



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R53: 1975

Levande innerstad

**Studier av bevaringsområdets
användning och miljö**

Lennart Sandin

Byggforskningen



Levande innerstad

Studier av bevaringsområdets användning och miljö

Lennart Sandin

Begreppet "levande innerstad" illustrerar ett önskemål som förts fram i programmen för flertalet innerstadssaneringar. Den ideologi som fördes fram i Byggnadsstyrelsens skrift "Rädda Storgatan" och som legat till grund för sextiotalets totalsaneringar syftade till att hålla kvar affärlivet i innerstaden genom att förändra trafiksystem och bebyggelse. Idag har begreppet fått en mera nyanserad innebörd. I Visby vill man t ex hålla kvar det affärliv som är förenligt med gatunätets struktur men dessutom främja boendet. Bevarandet av den ursprungliga bebyggelsen har både av historiska skäl och kostnads-skäl blivit en huvudpunkt. Andra städer har en mera oklar bevarandepolitik. Därmed finns också anledning att konstatera en rad konfliktpunkter i de uppställda bevarandeprogrammen.

I fyra städer – Arboga, Falun, Uppsala och Visby – analyseras bevarandefrågans utveckling mot bakgrund av en beskrivning av större eller mindre bevarandeoråden i respektive städer. Man kan därvid konstatera att i den kommunala planeringen analyser av den fysiska miljöns egenskaper dominerar. Genomgående saknas metoder för att i den kommunala planeringen kunna ta upp de olika nyttjargruppernas önskemål. Särskilt missgynnade är de boende. Med underlag av tidigare genomförda studier av alternativa inventeringsprogram för bevarandeoråden uppställs i arbetet förteckningar över önskvärda inventeringsaspekter. En utvärdering av vilka aspekter som är praktiskt hanterliga inom kommunal centrumplanering ryms dock ej inom arbetets ram.

Bakgrund

I de flesta europeiska länder inriktas idag behandlingen av de äldre stadsområdena på bevarande och upprustning i stället för rivning och nybyggnad. Medan tidigare enstaka byggnadsobjekt definierades som värdefulla har nu målsättningen vidgats till att bevara sammanhängande stadsmiljöer och att söka återanvända och bevara hela stadskärnor. Samtidigt har kraven på sociala hänsyn till de boende skärpts.

En av bevaringsproblematikens huvud-

frågor är att finna en lämplig avvägning mellan anpassningen till nya funktionella krav som ställs på den gamla stadskärnan och bevarandet av stadens fysiska struktur. En extrem lösning i den ena eller andra riktningen, dvs en fullständig anpassning till de funktionella kraven eller ett fullständigt bevarande av den fysiska strukturen kan få ödesdigra konsekvenser för stadskärnans miljö. Det senare alternativet kan leda till en utarmning av stadens sociala innehåll. Bestämningen av ett områdes bevaringsgrad kan alltså innebära svåra avvägningsproblem.

Uppläggning

Studien behandlar innerstadsområden i fyra svenska städer: Arboga, Falun, Uppsala och Visby, representerande områden av varierande storlek och med varierande problem. Arbetet inleds med en beskrivning av den historiska bakgrunden som underlag för en följande skissering av bevaringsproblematiken. Kunskap om den historiska utvecklingen är väsentlig då behandlingen av våra stadsmiljöer diskuteras. Historiska studier kan ge oss en bild av fysiska förändringar men även av stadens sociala och kulturella utveckling.

Efter ett försök till analys av begreppet miljö formuleras en principiell metod för beskrivning och värdering av miljöer. Därefter redovisas studierna av de utvalda innerstadsområdena. På grundval av dessa summeras till sist några slutsatser om problem vid behandling av bevaringsområden samt uppställs en förteckning över önskvärda inventerings- och planeringsaspekter.

Stadskärnans relation till tätorten som helhet beskrivs som en central fråga i bevaringsproblematiken. Ett problem som i praktiken visat sig tillhöra de mest svårlösta och som samtidigt utgör en grundläggande förutsättning för en god lösning av bevaringsområdets miljö, är kommunikationernas organisering. Ett annat för stadskärnan svårlöst problem är detaljhandels utveckling och lokalisering. Strukturrationiseringen inom handeln till allt större enheter ställer krav på förändringar av innerstadens bebyggelse och gatunät.

Byggnadsforskningen Sammanfattningar

R53:1975

Nyckelord:

sanering, bevarandeprogram, kommunal planering, Arboga, Falun, Uppsala, Visby

Rapport R53:1975 hänför sig till forskningsanslag 730435-1 från Statens råd för byggnadsforskning till professor Igor Dergalin, KTH, Stockholm.

UDK 711.16
711.4-163
SfB A
ISBN 91-540-2486-2

Sammanfattning av:

Sandin, L., 1975, *Levande innerstad. Studier av bevaringsområdets användning.* (Statens råd för byggnadsforskning.) Stockholm. Rapport R53:1975, 213 s., 31 kr. + moms.

Rapporten är skriven på svenska med svensk och engelsk sammanfattning.

Distribution:

Svensk Byggtjänst
Box 1403, 111 84 Stockholm
Telefon 08-24 28 60

Grupp: samhällsplanering

Begreppet miljö

För att kunna bedöma människans miljö ur hennes egen synvinkel måste vi veta hur människan är beskaffad. Våra kunskaper om människan är ofullständiga. Vi är därför hänvisade till mindre fullständiga beskrivningar av människan, "kompletterande modeller". Modeller som har visat sig vara praktiskt användbara har sina utgångspunkter i olika teorier om människans behov.

Med utgångspunkt främst från Maslows behovshierarki exemplifieras krav, som man från behovssynpunkt kan ställa på ett bevaringsområde. Miljöfaktorer med anknytning till människans grundläggande behov grupperas enligt följande: rumsegenskaper, tekniska lösningar, klimatologiska egenskaper, sociala relationer, visuella upplevelseaspekter samt tidsaspekter. Dessa grupper kan sammanföras i följande fyra huvudgrupper: (1) Fysisk struktur, (2) Funktionell struktur, (3) Försörjnings- och kommunikationssystem samt (4) Demografiska och sociala aspekter. Dessa grupper bör ingå som aspekter vid bedömningen av bevaringsområdets miljö. Tidsaspekten ingår i samtliga grupper av miljöfaktorer.

Beskrivning och värdering av miljö

De praktiska möjligheterna att beskriva och värdera miljön diskuteras mot bakgrund av en teoretisk modell, som innehåller följande fyra huvudmoment: (1) Uppdelning av strukturen i delelement, (2) Val av egenskaper för bedömning, (3) Utarbetande av bedömningsgrunder samt (4) Värdering av principplaner.

Den praktiska tillämpningen av den teoretiska modellen medför svårigheter på grund av problemens komplicerade karaktär, inte minst med hänsyn till det stora antal miljöegenskaper som skall sammanvägas och bedömas. Vissa begränsade jämförelser kan göras exempelvis baserade på myndigheters normer, utredningsresultat etc. Metodstudien visar hur i kvalitetsbedömningen intuitiv, subjektiv bedömning kan kombineras med avvägningar av delproblem baserade på normer och riktlinjer. De två komplexen fysisk respektive funktio-

nell struktur skall balanseras mot varandra med hänsyn till andra centrala problemsektorer. Sammanvägningar av miljöfaktorer som är aktuella i den allmänna fysiska och sociala planeringssituationen bör ske även vid behandlingen av bevaringsområden.

I arbetet görs följande avgränsning av problemsektorer inför studierna av de fyra innerstadsområdena: (1) Fysisk struktur, (2) Funktionell struktur, (3) Försörjnings- och kommunikationssystem, (4) Demografiska och sociala aspekter, (5) Juridiska aspekter samt (6) Ekonomiska aspekter. Problemsektorerna 1-4 baseras på miljökrav härledda ur behovsresonemang, sektor 5 inkluderar de rättsliga frågorna och sektor 6 resursaspekterna.

Undersökning av studieobjekten

Undersökningen av områdena omfattar studier av tillgängliga data och information, kompletterande fältstudier och inventeringar, särskilda detaljstudier av vissa problem och i övrigt information inhämtad genom allmänhet, förtroendevalda och tjänstemän. I studierna ingår i princip följande fyra moment: Inventering - Analys - Planering (principdiskussion) - Slutsatser. Redovisningen av respektive studieobjekt indelas i avsnitten: Avgränsning av bevaringsområdet - Historisk utveckling - Bevaringsfrågas utveckling - Översiktliga planproblem - Nuvarande förhållanden - Förändringstendenser - Sammanfattning (utvärdering) - Alternativa utvecklingslinjer - Slutsatser.

Syftet med studierna av de olika typerna av områden har varit att erhålla en någorlunda allsidig miljöbeskrivning. Med de empiriska studierna som underlag har problem kunnat lokaliseras och en förteckning över angelägna inventerings- och planeringsaspekter kunnat uppställas.

Användning och miljö

En av slutsatserna i arbetet är att i planeringen värderingen av åtgärder måste baseras på en grundlig analys av flera problemsektorer och att även bedömningar av ovägbara egenskaper, fakto-

rer i den totala situationen, bör genomföras. Den avgränsade problemanalysen måste utvecklas till en mera uttömmande miljöanalys.

Planeringen av bevaringsområden innebär en ständig strävan att lösa konflikten mellan att bevara och att omgestalta. Planeringen innebär inte en definitiv lösning till funktionella, sociala krav etc, utan innebär en dynamisk process med formulering av huvudriktlinjer för utvecklingen, dvs ramar för en accepterad utveckling inom olika sektorer, där byggnadernas användningskapacitet spelar en avgörande roll. Man tvingas därvid ta ställning till vilket innehåll stadskärnan bör ha för att kunna "leva vidare".

I diskussionerna kring begreppet den "levande innerstaden" kopplas begreppet "levande" ofta till de fortgående förändringarna i miljöns användning. Som ett borttynande av miljön kan upplevas minskningen av antalet verkssamma, nedläggning av butiker, skolor etc, men även kontorisering med åtföljande avfolkning. En motorväg med buller och avgaser upplevs negativt för den levande miljön. Men även en minskning av motortrafiken kan i vissa fall upplevas som ett tecken på utdöende. En trafikfri bostadsmiljö med välutrustad service uppfattas ofta som positiv, levande och barnvänlig. Man kan således inte sätta likhetstecken mellan liv och rörelse. Det ankommer på områdets olika grupper av brukare - en förutsättning är kommunens stöd till de svagare grupperna - att själva avgöra hur deras område skall fungera och hur den levande miljön skall upprätthållas eller återskapas.

Önskvärda inventerings- och planeringsaspekter

Med de genomförda studierna av bevaringsområdena som underlag uppställs till sist i arbetet förteckningar över inventeringsaspekter nödvändiga i planeringsarbetet. Att bevaringsproblemen är olika för varje enskilt område framhålls. Vilka aspekter som kan bli hanterliga inom den kommunala centrumplaneringen är i hög grad beroende av kommunernas framtida planeringsresurser.

Living town centre

Studies of the use and environment of conservation areas

Lennart Sandin

The term "living town centre" illustrates a goal that has found expression in the programmes formulated for most urban renewal projects. According to the ideology espoused in "Rådida Storgatan" (Save Main Street), a publication put out by the National Board of Public Building which supported the total renewals of the 1960s, business life in the urban centre was to be retained by changing traffic systems and land-use patterns. Today, the term has taken on a subtler meaning. In Visby, for instance, the object is to retain a business life that is compatible with the street system while at the same time promoting the residential function. Both for historical and economical reasons, emphasis has come to be put on the preservation of the original buildings. Other towns have a less clearly defined conservation policy. This also gives cause to note a number of conflicting points in the established conservation programmes.

In four towns — Arboga, Falun, Uppsala and Visby — the development of the conservation issue is being analyzed with reference to a description of larger or smaller conservation areas in each town. Here one can observe that the municipal planning is dominated by analyses of the environment for its physical qualities. Methods that would enable this planning to cater to the wishes of different user groups are consistently lacking. The residents are a particularly disfavoured group. The investigation reported here proceeds from earlier studies of alternative inventory programmes for conservation areas and arrive at a final list of desirable stocktaking aspects. However, an evaluation of which aspects are practically manageable for purposes of municip downtown precinct planning falls beyond the scope of this research.

Background

In most European countries the treatment of older urban areas now focuses on their preservation and rehabilitation rather than demolition and new construction. Whereas individual buildings used to be defined as objects worth keeping, the objective has now been broadened to include preserving cohesive urban environments and making attempts to re-use and preserve whole urban cores. At the same time more stringent requirements have been made for paying

greater deference to the welfare of the residents.

One of the cardinal conservation problems is to strike a suitable trade-off between adjusting to new functional demands which are put on the old urban core and preserving the city's physical structure. An extreme solution in the one or other direction, i.e. a complete adjustment to the functional demands or a complete preservation of the physical structure, may have disastrous consequences for the urban-core environment. The latter alternative may lead to impoverishing the city's social purpose. It follows that determining an area's degree of preservation may entail formidable trade-off problems.

Layout of the study

This study deals with town centres in four Swedish towns: Arboga, Falun, Uppsala and Visby, representing areas of varying size and with varying problems. It starts off with a description of the historical background on which to rest a subsequent outline of the preservation problem complex. Knowledge of the historical development is essential whenever the treatment of our urban environments comes up for discussion. Historical studies can give us a picture not only of physical changes but also of the city's social and cultural evolution.

Following an attempt to analyze the "environment concept", the study formulates a theoretical method for describing and evaluating the environment. Investigations of the selected town centres areas are then presented. These are then used to summarize some conclusions about the problems encountered in dealing with conservation areas and to set up a list covering desirable inventory and planning aspects.

The urban core's relation to the urban settlement as a whole is described as a central issue in the conservation problem complex. One problem that has proved to be among the most intractable in practice, yet at the same time forms a basic prerequisite for a good solution of the conservation area's environment, has to do with organizing the communications. Another hard-to-solve problem for the urban core is the development and siting of retail trade establishments. The process of structural change in retailing, involving the formation of ever larger business entities, imposes de-

Swedish Building Research Summaries

R53:1975

Key words:

renewal, preservation programmes, municipal planning, Arboga, Falun, Uppsala, Visby.

Report R53:1975 refers to research grant 730435-1 from the Swedish Council for Building Research to professor Igor Dergalin at the Royal Institute for Technology in Stockholm.

UDC 711.16
711.4-163
SfB A
ISBN 91-540-2486-2

Summary of:

Sandin, L, 1975, *Levande innerstad. Studier av bevarandeområdets användning*. Living inner city. Studies of the use and environment of preserved areas. (Statens råd för byggnadsforskning.) Stockholm. Report R53:1975, 213 p., Kr. 31.

The report is in Swedish with Swedish and English summaries.

Distribution:

Svensk Byggtjänst
Box 1403, S-111 84 Stockholm
Sweden

mands for changes in the inner town building coverage and street system.

The environment concept

In order to pass judgment on the human environment as seen by man himself, we must know how man is constituted. Our knowledge of the human being is imperfect. We are therefore compelled to rely on incomplete descriptions of man known as "supplementary models". Models which have turned out to be practically useful derive their postulates from different theories of human needs.

Starting mainly from Maslow's hierarchy of needs, we exemplify demands that can be put on a conservation area from the needs aspect. Environmental factors which tie into man's fundamental needs are grouped as follows: spatial qualities, technical solutions, climatological conditions, social relations, visual experience aspects and time aspects. These groups can be merged into the following four main groups: 1: Physical structure; 2: Functional structure; 3: Supply and communication systems; 4: Demographic and social aspects. These groups should be included as aspects for purposes of judging the environment of conservation area. The time aspect enters into all groups of environmental factors.

Description and evaluation of the environment

The feasibility of describing and evaluating the environment in practice is discussed in light of a theoretical model consisting of four main parts as follows: 1: Division of the structure into sub-elements; 2: Choice of properties for evaluation of environment; 3: Preparation of criterias; 4: Evaluation of conceptual plans.

The practical application of the theoretical model poses difficulties owing to the complicated character of the problems, not least in view of the great many environmental properties that have to be weighed together and assessed. Some limited comparison can be made, based for instance on the standards laid down by government agencies, the findings of official investigations, etc. The methods study shows how intuitive, subjective judgment in the quality evaluation can be combined with solu-

tions to certain problems based on standards and guidelines. The two complexes, physical structure and functional structure, must be balanced against one another while respecting other central problems. Aggregated weightings of environmental factors which have relevance to the general physical and social planning situation should also be made in the treatment of conservation areas. In this work following choice of problem sectors is done before undertaking studies of the four town center areas: 1. Physical structure; 2. Functional structure; 3. Supply and communication systems; 4. Demographic and social aspects; 5. Legal aspects; and 6. Economic aspects. Problem sectors 1-4 are based on environmental demands derived from needs rationales, sector 5 includes the legal questions and sector 6 the resource aspects.

Investigation of the study objects

The investigation of the areas encompasses studies of available data and information, supplementary field studies and inventories, special detailed studies of certain problems and as well as information collected from the general public, elected officials and civil servants. In principle, the following four features enter into the studies: Inventory - Analysis - Planning (discussion of principles) - Conclusions. The presentation of each study object is divided into the sections: Delimitation of the conservation area - Historical development - Development of the conservation issue - Problems in the outline planning situation - Present conditions - Change tendencies - Summary (evaluation) - Alternative development trends - Conclusions.

The purpose envisioned in studying the different types of areas has been to obtain a reasonably allround description of the environment. With the empirical studies to draw upon as inputs, it has been possible to pinpoint the problems and to list urgent inventory and planning aspects.

Use and environment

One of the conclusions drawn from the present work is that in planning the evaluation measures must be based on a thoroughgoing analysis of several problem sectors and that unmeasurable

qualities, factors in the total situation, should also be considered. The delimited problem analysis must be developed into a more exhaustive environment analysis.

The planning of conservation areas entails a never-ending quest to resolve the conflict between conservation and transformation. To plan is not to make rigid, once-and-for-all commitments to different demands, be they functional, social or whatever, but implies a dynamic process with formulation of main guidelines for the future, i.e. frames for an accepted development within different sectors in which the use capacity of the buildings plays a crucial role. This makes it necessary to take a stand on what the urban core ought to contain to enable it to "go on living".

Discussions of the "living town centre" often link the term "living" to the contemporary changes in environmental use. An environment is perceived to decay when it has fewer gainfully employed persons, when shops, school and other institutions are shut down, but the same can be said for the depopulation caused by an invasion of offices in a residential area. A motorway spewing noise and exhaust fumes has a negative impact on the living environment. But in some cases a reduced volume of motor traffic can also be perceived as a sign of decay. A traffic-free residential environment with well-equipped service facilities is often regarded as positive, full of life and in the best interests of children. It follows that life does not necessarily equate with movement. It will be up to the area's different groups of users - assuming that the local authorities take special care of the weaker groups - to decide for themselves how their area is going to function and how the living environment shall be upheld or reshaped.

Desirable inventory and planning aspects

Lastly, proceeding from the completed studies of the conservation areas, we list the inventory aspects needed for the planning work. Attention is called to the specific nature of conservation problems in each area. Just which aspects are going to be amenable to the municipal central-precinct planning will very much depend on the future planning resources available to the local authorities.

Lennart Sandin

Levande innerstad

**Studier av bevaringsområdets
användning och miljö**

Denna rapport avser anslag Bs 730435-1 från Statens råd för byggnadsforskning till Tekniska Högskolan i Stockholm. Rapporten säljs i Byggnadsforskningens rapportserie som R 53: 75.

© 1975, Lennart Sandin.

ISBN 91-540-2486-2.

LiberTryck Stockholm 1975

Innehållsförteckning

Förord	7
1 Forskningsuppgiften	9
2 Historisk bakgrund	25
3 Bevarandeproblematiken	37
4 Begreppet miljö	47
5 Metod för beskrivning och värdering av miljön	55
6 Arboga: Centrumområdet	62
7 Falun: Rutnätsstaden	97
8 Uppsala: Området vid Övre Slottsgatan	135
9 Visby: Staden inom murarna	161
10 Problem vid behandling av bevaringsområden	189
Noter	205
Litteratur	208

Människan har skiljt sin vilja från behovet,
därför går hon vilse . . . *Artur Lundkvist*

Förord

Detta arbete avser att belysa några aktuella frågor inom svensk stadsplanering och kulturvård. Dess huvudsyfte är att diskutera problem vid behandling av bevaringsområden, innerstadsområden, i den kommunala planeringen.

Arbetet återgår framför allt på de erfarenheter som jag gjort i samband med studier av den nordiska trästaden vid Konsthögskolans Arkitekturskola åren 1969–71 samt på mitt arbete som arkitekt och sekreterare vid utarbetandet av ett kommunalt handlingsprogram för Staden inom murarna i Visby (Visby: Staden inom murarna, 1974).

De avgörande impulserna till arbetet fick jag vid Konsthögskolan av professorerna Göran Lindahl och John Sjöström. Arbetet har därefter utförts som doktorsavhandling vid Tekniska Högskolan i Stockholm med professor Igor Dergalin som stimulerande och uppmuntrande handledare. Till många andra står jag dessutom i tacksamhetsskuld. Framför allt vill jag nämna de många tjänstemän, förtroendevalda och andra intresserade i Arboga, Falun, Uppsala och Visby som bidragit med studiematerial och värdefulla synpunkter samt alla dem vid Tekniska Högskolan som på olika sätt medverkat i arbetet. Av största betydelse i detta sammanhang har varit de studier av Falun och Övre Slottsgatmiljön i Uppsala som utförts av elever vid arkitektur-, lantmåteri- och väg- och vattenbyggnadssektionerna 1971–75 samt de teoretiska studier av stadsplaneringens miljöproblematik som under senare år bedrivits vid avdelningen för samhällsbyggnad under ledning av tekn lic Björner Torsson och professor Igor Dergalin.

Till sist skall nämnas att arbetet möjliggjorts genom den välvilja som visats från Statens Råd för Byggnadsforskning som beviljat anslag för arbetets genomförande.

Stockholm i juni 1975.

Lennart Sandin

1 Forskningsuppgiften

Den utveckling som under de senaste decennierna pågått i våra gamla stadskärnor har i många fall inneburit utplåning av stora sammanhängande innerstadsområden. På allt fler håll talas nu om bevarande och upprustning av de äldre stadsområdena i stället för rivning och nybyggnad. Mot den bakgrunden aktualiseras en lång rad frågor som berör oss alla, allmänhet, politiker och planerare.

Vilka kunskaper har vi om de historiska stadsmiljöerna? Vilka delar av dessa miljöer skall förnyas och vad skall bevaras? Vilka bevarandeformer och tekniker finns som alternativ till förnyelse? Är det överhuvud taget möjligt att bevara gamla stadskärnor? Hur skall våra historiska centra, som vanligtvis med tiden blivit en förhållandevis allt mindre del i en expanderande tätort, kunna överleva utan att bli ett hinder för en samhällsutveckling i önskad riktning mot kanske andra kvaliteter än idag?

Dessa och många andra frågor berörs i föreliggande arbete, vars huvudsyfte är att utveckla metoder för behandling av så kallade bevaringsområden. Begreppet bevaringsområde är hämtat ur den statliga utredningen Sanering III (SOU 1973: 27). Enligt utredningen kan bevaringsområdet definieras "som ett sammanhängande bebyggelseområde med dominerande inslag av kulturhistoriskt värdefulla byggnader för vilkas utseendemässiga, byggnadstekniska och därmed ibland även funktionella förändring restriktioner införts av antikvariska skäl." Bevaringsområdena föreslås i utredningen en särskild redovisning, bevaringsprogram, ingående i ett bostadsaneringsprogram och kommunalt bostadsbyggnadsprogram. Se figur 1.

