatans småskaliga nostalgiska handel och pittoreska charm lyfts fram så är det stora fokuset just nu Götalandsbanan, ett järnvägsprojekt som skulle kosta Tranås otroliga pengar och förändra stadens infrastruktur för alltid. Denna dubbelhet samtidigt märks i kommunalrådet Anders Wilanders uttalanden om hur ”tragiskt hur många gamla fina hus som försvunnit längs gatan.” Samtidigt har han visioner om att bygga på husen på höjden längs Storgatan och sätta tak över trottoarerna. Just uttalandet om tak över trottoarerna kan tyckas vara en eftergift för dem som vill ha det så bekvämt som möjligt. De som helst åker till en stor ”lådhandel” och handlar som Wilander uttrycker det.

Kommunalrådets vision om att sätta tak över trottoarerna och bygga på höjden längs

Storgatan låter djärvt ur ett kulturvårdsperspektiv. Området är trots allt riksintresse på grund av sin välbevarade struktur, något som skulle bli svårare att avläsa om solen skymdes av ett antal sjuvåningshus intill gatan. Samtidigt ska man komma ihåg att det handlar om en framtidsvision. När det gäller just visioner så har många människor en tendens att ta ifrån tårna och sikta mot stjärnorna.

6.2 Prioritering

I alla offentliga dokument lyfts Storgatan fram som helt speciell. Offentligt anställda och kommunalråd lyfter fram den som en av Tranås största styrkor. Den har högsta prioritet och kostas på det lilla extra i form av utsmyckningar och dylikt, just för att den ska hålla den unika charmen. Det är lätt att glömma att Tranås stad har 14 000 invånare och en hel hög med andra gator. Det går inte att ha hög prioritet för allt.

Den här uppsatsen har visserligen fokuserat på centrumplaneringen i Tranås med fokus på Storgatan, men det är tydligt hur gatan format identiteten för Tranås redan från början. En undersökning av Tranås minst uppmärksammade gata vore på sätt och vis intressant i sammanhanget, för att vända på perspektiven. Men det lämnar vi till en annan uppsats.

6.3 Tranås inte unikt

Om man lyfter blicken från Tranås så stadens planeringshistoria inte unik. Det finns ett antal svenska städer som påminner om Tranås. Städer som växt upp runt järnvägen, som närbelägna Mjölby, som har liknande tydliga geografiska barriärer (Kungälv), och som har en tydlig rutnätsplan från sent 1800-tal (Hjo). Det är också tydligt hur 1874 års byggnadsstadga format väldigt många svenska städer, även de som existerade långt innan 1800-talet. Byggnadsstadgans påverkan, främst genom de breda, raka esplanaderna, är lätt avläsbara än idag. Sundsvall, som brann ner en varm sommardag 1888, innehåller också precis som Tranås centrala brandgator och en tydlig rutnätsplan.

Tranås moderna stadsplaneideal känns på många sätt typiska för den svenska småstaden. Det handlar om att väva samman olika stadsdelar, överbrygga barriärer och försöka skapa ett levande centrum. De moderna idealen, eller snarare verkligheten, är att en stad som Tranås styrs av ett antal yttre faktorer. Var är attraktivt att bo? Var vill folk bygga hus? Kan Storgatan fortsätta ha ett positivt handelsindex eller bidrar den ökade rörligheten med bil till att framförallt Jönköping stjäla marknadsandelar från staden? Kommer Götalandsbanan få ett stopp i Tranås?

Nyurbanismens ideal går, som resultatdelen av denna uppsats visar, att avläsa delvis i Tranås. Här finns den småskaliga, differentierade småstaden som är till fotgängaren. Det är samtidigt mycket möjligt att rörelsens tankar och idéer går att utläsa i såväl Nässjös som Eksjös officiella dokument också, för att ta två närliggande småstäder. Det kan tänkas att nyurbanistiska idéer helt enkelt genomsyrar den moderna svenska stadsplaneringen generellt. Men det är en annan uppsats. Att ha nyurbanismen som utgångspunkt har hur som helst gjort att Tranås moderna stadsplaneideal utkristalliserat sig och framstått tydligare. Bland annat bidrog den till urvalet av teman i kapitel 4.2; barriärer, folkhälsofrågor, blandstad och så vidare.