De metoder för behandling av bevaringsområden i våra gamla stadskärnor som här skall utvecklas, berör många och vitt skilda problemområden och kan teoretiskt ha mycket varierande former. Det är angeläget att framhålla att denna utrednings målsättning är att diskutera underlag för ett praktiskt genomförbart handlingsprogram. Det förutsätter en inte alltför utopisk syn på problemen och dessutom en viss anpassning till ett utgångsläge med i stora drag bestämt politiskt och ekonomiskt system. Utredningen förutsätter dock ingen lösning av dessa system.

Till de centrala problemen i samband med behandlingen av våra stadskärnor hör frågorna om deras funktion, deras användning och roll i tätorten som helhet. Problemen kan vara av olika karaktär: de kan som vanligen är fallet i våra svenska städer ha orsakats av en snabb expansion med påföljande krav på förändringar av centrumområdets form och nyttjande eller de kan vara resultat av en motsatt utveckling, stagnation eller tillbakagång, och kommer då kanske främst till uttryck i förslumning i tekniskt-ekonomiskt, socialt, eller annat hänseende. Utvecklingen av

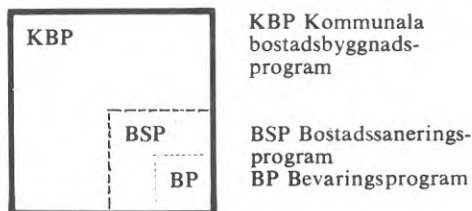


Fig. 1 Sambandet bevaringsprogram – kommunalt bostadsbyggnadsprogram enligt SOU 1973: 27 (sid 13).

kommunikationstekniken spelar i detta sammanhang en betydelsefull roll. De nämnda förändringsfaktorerna ger sig till känna mer eller mindre tydligt i våra stadskärnor och ofta i ett sammansatt förhållande till varandra.

Sambandet mellan ett stadsområdes plan och bebyggelse å den ena sidan och dess användning å den andra framstår som väsentligt vid studium av våra centrala stadsområdens bevarandefrågor. Hur finna en lämplig avvägning mellan områdets bevarandegrad och användning? De miljöproblem som här aktualiseras ingår i ett problemkomplex, ett forskningsfält, av mycket stor omfattning. Problemen kompliceras inte minst av det faktum att sambandet människa – miljö tillhör ett kunskapsområde, som inte företräds av någon särskild forskningsinstitution. Tvärvetenskapligt samarbete är nödvändigt för att utveckla våra kunskaper på området. Som exempel på företrädare för olika vetenskaper som ägnar sig åt studier av människan och den byggda miljön kan nämnas arkitekter, sociologer, socialpsykologer, etnologer, socialantropologer, pedagoger, socialmedicinare, geografer, konstvetare, socionomer och statsvetare. Deras utgångspunkter och syften med forskningen varierar. Forskningsfältet är relativt nytt och metoderna ännu svagt utvecklade¹.

Allmänhet, planerare och beslutsfattare saknar de mekanismer som kan ge dem en helhetssyn på problemen och man har därför i alltför hög grad koncentrerat sig på förhållanden som går att mäta och därmed bortsett från viktiga problemfaktorer i vårt komplicerade samhälle. Vi saknar en översiktlig kunskap om människans situation i nuet och ett klart perspektiv på framtiden.

En ökande specialisering inom olika forskningsfält under de senaste decennierna har lett till svårigheter att överblicka sektorövergripande problemkomplex. Forskare och planerare står alltså nu inför den svåra uppgiften att genom tvärfackligt samarbete och grupparbete utveckla metoder för behandling av olika problemfält i samspel. Utan tvekan finns det vid sökandet efter lösningar på våra stadskärnors problem anledning att kartlägga och diagnosticera ett stort antal problemfält som rör vårt samhälle och där många av de ovannämnda vetenskaperna berörs. De problem som här diskuteras baseras på stadsplaneringen som samhällsproblem och ses i ett helhetsperspektiv. Problemfältet som helhet måste dock avvägas så att det inte blir alltför svårbehandlat. Underlaget för ett handlingsprogram skall som tidigare framhållits vara praktiskt tillämpbart och inte utmynna i ett allmänt teoretiskt resonemang. En avvägning av problembehandlingen med hänsyn till de konkreta samhällsproblemen och samhällets resurser är nödvändig.

Stadskärnornas miljöproblem har i hittillsvarande planering behandlats med varierande grundlighet. På senare tid har allt större intresse kommit att ägnas kulturhistoriska, tekniska, sociala, ekonomiska, juridiska och administrativa frågor i samband med bevarandet av äldre stadsområden, många gånger med konstaterandet att ytterligare forskning krävs inom problemområdet.

Forskningsuppdragets syfte och genomförande

Huvudsyftet med projektet är att med utgångspunkt från förekommande arbetsmodeller, dvs nuvarande planeringsmetoder, samt kompletterande teoretiska och empiriska studier av sambandet användning – miljö, diskutera problem vid behandling av bevaringsområden i den kommunala planeringen. I projektet ingår bl a att utifrån ett antal studerade bevaringsområdens rumsliga struktur, fastighetsbestånd, demografiska och sociala förhållanden undersöka förutsättningarna för bedömning av respektive områdes miljöegenskaper och tillgänglighet vid tillämpning av alternativa användningsformer och trafiksystem. Studier av skilda problemsektorer har genomförts.

Arbetet kan grovt indelas i en teoretisk och en empirisk del. Det empiriska arbetet består av studier av innerstadsområden i de fyra svenska städerna Arboga, Falun, Uppsala och Visby. De utvalda studieobjekten representerar områden av varierande storlek och med varierande problem. Tätorterna är särskilt med hänsyn till olika grader av förändringar och förändringstryck väl lämpade att illustrera olika aspekter på bevarandeproblematiken. Dessa studier har kompletterats med analyser av parallella arbeten med bevaringsområden, främst kommunala utredningar och arbeten utförda av Konsthögskolans Arkitekturskola. Det teoretiska arbetet baseras på hittillsvarande utvecklingsarbete inom området samt på litteraturstudier inom olika vetenskapliga forskningsfält. Det teoretiska arbetets disposition framgår av följande sammandrag av rapportens innehåll:

Arbetet inleds med en beskrivning av den historiska bakgrunden som underlag för en följande skissering av bevaringsproblematiken. Efter ett försök till analys av begreppet miljö formuleras en principiell metod för beskrivning och värdering av miljön. I följande avsnitt redovisas studierna av de utvalda innerstadsområdena. På grundval av de genomförda studierna summeras till sist några problem vid behandling av bevaringsområden i den kommunala planeringen.

Bland svenska arbeten som behandlar bevarandeproblematiken i förbindelse med innerstadsområden kan nämnas ett stort antal utredningar genomförda i kommunal regi. Ett betydelsefullt arbete på området har utförts av Arkitekturskolan inom Konsthögskolan som under en rad år har studerat stadskärnornas problem och som bland annat har lancerat ett planeringsinstrument som fått benämningen användningsplan. Som exempel på Arkitekturskolans studier kan nämnas Karlskrona 1971, Kalmar 1971, Jönköping 1972, Västervik 1972 samt Visby innerstad 1973. Delvis i anslutning till Konsthögskolans studier publicerades 1973 forskningsrapporten Stadsinventering författad av Karl Grundner, Gunnar Lanz och Göran Söderström (Byggforskningen R63:1973). Flera andra projekt inriktade på saneringsproblem har initierats av

Byggeforskningsrådet. Vidare bör här nämnas det samnordiska forskningsprojektet Den nordiska trästaden, som behandlar bevarandeproblem i samband med trähusbebyggelse. Detta arbete initierades av Icomos och nordens riksantikvarier och bedrevs bl a under medverkan av Konsthögskolans Arkitekturskola. En rapportserie publicerades i samband med en utställning och konferens för deltagare från de nordiska länderna år 1972 i Sandefjord i Norge. Bland statliga utredningar som berör stadskärnors bevarande bör främst nämnas Kulturminnesvård (SOU 1972: 45) samt Saneringsutredningen, Sanering I, II och III (SOU 1971: 64, 65 och SOU 1973: 27). Två av de studieobjekt som behandlas i föreliggande arbete, Falun och Visby, utgör pilotprojekt i det av Europarådet arrangerade Europeiska Byggnadsvårdsåret 1975. Avsikten med pilotprojekten är bland annat att de skall fungera som exempel på hur man från kommunens sida praktiskt kan gå till väga vid sanering och att belysa konkreta upprustningsåtgärder och medinflytandefrågor. Byggnadsvårdsårets huvudsyften är att arbeta för en utveckling av samarbetet mellan olika myndigheter i bevarandefrågor och att allmänt öka intresset för bland annat kulturella, sociala och ekonomiska frågor som rör byggnader och bebyggelseområden av historiskt och konstnärligt värde.

Studieobjekt

De fyra studieobjektens läge redovisas i figur 2. Arboga är beläget i den sydvästligaste delen av Västmanlands län, medeltida handelsplats och knutpunkt för samfärdseln, idag småstad i en tätbefolkad del av mellansverige med bland annat tillverkningsindustri, handel, service och allmän förvaltning. Prognoserna pekar på en lugn tillväxt av staden. Det område som detaljstuderats är beläget inom Centrumleden och Trädgårdsgatan. Se figur 3. Området rymmer värdefull bebyggelse från skilda tidsepoker, bland annat ett antal medeltida byggnadsverk i en delvis medeltida stadsplan samt sammanhängande träbebyggelse från 1700- och 1800-talen, framförallt vid Arbogaån, Västerlånggatan och Storgatan. Området rymmer centrumverksamheter och bostäder.

Falun är beläget i Kopparbergs län invid Kopparbergets gruva, blev stad år 1641 och har sedan dess varit administrativt och kulturellt centrum i Dalarna. Dess näringsliv är rikt differentierat men framförallt dominerar servicenäringar. Stadens tillväxt är dämpad. Avgränsning av studieobjekt: rutnätsstaden. Se figur 4. Områdena Elsborg, Gamla Herrgården och Östanfors hör till de bäst bevarade och största sammanhängande trähusområdena från 1700- och 1800-talen i Sverige. I huvudsak är områdena byggda som arbetar- och hantverksbostäder i anslutning till koppargruvan. Också de centrala delarna innehåller intressant bebyggelse av olika ålder. Stadsplanen härstammar från 1600-talet. Elsborg, Gamla Herrgården och Östanfors används huvudsakligen som bostadsområden. De centrala delarna innehåller centrumverksamheter och bostäder.

Uppsala är en köpstad och kyrklig – akademisk stad av medeltida ursprung. Trots stora förändringar har stadens karaktär av kyrkostad och köpstad behållits. En stark förnyelse av byggnadsbeståndet på Fyrisåns östra sida har ägt rum liksom på den västra sidan där dock ett stort antal kyrkliga byggnader och universitetsbyggnader av riksintresse har bevarats. Staden befinner sig i ett starkt expansivt skede. Avgränsning av studieobjekt: området vid Övre Slottsgatan på åns västra sida intill universitetet. Se

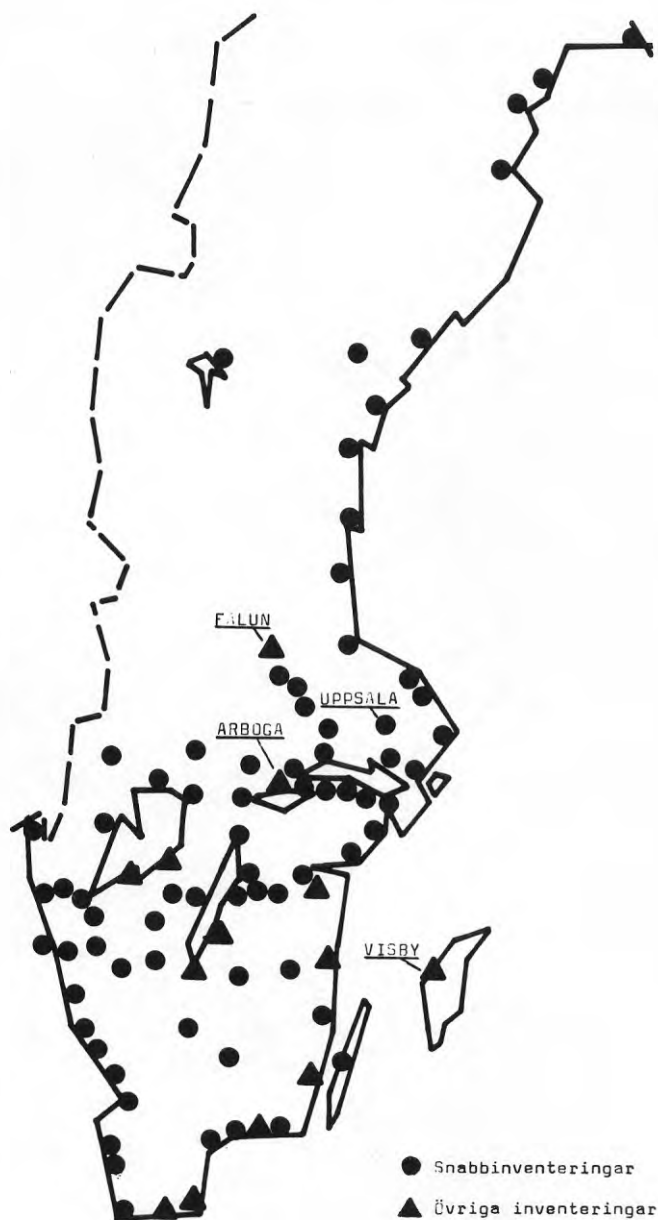


Fig. 2 De fyra studieobjektens läge. Kartan redovisar i övrigt kulturhistoriska stadsinventeringar utförda av Nordiska museet (Källa: Byggforskningen R63: 1973).



Fig. 3 Arboga: Centrumområdet.

figur 5. Området vid Övre Slottsgatan är Uppsalas nu enda bevarade sammanhängande 1800-talsmiljö med trähusbebyggelse. Området rymmer bostäder och en del butiker och arbetsplatser.

Till sist: Visby, den tidiga medeltidsstaden på Gotland. Den tillhörde en gång hanseaterna och är idag regionalt centrum på Gotland med administration, handel, allmän förvaltning och service. Staden är en turistort av internationellt intresse. Den medeltida staden omges av en stadsmur och innehåller historiska byggnadsverk i för svenska förhållanden välbevarat skick. Under 1900-talet har staden växt utanför murarna och ett nytt centrum utanför murarna har bildats. Stadens tillväxttakt är lugn. Avgränsning av bevaringsområde: staden inom murarna. Se figur 6. Bebyggelsen i dess helhet är av riksintresse. Området används huvudsakligen för boende, centrumverksamheter och turism.

0 200 400 600 M

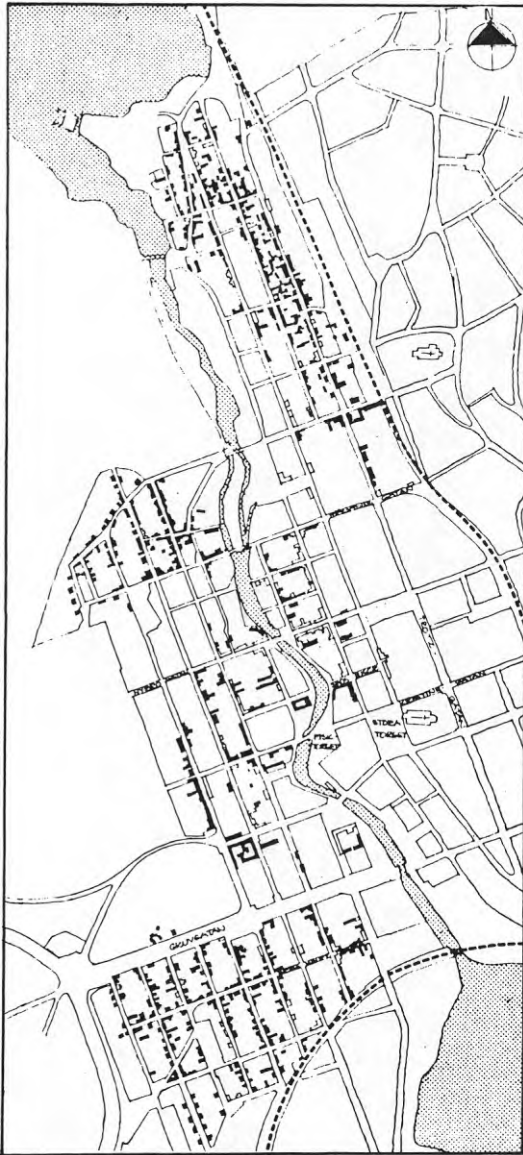


Fig. 4 Falun: Rutnätsstaden. Träbebyggelsen markerad med svart. Den nordgående järnvägs-linjen avgränsar rutnätsstaden i öster.



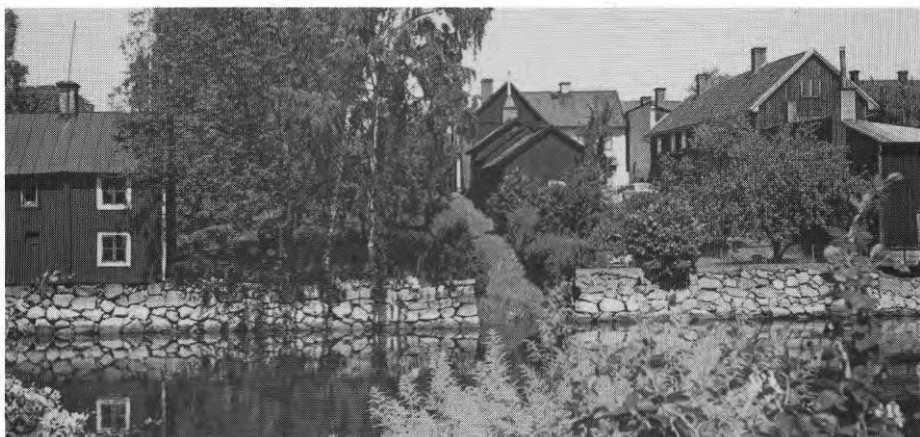
Fig. 5 Uppsala: Området vid Övre Slottsgatan. Bebyggelsen i det aktuella inventeringsområdet markerad med svart.



Fig. 6 Visby: Staden inom murarna.

DATA	Data i princip enligt i praktiken tillämpade arbetsmodeller. Huvudvikten i inventeringsarbetet läggs på data som beskriver sambandet användning – miljö.
HUVUDHYPOTES	Ökade kunskaper om de miljömässiga konsekvenserna av ett bevaringsområdes användning möjliggör en optimering av området miljömässiga kvaliteter och möjliggör en utveckling av de nuvarande metoderna för behandling av bevaringsområden i den kommunala planeringen.
INSTRUMENT	Mätningar och värderingar.
PROBLEM	Bevaringsområdets problem skisserade med stöd av Byggforskningens rapport R63: 1973 Stadsinventering (Karl Grundner, Gunnar Lantz och Göran Söderström) som delar in beskrivningssituationen i följande aspekter: Rättsliga aspekter Naturgivna fysiska förhållanden Översiktlig fysisk bebyggelsestruktur och markanvändning Detaljerad fysisk bebyggelsestruktur och lokalanvändning Kulturhistoriska och upplevelsemässiga aspekter Försörjnings- och kommunikationssystem Demografiska och sociala aspekter Ekonomiska aspekter.

Fig. 7 Data – huvudhypotes – instrument – problem inför projektets genomförande.



ARBOGA. Arbogaån med Räntmästaregatans allmänning. Efter foto av N. Janzelius.



ARBOGA. Arbogaån med Heliga Trefaldighets kyrka i fonden. Efter äldre foto.



ARBOGA. Herrgårdsgatan mot nordost. S: t Nikolai kyrka i fonden. Endast rester av Herrgårdsgatan återstår efter Centrumledens utbyggnad kring stadskärnan. Efter äldre foto.



ARBOGA. Livlig kommers på Järntorget. Efter äldre foto.



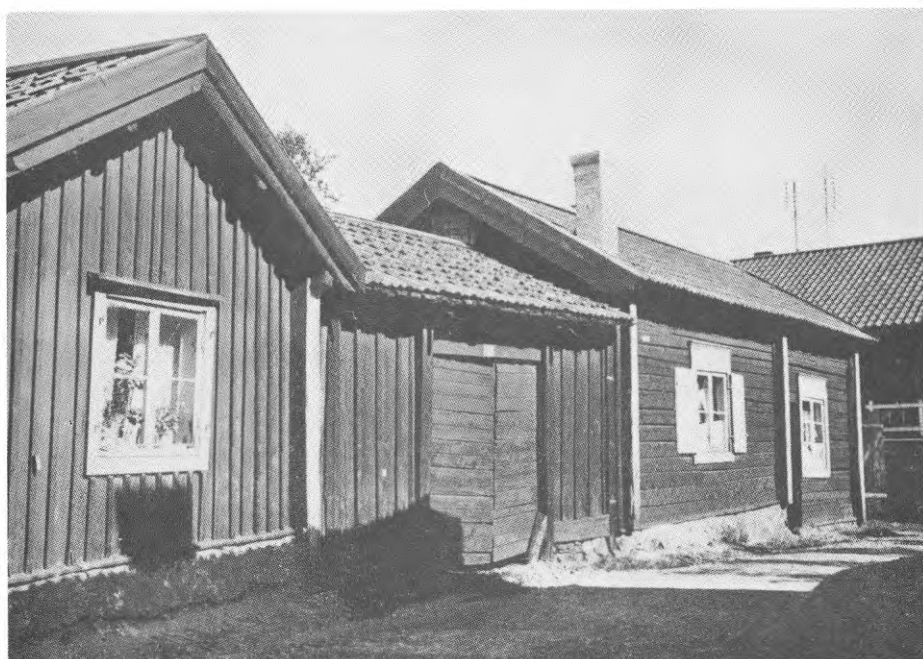
FALUN. Flygbild över rutnätsstaden mot nordväst. Efter foto av Ernst J. Köppler.



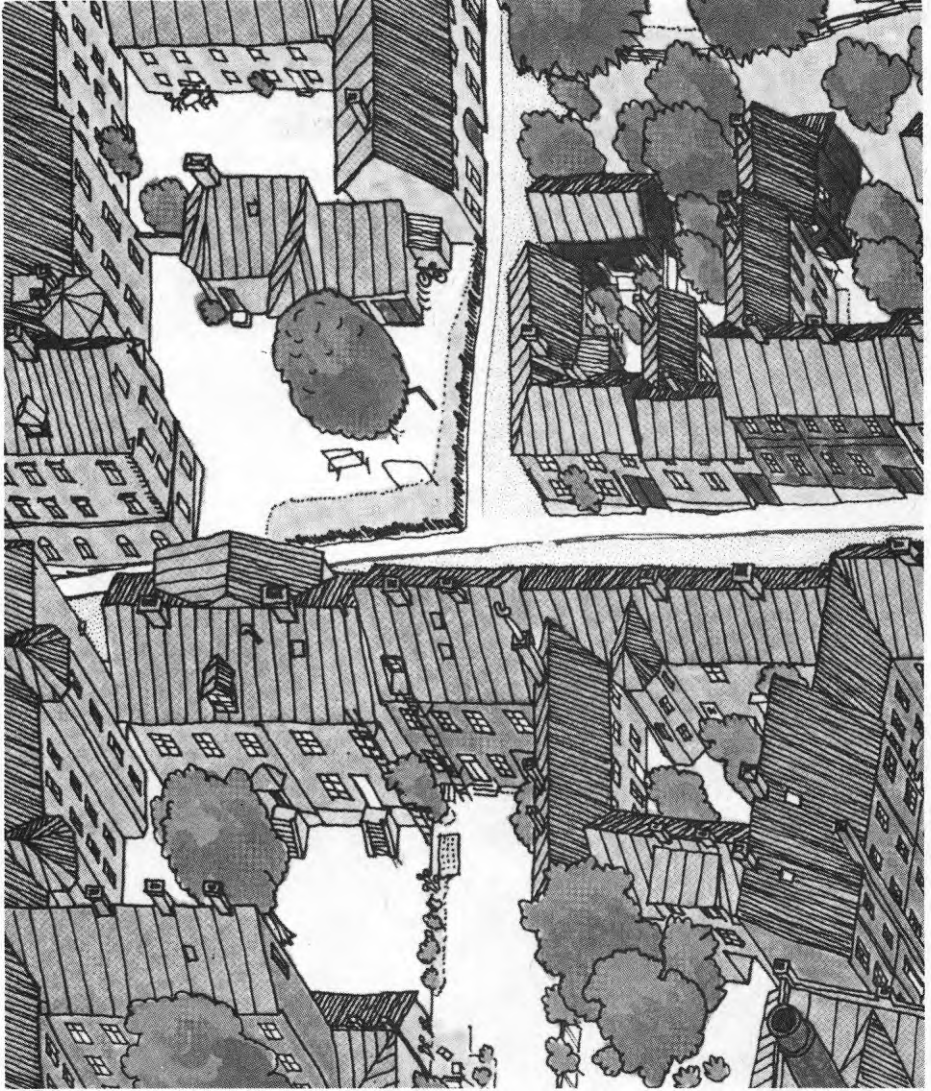
*FALUN. Styraregatan i Övre Elsborg med arbetarbostäder. Foto: Svante Svärdström.
(I: Falun – den gamla kopparstaden.)*



FALUN. Östra Hamngatan vid Faluån. I fonden Kristine kyrka. Efter äldre foto från omkring år 1905. (I: Ett urval bilder över gamla Falun.)