6.4 Tranås och tillväxten

En utredning av ingenjörbyrå Atkins hävdar att Tranås kan växa från dagens 18 000 till 25-30 000 år 2030, bara staden får ett stopp på Götalandsbanan. Utan stopp så beräknas befolkningen att minska. Det kan tyckas ironiskt att Tranås återigen är så beroende av järnvägen. Hade inte Östra stambanan byggt en station i samhället 1874 så hade det förmodligen varit betydligt mindre idag. Kommunikationerna var grundläggande då, de är viktiga idag och det är till synes helt fundamentals även i framtiden. Expansion och tillväxt verkar vara melodin som gäller. Mer handel på bägge sidor om järnvägen ger en boost. Ett stopp på Götalandsbanan ger en boost. Tranås kommun tycks övertygade om att staden behöver bli större. Det är vägen till framgång och fortsatt positivt handelsindex.

6.5 Vardagsrummets kontinuitet

Storgatan är en naturlig samlingsplats i Tranås. Alla känner till den, alla har ett förhållande till den. Gatans oförändrade struktur skapar en trygghetskänsla. Tranås centrum är fortfarande uppbyggt utifrån Anders Magnus Lindeblads förmodernistiska plan från 1881. Detta gör att Storgatan uppvisar 1881 års rutnätsplan än idag. Här finns en lång, obruten kontinuitet. Gatan, som fram till 1996 var genomfartsled i form av landsväg/riksväg, har också en lång tradition som handelsplats. Det var så Löfstad, och senare Tranås, växte snabbt under den andra delen av 1800-talet. Från början var handeln (marknadsplatsen) koncentrerad till Stora Torget, som ligger längs Storgatan ner mot Svartån. Idag är här torghandel varje fredag, ICA ligger här samt ett antal mindre butiker. Men större delen av handeln sker längs Storgatan. Tranås kommuns uttalade strategi att hålla handeln här och säga nej till externhandel, tyder på att handelns kontinuitet i Tranås centrum är viktig för staden. Storgatan kallas Tranåsbornas "vardagsrum" i *Stadsvision Tranås*. Det skapar också en stolthet och en lokal identitet som genomsyrar alla offentliga dokument som rör Tranås centrum och Storgatan.

6.6 Förslag på vidare studier

Denna uppsats innehåller en genomgång av Tranås stadsplaneideal då, nu och i framtiden. Ett perspektiv som saknas är den lilla människan. Vad tycker Tranåsborna själva om Storgatan? Vad är bra och vad är dåligt? Hur kan gatan utvecklas i framtiden? För att undersöka detta skulle förslagsvis en enkät kunna göras. Rörelsemönster skulle också kunna kartläggas under olika tider på dygnet. En annan metod är att fråga människor om tre ord som beskriver Storgatan för dem.

I diskussionsdelen nämns två eventuella fortsättningar på denna uppsats. Dels att uppmärksamma en stads minst omnämnda gata, för vända bort fokus från Storgatan. Dels en undersökning över hur nyurbanistiska tankar och ideal syns i svensk stadsplanering generellt. Det vore på sätt och vis intressant att se förändring över tid, genom att till exempel jämföra översiktsplaner från 1987 med översiktsplaner från idag.

7. SAMMANFATTNING

Den här uppsatsen är examensarbete för studier på bebyggelseantikvariskt program på Institutionen för Kulturvård, Göteborgs universitet. Uppsatsens ämne är den svenska småstadens stadsplanering, med fokus på centrumplanering. Min fallstudie är den småländska småstaden Tranås. Motivet för studien är lyfta fram den svenska småstaden i den bebyggelseantikvariska historieskrivningen. Syftet är att belysa de strukturer som var aktuella när Tranås första stadsplan kom till i slutet på 1800-talet. Syftet är också att undersöka vad som påverkar dagens och morgondagens planering. Den del som behandlar Tranås äldre ideal är mycket en studie av litteratur, äldre dokument och kartmaterial. Dagens Tranås dissekteras med hjälp av offentliga dokument som en stadsvision och intervjuer i med informanter som kommunalråd och liknande.