FALUN. Motiv från Bergsmansgränd i Gamla Herrgården. Efter äldre foto. (I: Ett urval bilder över gamla Falun.)



UPPSALA. Del av axonometriskt perspektiv över området vid Övre Slottsgatan utfört av arkitekterna Herlin-Skånberg. Avsnittet visar hörnet Övre Slottsgatan-Svartmangatan. Fastigheterna i övre högra hörnet tillhör Kalmar Nation. Renoveringen av denna bebyggelse har beskrivits i en rapport av C-G Thornström: *Öfre Slottsgatan i Uppsala* (Uppsala universitet Kulturgeografiska institutionen).



VISBY. Del av stads kärnan sedd från havet. Staden har beskrivits som "en historisk bilderbok utan motsycke i Nordeuropa". Domkyrkan S: ta Maria i fonden. Efter äldre foto.



VISBY. Den medeltida bebyggelsen har blivit något öppnare och vänligare och senare tiders bebyggelse har smugit sig in i det medeltida. Efter äldre foto.

2 Historisk bakgrund

Kunskaper om den historiska utvecklingen utgör en viktig vetenskaplig grund för behandlingen av våra stadsmiljöer.² Den utveckling som de flesta stadskärnor genomgått under industristadens expansion i Europa kan i viss mån tolkas som en brist i samhället på kunskaper om – eller i varje fall brist på intresse för – den gamla stadskärnans egenskaper och värde. Det är i första hand historikerns uppgift att sprida kunskaper om stadens utveckling. Även arkeologiska studier och kunskaper kan vara nödvändiga för förståelsen av en stads äldsta historia.

De historiska studierna kan ge oss en bild av stadens utveckling, inte enbart förändringarna till det yttre utan även stadens sociala och kulturella historia. Katalogisering av byggnader är den vanligaste formen av historiska studier och dokumentation. Framförallt den enklare typen av bebyggelse kan här ge oss en föreställning om hur stadens sociala liv varierat i rum och tid. Vi kan också studera hur exempelvis en gammal stadsplan påverkats av en stads expansion, av kommunikationsmedlens utveckling eller av förändrade ekonomiska villkor. Vi kan studera den eventuella inverkan av stadens yttre form på stadens utveckling. Tolkningar av förändringar av stadens struktur i kombination med lokala naturgivna förhållanden, lokala sociala och ekonomiska förhållanden, teknisk utveckling och andra faktorer kan ge oss ett värdefullt kunskapsunderlag och därmed även bättre orientering i våra nuvarande förhållanden.

Industristadens tillväxt innebar trots försöken att styra utvecklingen en brist på kontroll över miljön. Enstaka funktioner kunde godtyckligt bryta in i miljön och medföra störningar. Under 1800-talet var det framförallt storstadens industri som var det stora problemet, medan vår tids kanske svåraste problem är trafikmiljön. Även nedsmutsningen och andra miljöproblem framstod och framstår fortfarande som allvarliga. Kritiken mot en alltmer schematisk stadsplanering växte sig också allt starkare. Försök att återuppliva de gamla stadsbyggnadsformerna gjordes, men utan framgång. I stället ledde utvecklingen av stadsbyggandet med funktionalismens genombrott till en fullständig brytning med det gamla stadsbyggnadssystemet. Det slutna kvarteret och det slutna gaturummet ersattes med friliggande huskroppar och öppna trafiklandskap. Den framtida staden karaktäriserades med hjälp av de tre klassiska slagorden: ljus, luft och grönska.

Vilka krav i fråga om utrymme denna nya stadsform ställer får man en föreställning om vid jämförelser av stadssamhällellenas ytbehov. År 1915 upptog tätortsinvånaren i Sverige i genomsnitt 75 m² av stadsytan medan år 1965 varje stadsbo upptog cirka 200 m². Se figur 8. Ökande ytkrav ställs samtidigt av verksamheterna i det gamla stadsmönstret.

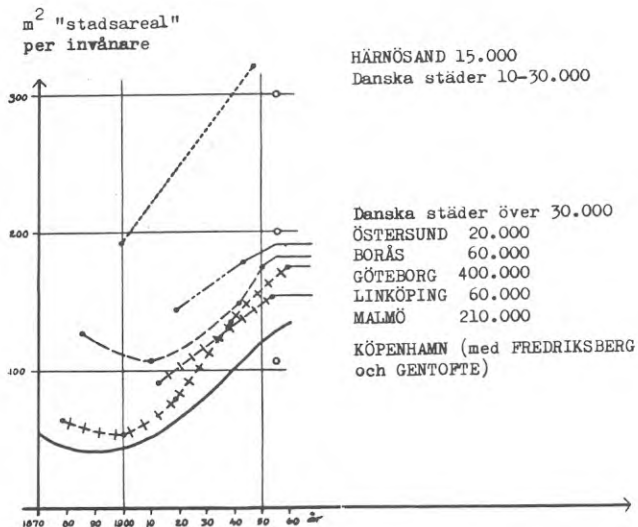


Fig. 8 Den stadsbebyggda arealen per invånare i några svenska och danska städer åren 1870-1950 (Källa: Ökade ytbehov i stadsbygden, 1965, Lindman).

Städernas tillväxt under 1900-talet har varit starkt beroende av den ekonomiska utvecklingen som medfört stora folkomflyttningar och avfolkning av landsbygden. Till storstadsområdena har koncentrerats industri, service och människor, vilket medfört stora miljöproblem. Men det är här viktigt att notera att sedan slutet av 1960-talet storstadsområdenas snabba tillväxt i Sverige har upphört. I De mindre tätorternas utveckling under 1960-talet visar Hans Mattsson att det nu är de små tätorterna som procentuellt växer snabbast. Se figur 9. Med den ändrade utvecklingstrenden i städernas tillväxt har också förutsättningarna för stadsbyggandet förändrats. Den starka bostadsbristen i vissa områden förorsakad inte minst av de starka folkomflyttningarna är utvecklade. De senaste decenniernas stadsbyggande utsätts i denna nya situation för en kritisk granskning. (Vad har man egentligen åstadkommit? Under 1910- och 20-talen kunde man bygga putsade hus omgivna av lummiga tysta gårdar med uterum och med goda möjligheter till kontakt, lek och vila. Varför kan vi inte återskapa dessa miljöer i stället för att skapa sterila förortsmiljöer?) Frågor man nu med stort intresse diskuterar är stadssamhällets utveckling och förnyelse, samspelet mellan nybebyggelsen och upprustningen av de äldre stadsdelarna och inte minst det stora behovet av samordning av teknisk, ekonomisk och social planering.

Historien lär oss att synen på viktiga samhällsfrågor kan svänga snabbt. En allmänpolitisk dagenefter-stämning efter ett par decenniers stark ekonomisk framstegstro har nu efterträtts av en mer nyanserad syn på samhällets resurser. Den nya bostadssituationen med ett stort antal outhyrda lägenheter, de skövlade stadskärnorna, de sterila förortsmiljöerna och trafiksituationen i tätorterna har stämt till eftertanke.

I samband med presentationen av ett program för en bättre boendemiljö utarbetat av SAR år 1974 summerade professor John Sjöström situationen enligt följande: "Skall vi försöka säga något om framtiden måste vi inse att vi redan byggt den . . . Nybyggandet,

Ortstorlek, invånare	Antal orter	Totalt antal invånare	Ökning un- der 60-talet i procent	Del av to- tala befolk- ningen
200 - 500	571	180 817	8,7	2,8
500 - 1 000	306	212 665	19,2	3,2
1 000 - 2 000	173	248 689	25,8	3,8
2 000 - 5 000	157	506 934	21,4	7,7
5 000 - 10 000	46	327 889	23,9	5,0
10 000 -	94	5 097 939	20,5	77,5
Samtl. tätorter	1 347	6 574 933	20,6	100,0
Landsbygd		1 501 970	- 26,5	

Fig. 9 Tätorternas befolkningsutveckling i Sverige.

som så länge dominerat vår världsbild, måste betraktas som ett specialfall av ombygget. De nya tillägg vi kan göra till en befintlig miljö måste betraktas som sekundära. Att förändra vår miljö genom nybyggande tar en generation. De åtgärder som verkligen kan påverka vår arbetsmiljö eller vår bostadsmiljö måste bestämt inriktas på att i första hand gälla den redan byggda miljön. Åtgärder med sikte enbart på nybygget är utan intresse för dem som bor och arbetar i en miljö som redan producerats . . .”³

En omsorgsfull planering av hela den byggda miljön är således nödvändig. Den områdesplanering som här behandlas gäller bevaringsområden enligt den statliga saneringsutredningens definition. Men miljöstudier av tätorten som helhet är angelägna och bör genomföras inom ramen för tillgängliga planeringsresurser. Först därmed kan en god överblick av den totala planeringssituationen i tätorten uppnås och problem med skövade stadskärnor, sterila ytterområden och trafikproblem grundligt beaktas. Forskning kring områdesplaneringens problematik har inletts vid avdelningen för samhällsbyggnad vid Tekniska Högskolan i Stockholm.

Stadsbyggnadsteori och kritik

När man under renässansen sysselsatte sig med idén om idealstaden var utgångspunkten en idé om staden som ett slags mikrokosmos. Staden uppfattades som åtkomlig för analys och klassificering, det var en avgränsad, fattbar enhet som analyserades. Den industriella staden däremot tycktes svåråtkomlig och kunde inte överblickas på samma sätt. Stadsstrukturen växte och samhället delades upp i en produktionssida och en konsumtionssida med resultatet renodlade bostadsmiljöer och citybildning. 1800-talets industristad upplevdes negativt i flera avseenden: hygieniskt, socialt och estetiskt. Orsakerna till felen ansågs bland annat vara olämpliga stadsplaner, för hög exploatering, spekulationsbyggande och brist på styrning från samhällets sida.

En av 1800-talets mest betydande stadsbyggnadsteoretiker var Baumeister⁴, som introducerade stadsbygget som ett vetenskapligt forskningsfält. Han försökte analysera staden funktionsmässigt och utgick från kommunikationerna och bostads-

byggandet som huvudproblem. Stadens utbyggnad måste enligt honom ske enligt en fastställd plan som omfattade helheten och planen borde utgå från trafikleder och områden med olika funktioner. Hans planeringsmetod innebar zoner i funktionshänseende, socialt ansåg han dock att staden borde vara så integrerad som möjligt. Baumeister pläderade för generalplaneringens idé: planering baserad på en bestämning av markanvändningen. Denna planeringsform, markanvändningsplaneringen⁵, har tillämpats allt sedan dess.

Det sena 1800-talets syn på stadskärnornas miljövärden är inte helt entydig. Allmänt kan sägas att även om man var kritiskt inställd till de gamla stadsmiljöerna ansågs dock att det slutna byggnadssättet kunde bibehållas i stadskärnorna. Samtidigt förekom rivning av bebyggelse inom stadskärnorna för gatugenombrott, för nybyggnader och för friläggande av historiska monument. Med ökade historiska kunskaper och intressen lades så småningom allt större vikt vid de äldre miljöerna. Detta innebar i praktiken att större sammanhängande partier bevarades och att man sökte ansluta nybebyggelsen mer hänsynsfullt till de gamla partierna. Industriadens utveckling frammanade med tiden en allt intensivare kritik av stadsrummets utarmning och upplösning. Bland kritikerna kan nämnas Sitte⁶, Brinckmann⁷, Unwin⁸ och Strengell⁹. Gemensamt för dessa är intresset för historiska stadsformer. Men stadsbyggnadsproblemen av gestaltkaraktär diskuterades inte på ett konstruktivt sätt i belysning av sociala och ekonomiska förhållanden eller i anknytning till moderna tekniska och funktionella förutsättningar. Det funktionalistiska stadsbyggandet utvecklades däremot i kraft av teknikens landvinningar och ledde till en konsekvent, öppen stadsform i stark kontrast till de äldre stadsformerna.

Linn sammanfattar i Storgårdskvarteret – ett bebyggelsemönsters bakgrund och karaktär (1974) de viktigaste stadsbyggnadsidéerna som kommit till uttryck i tre idélinjer som han definierar på följande sätt¹⁰:

- (1) Den regularistiska, som syftar till att reglera och bygga vidare på den befintliga storstaden och som framför allt är den officiella administrationens linje.
- (2) Den rationalistiska, som söker en ny stad med effektiva prestanda i helhet och delar och som står i starkt samband med industrin och dess sätt att definiera och lösa problem.
- (3) Den humanistiska, som i första hand vill se staden som en kulturmiljö och intresserar sig för hur denna upplevs psykologiskt och socialt, samt vars utgångspunkter ligger inom humanistisk vetenskap, konst och kulturdebatt.

Den rationalistiska linjen står i stark motsättning till den humanistiska linjen och innebär en idé om att överge den historiskt framvuxna, intensiva stadsstrukturen och söka utveckla en helt ny stadstyp anpassad till det industriella samhället. Linn framhåller att den konstnärliga sammanfattningen av den rationalistiska idélinjen gjordes av Le Corbusier¹¹ på motsvarande sätt som Wagner¹² sammanfattade den regularistiska linjen: "Le Corbusier såg staden från konstnärlig och teknisk synpunkt, inte från social och politisk. Han var noga med att hans fackmannaroll var arkitektens. Han trodde att de problem det rörde sig om kunde lösas på tillfredsställande sätt med rationella metoder . . . Le Corbusier riktade in sig på den centrala stadens problem som han ville angripa radikalt med totalförstörelse som medel. Han ville absolut eliminera

den gamla korridor-gatan... Med sin oerhört förenklade uppfattning av stadslivet skapade Le Corbusier en skön vision av friliggande vita hus i grönska och solsken. Hur miljön verkade för fotgängare i regnväder och blåst talades aldrig om. Det var en tekniskt romantisk vision av ett idealsamhälle för friska, aktiva människor.”

Trettioalets svenska saneringsideologi¹³ utgick från funktionalismens krav på ljus och luft vilket medförde en kritisk syn på innerstadens täta miljö. Innerstadens centrala läge och tillgång till omfattande service, dess redan etablerade miljö, ansågs inte ur miljösynpunkt uppväga förortsbebyggelsens ljus, luft och grönska. Viktiga förändringar i samhället kom dock så småningom denna syn på saneringsfrågor att ändras. Den målsättning för stadsutbyggnaden som innebär en fullständig utplåning av det förflutna har fått ge vika för en mer nyanserad syn på staden: en stad sammansatt av gamla och nya element, en stad i ständig men långsam förändring med kontinuitet i stadsutbyggnaden. Bland faktorer som medverkat till denna förändring av trettioalets stadsplaneideologi och bostadspolitik kan nämnas hushållsstrukturens utveckling från den patriarkaliska familjetyper till hushåll med mer mångskiftande individuella behov och den materiella standardutvecklingen som nu erbjuder samhällets konsumenter en valfrihet som var otänkbar på trettioalet. Den dubbla bosättningen, fritidsboendet, arbetstidens förändring och det ökade bilinnehavet sammanhänger med de ökade ekonomiska resurserna och har direkt och indirekt påverkat vår syn på innerstadsmiljön. Av betydelse är också att en utvecklad belysningsteknik och tekniska hjälpmedel för renhållning starkt förbättrat innerstadens hygieniska förhållanden. Kritikerna av trettioalets saneringsideologi visade dessutom på de sociala problem som uppstod i samband med radikala förändringar av innerstädernas miljöer: människor evakuerades, deras tidigare kontakter eliminerades, de kunde på grund av höjda boendekostnader inte återvända till sina gamla områden och de kom därmed ofta att isoleras i en ny omgivning. En måttfull upprustning av de äldre miljöerna föreföll mer human och kunde komma alla till del. De nya saneringsplanerna av förortskaraktär som ersatte den gamla stadsmiljön upplevdes dessutom ofta som ointressant. Genomförandet av saneringarna visade sig därtill kunna ta decennier i anspråk och därmed förstördes miljön för en hel generation människor. Det var mot denna bakgrund som den statliga saneringsutredningen (SOU 1971:64, 65 och SOU 1973:27) igångsattes att utreda frågan om åtgärder för sanering av det äldre bostadsbeståndet.

Funktionalismens syn på de gamla stadsmiljöernas värden har kommit vår tids gestaltningsinriktade miljökritiker att enligt stödjande bevaringsidéerna samtidigt som kritiken mot vår tids stadsbyggande blivit allt hårdare. Att denna kritik stöder sig på jämförande studier av befintliga äldre stadsmiljöer visas i Björner Torssons analys av den gestaltningsinriktade miljökritiken under 1900-talet (Staden som rum och gestalt, 1974). Torsson visar också i det sammanhanget hur stadens funktionella struktur kommit alltmer i blickpunkten. Han pekar bland annat på utvecklingen av sk orienteringsstudier i stadsområden som genomförts under senare år. Några steg i denna utveckling skall här återges i koncentrerad form¹⁴:

Stadens rörelseinnehåll och sociala funktioner

Teoribildningen kring Lynch's välkända studier av stadsstrukturens läsbarhet¹⁵ bedrevs parallellt med studier av de tre amerikanska städerna Boston, New Jersey och

Los Angeles. Det resultat Lynch kom fram till har ofta tillämpats. Han talar om följande *elementtyper, som är viktiga för orientering och föreställningsskapande: paths, edges, nodes, districts, landmarks*¹⁶. Men han diskuterar också stadsutsknittets formala uppbyggnad i flera andra termer såsom: singularity, form simplicity, continuity, dominance, clarity of joint, directional differentiation, visual scope, motion awareness, time series, names och meanings¹⁷. Dessa formkvaliteter kan sammanföras i två grupper, dels kontrast dels kontinuitet. Torsson anmärker: "Tid och rörelse hör till en annan kategori, där kontraster och kontinuiteter samverkar och utnyttjas i den seriella upplevelsen. De spelar en central roll för mängden av upplevelseprocesser i stadsstrukturen, som upprepas och stegvis summeras till sammanhängande minnesfält. Lynch berör emellertid detta förhållande ganska sparsamt – däremot bildar detta en av huvudaspekterna i Gordon Cullens stadsbildsanalyser."¹⁸ Torsson finner att den envisa inriktningen på formala egenskaper i stadsstrukturen är en av de viktigaste kritikpunkterna beträffande Lynch och menar att Cullen utgör ett viktigt komplement till Lynch's studier.

Bland de orienteringsstudier som bedrivits efter Lynch kan nämnas Ahlberg¹⁹, som till Lynch's elementuppställning fogar en sjätte kategori: det stora rummet (större platsbildningar, vattenrum och andra terrängrum). Flera tillämpningar av Lynch's analysmetoder med kartskissning, bildidentifiering och verbal intervju har som nämnts genomförts. Tre undersökningar i Stockholm kan nämnas: Wihervuori & Wästlund 1962²⁰, Guinchard 1965²¹ och Dahlberg et al 1968²². Wihervuori & Wästlund prövar elementkategorin "stadsrum" men finner den ej befogad. De förslår däremot som *tillägg till Lynch kategorin "aktivitet" med motiveringen att det är stor skillnad om ett element uppfattas på grund av dess gestaltning eller den verksamhet man förknippar det med*. Orsaken till att kategorin "aktivitet" inte finns hos Lynch är att Lynch inriktar sig på det formala elementet, fasta anläggningar, dvs det direkta resultatet av den fysiska planeringsverksamheten. "Aktivitet" är något som man innebördsmässigt förknippar elementet med, inte elementet självt. Guinchard tar i studierna av de två ytterrenklaverna Nybohov och Solberga i Stockholm med stöd i en studie av J. Gulick²³ *upp aktivitetsinnehållet som en faktor i människors inläring av stadens uppbyggnad*. Han använder dessutom "landskapsrum" som en särskild elementtyp med definitionen "öppna, överblickbara områden, som är så stora att de kan jämföras på likställd basis med trakter". Aktivitetsinnehållets vikt understryks i detta arbete och Guinchards slutsats är följande: "*Visuella enheter i bebyggelsegrupperingen bör även vara funktionella enheter. Denna sats gäller genom hela stadsregionens hierarki av grupperingar*." En annan slutsats är att människor visar en särskild känslighet för "allt som förändras eller rör sig i stadsbilden. Platser beskrivs (i intervjuundersökningarna) med de aktiviteter som är förlagda dit, växtlighetens årtidsvariationer och pågående arbeten omtalas." I arbetet av Dahlberg et al redovisas en liknande studie av Hjorthagen och Tallkrogen i Stockholm. Här påpekas betydelsen av en rimlig storlek och tydlig avgränsning hos en stadsdel för föreställningsmönstrets kvalitet. Man nämner också att en varierad ålderssammansättning hos bebyggelsen höjer dess särprägel och understödjer upplevelse och inläring av en stadsdels huvuddrag.

Flera studier har företagits i USA i Lynch's efterföljd men med delvis förändrade metoder. Några av dessa studier redovisas i några nummer av tidskriften *Environment and Behaviour* 1969–70: En "view from the road"-studie av inlärningsmönstren under

infärd på två motorvägar mot Bostons innerstad har utförts av Carr & Schissler²⁴. Arbetet innefattar viktigast hypotesen, att ett viktigt samband råder mellan den tid man betraktar ett visst stadselement och den vikt elementet sedan har i minnesbilden. Den enligt Torsson mest intressanta studien som företagits i Lynch's efterföljd är D. Appleyards²⁵ undersökningar i Ciudad Guayana. Denna undersökning krävde svar på frågor av tre typer, dels vilka punkter och platser i staden som man bäst kom ihåg, dels en karta innefattande dessa element och eventuellt tillkommande, dels en beskrivning av de olika karaktärsdragen hos en färdväg längs stadens centrala axel. (Lynch hävdar att stråket, färdvägen, pendlingskorridoren bildar det viktigaste baselementet, som de andra elementen relateras till. Hur de fem grundelementen kan samverka och sammankopplas på olika sätt är en fråga han rekommenderar fortsatta studier.) *Appleyards utgångsantaganden om orsaker till att man kommer ihåg en byggnad eller plats är följande fyra: form, visibility, use och significanse. Aktivitetens innehålls betydelse understryks.* Appleyard påpekar att varje individ kan sägas ha ett "föreställningsfält" uppdelat i tre "koncentriska" zoner: "the used, the visible, and the hearsay world beyond." Undersökningarna visar dock att intervjupersonerna har mycket olika tillvägagångssätt för att "begripa" staden och att översätta sina föreställningar till den begreppskategori som en kartsbild representerar. Svaramaterialet grupperades enligt olika individvariabler. Ålder och kön gav inga signifikanta skillnader medan olika intresseinriktningar visade sig ha betydelse i denna undersökning.

Den betydelsefulla slutsatsen av Appleyards undersökningar är att den fysiska planeraren inte bara bör uppmärksamma de formala egenskaperna för de olika elementen – den fysiska strukturen – för att skapa god föreställbarhet hos miljön utan också de viktiga egenskaper som har att göra med *rörelseinnehåll och sociala funktioner*. Torsson gör följande summering: "I perspektivet av Appleyards resultat – även t ex Guinchards – framgår att *den sociala och funktionella innebörden och verksamhetsinnehållet spelar en större roll än vad Lynch från början antagit eller velat anta – inte bara för den totala stadsupplevelsen, utan också särskilt för själva föreställningsmönstrets uppbyggnad.* Värdet av Lynchs insats gäller framför allt att han introducerat och förnyat frågan om stadens "imageability" och att han, uttalat, också lämnat ett flertal obesvarade frågor till inspiration för senare utforskning.

Av särskilt intresse för orientering i vidare mening än rent rumsligt, alltså också i social mening, är att den symboliska laddningen hos ett stadselement inte bara gör att det lättare fäster sig i minnet, utan att det också förtydligar de kvaliteter som stadsmiljön har som 'socialt rum' – *man skulle kanske t o m kunna introducera begreppet 'social mapping'.*"

Torsson tar i detta sammanhang upp ett viktigt problem, nämligen att inriktningen på strukturinlärningsproblemet "gör att egenskaper som ordning och kontinuitet, klarhet och entydighet skjuts fram som viktigast, medan dess antipoder, av typen komplexitet och variation lämnas i stort sett odiskuterade i *The Image of the City*"¹⁵. Kan man då precisera "en balanserat informativ stimulanssituation" eller enklare uttryckt "en idealisk stimulansnivå"? Sandström säger om den ideala komplexitetsnivån följande²⁶: "Om vi antar, att komponenterna i en stimulusuppsättning kan ordnas i komplexitetsgrad av en individ, och vidare, att individen har frihet att välja vilken retning som helst,

så förefaller det klart att han kommer att föredra vissa retningar framför andra. En del stimuli ter sig alltför enkla för att kunna väcka intresse annat än tillfälligtvis, medan andra uppfattas som alltför komplicerade för att kunna bemästras på ett tillfredsställande sätt. Själva mängden av stimuli spelar också en roll. Storstadsbor kan ibland förvånas över hur människor kan stå ut med lugnet på landsbygden, medan dessa människor har svårt att begripa hur någon kan trivas i storstadens oväsen.”

Som tidigare nämnts kan Cullens arbete uppfattas som ett viktigt komplement till Lynch. Han behandlar upplevelsen av närrummet medan Lynch behandlar inläringen av de större rumsliga sammanhangen. Cullen understryker just *betydelsen av variation, komplexitet och kontrast i det gestaltade stadsrummet*. Hans syfte är vidare än Lynch's och samtidigt mindre preciserat. Cullen är framför allt mycket kritiskt inställd till efterkrigstidens nya städer. *Den sociala tätheten har gått förlorad och stadens formalt arkitektoniska karaktär har utarmats*. Det ligger nära till hands att här, i likhet med Torsson, dra slutsatsen att *stadsmässigheten bör ges den allsidiga definitionen av täthet både i fysisk och social bemärkelse*. Torsson finner att de bästa uttolkningarna av en sådan stadsmässighet står att finna i skönlitteraturen och i kulturantropologiska stadsbeskrivningar.

Men målsättningen att bibehålla eller uppnå en tät och komplex social miljö står delvis i motsättning till den differentieringsprocess, som nu pågått under många decennier och som är resultatet av markanvändningsplaneringens zontänkande. Torsson påpekar här att *den segregation som utmärker miljön också gäller själva planeringen*, ”kopplingen mellan fysisk och social planering är primitivt utvecklad. Och sektorplaneringen förhindrar att miljösammanhang studeras, förändras och nyskapas i medvetande om det kontextuella resultatet i människornas verklighet.” *Nya planeringsmetoder är därför önskvärda*.

Men hur skall då den eftersträvade stadsmässigheten uppnås? Ett schematiskt men konkret formulerat program anges av Jane Jacobs som *förutsättningar för att uppnå en tät och komplex social miljö*. Programmet innehåller följande fyra punkter²⁷:

- (1) Ett stadsdelssammanhang, område eller gatusträckning måste innehålla minst två olika huvudfunktioner.
- (2) Kvarter skall vara korta, gatorna täta, hörnen frekventa.
- (3) Området måste ha ett byggnadsbestånd av blandad ålder och varierad status, som ger sociala grupper med olika betalningsförmåga möjlighet att bo sida vid sida.
- (4) Folktätheten bör vara stor, dygnet runt.

Uppenbart är att Jacobs formulerat sitt program inspirerad av våra nuvarande innerstadsmiljöer.

Den svenska staden av idag

Den medeltida svenska staden karaktäriseras av en oregelbunden stadsplan med individuellt formade gator och kvarter. Av denna stadstyp återstår numera ganska litet. Efter stadsbränder och åtföljande krav på reglering av bebyggelsen har den i många fall

ersatts med regelbundna planer. Exempel på den oregelbundna stadsplanen finner vi idag bland annat i Visby. Det internationellt mest kända svenska exemplet är dock Gamla Stan i Stockholm genom sin belägenhet och centrala roll i den svenska historien. En lång rad städer har rester bevarade av stadspartier från medeltid, bland dem Arboga och Uppsala. Även i Falun finns vissa spår av en medeltida stadsplan bevarad.

De svenska stadsplaner som formades från 1600-talet och långt in i vår tid, från renässansen och fram till 1930-talets stadsbyggande med friliggande huskroppar i lamell- eller punkthussystem, utgörs huvudsakligen av rutnätsplaner. Renässansens och framför allt barockens centraliserade stadsformer med monumentala platser och radiellt utstrålade gatusystem hade ett begränsat inflytande i vårt land. Den enkla rutnätsplanen har följaktligen kommit att helt dominera den förindustriella stadens uppbyggnad. Individuellt uppvisar rutnätsplanerna dock mycket stora variationer vad beträffar kvartersstorlekar och gatubredder. Arboga, Falun och Uppsala är samtliga i sina centrala delar uppbyggda efter ett rutnätsformigt plansystem, men med varierande form. Gemensamt för dessa rutnätsplaner är torgbildningarna som utgörs av utsparade kvartersrutor. Gemensamma drag är vidare den slutna kvartersformen och det slutna gatusystemet.

Stadens definitiva avgränsning och begränsade storlek är andra typiska drag hos den äldsta staden. Själva bebyggelsen är det svårare att ge en enhetlig beskrivning av. De förändringar som skett under århundraden i byggnadsvolymer, byggnadernas material, tomtindelning och byggnadernas användning är stora och de nuvarande stadsbilderna ger oss ofta en tydlig beskrivning av de olika tidsepoker som staden genomlevt. Medeltidsstaden Visby byggdes huvudsakligen i sten. Det naturliga byggnadsmaterialet för svenska förhållanden var dock trä, en- eller tvåvåningsbyggnader på ganska rymliga tomter. Under senare år har en stor del av denna bebyggelsetyp kartlagts²⁸. Huvuddelen av denna träbebyggelse är från 1800-talets senare del men även rester från 1600- och 1700-talen förekommer.

Industristadens uppkomst kom de svenska städerna att utvecklas i helt olika riktningar. Vissa städer har förblivit småstäder, andra har expanderat kraftigt. Befolkningssiffrornas utveckling i de fyra studerade tätorterna kan illustrera detta. Se figur 10. Som framgår av kurvorna i figuren har städerna vuxit i varierande takt. Uppsalas folkmängd var vid 1800-talets mitt ungefär dubbelt så stor som var och en av de övriga tre städernas befolkning. Idag är Visbys folkmängd en halv gång större än Arbogas, Faluns folkmängd cirka två och en halv gång större och Uppsalas folkmängd cirka tio gånger större än Arbogas. Under denna period har nya funktioner i städerna tillkommit, exempelvis skolor, sjukhus och andra offentliga inrättningar och järnvägen har byggts ut. Ett annat element i stadskroppen som tillkommit är hyreshuset som blivit dominerande framför allt i de stora städerna. Som alternativ till hyreshuset utvecklades också i början av vårt sekel enfamiljshuset som företrädesvis byggdes i städernas periferi. Fördelningen småhus – hyreshus uppvisar såväl lokalt som regionalt stora skillnader. Generellt kan dock sägas att svenska städer med tanke på areal- och befolkningsförhållanden uppvisar en stor andel hyreshus.

Den svenska stadens uppbyggnad kan schematiskt sammanfattas enligt följande (se figur 11)²⁹:

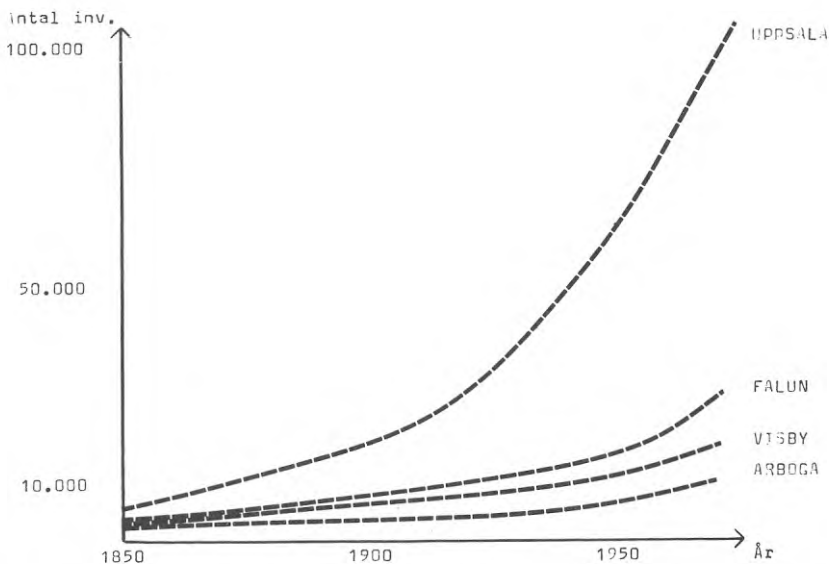


Fig. 10 Schematisk redovisning av befolkningsutvecklingen i de studerade tätorterna.

Zon A. Stadens centrum, den äldsta delen av staden, stadskärnan. Denna zon har en sluten bebyggelse, vanligen rutnätsplan, ibland med rester bevarade av en medeltida, oregelbunden plan. I undantagsfall är hela planen oregelbunden. En del av bebyggelsen är i trä, huvudsakligen från 1800-talet. Vidare förekommer vanligen större stenhus från 1800- och 1900-tal, mestadels hyreshus. Stora varuhus samt kontorshus från 50- och 60-talen utgör dominerande inslag i stadsbilden. I de större städerna förekommer dessutom ofta stora, sammanhängande sanerade områden eller rivna kvarter med ännu ej uppförda nybyggnader. De studerade bevaringsområdena är belägna i denna zon.

Zon B. I zonen närmast stadskärnan förekommer vanligen institutionsbyggnader av olika slag tillkomna under de senaste hundra åren. I denna zon finner vi vanligen stadens järnvägsstation.

Zon C. I många städer finner vi här äldre villaområden tillkomna under 1900-talets tidigare del.

Zon D. Här ingår de senaste decenniernas hyreshusområden vanligen blandade med småhusområden.

Zon E. Blandad bebyggelse: industriområden, terminaler, hyreshusområden, småhusområden.

De fyra studerade tätorterna visar principiella likheter med det beskrivna schemat. Zonerna B–E har dock ej en tydlig geografisk avgränsning. De skillnader som förekommer grundas bland annat på stadens storleksordning och på de topografiska förhållandena. De studerade områdena är som nämnts belägna i zon A. En jämförelse mellan denna zon och de övriga kan därför här vara av intresse. Vi kan konstatera³⁰:

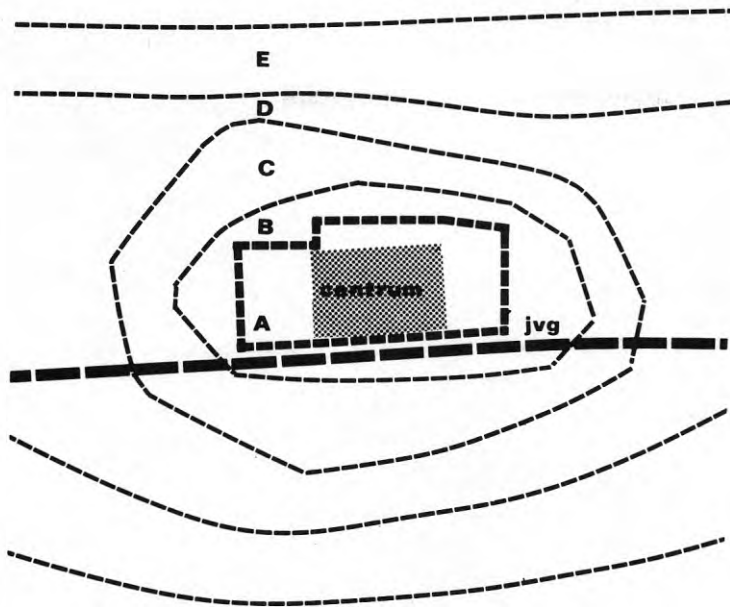


Fig. 11 Schematisk bild av den svenska tätortens uppbyggnad.

att zon A vanligen har ett "utvalt" läge topografiskt sett, exempelvis vid vattendrag eller på en ö

att zon A rymmer stadens äldsta bebyggelse och har en speciell, historiskt betingad struktur

att zon A av historiska skäl tilldelas ett särskilt historiskt och miljömässigt värde

att zon A ytmässigt vanligen utgör en obetydlig, men centralt belägen del i tätorten

att zon A är förhållandevis tätbebyggd och inrymmer procentuellt större andel verksamheter av olika slag: handel, administration, förvaltning (denna jämförelse gäller ej rena arbetsområden i zon B och zon E)

att zon A har procentuellt fler arbetande och fler besökande och har genom sin belägenhet och sina funktioner större trafiktäthet

att zon A har högre markvärden än omgivande zoner och

att zon A vanligen på grund av funktionella krav och andra omständigheter genomgått strukturella förändringar i större eller mindre omfattning.

Vi kan konstatera att inte enbart stadens yttre form utan även dess användning bestämmer vad vi uppfattar som stadens centrum. Men om ett visst område med yttre visuellt fattbara drag lätt definieras, som exempelvis staden inom murarna i Visby, får det gärna symbolisera stadskärnan. Det bildar en fattbar enhet även om centrumfunktioner, som fallet är i Visby, spritts utanför dess gränser. Definitionen av en stads centrum eller stadskärna är alltså beroende av om vi ser till de praktiska funktionerna

eller till stadens yttre form. Vanligen är stadskärnan till sin avgränsning inte entydigt definierad. Verksamhetsintensiteten, trafikintensiteten, människoanhopningen är störst inom ett ganska litet område och avtar snabbt i riktning från detta. Var stadskärnan upphör är beroende på vilket kriterium för bedömningen man väljer. I ett litet samhälle består centrum kanske av en eller två gator med angränsande kvarter som domineras av verksamhet som hör till centrum. I områden runt omkring finns kanske enstaka verksamheter insprängda och längre ut enbart bostäder. I en större stad är bilden densamma men uppförstorad.

Verksamheterna i stadskärnan har olika anknytning till den omgivande regionen. Vissa av funktionerna betjänar hela regionen. Till dessa hör specialvarubutiker, fria yrkesutövare, kulturinstitutioner, administration och nöjesetablisement. För dessa gäller att kunderna antingen besöker företagen eller att företagen distribuerar sina tjänster. Vissa funktioner är starkt beroende av inbördes kontakt och behov av att vara i varandras närhet. En tredje grupp verksamheter är de som för rekryteringen av sin arbetskraft föredrar ett centralt läge. Ju större betalningsförmåga verksamheterna har desto mer centralt läge. Också i de små eller mellanstora städerna kan iaktas en tydlig inre differentiering av verksamheter, branscher och branschgrupper till en viss del av stadskärnan. Bland annat kan följande områdestyper ofta urskiljas:

Huvudbutiker samlade vid en gata, ett stråk eller i ett område. Vanligt är en butiksgata i form av gågata och i anslutning till ett torg. I ett annat område finns kontor samlade, kanske vid butiksgatan, alternativt vid annan gata i dess närhet. Lager, verkstäder, hantverk etc kan samlas i ett tredje område. Dessutom kan finnas områden med speciella funktioner, exempelvis hamnområde. I övrigt integreras vanligen bostäder av olika former med verksamheterna. Men även renodlade bostadsområden finns. I de större städerna går differentieringen längre, här kan man finna bankdistrikt, rederier etc koncentrerade till ett område.

Tätortens strukturering, fysiskt och funktionellt, skapar varierande förutsättningar för den kommunala områdesplaneringen. Men samtidigt är många planeringsförutsättningar gemensamma för den speciella typ av områden som här behandlas, det (vanligen) i zon A ingående bevaringsområdet.

3 Bevarandeproblematiken

Med den israeliska arkitekten Yona Friedman³¹ kan man tala om tre olika grundfaktorer som ingår i vår moderna stadsstruktur: dels den rumsliga organisationen, dvs hur stadens fysiska struktur är uppdelad på olika brukare, dels den sociala organisationen som berör frågor som hushållsstruktur och förhållandet boplatst – arbetsplats, dels distributionen av resurser, kommunikationernas organisering.

En stor del av tätortens verksamheter koncentreras till den centrala stadskärnan som vanligen utgör stadens historiska centrum. I den mån den gamla stadskärnan är bevarad uppstår ofta svårigheter att anpassa byggnader och gatunät till de olika centrumverksamheternas krav på disposition av ytor och krav på tillgänglighet med fordon. Vissa delar av stadskärnan ger upphov till svåra trafikproblem. Somliga byggnader är svårutnyttjade, används på olämpligt sätt eller står tomma. En konflikt mellan stadskärnans ram och innehåll uppstår. En viktig orsak till denna konflikt ligger uppenbarligen i innehållets, användningens relativt snabba förändringar. *Medan den fysiska strukturens ålder kan mätas i sekel är det naturligare att mäta funktionernas ålder i decennier eller år. Effekten av denna skillnad kan utläsas i förändringar av byggnadernas exteriörer och interiörer. Ombyggnader, tillbyggnader och i många fall rivning med nybyggnad har framtvingsats för en anpassning till "moderna", funktionella krav. I många fall har hela eller stora delar av stadskärnan på detta sätt gått förlorad och ersatts med en ny stadsplan med ofta utökad exploatering.*

En av bevaringsproblematikens huvudfrågor är att finna en väl avvägd lösning mellan de funktionella krav som ställs på den gamla stadskärnan och behandlingen av stadens fysiska struktur, den enskilda byggnaden, gaturummet etc. En extrem lösning i den ena eller andra riktningen, en fullständig anpassning till de funktionella kraven eller ett fullständigt bevarande av den fysiska strukturen kan få ödesdigra konsekvenser för stadskärnans miljö. Det senare alternativet kan leda till en utarmning av stadens sociala innehåll. Bestämning av ett områdes bevaringsgrad kan alltså innebära svåra avvägningsproblem.

Förutsättningarna kan sammanfattas: stadens olika delelement, byggnader, gator, torg etc används på olika sätt. I vissa fall sker detta utan påtagliga problem, dvs stadens form är väl anpassad till användningen och användningen är väl anpassad till den yttre formen. I andra fall föreligger problem av olika slag och konflikter uppstår. I den situationen står samhället inför en valsituation: skall åtgärder vidtas för att bevara den hotade miljön eller skall eftergifter göras för de funktionella krav som ställs på byggnaden eller området? Alternativen är således bevarande i olika former eller mer

radikala förändringar. Bevarandet av vissa miljöer förutsätter ett urvalsförfarande och kriterier är nödvändiga för en sådan bedömning³².

Ett av motiven för bevarandet är behovet av kontinuitet i vår fysiska omgivning: en miljö som binder samman det förflutna med vårt nuvarande samhälle och som på ett mer direkt sätt än gamla fotografier och historiska beskrivningar berättar om vår historiska bakgrund och tidigare levnadsförhållanden. Till det historiska motivet för bevarandet kan också läggas den positiva värderingen av våra innerstadsmiljöer, den fysiskt och socialt täta miljön med blandning av boende och verksamheter. Andra mycket viktiga argument för bevarandet är behovet av ett varierat utbud av bostäder och den enskilda människans reaktioner inför alltför radikala förändringar i den invanda miljön.

Erfarenheterna visar att generella urvalskriterier för bevarande är svåra att formulera. Bevarandet måste grundas på individuella motiv, på historiska, miljömässiga och andra kvaliteter som representeras av varje område. En av svårigheterna här är att en exakt definition av kulturhistoriskt värde inte kan formuleras. Resultatet av bedömningen måste bli subjektivt. Men trots dessa svårigheter har det i praktiken visat sig vara överkomliga problem.

Av ovanstående inses att bevarandetekniken bör baseras på dels den befintliga stadsstrukturens anspråk, dels på områdets sociala innehåll och betydelse. En sådan tolkning av bevarandeproblematiken återfinns i den bevaringsteknik som i Italien skapats under begreppet "risanamento conservativo". Detta innebär ett program i två steg: det första steget innebär en analys av den sociala motiveringen för behandlingen av området och det andra steget berör det skydd som bör skapas för områdets fortbestånd.

Synen på restaureringens mål har varierat. Viollet-le-Duc³³ definierade restaurering enligt följande: "Att restaurera en byggnad betyder inte att uppehålla, reparera eller återuppbygga, utan att restaurera till ett komplett tillstånd, som kanske aldrig har existerat vid någon tidpunkt tidigare." Denna på sitt sätt radikala form av restaurering kan diskuteras likaväl som de återuppbyggnadsmetoder som tillämpats i Warszawa efter kriget. En ingående diskussion om olika restaureringsmetoder skall inte föras här, men det kan vara av intresse att nämna den bevaringsmetod, som förespråkades av Camillo Boito (1893)³⁴. Han angav följande program:

- (1) Konsolidera och reparera, om möjligt utan att göra några tillägg.
- (2) Om restaurering befinner sig nödvändigt, försök att ge denna en synlig utformning avseende material och textur.
- (3) Begränsa till ett minimum allt som kan förstöra de ursprungliga materialens karaktär.
- (4) Betrakta tillägg och ändringar från olika perioder som värda att bevara.

Ett viktigt tillägg i ett sådant metodresonemang är att man i sökandet efter generella metoder aldrig skall bortse från en antidoktrinär metod, dvs man bör inte bortse från den naturliga utgångspunkten att varje bevaringsområde studeras utifrån sina speciella

förutsättningar och att man låter dessa bilda underlag för den metod som skall användas vid behandlingen av miljön.

De hittills tillämpade metoderna för bevarande av enskilda monument kan inte oförändrat gälla behandlingen av ett bevaringsområde. De Boitos program skulle dock i sina huvuddrag kunna gälla kompletterat med kraven på den sociala hänsynen till områdets brukare, omsorgen om den sociala miljön.