Uppsatsen tar avstamp i kapitel 2, som är en historisk översikt över stadsplaneringens framväxt med fokus på centrumplanering. Denna del börjar med romarnas rutnätsplan, och fortsätter in i renässansen och barocken som tog efter de antika idealen. Avsnittet fördjupas när vi kommer in på 1800-talet. Detta eftersom Tranås första stadsplan kom till då. Fördjupningen reder ut de influenser som påverkade den tidens svenska stadsplaneideal. Främst handlar det om idéer från England som rör luft och hygien. Det handlar också om att förebygga brand genom breda esplanader centralt genom städerna. 1874 års byggnadsstadga är i detta sammanhang avgörande för det sena 1800-talets svenska stadsplanering.

Kapitel 3 behandlar nyurbanismen, som är ett modernt stadsplaneideal. Nyurbanismen har ingen klar koppling till Tranås, men får tjäna som utgångspunkt i undersökningen av dagens Tranås. Nyurbanismen påminner också om de ideal som fanns på 1800-talet. Detta genom att den är tydligt idealistiskt, deterministisk och har en tydlig fiende i modernismens storskalighet. Nyurbanismen är del av något som kallas ”urban design” som hamnar mellan traditionell arkitektur och urban planering. Rörelsens ideal är en blandstad med småskalig handel som sätter fotgängaren i första hand. Exempel på nyurbanistiska byggprojekt är Seaside i Florida och Jakriborg i Skåne. Kritiker av rörelsen menar att det handlar om ett bakåtsträvande, nostalgiskt och utopiskt medelklassprojekt.

Därefter kommer kapitel 4, då fallstudien Tranås tar sin början. Kapitlet inleds med en kortare historik över stadens framväxt. Vägskälet vid Svartån fick en marknad i mitten av 1800-talet, och kom därefter att växa fort. Att järnvägen kom till byn 1874 var också grundläggande. Den första stadsplanen tillkom 1881 när staden blev köping. Planen följde klockare Johanssons förslag om att låta bebyggelsen längs Storgatan ligga i samma indragna linje från gatan. Detta ledde sedermera till att gatan kunde breddas på 1900-talet och bli en monumental boulevard.

Andra delen av kapitel 4 behandlar Tranås moderna stadsplaneideal. Avsnittet fokuserar på ett antal punkter som anses återkommande i intervjuer och offentliga dokument som rör framförallt centrumplaneringen. Det handlar om stadskärnans status som riksintresse och dess tradition. Det handlar också om kommunens nej till externhandel, vilket beror på deras tydliga satsning på Storgatan som kommersiellt centrum för staden. Kommunens eventuella stadsplaneinspiration tas upp, liksom de barriärer som finns i staden. Det handlar då om järnvägen och Svartån, men även om Storgatan i sig

själv. Den mest aktuella frågan är kommunikationerna, eftersom Tranås hoppas få en station på den planerade Götalandsbanan, en höghastighetsbana för tåg som ska gå mellan Göteborg och Stockholm. Avsnittet avslutas med en översikt över Tranås centrums status som en "blandstad", det vill säga en stad med blandat innehåll i form av butiker, boende och torg i samma område.

Kapitel fem innehåller analys och resultat av fallstudien. Här karaktäriseras Storgatan, och vilka influenser som påverkat planeringen av den. Framst då 1874 års byggnadsstadga och Edelsvärds idealplan. Det konstateras att beskrivningen av Storgatan som en monumental esplanad stämmer, men detta först från början av 1900-talet. Antikens och renässansens rutnätsplan är också tydligt avläsbar i Tranås.

Det konstateras också att ett antal av nyurbanismens ideal syns i Tranås. Det finns en tydlig koppling mellan ett levande centrum och människors välbefinnande. Det finns en satsning på den småskaliga handeln. Fotgängaren prioriteras i planeringen. Nyurbanismen nämns varken i intervjuer eller i kommunens offentliga dokument, men dess tankegodtgång går att avläsa på flera ställen i Tranås stadsplanering av idag.

8. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

8.1 Otryckta källor

8.1.1 Arkiv

1. Protokoll 15 januari 1881, Tranås torgplats; Protokoll med invånarna 1866-1881, Tranås kommunarkiv, A1:2.
2. Ombyggnad av Storgatan mellan Ydrevägen och Säbyvägen inom Tranås stad, i Anläggningshandlingar 1923-1943, Tranås kommunarkiv, FIIbca:2
3. Storgatan, ombyggnad 1966-1968, Tranås kommunarkiv, F2bcb:4.
4. Kungliga brev, planärenden, seriesignum E6 A, volym 1, Boverkets arkiv.

8.1.2 Internet

1. Vetenskapsrådets allmänna riktlinjer: <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>, 2015-02-16
2. Nyurbanismens charter: <http://www.cnu.org/charter>, 2015-05-19.
3. Principer för den nyurbanistiska rörelsen: <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>, 2015-05-02.
4. Beskrivning av nyurbanismens idealstad: <http://www.newurbanism.org/pedestrian.html>, 2015-05-02).”
5. Beskrivning av CNU 23, nyurbanisternas kongress: <http://www.cvent.com/events/cnu-23-meeting-the-demand-for-walkable-places/event-summary-88c3ac768b424fcf88e1f4dd6a7c2d3b.aspx>, 2015-05-19
6. http://www.svd.se/kultur/nyurbanisten-drommer-om-en-perfekt-stad_167344.svd, 2015-05-02
7. Forsberg, Gunnel; *Nyurbanism i Sverige? Behovet av geografisk kontextualisering*, <http://www.geografitorget.se/gn/nr/2010/bil/2-07.pdf>, 2015-05-12
8. Kelbaugh, Douglas; *Three Urbanisms and the Public Realm*, University of Michigan, <http://www.botsfor.no/publikasjoner/Litteratur/New%20Urbanism/Three%20Urbanisms%20and%20the%20Public%20Realm%20by%20Douglas%20Kelbaugh.pdf>, 2015-05-12

9. Tranås centrum – ett riksintresse, <http://www.tranas.se/download/18.59abc72c143af6eb5229fe3a/1391007272187/9.6+Riksintressen+-+Storgatan.pdf>, 2015-05-08
10. Förklaring av begreppet handelsindex, <http://www.affarerinorr.se/nyheter/2014/september/haparanda-toppar-handelsindex/#.VV38BWO-Lng>, 2015-05-21.
11. Västkommuner kraftsamlar för snabbtåg, <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/jonkoping/vastkommuner-kraftsamlar-for-snabbtag>, 2015-05-26.
12. Hamilton-Baillie, Ben; What is Shared Space?, <http://www.hamilton-baillie.co.uk/files/publications/6-1.pdf>, 2015-05-02.
13. Länsstyrelsen i Jönköping, information rörande riksintressen, <http://www.lansstyrelsen.se/jonkoping/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/riksintressen/Pages/riksintressen.aspx>, 2015-05-29.
14. Peter Kadhammars artikelserie *Den döende* staden, <http://www.aftonbladet.se/nyheter/dendoendestaden/>, 2015-05-29.

8.1.3 Muntliga källor

1. Informant 1: Susanna Alexandersson, planarkitekt Tranås kommun, intervju 6/5 2015.
2. Informant 2: Anders Wilander, kommunstyrelsens ordförande i Tranås, intervju 18/5, 27/5 2015.
3. Informant 3: Pär-Anders Davidsson, centrumledare Tranåshandel, mejlintervju 18/5 2015.
4. Informant 4: Elizabeth Moule, seminarium: *Designing The Past*, Institutionen för Kulturvård, 20/5 2015.
5. Informant 5: Ingemar Bok, byggchef Tranås kommun, mejlsvar 13/2 2015.
6. Informant 6: Anders Rosén, utvecklingsstrateg/utredningssekreterare Tranås kommun, mejlsvar, 27/5 2015.