Stadskärnans relation till tätorten som helhet är ett centralt problem i sammanhanget. Idéerna om industristadens principer tillämpade på stadskärnan har skapat problem. Stadsplanering och stadsförnyelse reformer under de senaste decennierna visar att planeringen i liten grad kommit att påverkas av arkitekturteoretikernas doktriner och kritik. Betydligt större slagkraft fick som vi konstaterat funktionalismens visionära idéer om den moderna staden kombinerat med vissa mekaniska/biologiska jämförelser, synen på staden som en organism. Framför allt följande principer är omdiskuterade^{3 5}:

- (1) Att ett centrum måste fungera perfekt, effektivt och exakt som en maskin. Detta krav har lett till onödiga förändringar i den befintliga miljön.
- (2) Att liksom i en välorganiserad fabrik de olika funktionerna bör lokaliseras till olika områden. Kraven har lett till en separering av funktioner och därmed utarmning av miljön.
- (3) Att city förnyas sig på samma sätt som en levande organism och ersätter döda celler med levande. Idén leder till en planlös låt-gå-politik utan den omsorgsfulla avvägning som är nödvändig vid behandling av stadens olika delar.

Ett problem som i praktiken visat sig tillhöra de mest svårlösta och samtidigt utgör en grundläggande förutsättning för en god lösning av bevaringsområdets miljö som helhet, är kommunikationernas organisering. De krav som idag ställs på bekvämlighet och tillgänglighet både från de boendes sida och från handeln och övriga verksamheter framkallar olösliga problem. Samhällets olika intressegrupper visar en påfallande irrationell attityd till trafikproblemen. Människans inställning till bilen som rekreativmedel och hennes ovilja att förflytta sig till fots har skapat stora svårigheter att lösa stadskärnornas miljöproblem. Ett otal principiella lösningar har diskuterats med exempelvis gågator, kollektiva färdmedel och gratisresor. I de flesta fall har kraven på bekvämlighet, tillgänglighet och ekonomiska kalkyler i ett alltför snävt samhällsekonomiskt perspektiv ställt hinder i vägen för goda trafiklösningar.

Kommunikationsproblemens konsekvenser för våra nuvarande tätortsstrukturer skulle här kunna ägnas stort utrymme. Expertgruppen för regional utredningsverksamhet – ERU – diskuterar i Ortsbundna levnadsvillkor tre framtidsalternativ för den svenska tätortsstrukturen: det naturnära, det servicenära och det arbetsnära. Utredningen finner det förstnämnda alternativet – utspridda byar – orealistiskt, eftersom det skulle kräva omfattande kollektiva kommunikationer. Det skulle kunna ytterligare förstärka den typ av välfärdsklyfta som håller på att växa fram i Sverige mellan människor med bil och den ”billösa underklassen”. De senare skulle i byalternativet få en i förhållande till tätortsalternativen sämre möjlighet att nå arbeten och service eftersom de är

hänvisade till de kollektiva trafikmedlen, buss och tåg. Det finns alltså enligt utredarna ur kommunikationssynpunkt vissa fördelar med de större tätorterna. Samtidigt är kritiken stark mot det urbaniserade samhället som livsmiljö.

Enligt Trafikbulerutredningen 1974 bor idag 2,5 miljoner svenskar intill mycket bullrande trafikleder och 750 000 personer utsätts för kraftigt trafikbuller. I Stockholms innerstad finns exempelvis bara ett fåtal gator där bullret understiger planverkets riktvärden för acceptabel bullernivå. De förändringar som Trafikbulerutredningen föreslår får endast marginella effekter – för radikala förbättringar krävs stora förändringar inom transporttekniken eller höjning av energipriset.

Under åren 1964–74 har mer än 12 000 människor i Sverige dödats i trafiken – trots att Sverige ligger lägst bland de biltäta länderna i världen mätt med måttet ”antal dödade personer per 100 000 fordon”. Uppskattningsvis 40 000–50 000 personer skadas dessutom årligen i trafiken (de polisanmälda fallen är ungefär hälften av dessa).

Hänsynen till innerstädernas människor och miljö och svårframkomligheten med fordon i innerstäderna gör att attityderna till tätortstrafiken långsamt håller på att ändras. Men metoderna att lösa problemen kan diskuteras: man spränger fortfarande nya leder genom stadskärnor – resultatet blir nya olyckor och splittrade stadsområden.

Bland trafikforskare och planerare är man dock numera helt medveten om att en prioritering av bilismen på bekostnad av kollektiva trafikmedel leder till orimliga samhällskostnader.

Ett annat planeringsproblem som visat sig vara svårlöst är detaljhandels utveckling och lokalisering. Denna har ganska ensidigt styrts av handels egna utredningar. Men det kan ifrågasättas om samhället i dess helhet är betjänt av att anpassa sig enbart till handels krav på rationaliseringar. Utvecklingen har lett till att servicebutikerna blir allt större och kommer allt längre bort. Frågan är då om handeln borde underkastas samma kontroll som lokaliseringen av skolor, daghem etc. Idag kan sägas att det föreligger en konflikt mellan stadsplaneringens intentioner och detaljhandels utveckling, där utvecklingen av stormarknaderna är en viktig faktor. Också här bör övervägas vad som svarar mot människornas behov och vad som är lönsamt för samhället.

Planeringsmodeller

Vilka bevarings- och förnyelseformer finns? Vad innebär miljöbevarande stadsplanering? Vid ECE:s symposium Urban Renewal i Budapest år 1970 formulerades följande stadsförnyelseformer³⁶:

Bevarande (conservation)

Bevarande är en skyddande process tillämpad på områden, som är lämpliga för sin funktion och har sådana kvaliteter att byggnader och karaktär är värda att bevaras, och på områden med stort historiskt, kulturellt och arkitektoniskt värde.

Inom ett bevaringsområde kan de enskilda byggnaderna restaureras, moderniseras, tillbyggas eller i vissa fall ersättas med nya. För att området skall bevara sin karaktär, är sättet för byggnadsbehandlingen avgörande. Med olika åtgärder kan ett bevaringsområde förbättras, t ex så, att senare tiders opassande förändringar rekonstrueras till ett för karaktären lämpligare skick.

Rehabilitering (rehabilitation)

Rehabilitering av ett område behövs, då det av olika orsaker antingen förlorat sin funktion eller standard. Rehabilitering innebär då ett återställande av drägliga förhållanden för invånarna. Skillnaden mellan rehabilitering och bevarande kan i många fall vara hårfin, man bevarar delar av ett rehabiliteringsområde och man rehabiliterar delar av ett bevaringsområde. Rehabilitering kan ersättas med begreppet sanering, vilket emellertid är så missbrukat i allmänt tal, att innebörden inte är klar.

Omvandling (redevelopment)

Omvandling av ett område kan tillämpas, då området som helhet är oanvändbart eller där byggnadsbeståndet är i oreparabelt skick. Total omvandling innebär rivning och förnyelse av inte bara byggnadsbeståndet utan oftast också en förändring av markanvändningen med eventuellt större hus, bredare gator och nya funktioner, dvs ny stadsstruktur. Vid en omvandling kan man emellertid åtminstone delvis tillvarata den ursprungliga stadsplanen och utnyttja de positiva egenskaperna i den.

Miljöbevarande stadsplanering kan definieras som en strävan till att tillvarata de kvalitativa egenskaper, som anses vara väsentliga för den etablerade miljön. En sådan planering förutsätter som nämnts ett urvalsförfarande och urvalsmetoderna måste baseras på någon form av kvalitetsbedömning.

Professor Göran Lindahl diskuterar i Sanering III (kap 1 Urvalsproblemet, sid 22 ff) värderingsproblemet. Han konstaterar att det är svårt att ge en generell lösning på frågan hur avgränsningar av bevaringsområden skall göras och hur de enskilda och ofta mycket olikartade komponenterna i en miljö skall behandlas.

Kvalitetsbedömningens problem visar sig vid närmare studium innehålla ett stort antal avvägningssproblem. Olika problemsektorer, problemkomplex måste vägas mot varandra. För detta krävs en uppfattning om hur kvaliteter av helt olika slag skall mätas, jämföras eller bedömas. Kvalitetsbedömningens problem skall behandlas i följande avsnitt. Men redan nu kan fastslås att kvaliteterna i fråga inte kan jämföras med hjälp av några få numeriska värden. En siffra, inte ens ett tal med ett stort antal decimaler, kan ge mer än en grov antydning om de miljökvaliteter som skall bedömas.

Hur ser då de hittills förekommande planeringsmodellerna ut och vilka problemsektorer behandlas i dessa?

De planeringsmodeller som studerats omfattar vanligen tre steg: (1) Inventering, (2) Analys samt (3) Förslag. I Byggforskningens rapport Stadsinventering (R63: 1973) ingår, förutom ett förslag till inventeringsmetodik, en analys av ett antal svenska och utländska arbeten. På grundval av en systematisk granskning av de studerade rapporternas inventeringsarbeten sammanställer författarna (Grundner –

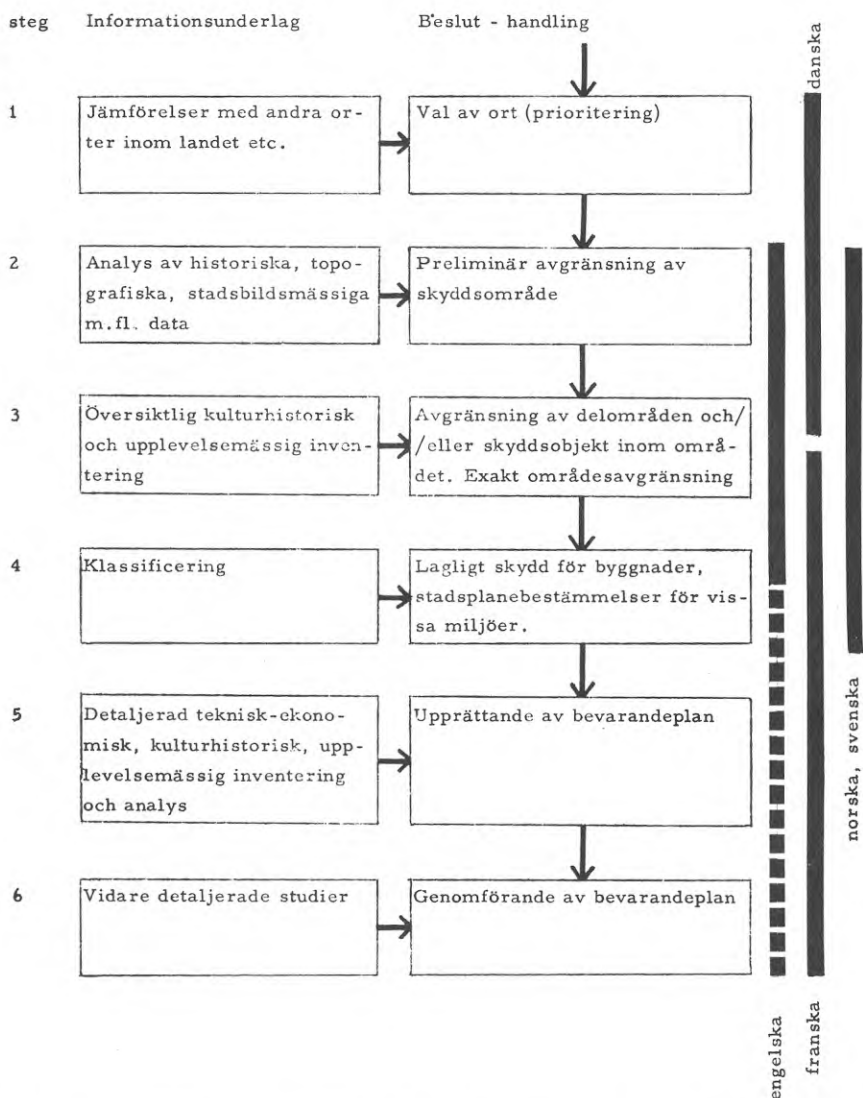


Fig. 12 Konventionell inventeringsmodell. Förenklat schema. Följs schemats högra spalt framgår i ordning när olika beslut eller handlingar fordrar olika information och beslutsunderlag. Källa: Bygghforskningen R63: 1973.

Lanz – Söderström) en "konventionell inventeringsmodell" enligt figur 12. Författarna delar in de studerade rapporterna grovt i två grupper beroende på om ett bevarandebeslut föreligger eller ej för det aktuella området:

"1. När inget beslut om bevarande föreligger, dominerar inventeringar och analyser som syftar till att finna nya funktioner för ett givet, hotat område, men även till att

finna argument för ett bevarande i allmänhet. Aspekterna fysisk struktur, funktioner, kulturhistoriska och upplevelsemässiga värderingar, trafik och ekonomiska samt ibland demografiska aspekter ingår i regel här.

2. När ett beslut om bevarande föreligger, koncentreras inventeringar och analyser till stadsplane- och byggnadshistoriska, arkitektoniskt – formala aspekter, upplevelsevärderingar, tekniskt skick mm. Funktions- och ekonomiproblem skjuts ofta på framtiden.”

I de flesta av de studerade rapporterna förekommer dock en diskussion om bevarandeproblematiken i allmänhet. I de mest kompletta rapporterna ställs ett givet område i relation till ”yttre och inre faktorer och till omgivningen för att få fram speciella problem och hot som förekommer, samt att finna lösningar som syftar till ett bevarande, helt eller delvis, av ett urval byggnader. Detta redovisas översiktligt och i detaljer för att argumentera för åtgärder, finansiering etc till skydd för genomförande.”

Användningsproblemen har som tidigare nämnts studerats av Konsthögskolans Arkitekturskola i flera arbeten. I skriften Visby innerstad En användningsplan (1973) sammanfattar Arkitekturskolan begreppet användningsplan på följande sätt (sid 126):

”Arkitekturskolan har i sitt arbete med stadskärnorna successivt utvecklat en arbetsmetod, som i mycket skiljer sig från den gängse. I normala markanvändningsplaner – generalplaner, dispositionsplaner, cityplaner, områdesplaner och liknande plantyper – projiceras en rad krav på den bebyggelse, som redan finns där. Det intellektuella huvudinstrumentet dessa planer begagnar sig av är prognosen. Bakom det hela ligger en allmän föreställning om förändringen, framförallt expansionen, som ett dominerande, kanske också önskvärt inslag i städernas liv. I vilken utsträckning den befintliga bebyggelsemassan har någon möjlighet att motsvara de krav som ställs på den, ägnas mindre uppmärksamhet liksom överhuvud analysen av nuläget.

Arkitekturskolan har däremot i sina studier lagt tyngdpunkten på en beskrivning av den redan existerande miljön. Det är dess användningsmöjligheter nu och i framtiden, som undersöks och som får bilda ramen för möjliga handlingsalternativ. Naturligtvis finns också i detta fall ett behov av prognoser men framförallt av inventeringar. Den typ av planer som Arkitekturskolan arbetat med, och som fått namnet användningsplaner, har aktualiserat behovet av adekvata inventeringar, som verkligen ger distinkta uppgifter om bebyggelsens användning och användningsmöjligheter. Det har visat sig att flera av de typer inventeringar, som hittills varit vanliga, inte motsvarar de nu aktuella behoven. Dit hör t ex de kulturhistoriska inventeringarna, som ju är utpräglat selektiva och som utan kommentarer sorterar bort all den bebyggelse som av något skäl inte tillmäts kulturhistoriskt värde. Vanliga är också inventeringar, som visserligen har ambitionen att vara generella men som saknar egentlig målinriktning: de redovisar uppgifter som är alltför tillfälligt valda för att kunna tjäna som beslutsunderlag.

Något entydigt svar kan inte lämnas på frågan vilka inventeringar som bör ingå i en användningsplan; urvalet bestäms av de åtgärder som bedöms erforderliga. Allmänt kan sägas att inventeringarna bör genomföras i två etapper. Den första syftar till att genom översiktliga studier lokalisera vissa problemområden, där behov föreligger av något slag

av åtgärder, den andra att skaffa fram handlingsunderlag för att närmare precisera arten och omfånget av de behövliga åtgärderna.”

Arkitekturskolans arbetsmetod bygger i stor utsträckning på inventeringar av de befintliga förhållandena. Dess användningsplaner visar liksom rapporten Stadsinventering hur en målrelaterad urvalsinventering kan vara uppbyggd. Utgångspunkten för användningsplanen är den nuvarande miljön. Dess användningsmöjligheter får bilda ramen för möjliga handlingsalternativ.

Vilka konsekvenser medför då dessa möjliga handlingsalternativ ur miljösynpunkt? Kan en levande innerstad bibehållas? Hur förhåller det sig med sambandet mellan ett bevaringsområdes yttre form, användning och miljö? I rapporten Stadsinventering görs följande iakttagelser vid studierna av nuvarande arbetsmodeller:

Två skilda målsättningar kan spåras:

1. Att finna nya funktioner som är ekonomiskt bärkraftiga och passar till den befintliga bebyggelsestrukturen och på så sätt, efter viss anpassning av denna, motiverar dess bevarande.

2. Att i första hand bevara och återställa ett givet område för att sedan eventuellt finna funktioner som måste mer eller mindre hårt anpassa sig till den gamla strukturen.

I första fallet dominerar studiet av funktioner, trafik och teknisk-ekonomiska problem där analysen av kulturhistoriska och upplevelsemässiga aspekter inordnas som likvärdiga egenskaper.

I andra fallet är utgångspunkten studiet av de kulturhistoriska aspekterna för att klarlägga dessas värde och förutsättningarna för ett bevarande.

I en del rapporter diskuteras som en målsättning även den sociala miljön men detta följs sällan upp i det fortsatta arbetet med förslaget. Författarna till Stadsinventering konstaterar:

”Bevarandet med de i området boendes, arbetandes m fl intressen som utgångspunkt befinner sig ännu på det teoretiska planet då inga klara kommunikationskanaler har etablerats och metoder för det praktiska arbetet i stort sett saknas.” Vidare konstateras: ”Som allmänna målsättningar återfinns ofta förbättrandet av områdets

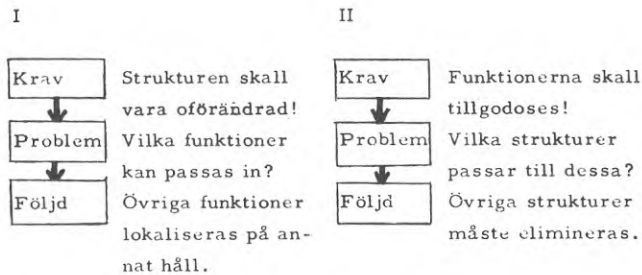


Fig. 13 Relation struktur – funktion. Källa: Byggeforskningen R63: 1973.

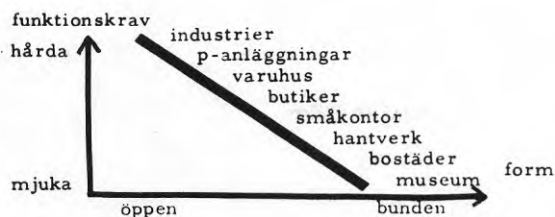


Fig. 14 Relation funktionskrav – form. Källa: Bygghforskningen R63: 1973.

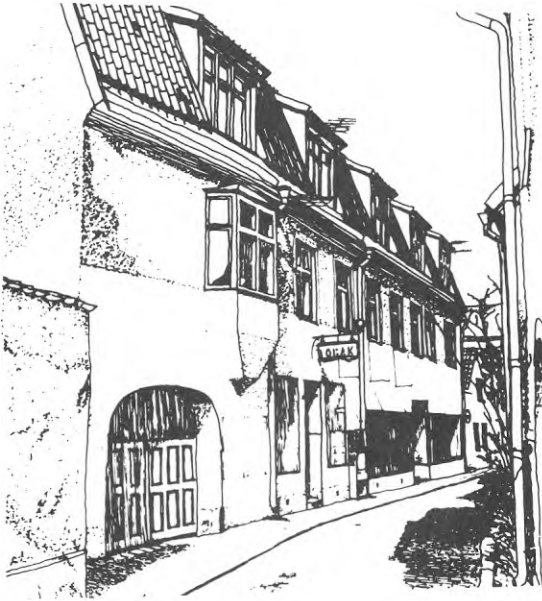
miljömässiga, sociala och stadsplanemässiga kvaliteter samt dessas relation till angränsande områden.” Författarna illustrerar relationerna struktur – funktion respektive funktionskrav – form enligt figurer 13 och 14.

Problemkomplexet kring bevaringsområdets fortsatta användning tas alltså upp till diskussion av författarna till Stadsinventering men rapportens målsättning är ej att redovisa ett konkret förslag till behandlingsmetod. Även beträffande Arkitekturskolans studier gäller att tyngdpunkten ligger på inventeringsproblematiken. Den i detta arbete centrala uppgiften, att diskutera och söka utveckla metoder för behandling av bevaringsområden, ställer frågan om sambandet mellan områdets form, funktion och miljö på sin spets. Planeringsproblemen kan sammanfattas på följande sätt:

Funktionella krav har under 50- och 60-talen resulterat i förändringar av de gamla stadskärnornas strukturer genom rivningar, breddning av gator och sammanslagning av kvarter. Vilka funktionella krav kommer 70- och 80-talens bevaringsområden att möta och vilka blir konsekvenserna av dessa krav för områdenas användning och miljö?

Strukturömvandlingen inom olika verksamheter och kraven på tillgänglighet kan i framtiden leda till utflyttning av verksamheter. Därmed går kanske en av bevaringsområdets primära miljöegenskaper, den funktionella integreringen, förlorad. Det kan antas att vissa utvecklingsalternativ som i och för sig är väl anpassade till fastighetsbeståndets användningskapacitet leder till en utarmning av bevaringsområdets miljö, med resultat som: ensidig användning av fastigheter, outnyttjade fastigheter, säsongbundna verksamheter, fritidsboende, trafikproblem etc. I sämsta fall riskerar bevaringsområdet att utvecklas till ett ”museum”.

Det är angeläget att ovannämnda planeringsproblem, miljöproblem, omsorgsfullt studeras i samband med planeringen av bevaringsområden. Problemens svårighetsgrad varierar från fall till fall beroende av bevaringsområdets nuvarande användning, dess storlek och läge i relation till tätorten etc. En mycket viktig fråga är avvägningen av områdets bevaringsgrad.



VISBY. Konsthögskolans Arkitekturskola har i en aktuell utredning studerat och kostnadsberäknat förändringar i några fastigheters användning. Ovan omändring av kontorslokaler/butikslokaler till bostäder i kv. Källaren nr 2 vid S: t Hansgatan. Gatubild och gatuliv förändras. Källa: Visby innerstad – en användningsplan, KKH.

4 Begreppet miljö

För att kunna bedöma människans miljö ur hennes egen synvinkel måste vi veta hur människan är beskaffad. Vetenskapen om människan och samhället är betydligt yngre än naturvetenskapen och har därför inte samma utvecklade forskningstradition. Redan Aristoteles insåg att människan är både en social och biologisk varelse, "ett politiskt djur", men trots detta gäller idag att vetenskapsmän inom olika discipliner kraftigt överbetonar den ena eller den andra av dessa sidor, dvs bedömer henne som en övervägande politisk eller biologisk varelse. Fackmän är överhuvudtaget benägna att övervärdera de faktorer, som berör deras eget specialområde, ekonomen de ekonomiska, teknikern de tekniska, psykologen de psykologiska, biologen de biologiska faktorerna osv.

Ett resonemang om människans natur skall inte här utvecklas. Vi övergår istället till ett försök att definiera begreppet miljö. Detta begrepp kan ges en vid och beroende av det sammanhang det används varierande tolkning. Med miljö avses dock här det livsrum som omger människan, människans omgivning. Huvudvikten läggs på samspelet mellan människan och omgivningen i dess helhet. Ytterligare en precisering kan göras: i denna studie uttrycker begreppet miljö relationen mellan ett avgränsat område, bevaringsområdet, samt dess brukare. Liknande studier av avgränsade miljöer med anknytning till vissa brukare eller till människans olika livsroller är ganska vanliga. Studierna kan gälla boendemiljöer, arbetsmiljöer, skolmiljöer, lekmiljöer, rum med speciella funktioner etc. Till bevaringsområdets brukare kan vanligen knytas olika livsroller, dvs området rymmer flera olika funktioner. Detta innebär särskilda svårigheter vid studier och analyser av bevaringsområdets miljö.

Det är ett känt faktum att individernas värderingar av en företeelse kan variera. Vi har olika värderingar, vi tycker olika. I vetenskapligt sammanhang har använts begreppet värderingsstruktur. Därmed avses individens relativa värdering av olika egenskaper hos miljön. Det är också viktigt att konstatera att våra värderingar ändras under vår livstid, som barn, tonåring, vuxen, åldring. Till dessa förändringar medverkar flera faktorer. Inte bara människan utan även omgivningen genomgår förändringar med tiden, per livstid, årstid eller dygn. Angeläget är att vid analyser av en specifik miljö det i möjlig mån tas hänsyn till varierande värderingsstrukturer³⁷.

Vi har konstaterat att begreppet miljö här avser ett samspel mellan människa och miljö. *Människan existerar inte utan miljön och miljön existerar inte utan människan.* Människan betraktas alltså inte som passivt reagerande på yttre stimuli i det livsrum som omger henne, utan hon uppfattas som aktiv i dynamisk samverkan med sin omvärld. Inom psykologin används dock ofta stimulusbegreppet. Med hjälp av detta beskrivs hur olika miljöfaktorer, företeelser i miljön, medför olika reaktioner hos

individ, reaktioner av större eller mindre betydelse. Stimulusbegreppet härstammar från ett behavioristiskt synsätt och beskriver människan som passivt reagerande i förhållande till en yttre omgivning. Bestämningen av miljöbegreppet är beroende av den vetenskapssyn som anläggs. Den positivistiska vetenskapssynen skiljer på människa och miljö genom att beskriva dem som stående i ett motsatsförhållande till varandra och man försöker att beskriva människan utan att ta hänsyn till miljön och vice versa. Resultatet av detta blir lätt en stimulus-respons-modell.

Som en reaktion mot detta betraktelsesätt understryks människans aktiva roll i interaktionen människa – miljö. Man använder termen samverkan, påverkan är ömsesidig. Människan kan bara beskrivas i en miljö och miljön kan bara beskrivas av människan. Även om man som här accepterar denna beskrivning visar det sig av praktiska skäl vara lämpligt att skilja mellan människan och miljön, dvs här mellan brukaren av bevaringsområdet och bevaringsområdets miljö. Den dikotomiska modellen³⁸ är ett exempel på försök att beskriva den fysiska och sociala miljön.

Vi utgår från att samspelet mellan individ och omgivning ger upphov till en reaktion hos individen. Hur skall vi då kunna förutsäga människans individuella reaktioner inför en viss miljö? En förutsättning är att vi har kunskaper om människan, vi måste veta vad människan är. Många försök att ”definiera” människan har gjorts. Ingen beskrivning kan dock betraktas som slutgiltig. Flera forskningsprogram har skisserats, som syftar till att ge ökade kunskaper om människan. Många av dessa program berör begreppet ”mening” och därmed besläktade fenomen³⁹. Som påpekas av Mogens Agervold i Byggeforskningens rapport *Människa – närmiljö*, kan vi inte utgå från en bestämd modell av människan. Däremot finns möjligheter att arbeta med mindre fullständiga beskrivningar av människan, ”kompletterande modeller”. En kompletterande modell som visat sig vara praktiskt användbar och som därför kommit att användas i samband med undersökningar besläktade med denna, har sina utgångspunkter i olika teorier om *människans behov*.

Vad avses då med behovsbegreppet? Inte heller på denna punkt råder bland psykologerna full enighet. För det första är det nödvändigt att skilja på det vardagligt brukade behovsbegreppet och dess användning i en psykologisk modell. Man måste också skilja på sådana behovsantaganden som baseras på att människan är en förbrukningsmänniska och som bland annat leder till analyser utifrån behov av bil, TV etc. Resursaspekterna är dock viktiga och kan enligt Agervold ”betraktas som ingående i behovsteorierna, eftersom ett tillfredsställande av grundläggande behov implicit förutsätter resurser. Utifrån detta betraktelsesätt ingår resursresonemanget som ett steg i förloppet: behov—resurser—tillfredsställelse.”

Bland de psykologiska teorier som här är av intresse kan nämnas sådana, som har sin utgångspunkt i neurofysiologiska begrepp och bygger på principen ”jämvikt”, exempelvis Murray. Maslow och Allport utvidgar denna motivationsteori med ett utvecklingsbegrepp eller liknande. En sammanfattande beskrivning av några behovsmodeller redovisas av Agervold i *Människa – närmiljö*. De modeller som beskrivs är Murray, Murphy, Eriksson, Maslow och Gehl. Agervold redovisar dessutom en egen utvidgad behovsmodell som tar med aspekter på personlighetens självaktualisering och som också skiljer på krav av olika angelägenhetsgrad. Modellen utgår från generella och

grundläggande behov. Han analyserar behoven i termer som alienation och mental hälsa. Om en viss miljö inte upplevs som tillfredsställande föranleder detta aktiviteter. På behovsförloppet läggs ett antal aspekter: medvetenhetsgraden, individens förväntningar, kognition, emotioner. Se figur 15. Behovet belyst från dessa aspekter betecknar Agervold som en behovsstruktur. Se figur 16. Hans uppfattning är att det i samband med miljöanalyser kan vara lämpligt att utgå från sådana motivstrukturer. Agervold lägger också stor vikt vid följderna av bristande behovstillfredsställelse av en given behovsstruktur och beskriver "hur förväntningarna sänks och emotionerna dämpas inför en miljö som inte upplevs som en potentiell tillfredsställelsesituation."

Vilka praktiska möjligheter har vi att bedöma en miljöns fysiska och sociala aspekter? Den sociala aspekten på miljön är särskilt svårbehandlad. Innebörden av begreppet är inte entydigt. Hilda Saarkoppel-Lennartsson påpekar i scapegruppens rapport Fysisk plan – social miljö (1973) att det finns i planeringssammanhang en tendens till att låta begreppet social miljö få en "slasktrattsfunktion": "Fysiskt är det som människan bygger plus eventuellt omgivande natur, ekonomiskt är vad det kostar (i pengar) och socialt, det är resten. Denna vida definition har sin rimlighet, eftersom allt har en social aspekt på den strukturella nivån. Ur fördelningssynpunkt (jämlighet, rättvisa) är även det fysiska och ekonomiska i högsta grad 'socialt', dvs en fråga om relationer mellan människor." I den sociala aspekten på bostadsmiljön lägger Saarkoppel-Lennartsson in alla aktiviteter där människor samspelar med andra människor eller, uttryckt i behovstermer, de behov, som människor tillfredsställer i samspel med andra människor. Hon visar att det finns gradskillnader mellan olika aktiviteter eller behov som räknas dit. Graden av samspel varierar. Hon gör följande indelning:

Kategori 1. Samspelet utgör tillfredsställelsen (exempelvis kontakt, gemenskap).

Kategori 2. Behov där samspelet inte är självändamål (exempelvis olika servicebehov, köp av varor, tjänster).

Kategori 3. Behov som delvis kan tillfredsställas enskilt, men som i allmänhet är förknippade med kontaktbehov (exempelvis lek, skapande aktiviteter).

Kategori 4. Behov som inte fordrar samspel (exempelvis sömn, luft, sol, estetiska upplevelser).

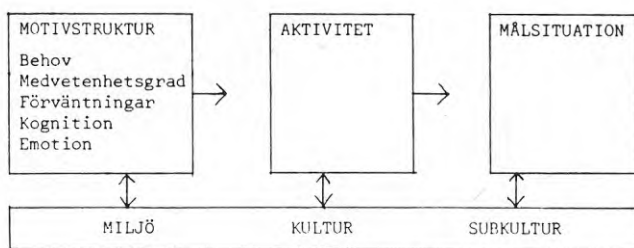


Fig. 15 Aspekter på behovsförloppet enligt Agervold i *Människa – närmiljö*.

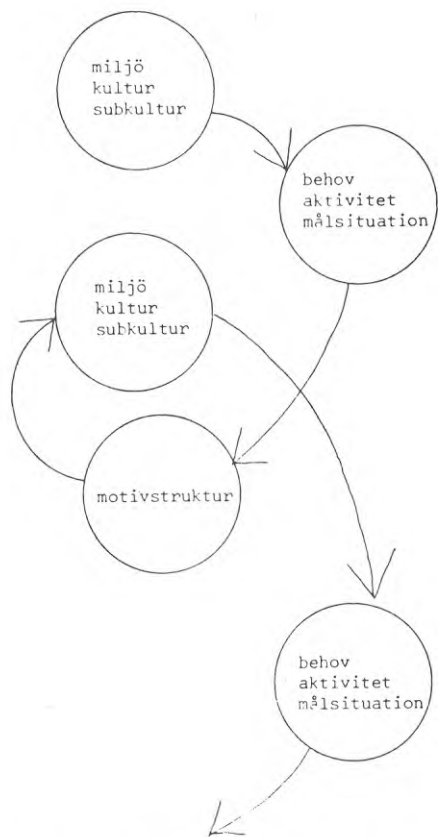


Fig. 16 Behovstillfredsställelsens förlopp enligt Agervold i Människa – närmiljö.

Saarkoppel-Lennartsson jämför sina fyra kategorier med Gehls behovskategorier och visar att den fysiska miljöns påverkbarhet varierar från "mycket stor" i kategori 4 till "mycket liten" i kategori 1. Se figur 17. Hon drar härav bland annat följande slutsatser: "Manipulerbarheten via fysiska faktorer är tex i de närmaste totalt beträffande säkerhetsbehoven och mycket stor när det gäller sömn och vila. (Tystnad, ostördhet, avskildhet etc kan manipuleras fysiskt.) Strukturering och estetik är mer svårbedömda, särskilt som våra kunskaper om perceptionsfenomen av det här slaget är ganska små . . . Beträffande kategori 1, kontaktbehov, gäller Allardts utsaga angående relationen mellan 'having', 'loving' och 'being': man kan visserligen skapa rumsliga förutsättningar för kontakt (= ge resurserna) men detta är ingen garanti för att behovet tillfredsställs. Det karaktäristiska för 'loving'-behoven är just att de inte kan 'planeras' utan uppstår spontant. Saken försvåras dessutom av att variationen i möjliga rumsliga förutsättningar tycks vara oändlig och att vår kunskap om detta bl a av den anledningen är liten."

Vilka är då våra möjligheter att bedöma de sociala aspekterna i ett bevaringsområdes miljöegenskaper? De sociala aspekterna kan inte bedömas på samma sätt som

PÅVERKBARHET	GEHLS KATEGORIER
4 4, 2a 4, 2b 4, 2a, 2b 1 4	I <u>Fysiologiska behov</u> Sömn, vila Mat, dryck Möjligheter att göra sig av med kroppens avfallsprodukter Hygien: att hålla sig och sin omgivning ren, göra av med avfall Sex Luft, ljus, sol
4 4 4 4	II <u>Säkerhetsbehov</u> Grundläggande fysisk säkerhet: att skydda sig mot andra, t ex djur, tjuvar, förbrytare Undgå skadliga sinnespåverkningar: att slippa buller, förorenad luft, fukt, extrem kyla, extrem värme Olycks säkerhet: att uppnå fysisk stabilitet, skydd mot att falla Trafiksäkerhet: att färdas tryggt utan hot
1 4 3 3 3 4 3 4	III <u>Psykologiska behov</u> Kontakt: att se, höra, tala med andra, göra något tillsammans med andra Isolering: att avskilja sig från andra och från yttre påverkningar Upplevelse: att se, höra, erfara, känna Utlevelse: att vara aktiv, att skapa, att utträta något Lek Strukturering: att kunna orientera sig, att kunna placera ting i omvärlden i förhållande till sig själv Identifikation: att göra sig själv till ett med något av sin omgivning, att placera ut sig själv i denna Estetik: att motta påverkningar som av mottagaren definieras som sköna

Fig. 17 Den fysiska miljöns påverkbarhet enligt Saarkoppel-Lennartsson i Fysisk plan – social miljö. 1 = mycket liten påverkbarhet, 4 = mycket stor påverkbarhet.

fysisk-ekonomiska. För vissa behov finns normer definierade, exempelvis ytstandard, utrustningsstandard. Det gäller framför allt fysiologiska behov och säkerhetsbehov. Bedömningen av sociala aspekter förutsätter i likhet med fysisk-ekonomiska aspekter någon form av norm eller bedömningsgrund. En utveckling av sådana normer har påbörjats. Men uppgiften är komplicerad. Saarkoppel-Lennartsson konstaterar beträffande möjligheterna att jämföra de sociala aspekterna i alternativa planförslag: "För det första fordrar en sådan jämförelse, att målen finns uttryckta i fysiska termer, m a o att målen kan uppfyllas via fysiska medel (hög fysisk manipulerbarhet), vilket ju inte är fallet med 'sociala' mål mer än till en ringa del. I de fall där normer finns eller är möjliga att fastställa faller ju fö utvärderingen under den fysisk-ekonomiska.

För det andra bestäms den 'sociala måluppfyllelsen' i mycket hög grad av sådana icke-fysiska faktorer som organisation och förvaltning, vilka det inte går att utläsa något om i den fysiska planen, med vissa undantag.

För det tredje bestäms utfallet av planen i högsta grad också av vilka människor som kommer att bo i området.”

Saarkoppel-Lennartsson jämför Gehls lista över ”bo-behov” med olika bostadsbyggnadsprogram och finner en viss överensstämmelse. Hon konstaterar bland annat att ”bland sociala mål som tas upp intar begreppet ’integration’ en central plats, ofta använt med en viss mångtydighet. Geografisk blandning av människor av olika grupper är en betydelse, blandning av funktioner en annan, men därutöver finns också en innebörd av ’kontakt’ och ’socialt liv’. Kopplingen häremellan är ingalunda självklar ur sociologens synvinkel.”

De behovsmodeller som ovan berörts har alla brister. De innebär i praktiken ganska godtyckliga försök att skilja mellan ett vardagligt och ett vetenskapligt användande av behovsbegreppet. Positivt är dock, dels att behovsbegreppet i viss mån är praktiskt tillämpbart i en studie av detta slag, dels, för att återknytta till diskussionen kring relationen människa—miljö, att behovsbegreppet beskriver människan som aktivt reagerande i stället för passivt enligt stimulus-respons-modellen.

Med utgångspunkt från Maslow’s behovshierarki har här till sist gjorts ett försök att exemplifiera krav, som man från behovssynpunkt kan ställa på ett bevaringsområde. Resultatet redovisas i figur 18, som är en översikt av några i denna undersökning intressanta miljöfaktorer med anknytning till grundläggande behov. Denna modell uppvisar vissa gemensamma drag med Agervolds sammanfattning av behov i bostads- och arbetsmiljö utan bindning till tekniska, konkreta lösningar (även den byggd på Maslow’s modell) samt med Gehls modell avsedd att tillämpas på boendemiljö. Det bör här anmärkas, att den gruppering av miljöfaktorer som sker i tabellen innebär en grov förenkling och att de olika huvudgrupperna i verkligheten har ett mer komplicerat samband med de grundläggande behoven än vad tabellen låter påskina. Diskussionerna under arbetets gång har också visat att huvudgrupperingen av miljöfaktorer med anknytning till människans grundläggande behov kan göras på olika sätt, men på sätt som är mer eller mindre besläktade med varandra. I figur 18 talas om rumsegenskaper, tekniska lösningar, klimatologiska egenskaper, sociala relationer (och funktioner), visuella upplevelsespekter samt tidsaspekter. Vid en närmare granskning av enskilda miljöfaktorer som sorterar under dessa huvudgrupper framgår, att dessa kan sammanföras i följande fyra huvudgrupper, vilka kommer att användas i den fortsatta framställningen:

(1) FYSISK STRUKTUR

(2) FUNKTIONELL STRUKTUR

(3) FÖRSÖRJNINGS- OCH KOMMUNIKATIONSSYSTEM

(4) DEMOGRAFISKA OCH SOCIALA ASPEKTER

Beträffande tidsaspekten gäller att denna ingår i samtliga ovannämnda huvudgrupper av miljöegenskaper.

Vi har tidigare understrukit vikten av att vid bedömning av studieobjektens miljö och ekonomi, i möjlig mån hänsyn tas till individuella värderingar, dvs värderingsstrukturen. Detta är en mycket komplicerad uppgift, eftersom samhället rymmer många olika

GRUNDLÄGGANDE BEHOV	HUVUDGRUPPERING AV MILJÖFAKTORER	EXEMPEL PÅ MILJÖFAKTORER
FYSIOLOGISKA BEHOV sömn, vila, mat, dryck, sex SÄKERHETSBEHOV olycksäkerhet, fysisk säkerhet	RUMSEGENSKAPER	tillgång, utrymme, utrustning, organisation, kontakt
FYSIOLOGISKA BEHOV hygien, eliminering, temperatur, luft SÄKERHETSBEHOV trafiksäkerhet	TEKNISKA LÖSNINGAR	transportsystem, värmesystem ventilationssystem, vatten- och avloppssystem, elsystem
FYSIOLOGISKA BEHOV temperatur, luft, lukt, ljus, sol SÄKERHETSBEHOV undgå skadlig påverkan	KLIMATOLOGISKA EGENSKAPER	temperatur, fuktighet, lukt, luftrörelser, dagsljus, solljus, ljud
PSYKOLOGISKA BEHOV kontakt, isolering, aktivitet, stimulans, identifikation SÄKERHETSBEHOV trygghet	SOCIALA RELATIONER	aktivitetsnivå, blandad an- vändning, blandning av kate- gorier, allmänt - privat, fysiska barriärer
PSYKOLOGISKA BEHOV sensorisk stimulans, strukturering	VISUELLA UPPLEVELSE- ASPEKTER	rumsbildning, arkitektoniska hållpunkter, utsikter, nivå- skillnader, infarter
PSYKOLOGISKA BEHOV utveckling	TIDSASPEKTER	flexibilitet, elasticitet, bevaringsgrad

Fig. 18 Exempel på miljöfaktorer med anknytning till grundläggande behov i bevaringsområden (innerstadsområden).

intressegrupper. Ett välkänt exempel utgör de boendes och handelns varierande syn på trafikfrågorna. Det kan också finnas skäl att här nämna skillnaden mellan vuxnas och barns behov. Diskussionerna har visat att den individuella värderingsstrukturen är en faktor som i hög grad komplicerar kvalitetsbedömningen av ett bevaringsområde och hur omfattande datainsamlandet för ett område än görs måste bedömningen till sist ändå baseras på subjektiva värderingar och sammanvägningar av olika problemsektorer. Som underlag för diskussionen om den individuella värderingsstrukturens betydelse i sammanhanget har använts modellen i figur 19. Den utgör ett försök att redovisa sambandet mellan individuell värdering, tillgängliga data, analyserade egenskaper, bedömning av miljö och ekonomi, generella behov samt den teoretiska definitionen på områdets kvalitet.

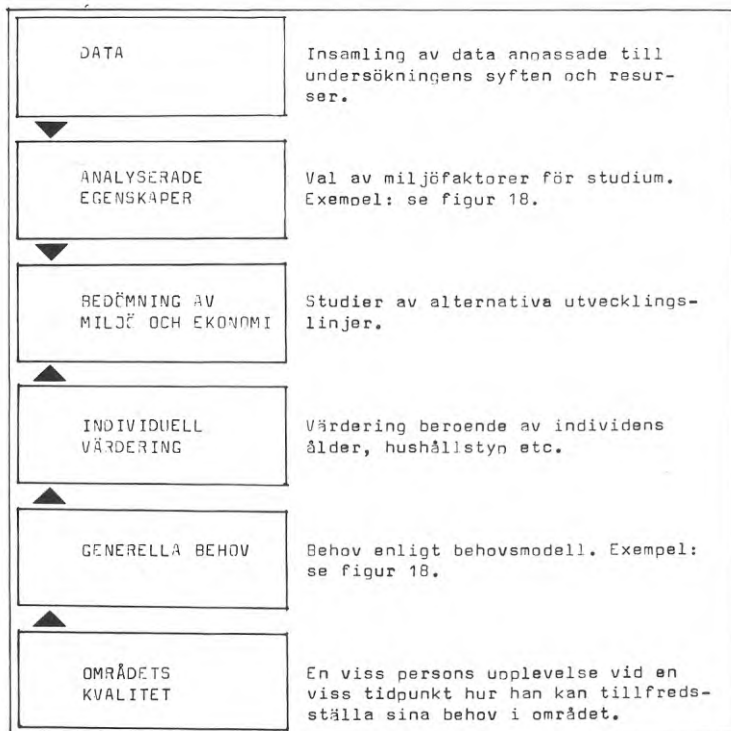


Fig. 19 Samband data – analyserade egenskaper – bedömning av miljö och ekonomi – individuell värdering – generella behov – områdets kvalitet. Nedåtriktade pilar – planerarens utgångspunkter. Uppåtriktade pilar – konsumentens och planerarens utgångspunkter.

5 Metod för beskrivning och värdering av miljön

Med utgångspunkt från vårt behovsresonemang bör de fyra problemsektorerna (1) Fysisk struktur (2) Funktionell struktur (3) Försörjnings- och kommunikationssystem samt (4) Demografiska och sociala aspekter ingå i bedömningarna av bevaringsområdets miljö. Detta förutsätter ett begrepp om hur miljökvaliteterna inom dessa sektorer i olika avseenden skall mätas, bedömas och jämföras.

Vi har också tidigare konstaterat att bevaringsområdets miljöproblem innehåller ett centralt avvägningssystem: att balansera de två komplexen fysisk struktur och funktionell struktur mot varandra. Detta avvägningssystem bör inte behandlas separat. En förutsättning är att samtliga ovannämnda fyra problemsektorer sammanvägs. Därtill skall hänsyn tas till problem av ekonomisk, juridisk, administrativ och politisk natur. Problemmområdet kan som vi konstaterat lätt vidgas till oöverskådlighet. Problemets komplexa natur innebär en utmaning och samtidigt en stor fara: svårigheterna att överblicka problemets olika aspekter kan leda till ett till intet förpliktande teoretiskt resonemang och därmed till brist på koppling till de praktiska planeringsproblemen.

Låt oss till att börja med söka formulera en teoretisk metod för beskrivning och värdering av miljön. Resonemanget kan till exempel se ut på följande sätt:

Yttre form, användning och bevaringsgrad utgör variabler hos olika utvecklingsalternativ som skall analyseras. Detta förhållande kan åskådliggöras med hjälp av ett tredimensionellt system där exempelvis form respektive användning representerar de horisontella axlarna och där bevaringsgradens variation i tiden anges med hjälp av den tredje dimensionen. Se figur 20.

För att möjliggöra analysen av de alternativa bevaringsformerna av studieobjekten tänker vi oss nedan beskrivna teoretiska metoder. Metoden omfattar fyra huvudmoment.

1. Uppdelning av strukturen i delar. Miljön som helhet är beroende av de ingående miljökomponenternas egenskaper. En förutsättning för analyserna är därför att strukturen indelas i enheter. Därmed möjliggörs beskrivning och värdering av strukturens delar och delarnas relationer till varandra och till helheten.

2. Val av egenskaper för bedömning. För att undersökningen skall bli praktiskt genomförbar är det nödvändigt att begränsa antalet registrerade och analyserade egenskaper hos strukturen till sådana som är av central betydelse för undersökningens syften.

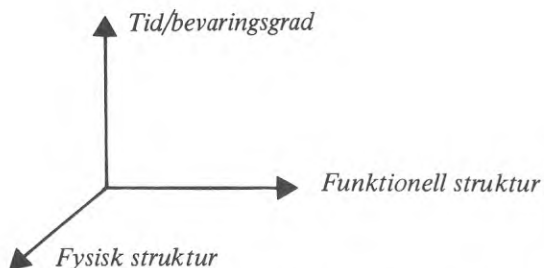


Fig. 20 Tre viktiga variabler i bevaringsområdets utveckling.

3. *Utarbetande av bedömningsgrunder.* Bedömningsgrunder som skall användas i samband med värderingen av delementens egenskaper formuleras.