8.2 Tryckta källor och litteratur

1. Améen, Lennart; *Stadens gator och kvarter*, Stockholm 1985.
2. *Bebyggelseinventering i Tranås kommun*, Jönköpings läns museum 1975.
3. Bergman, Bosse; *Handelsplats, shopping, stadsliv*, Stockholm 2003.
4. Castree, Noel; Kitchin, Rob; Rogers, Alisdair; *A Dictionary Of Human Geography*, Oxford University Press 2013.
5. Filén, Thure; *Boken om Säby*, Tranås 1951.
6. Filén, Thure; *Om Tranås och Säbybygden*, Tranås 1921.
7. Filén, Thure; *Tranås av idag*, Tranås 1933.
8. Filén, Thure; *Sveriges Leipzig i Jönköpings län i ord och bild*, Göteborg 1956.
9. *Gestaltningssprogram för Tranås centrum*, Tranås kommun, antaget 2012. <http://www.tranas.se/download/18.47d50de71468d2f53d97c9/1402577650275/Nr+6.+Gestaltningssprogrammet+Storgatan.pdf>, 2015-05-18.
10. Hall, Thomas (red); *Den svenska staden*, Lund 1998.
11. Hetherington, Kevin; *The Palais Royal as Modernity, i Badlands of Modernity: Heterotopia and social ordering*. Routledge, London and New York 1997.
12. *Höghastighetsbana genom Tranås*, utredning, Atkins, 2010-02-18.
13. Kelbaugh, Douglas och McCullough, Kit Krankel (red); *Writing Urbanism*, New York 2008.
14. Klingberg, Elisabeth; *När nyurbanismen kom till stan*, Göteborg 2006.
15. Kågen, Elis; *Från Tranåsbygden 1780-1930*, Linköping 1975.
16. Merriam, Sharan B; *Fallstudien som forskningsmetod*, Malmö 2008.
17. *New Urbanism. Peter Calthorpe vs. Lars Lerup*, University of Michigan, 2005.
18. *Ny passage Tranås – Idéförslag*, Sweco, mars 2014.
19. Olsson, Krister och Adolphson, Marcus; *Stadsstruktur, kulturvärden och identitet. Framtida flytt av Kiruna stad, Urbana och regionala studier*, KTH, 2008-02-15.

20. Patel, Runa och Davidson, Bo; *Forskningsmetodikens grunder*, Lund 2010.
21. Paulsson, Gregor; *Svensk stad*, del 1, Lund 1972.
22. *Stadsvision Tranås 2010-2040*, Tranås kommun, <http://www.tranas.se/download/18.47d50de71468d2f53d91463/1403014350545/Stadsvision+Tran%C3%A5s+2010-2040.pdf>, 2015-05-08.
23. Sveriges kommuner och landsting, *Kommungruppsindelning 2011*, http://skl.se/download/18.5e95253d14642b207ee86e1f/1402935660165/SKL-rapport-kommungruppsindelning+2011_101020.pdf, 2015-05-30.
24. Tranås översiktsplans områdesfördjupningar, Tranås kommun, <http://www.tranas.se/download/18.7cda2081145fcfce8d44275/1400854097596/2+Omr%C3%A5desf%C3%B6rdjupningar.pdf>, sid 3, 2015-05-30.
25. Tunström, Moa; *På spaning efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*, Örebro 2009.
26. Åström, Kell; *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg 1993.

8.3 Bildförteckning

Figur 1. Tranås plats i Sverige. Bild från http://www.matton.se/mapcomps/LIB/Sve_landskap.jpg

Figur 2. Karta över Småland. Tranås inringat. Bild från <http://famgus.se/Pictures/smalm.jpg>

Figur 3. Storgatan i Tranås idag. Foto: Anders Fridh 2015

Figur 4. Karta över Tranås idag. Storgatan syns centralt i bilden. Svartån rinner ut i sjön Sommen i öst. Bild från eniro.se

Figur 5. Stadsvision Tranås 2010-2040. Foto: Anders Fridh

Figur 6. Thure Filéns bok *Tranås av idag*. Foto: Anders Fridh

Figur 7. Bebyggelsen i Tranås 1878. Storgatan markerad i rött. Rutnätsplanen är tydlig. Karta restaurerad av Lennart Rydin 2014.