4. *Värdering av principplanerna.* I punkter 1–3 har utvecklats ett bedömningsinstrument. För att en bedömning av varje enskild plan skall kunna göras krävs att denna först struktureras med den detaljeringsgrad som är angelägen i det speciella fallet. Möjligheten till värdering av strukturens olika delar är beroende av hur delementen systematiserats.

Låt oss närmare studera de fyra huvudmomenten i denna (observera) teoretiska modell:

Steg 1. Uppdelning av strukturen i delement.

Moment 1. Strukturen uppdelas i enheter. Detaljeringsgraden anpassas till de nivåer som kommer till användning i projektet.

Moment 2. Delementen ordnas hierarkiskt. Exempel:

- Nivå 1: Bostad
- Nivå 2: Fastighet
- Nivå 3: Grannskap
- Nivå 4: Stadsdel
- Nivå 5: Stad (tätort)

Värdering på olika nivåer möjliggörs genom sammanförande av olika delement.

Metoden är flexibel i den meningen att detaljeringsgraden kan anpassas till behovet i varje enskilt fall.

Steg 2. Val av egenskaper för bedömning.

Moment 1. En huvudindelning av egenskaper görs på grundval av föregående teoretiska diskussion. Exempel:

- (1) Rumsegenskaper
- (2) Tekniska lösningar
- (3) Klimatologiska egenskaper
- (4) Visuella upplevelseaspekter

- (5) Sociala relationer
- (6) Tidsaspekter

Alternativt:

- (1) Fysisk struktur
- (2) Funktionell struktur
- (3) Försörjnings- och kommunikationssystem
- (4) Demografiska och sociala förhållanden

Moment 2. Underindelning av egenskaper. Se figur 18.

Varje delelement kan beskrivas med hänsyn till en obestämbart mängd egenskaper, varför en fullständig redovisning är omöjlig att göra.

Undersökningen underlättas av att det gäller att analysera partiella förändringar inom varje alternativ. Det är i första hand skillnaderna mellan de olika utvecklingsalternativen som intresserar.

Steg 3. Utarbetande av bedömningsgrunder.

Moment 1. Huvudindelning av bedömningsgrunder. Exempel:

- (1) Brukarnas bedömning
- (2) Myndigheters normer och bestämmelser
- (3) Allmänt tillämpade normer
- (4) Speciella normer, utredningsresultat
- (5) Övriga bedömningsgrunder

Moment 2. Underindelning av bedömningsgrunder.

Bedömningsgrunderna kan variera beträffande⁴⁰

- (1) Form (exempelvis formulering av tekniska krav)
- (2) Detaljeringsgrad (exempelvis riktvärden – exakta tal)
- (3) Sannolikhetsgrad (exempelvis olika boendepreferenser)
- (4) Juridisk karaktär (exempelvis byggnadslag – planeringsanvisningar)

Ibland kan flera bedömningsgrunder gälla för en och samma egenskap.

Vid tillämpningen krävs en samordning mellan bedömningsgrund och beskrivning.

För att bedömningsgrunderna skall kunna användas krävs att dessa i viss mån samordnas till ett enhetligt värderingssystem. Det enklaste sättet är att anpassa dem till en skala: bra – normal – dålig. Se figur 21. Se vidare Steg 4, moment 4.



Fig. 21 Förenklad bedömningsgrund.

Steg 4. Värdering av principplanerna.

Moment 1. Principplanerna struktureras enligt den beskrivna metoden. Detaljeringsgraden varierar efter undersökningens syften.

Moment 2. Bedömningsgrund och värdering anges för varje delement. Exempel på sammanställning (observera att det är fråga om en teoretisk modell):

DELEMENT: LEKPLATS

EGENSKAP	BESKRIVNING	BEDÖMNINGSGRUND	VÄRDERING
----------	-------------	-----------------	-----------

tillgång			
utrymme			
etc			

Moment 3. Värderingarna sammanställs.

Värderingar av delementens olika egenskaper sammanställs. Delementen kan ordnas efter bedömning av vissa egenskaper. Olika nivåer av element kan ordnas med utgångspunkt från värdering.

Moment 4. Värderingarna sammanvägs.

Den hierarkiska uppbyggnaden av systemet är en första förutsättning för att värderingar på olika nivåer skall kunna göras.

Sammanvägningsproblemen har diskuterats i många sammanhang. Under förutsättning att varje delement i strukturen kunde åsättas en bestämd vikt som anger delementets betydelse i den totala miljön

att en fullständig redovisning av egenskaper vore möjlig

samt att absoluta tal på egenskapernas kvaliteter kunde anges

skulle, med entydiga viktrelationer mellan delementen, en matematisk modell kunna formuleras, som angav delementens betydelse i den totala miljön. *Förutsättningarna för en sådan modell saknas.*

Men viktigare är att konstatera att behov av en sådan modell inte föreligger.

Sammanvägningar av olika slag anpassade till praktiska behov och till utredningens syften är dock möjliga att genomföra:

- (1) Partiella sammanvägningar av nivåer respektive funktioner kan göras.
- (2) Huvudindelningar (huvudgrupper) av egenskaper kan jämföras i olika alternativ.
- (3) Stegvisa sammanvägningar kan göras avseende nivåer respektive egenskaper.
- (4) Dessa sammanvägningar kan sedan i vissa fall översättas till en rangordning av studerade alternativ.

(5) I dessa sammanvägningar kan i vissa fall kvalitativa egenskaper jämföras hos principplanerna på såväl detaljnivå som helhetsnivå.

Bedömningen av stadsdelsegenskaper bör i första hand baseras på brukarnas egna bedömningar. I övrigt kan bedömningen i huvudsak baseras på normer, utredningar och praxis. Som exempel på bedömningsgrunder kan nämnas: normer för lekytor, rekommendationer rörande bilplatsers antal och avstånd, rekommendationer rörande friytor, riktlinjer för gångtrafiknät, riktlinjer för motortrafik, trafiksäkerhet och trafikbuller.

Bland stadsdelsegenskaper som kan kvantifieras kan nämnas: avstånd till stadsdelsservice, avstånd till bilplatser, tillgång till friytor, gångvägar, insynsförhållanden, utsiktsförhållanden samt effektivitet i markutnyttjandet⁴⁰.

Som exempel på stadsdelsegenskaper som med något större svårighet kan kvantifieras kan nämnas: bullerförhållanden, uterummens sammanhang, orienterbarhet för gångtrafik, orienterbarhet för biltrafik, tillgänglighet för rörelsehindrade, trafiksäkerhet och skötselsynpunkter⁴⁰.

Den ovan redovisade bedömningsmetoden i fyra steg bygger på ett övervägande teoretiskt resonemang. Enkla försök har visat att den i praktiken medför svårigheter på grund av problemens komplicerade karaktär, inte minst med hänsyn till det stora antal miljöegenskaper som skall sammanvägas och bedömas. Vad kan vi då utläsa av det redovisade teoretiska resonemanget? *Vi finner att vissa begränsade jämförelser kan göras exempelvis baserade på mått och normer men att det i praktiken är omöjligt att genomföra en fullständig, heltäckande miljöanalys med alla i bevaringsområdet ingående miljöfaktorer.* (Det är för övrigt inte möjligt att på ett objektivt sätt visa vilken form av samhällsutbyggnad som är "den rätta". Ett skäl till detta är att vi inte med säkerhet kan förutse framtida förutsättningar i fråga om exempelvis resurser och teknik.) Den redovisade teoretiska metoden ger oss ett underlag för resonemang om hur i kvalitetsbedömningen intuitiv, subjektiv bedömning kan kombineras med avvägningar av delproblemen baserade på normer och riktlinjer. Normerna avseende stadsplanekvaliteter är dock få. Vi har konstaterat att det är möjligt att genomföra en övervägande subjektiv avvägning av de fysiska och sociala aspekterna i planeringssituationen. En viktig fråga som bör belysas i studierna av bevaringsområdena är hur de två komplexen fysisk respektive funktionell struktur kan balanseras mot varandra med hänsyn tagna till andra centrala problemsektorer.

Författarna till Stadsinventering redovisar ett eget förslag till inventeringsmetodik (Modell för beslutsunderlag — handling, se figur 22), där man också berör planeringsproblemen. Författarna konstaterar här att de äldre stadskämornas problem "ingår som en integrerad del av den allmänna fysiska och sociala planeringssituationen. Därigenom kommer de informationsunderlag som erfordras för deras speciella beslutssituation att till övervägande delen vara identiska med de som utnyttjas i den allmänna samhällsplaneringen."

Modellen för beslutsunderlag enligt figur 22 innehåller momentet avvägning mellan befintlig struktur och ändrade funktionskrav, men kvar står då frågan, hur en sådan avvägning skall göras. Författarna rekommenderar för kulturhistoriska och upplevelsevärderingar "subjektiva" bedömningar på grundval av genomförda fältinventeringar.

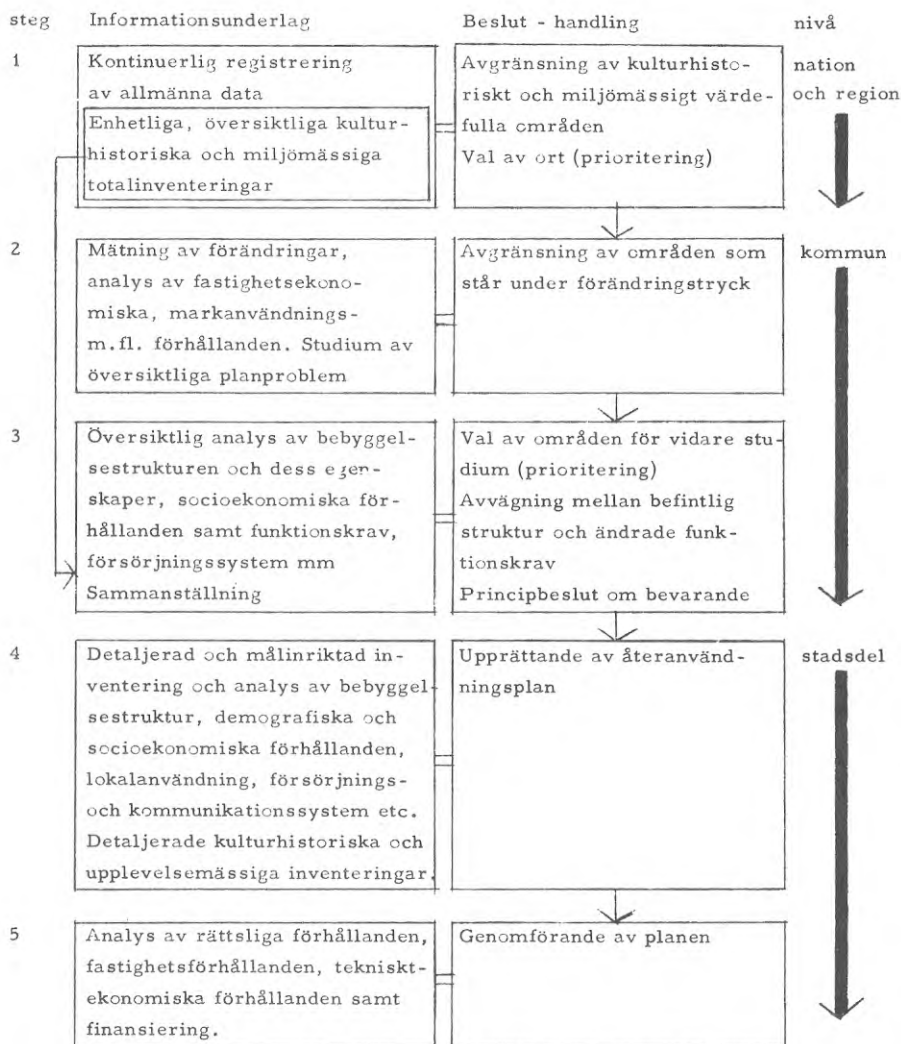


Fig. 22 Förslag till modell för beslutsunderlag – handling. Jämför med figur 12. Följs schemats högra spalt framgår i ordning när olika beslut eller handlingar fordrar olika information och beslutsunderlag. Källa: Byggforskningen R63: 1973.

Vår slutsats här är att en kombination av sådana bedömningar med försök till sammanvägningar av viktiga problemsektorer som är aktuella i den fysiska och sociala planeringssituationen är den enda praktiska och genomförbara metoden. Vår slutliga fråga är då vilka problemsektorer utöver de fyra tidigare nämnda som bör tas upp till studium.

Resultatet av diskussionerna kring denna centrala fråga blev att följande avgränsning av problemsektorer, bl a med hänsyn till kommunernas planeringsresurser, borde göras inför studierna av de fyra objekten:

- (1) Fysisk struktur
- (2) Funktionell struktur
- (3) Försörjnings- och kommunikationssystem
- (4) Demografiska och sociala aspekter
- (5) Juridiska aspekter
- (6) Ekonomiska aspekter

Problemsektorerna 1–4 baseras på miljökrav härledda ur behovsresonemang, sektor 5 inkluderar de rättsliga frågorna och sektor 6 resursaspekterna.

I medvetande om de risker det innebär att inta en alltför doktrinär attityd till bevaringsområdets problem skall här till sist göras ett försök till sammanfattning av en gemensam undersökningsplan för de i projektet utvalda stadsområdena. Denna undersökningsplan rymmer inslag av rationella efterkonstruktioner – i själva verket har utredaren gått mer förutsättningslöst till väga vid studierna av de olika objekten. Undersökningsplanen omfattar allmänna och detaljerade studier av tillgängliga data och information, egna fältstudier och inventeringar, särskilda detaljstudier av vissa problem samt muntlig information genom tjänstemän, förtroendevalda och allmänheten. De empiriska studiernas uppläggning har påverkats av de parallellt bedrivna teoretiska diskussionerna. Förekommande arbetsmodeller för behandling av bevaringsområden liksom andra studier av konkreta problem i äldre stadsområden har därvid utgjort ett starkt stöd för insikten om bevaringsproblemens för varje enskilt område individuella karaktär.

Studierna av områdena omfattar i princip följande moment:

- (1) Inventering
- (2) Analys
- (3) Planering (principdiskussion)
- (4) Slutsatser

Redovisningstekniken i följande koncentrerade sammanställning har den hittills brukliga formen: text i kombination med illustrationer i svart/vitt, här företrädesvis kartmaterial. Redovisningen av respektive studieobjekt har indelats i följande avsnitt:

- (1) Avgränsning av bevaringsområde
- (2) Historisk utveckling
- (3) Bevaringsfrågans utveckling
- (4) Översiktliga planproblem
- (5) Nuvarande förhållanden
- (6) Förändringstendenser
- (7) Sammanfattning (utvärdering)
- (8) Alternativa utvecklingslinjer (områdets utveckling)
- (9) Slutsatser

Det material som presenteras i följande kapitel, nr 6–9, vill med hjälp av exemplifieringar av olika arbetsmoment ge en översiktlig bild av de empiriska studiernas genomförande. Förhållandevis stort utrymme har ägnats Arbogas och Faluns historiska utveckling. I fallen Uppsala och Visby finns motsvarande beskrivningar tillgängliga i aktuella utredningar.

6 Arboga: Centrumområdet

Avgränsning av studieobjekt

Områdets avgränsning redovisas i figur 23. Gränsdragningen ansluter till följande gatusystem: i norr Centrumleden, i väster till den planerade Västerleden (Badhusgatan och dess förlängning), i söder till Trädgårdsgatan och i öster till Herrgårdsgatan.

I Arboga Generalplan Lägesrapport -71, formuleras en allmän målsättning för centrumområdets behandling: "Vägledande för utformning av planstruktur och dimensionering har varit att vid den nödvändiga och önskvärda utbyggnaden av samhället kunna bevara innerstadens miljö. Denna ger i hög grad Arboga dess speciella karaktär, trevnad och charm." Som underlag för generalplanarbetet har genomförts en översiktlig inventering av centrumområdets bebyggelse. Detta arbete sammanfattas i rapporten Redogörelse för inventering av det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet i Arboga (1967) av stadsarkitekten i Arboga, Börje Ericsson. Utredningen bedömer i första hand områdena kring Stora Torget, kring Smedjegatan och Västerlånggatan samt området mellan Storgatan och ån som kulturhistoriskt värdefulla. Beträffande bebyggelsen omedelbart söder om ån konstateras i rapporten: "Bebyggelsen längs Storgatan har utan tvekan varit unik genom sin enhetlighet. Tyvärr har dock bebyggelsen på södra sidan under senare år kommit att starkt förfalla, och har numera ingen chans att överleva. Den norra sidan mellan Storgatan och ån bör däremot till stora delar kunna sparas." Till detta konstaterar utredningen att det inom centrumområdet på skilda håll förekommer tidstypisk arkitektur av intresse som bör bevaras. En sammanfattande bedömning av Nygatan, stadens huvudgata och affärsgata, av dess miljö- och kulturhistoriska värde och betydelse för centrummiljön, ges ej i utredningen.

I Arboga Generalplan sammanfattas den kulturhistoriska inventeringen i två kartor, dels en redovisning av det stadsplanlagda området inom 1879 års stadsgräns, dels en redovisning av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse på ett kartunderlag med delvis utbyggd centrumled. Se figurer 24 och 35. Denna dubbla redovisning visar centrumledens effekt på den sammanhängande, slutna rutnätsstaden av äldre datum.

Ur stadsplanesynpunkt kan konstateras att den nya trafikleden har givit centrumområdet en definitiv avgränsning. Avgränsningen kommer troligen att bestå under överskådlig framtid. Jämfört med 1879 års plan innebär detta trafikmässiga ingrepp en minskning av det sammanhängande centrumområdets yta med ungefär 20 %. Samtidigt har förutsättningar skapats för en enhetlig trafikmässig behandling av ett klart avgränsat centrumområde.



Fig. 23 Arboga centrumområde



Fig. 24 Kulturhistorisk bebyggelse enligt Arboga Generalplan -71. Svart markerar byggnader som skall alt. bör bevaras. En kompletterande kulturhistorisk undersökning genomförs år 1975.

Historisk utveckling

Antaganden om Arboga-traktens första bebyggelse har gjorts med utgångspunkt från den geografiska utvecklingen och genom undersökningar av fasta fornlämningar, exempelvis gravar och rester av bebyggelse samt av lösa fornlämningar, vapen, redskap mm. Även uppgifter om äldre ortsnamn har kunnat belysa samhällets utveckling.

Den första bosättningen i de omgivande delarna av Västmanland anses ha ägt rum omkring 5 000–4 000 år f Kr, då enligt Munthe⁴¹ Litorinahavet nådde sitt maximum. Havets yta stod vid den tiden ungefär 70 meter över den nuvarande nivån och eftersom Arboga är beläget mellan 6–10 meter över havet och de omgivande odlingsbara områdena obetydligt högre, måste den äldsta bebyggelsen i området vara jämförelsevis sen. Flera andra faktorer kan ha bidragit till detta, bland annat bestod marken av blålera som är en mindre lämplig grund att bygga på. Det är vidare möjligt att en sandås i nordsydlig riktning öster om Arboga kan ha dämt upp vattnet så att en skärgård bildats inom området⁴². En del gamla ortsnamn antyder detta. Vidare har

anförts att den svåraste klimatförsämringen inträffade vid den tidpunkt då Arbogatrakten torrlades, under årtusendet före Kr. Gravfynd visar att en allmän avfolkning ägde rum i de inre delarna av Sverige under motsvarande tid.

Arboga omnämns vid slutet av 1100-talet som stadssamhälle. Samhället hade redan då under lång tid haft betydelse som handelsplats och knutpunkt för samfärdseln. Det var alltså läget i första hand som motiverade samhällets utveckling. Vid Arboga (=å-kröken) utmynnade transportvägar från västra och norra Bergslagen och här fanns en hamn dit dåtidens farkoster kunde tränga fram på segelbart vatten.

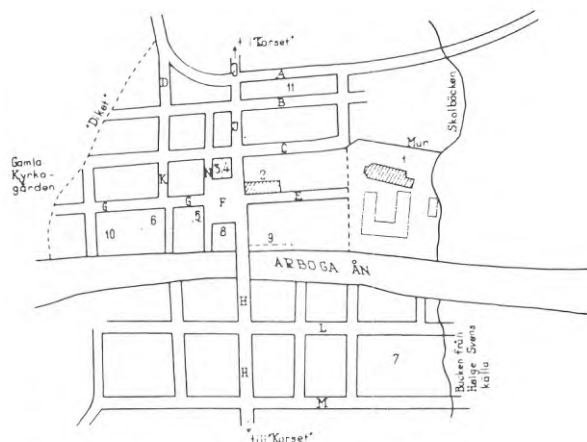
Under 1200-talet bör Arboga ha haft en viss stadskaraktär. Vid denna tid anlades ett franciskanerkloster på platsen. Tiggarmunkarnas kloster anlades alltid i städer eller stadsliknande samhällen. Staden begränsades då av sk "diken" i öster och väster. Sannolikt var även gränsen mot norr utförd på liknande sätt, eftersom dessa hade en försvarsfunktion. I en källa från 1400-talet talas om en "Stadins grop", där det tilläggs att "han (dvs diket) skulle om stadin gå". Även andra uppgifter styrker uppfattningen att hela samhället norr om ån var omgivet av ett stadsdike.

Enligt Ljung i Arboga stads historia är Arboga en anlagd stad och inte en fritt uppvuxen stadsbebyggelse. Troligt är att staden byggts efter dåtida nordtyskt mönster. Ett försök till rekonstruktion av den äldsta staden har gjorts av B. Söderberg. Se figur 25.

Gunnar Bergquist beskriver i Hembygdsföreningen Arboga Minne Årsbok 1959, stadens dåvarande karaktär på följande sätt: "Gator i nutida mening fanns väl knappast, utan dessa bestod av trånga passager mellan de låga, torvtäckta trähusen. I och med att tyska köpmän inflyttade till Arboga, vars handel med järn utgjorde dess raison d'être, utformades en verklig stadsplan. Hur gatorna ordnades och i viss mån belägenheten kan utläsas av olika anteckningar och av iakttagelser vid grävningar. Marken utefter ån var sank och trafiken av gående och ridande, nötkreatur och svin, liksom av vagnar, gjorde det nödvändigt med någon sorts beläggning på trafikstråken. Under 1300-talet bestod denna av risknippen och över dessa lagda kavelbroar av grova plankor eller kluvna stockar. Detta har iakttagits i andra städer i Sverige av medeltida ursprung men också i Arboga . . .

Med hänsyn till den sankta marken och seden att begagna gatan som avskrädesplats, framkom tämligen tidigt kravet på dränering. Denna dränering ordnades genom stenläggning och rännstenar, till en början i gatans mitt, sedermera en på vardera sidan av gatan. I mitten över rännstenen löpte en gångbro av trä . . . Gatorna var, som ovan antydde, smala. Än trängre blev de, då handelsmännens bodluckor fälldes upp som 'taksydd' ovan de mot gatan öppna diskarna. Vattentunnorna vid husportarna inkräktade även på utrymmet. Lagen stadgade för eventuell våldsbekämpning, att 'var man som gård haver, skall hava framför sin gård tunna, som alltid skall med vatten full vara'. Ett ytterligare intrång var de källarnedgångar, som öppnade sig här och var mot gatan.