Figur 8. Space Syntax-analys över Tranås centrala delar, gjord av SPACESCAPE 2013. Analysen visar att Storgatan, som är markerad i rött, är Tranås mest integrerade och därmed centrala gata. Bild: SPACESCAPE

Figur 9. Jakriborg utanför Lund i Skåne brukar anses vara nyurbanistiskt. Bild hämtad på jakri.se/omraden.php

Figur 10. Nyurbanisternas charter. Bild hämtad från cnu.org/charter

Figur 11. Området Pruitt-Igoe i USA, nyurbanisternas skräckexempel. Bild hämtad från en.wikipedia.org/wiki/Pruitt%E2%80%93Igoe

Figur 12. Ströget i Köpenhamn, en av nyurbanismens förebilder. Bild hämtad från <http://sv.wikipedia.org/wiki/Str%C3%B8get>

Figur 13. Området Seaside, ett tidigt exempel på nyurbanism. Bild hämtad från <http://www.seasidefl.com/history/architecture/gallery-2/>

Figur 14. Klockare Johansson. Bild från Elis Kågéns böcker.

Figur 15. Löfstad, senare Tranås omkring år 1865. Det som ska bli Storgatan syns i mitten. Bild från Elis Kågéns böcker.

Figur 16. Detalj av Tranås första stadsplan från 1881. Storgatan markerad i rött. Järnvägsstationen syns i mitten av bilden. Rutnätsplanen är tydlig. ”Torg 88”, vid Storgatans infart till höger är idag rondell. Karta från Boverkets arkiv.

Figur 17. Storgatan på 1880-talet. Bilden visar att gatan kantades av stora trädgårdar. Bild från Elis Kågéns böcker.

Figur 18. Storgatan på 1940-talet. Gatan har nu fått boulevardskänsla. Bild från Elis Kågéns böcker.

Figur 19. Från början var det mellanrum mellan husen på Storgatan. Idag är denna struktur till stor del borta, men i kvarteret Södra Delen syns den gamla strukturen fortfarande. I det gula huset bodde författaren Fritiof Nilsson Piraten mellan 1921-1930. Foto: Anders Fridh

Figur 20. Karta över Tranås samhällsutveckling 1872-1905. Kartan visar hur utspridd bebyggelsen var före 1872. Efter 1872 sker en tydlig etablering av hus runt den centrala Storgatan. Husen ligger alla i samma linje mot gatan med mellanrum. Karta redigerad och restaurerad av Lennart Rydin 2012.

Figur 21. Riksintressets avgränsning i Tranås centrum. Observera att hela Storgatan är med inklusive bebyggelsen och miljön kring den gamla kuranstalten Badhotellet ner mot Svartån. Bild från Tranås kommuns gestaltungsprogram för Storgatan och centrum.

Figur 22. Ett undantag från kommunens ”nej till externhandel” är lågprisvaruhuset Lidl, som ligger nära infarten i norr. Den tyska livsmedelskedjan fick i gengäld till etableringen bekosta rondellen på väg 131 som passerar utanför butiken. Foto: Anders Fridh

Figur 23. Idéförslag på ny bilpassage (markerat i blått) under järnvägen centralt. Storgatan markerat i rött. Bild: Sweco

Figur 24. Shared space-ytan Klockareplan ligger på Storgatan i Tranås. Foto: Anders Fridh

Figur 25. Atkins utredning visar att höghastighetsbanan kan innebära stora förändringar i bebyggelsen väster om järnvägen. Storgatan, i nederkant på bilden, lämnas dock orörd i detta förslag. Bild: Atkins

Figur 26. Exempel på hur bebyggelsen vid Storgatan har ett blandat innehåll. Affärer i form av JC och Intersport i bottenplanet, lägenheter ovanför. Foto: Anders Fridh

Figur 27. Storgatan har många användningsområden. Genomfartsled, parkeringsplats. Cykelväg, cykelparkering. Trottoar, uteservering. Foto: Anders Fridh