Stadens allmänna handelsplats var torget. Här hölls marknader, fördes offentliga rättgångar, skedde 'rättning' med svärd (avrättning) eller brändes förfälskade varor av olika slag. Torget var under medeltiden avsevärt mindre än nu. I dess nuvarande norra del låg två stora gårdar, Grimsgården och Helgeandshuset, omramade av två gator,



- | Medeltiden | Nuvarande tid |
|--|-------------------------------|
| 1. Klosterkyrkan | 1. Heliga Trefaldighets kyrka |
| 2. Heligaandskyrkan | 2. Rådhuset |
| 3. Grimsgården | 3. Utlagt till torg |
| 4. Heligaandshuset | 4. Utlagt till torg |
| 5. Rådhuset | 5. 1800-tals trätus |
| 6. Platsen för S:t Olofs kyrka? | 6. Bostadshus |
| 7. S:t Nikolai kyrka? | 7. Bostadshus |
| 8. Jöns Starbjörnssons gård, där ibland hölls rådstuga | 8. Stadsgränd |
| 9. Ladstaden | 9. Ladstaden |
| 10. Heivetet | 10. Bostadshus |
| 11. Rånarebanan | 11. Telegrafen |
| A. Norra långgatan, övre gatan | A. Ahlsjösgatan |
| B. Nedre gatan | B. Nygatan |
| C. Hans guidsmeds gata (Norra gatan) | C. Smedjegatan |
| D. Korsgatan — norr | D. Dragmansgatan |
| E. Klostergatan, Brödragatan | E. Rådhusgatan |
| F. Torget | F. Torget |
| G. Allmaningsgatan | G. Väster långgatan |
| H. Korsgatan — söder | H. Kapellgatan, söder |
| I. Östra gatan | I. Kapellgatan, norr |
| J. Kåvåbergsgatan | J. Kapellgatan, norr |
| K. Gulltorns gata | K. Igenlagd |
| L. Norra gatan — söder om ån | L. Storgatan |
| M. Södra gatan — söder om ån | M. Trädgårdsgatan |
| N. Västra gatan — norr | N. Baggens gränd |

Fig. 25 Rekonstruktion av det senmedeltida Arboga utförd av B. Söderberg i Arboga stads historia. Kompletteringen med gatunamn är utförd av Gunnar Bergquist.

förlängningen av nuvarande Baggensgränd och Kapellgatan, och sträckande sig ned till en linje från nuvarande rådhusets nordvästra hörn och rakt västerut.”

Ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden då som nu var tvärgatornas mynningar mot ån. Här hade gemene man tillträde till strömfåran, och det var särskilt viktigt med tanke på risken för eldsvådor men även för ladugårdarnas behov. De flesta av stadsinvånarna hade en mindre kreatursbesättning, kor, häst och grisar, som vanligen gick lösa och sköttes av en svinaherde.

Stadsdelen norr om ån anses vara den äldsta. Möjligen kan den ha utbredd sig något längre västerut än vad 1600-talets kartläggning visar. Inte heller söder om ån är bebyggelsens dåtida spridning definitivt kartlagd. Stora delar av den södra sidan kom senare att tillhöra gamla frälseätter: Gädda, Sture, Bjelke, Oxenstjerna, Bonde, Torstensson, Fleming, Leijonhufvud, Brahe, Sparre och Soop.

Huvuddelen av stadens bebyggelse var av trä som var det naturliga byggnadsmaterialet. Skydd av trävirket förekom troligen inte utan byggnaderna fick stå tills de förfallit eller föll samman och ersattes av nya efter behov. Också de första kyrkorna byggdes i trä, men några spår av dessa finns inte bevarade. Senare kom kyrkor och kloster att uppföras i gråsten eller tegel.

Stadens två bevarade kyrkor, ”stadskyrkan” (Trefaldighetskyrkan) och ”landskyrkan” (S:t Nikolai) härstammar båda från tidig medeltid. Av de gamla kapellen finns rester bevarade bland annat i en byggnad i hörnet av Nygatan och Baggens gränd (museibygnaden). Även Rådhuset vid Stora Torget hade ursprungligen en kyrklig funktion och kallades Helga Andshuset eller Helge Andskyrkan.

Under medeltiden var Arboga i egenskap av handelsplats och utskeppningsort för stora delar av Bergslagen en betydelsefull stad. Men också jordbruket var för dess borgare en viktig näringsgren. Här fanns dessutom yrkesmän av olika slag och sådana som levde på handel, lokalt eller i Bergslagen, där olika varor byttes mot järn och smiden. Nere vid hamnen hade bruken magasin och bodar.

I politiska och religiösa sammanhang hölls ett stort antal riks- och kyrkomöten från 1300- till 1600-talet i Arboga. Under denna tidsperiod noteras åtta kyrkmöten, det äldsta år 1297, vidare två ”herredagar” samt trettioen riksmöten från 1307 till 1664.

Enligt äldre uppfattning, bland annat enligt J. B. Lohmann i Arboga Känning (1737), skulle på anmodan av drottning Kristina en omfattande omformning av Arbogas medeltida stadsplan ha ägt rum. Senare forskning visar dock att dessa förändringar begränsar sig till detaljer, t ex till breddningar och uträtning av vissa gatuvägar och förbättring av gatubeläggningar. Nygatan kom att breddas och Järntorget anlades år 1647. En jämförelse mellan den medeltida stadsplanen och 1740-talets stadsplan visar ganska små skillnader. Se figur 26.

Det är möjligt att den första bron över ån kan ha legat mitt för nuvarande kyrkogården. Vissa spår (stenar, som kan ha varit brokistor) tyder på detta, men skriftliga belägg saknas. Sedan tidig medeltid var dock nuvarande ”gamlå bron” (vid Kapellgatan) huvudförbindelsen mellan norra och södra sidan av ån. Bron var inte enbart förbindelseled; handelsbodar fanns på båda sidor om körbanan. Öster om bron fanns en pålad lastkaj med livlig handel och trafik. År 1861 tillkom en färjeförbindelse mellan Herrgårdsgatan och Varvsgränd. Denna färjeförbindelse ersattes år 1899 med en bro och därmed avstängdes den gamla lasthamnen för vidare trafik.

Stadens bebyggelse har genomgått betydande förändringar under århundradenas lopp. Liksom i flertalet svenska städer förekom flera stadsbränder. Totala stadsbränder

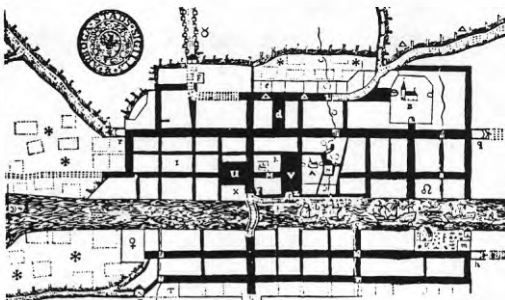


Fig. 26 Arboga. Stadsplan i början av 1700-talet.

omnämns från 1400- och 1500-talet. År 1650 avbrändes hela området söder om ån. Under de senaste århundradena har dock inte någon total stadsbrand inträffat. Den senaste större branden inträffade år 1818 i östra delen av centrum.

Äldst av den bevarade träbebyggelsen från Arboga är troligen de ”Hunterska bodarne”, som flyttades till Vallby i Västerås under 1930-talet. Dessa bodar omnämns år 1462. Bland något yngre bevarade byggnader kan nämnas ett härbre, som förvärvades av Hembygdsföreningen Arboga Minne och flyttades till Vinbäcksparken. Bland karaktäristiska byggnadstyper, som ännu finns bevarade och som står kvar på sina ursprungliga platser kan nämnas svalgångsbyggnader, vidare rödfärgade knuttimrade köpmansgårdar med bodluckor åt gatan samt lusthus från 1700-talet, exempelvis i Källarträdgården. Många intressanta exempel på äldre tiders byggnads- och levnadssätt finns alltså bevarade. Särskilt påfallande är hur den rika tillgången på trä kunde ge upphov till en stor variation av byggnadstyper. Enligt uppgift⁴³ fanns vid stadens prästgård år 1629 sammanlagt 26 byggnader, varav 13 manshus och 13 uthus: bagarstuga, sädesstuga med kammare, bokstuga, nattstuga, herrestuga, drängstuga, brygghus, badstuga, visthus, sädesbod, klädesbod, tiondelada, kornlada, halmlider, vagnslider, fähus, färhus, svinhus, gåshus, hönshus, stall, höhus och ängslada.

Än idag är den småskaliga träbebyggelsen klart dominerande i stadsbilden. Det är först under 1800-talets senare hälft som nya byggnadsformer uppträder och ett begränsat antal byggnader i större skala och i nya material tillkommer.

1600-talet innebar för Arboga en tillbakagång som bland annat orsakades av städerna Noras och Lindesbergs tillkomst. Under 1700- och 1800-talen fick hantverket allt större betydelse. Arbogas betydelse som hantverksstad belyses av J. B. Lohmann i Arboga Känning. Hantverkarna satte enligt Lohmann⁴⁴ sin prägel på den tidens Arboga:

”Uti thenne Stad hafwer af ålder warit nog och åtskillige slags Hand-werck, som sig wel och redeligen fött hafwa, utan at blanda sig i kiöpenskap, som gemenligen skämmer Handwerkarnes upmärk- och aktsamhet i ämbetets rätta skötsel. Man wil här wid icke om Handwerks nytta, och then fördel skrifwa, som Landet eller thenna Staden kan winna af thess idkesamma skötsel, som bättre wid sjelfwa Oeconomiens beskrifning kan afgöras; utan alenast om blotta Hand-werken och Ämbeterna som här förr, til en del nu borta, warit i rörelse. Tå Staden äfwen haft then förmån at han sluppit någon främmande ort tillita. The äro följande: Snickare, som här hafwa Älderman och Låda, Glas-mästare, Mur-mästare. Swarfware. Wagn-makare. Hof-slagare. Sadel-makare. Remsnidare. Gördel-makare. Ten-giutare. Koppar-slagare. Messing-slagare. Gull-smeder, som också här hafwa sin Älderman och Låda. Hatt-makare. Peruque-makare. Lin-wäfware. Skomakare med Låda. Skräddare med Låda. Klädes-wäfware. Filt-makare.”

”Staden är ock nu försedd med Tröj-wäfware, Tyg-wäfware, the här tillförene warit i stort flor, som man så wel af Priviligierne, som andra åtskilliga Documenter finna kan. Hansk-makare. Skinnare eller Bunt-makare. Fällbo-redare. Sems-k-makare. Garfware. Tun-bindare. Skut-byggare. Målare. Färgare. Contre-färgare. Bok-bindare. Kruk-makare. Sten-läggare. Bagare. Slaktare. Segel-söm-makare. Byggmästare. Timber-män. Sten-huggare. Bild-huggare. Ur-makare. Swärd-färgare. Skorstens-färgare. Nål-makare. Gäst-gifware. Järnbärare. Jorde-gumma. Stads-chirurgus. Apotheque är öde, men behöfdes ganska wel.”

”Til these kommer Factoriet, som fordom här war, och bestod af Rör-smeder, Plåt-slagare, Hillebårds-smeder, Lådemakare, Swärd-fägare, Kling-smeder, Spårremakare, Klensmeder, Trå-dragare, Spik-smeder, Polerare etc. efter som the af Konung Karl then IX. gifne Privilegier, Ämbetsmännerna uppräknar. The äro daterade i Stockholm den 5 Januar 1607.”

Uppgifter om stadens befolkning i äldre tid är svåråtkomliga. Folkmängden var år 1700 uppskattningsvis 1 400 personer, år 1880 cirka 3 300 personer och år 1900 cirka 5 200 personer. Befolkningstillväxten under det senaste seklet har sin grund i industrins utveckling. I Arbogautställningens katalog år 1935 konstateras att industrins utveckling har varit både på gott och ont: ”Några av stadens största företag, Glasbruket, Hollingworth & Co samt Myrstedt & Stern A/B nedlades under 1920-talet, varigenom staden vållades ett stort avbräck i ekonomiskt avseende, från vilken den dock nu håller på att repa sig. För närvarande visar Arbogas industriella liv enbart en glädjande tavla. I de tomma fabrikslokalerna ha nya företag flyttat in, och staden har nu ett icke föraktligt antal både större och mindre industrier.” Katalogens förteckning över industrier ger en bild av stadens industriella utveckling (uppgifterna här gäller således året 1935):

Aktiebolaget Arboga Mekaniska Verkstad, Firman C. A. Carlsson & Co A.-B. (lantbruksmaskiner), Elektriska Aktiebolaget Skandia, Elektriska Fabriken Jonsson & Larsson, A.-B. Arbit (hårdmetall), Hedfors' kätting, Allas mangel, A.-B. Arboga Margarinfabrik, Tekniska Fabriken Örnen, Aktiebolaget Arboga Kvarn- & Maltfabrik, Arboga Bryggeri Aktiebolag, Arboga Tegelbruk, Arboga Reveteringsfabrik (mattor), Lundstedts Vassförädling, Albin Rapp (herrkonfektion), Aktiebolaget Gracilsko, Arboga Boktryckeri Aktiebolag (Arboga Tidning), L. Malmquists Kontorsbokfabrik och bokbinderi, Karl Nylunds Snickerifabrik, Arboga Nya Möbelfabrik, Griph & C: o (möbeltillverkning) samt J. A. Sjöberg (möbeltillverkning). Ett stort antal hantverkare var dessutom verksamma vid denna tid.

Efter en kortare period av stagnation under 1930-talet fördubblades folk mängden under den följande tjuogoårsperioden. Den främsta orsaken till detta var etableringen av Centrala Flygverkstäderna och utvidgning av några redan etablerade företag i Arboga. I början av 60-talet var de viktigaste industrierna i staden följande: Centrala Flygverkstäderna (CVA), Elektroskandia, AB Arboga Mekaniska verkstad, Albin Rapps Konfektionsfabrik samt AB Arboga-Maskiner. Dessutom fanns vid denna tidpunkt ett femtontal mindre företag som hade från tio till femtio personer anställda. Efter den expansiva perioden i stadens utveckling har befolkningsutvecklingen åter blivit lugnare.

Bevaringsfrågans utveckling

I en uppsats i Arboga Minne Årsbok 1959 av dåvarande stadsarkitekten i Arboga, Bengt Emanuelson, sammanfattas målsättningen för stadsmiljöns behandling under rubriken ”Sanering med varsam hand”. Författaren konstaterar att Arboga hör till den kategori städer, som utvecklats i relativt långsam takt samt att den del av staden som kan komma ifråga för sanering, dvs det stadsområde som fanns innan det moderna stadsbyggandet kom igång i mitten av 30-talet, är rätt litet till yttinnehållet. Författaren

finner det naturligt att saneringen bedrivs efter två huvudriktlinjer: ”Förutom sanering genom nybyggnad har vi (dvs staden) försökt verka för sanering genom ombyggnad av fastigheter inom vissa områden. I den äldre stadskärnan i Arboga, dvs den del av staden som ligger innanför gamla tullarna, finner man de mest karaktäristiska och värdefulla delarna utefter ån samt inom området väster om Stora Torget. Bebyggelsen som här till icke ringa del stammar från 1700-talet har genom årens lopp behållits tämligen oförändrad och erbjuder idag flera exempel på den tidens byggnadskonst. Det framstår som synnerligen angeläget att de byggnader och miljöer, som man här återfinner i möjligaste mån bevaras åt eftervärlden. En dylik konservering av byggnadsbeståndet torde icke vara möjlig med mindre bostäderna rustas upp och förses med nutida bekvämligheter. Meningen är icke att skapa för staden kostnadskrävande museala kvarter utan att inom kulturhistorisk ram skapa en levande bostadsmiljö. Inom dessa områden finns ett påtagligt intresse från allmänhetens sida att vilja ta sig an dessa fastigheter. Även staden har här förvärvat vissa fastigheter. Skulle någon byggnad inom dessa områden icke gå att bygga om, måste den gamla byggnaden givetvis få ersättas med en ny. Enda undantaget skulle vara att det är fråga om en ur kulturhistorisk synpunkt särskilt värdefull byggnad. Huvudsaken är att bebyggelsens skala icke förändras och därmed även områdets miljö. Dessa saneringssträvanden underlättas av att man inom området med få undantag icke har några affärer.”

Författaren nämner ett exempel på när byggnadsbeståndet ”är så dåligt att man måste helt gå in för nybyggnad. Ett centralt beläget kvarter, Garvaregården, har staden förvärvat, och man avser att bebygga det med tvåvåningshus mot omgivande gator. Utefter ån kommer byggnad för stadens bibliotek att uppföras. Kvarteret har bland de vackraste och känsligaste lägena i staden, vilket är den främsta anledningen till att staden så hårt engagerat sig i sanering av detta kvarter. Inom övriga delar av centrum (här avses centrum exklusive områdena utefter ån samt området väster om Stora Torget) är det vår avsikt (dvs stadens) att den äldre bebyggelsen med enstaka undantag så småningom får stryka på foten för det nya. Här finnes nya behov som behöver tillgodoses. Utefter affärsgatorna torde nutida krav på butiker i de flesta fall icke kunna tillgodoses inom de nuvarande byggnaderna. Vårt allmänna vägnät är i princip löst. Några större förändringar i det lokala gatunätet i centrum avser vi icke heller företaga. Gatorna är av mycket gammalt datum och man vill därför icke göra mer förändringar i gatunätet än vad som oundgängligen är nödvändigt. Några gator måste emellertid breddas och vissa mindre gator kommer kanske att utgå.”

Författaren fortsätter: ”... Den stora utvecklingen på 40-talet berörde knappast alls centrum. Hade 50-talets saneringsuppfattning varit på modet då, skulle staden förmodligen icke haft den behagliga skala den idag har. Största delen av den hyreshusbebyggelse som då tillkom kunde dock förläggas tämligen centralt.”

Författaren avslutar artikeln med att omnämna några betydelsefulla förutsättningar för behandlingen av stadskärnan: låg exploatering enligt gällande stadsplan, gemensam front i den kommunala förvaltningen mot varje form av överexploatering, lugn utveckling i staden, kommunalt engagemang i markförvävsfrågor, förståelse hos stadens invånare samt gott samarbete med stadens sanerare.

Den målsättning som kommer till uttryck i den refererade artikeln innebär försök att i princip bevara stadens översiktliga struktur, att bevara vissa särskilt värdefulla

stadspartier och att i övriga områden försiktigt förnya bebyggelsen i enlighet med kommande behov och funktionella krav. Den omnämnda saneringen av kvarteret Garvaregården utgör dock ett omdiskuterat exempel på sådan form av förnyelse. Saneringen innebar att synnerligen värdefull kulturhistorisk bebyggelse gick till spillo.

En lugn utveckling av staden förutsattes i slutet av 50-talet – men utvecklingen innebar motsatsen. År 1961 skisserades och godkändes i princip av staden en trafikledsplan omfattande bland annat ett ringvägssystem kring det gamla centrum. Trafikledsplanens huvudsyften var dels att på ett rationellt sätt leda trafiken från den expanderande tätortens bostadsområden till industriområden och centrum, dels att bevara den centrala delen så intakt som möjligt. Denna centrumled omfattade i stort Österled–Herrgårdsgatan–Hamngatan–Ångbåtsgatan–Engelbrektsgatan–Skandiagatan och en ny led, Västerleden över en ny bro vid Strömsnäs upp till Brattberget. Engelbrektsgatan förutsattes bli förlängd parallellt med järnvägen och vidare skulle Västerleden och Österleden anknytas i söder. Detta principbeslut kom dock snart av flera skäl att omprövas. Den nordliga dragningen ansågs otillfredsställande och skulle enligt vägverket inte få den avsedda effekten att avlasta centrum från trafik.

Efter varuhuset Domus' och Epas förvärv av tomter på f d margarifabrikens område diskuterades flera alternativa trafiksystem. Resultatet av diskussionerna blev en radikal lösning med genomskärning och styckning av Stureparken och en centrumled i direkt anslutning till de planerade varuhuset. Därmed förutsattes en effektiv avlastning av centrumområdet från fordonstrafik kunna uppnås. På beslutande nivå var alla eniga i denna trafikfråga och samtidigt medvetna om att den slutna rutnätsstaden enligt 1879 års stadsplan skulle splittras av ringleden och att ett relativt stort antal äldre byggnader – många i dåligt skick – skulle gå till spillo. De positiva effekterna – trafikavlastningen i centrum – ansågs överväga. Ringleden har idag, med undantag av dess västra del, byggts ut, parallellt med uppförandet av varuhuset Epa och Domus.

Utbyggnaden av Centrumleden, rivningen av ett antal äldre byggnader och behandlingen av Västerlånggatan med anslutande kvarter är frågor som givit upphov till en intensiv miljödebatt i Arboga under 60- och 70-talen. Frågorna gäller bland annat vad som skall bevaras och hur detta skall ske.

I en artikel i Arboga Tidning (4.3.1969) skisserar ledamoten i drätselkammaren i Arboga, Tore W. Ekman, bakgrunden till de miljöfrågor som diskuterades; centrumleden, den nya bron, Stureparkens delning, rivning av ett stort antal fastigheter, nybyggnationen i kvarteret Garvaregården, saneringen av området vid Västerlånggatan m fl frågor:

”När Arboga, låt mig säga överrumplades av den nya medelstora industrin CVA:s förläggning till staden, hade staden cirka 5 000 invånare. Många av oss, som nu är verksamma och engagerade i stadens utformning, kom till Arboga för 25 år sedan i samband med CVA:s uppbyggnad. Vi kom till en liten, relativt oansenlig kåkstad, charmig på sitt sätt, där den låg uppbyggd kring ån. Få av de inflyttade anade stadens historiska betydelse och någon information från stadens dåvarande myndigheter erhöles inte. För den något stadshistoriskt intresserade – men hur många av de inflyttade var det – kunde den gamla medeltidsstaden anas genom det kring torget koncentrerade gatunätet, rådhuset, kyrkbyggnaderna och några gamla medeltida

stenhus, vilkas historiska värde staden fortfarande inte tycks uppskatta. Stadsbilden fullbordades av några punktvis placerade nybyggnader i centrala staden. Sekelskiftets monumentala sparbanksbyggnad uppvisade sin monstruösa fasad, liksom omotiverat, vid Järntorget. Ölfabrikens klumpiga murarglädje och den lådliknande silobyggnaden misspryde helhetsbilden.

CVA:s etablering väckte Arboga ur en mer än hundraårig törnrosasömn. På några år byggdes det mer än det gjorts under de senaste hundra åren. Många dåligt genomtänkta stadsplaner godkändes och byggandet utfördes med dispens på icke fastställda stadsplaner. Det var en olycklig situation, men nödvändig med hänsyn till bristen på lägenheter för den i början snabbt växande industrin, som så radikalt skulle förändra det gamla mer eller mindre idylliska Arboga. Många olämpliga byggnader och bostadsfastigheter tillkom . . . Orsaken var bristen på allmän översikt, brådskan och i någon mån generationsmotsättningar mellan de styrande förtroendemännen. I början av 50-talet kom den nödvändiga andhämtningspausen efter de första årens alltför snabba expansion. En utbyggnad av den kommunala förvaltningen beslutades och staden fick de för ett nödvändigt stadsplanearbete erforderliga tjänsterna. Stadsarkitekten heltidsanställdes liksom stadsingenjören. Byggnadskontoret förstärktes. Arboga fick i likhet med andra städer en generalplan.”

Stadens (kommunens) planeringsunderlag har under de senaste åren successivt förbättrats. År 1967 fullbordades den tidigare omnämnda översiktliga inventeringen av det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet. Ändamålet med inventeringen var ”att översiktligt kartlägga omfattningen och arten av det äldre byggnadsbestånd som utgör stadsbildens speciella särart och som det ur kulturhistorisk synpunkt kan anses vara önskvärt att bevara åt framtiden.” Fyra år senare presenterades Arboga Generalplan Lägesrapport -71 som underlag för ett fortsatt stadsplanearbete i detalj. I generalplanens inledning framhålls särskilt att förslaget ”avses att kompletteras med fördjupade studier av vissa avsnitt, av vilka de mest angelägna är trafikprognos, etapputbyggnadsredovisning, innerstadens förnyelse samt ekonomiska utredningar.”

Diskussionerna visar att en allt starkare opinion kräver en handlingsplan för Arbogas gamla stadsmiljö i medvetande om att en genomtänkt planering är en förutsättning för en riktig behandling av ”Arbogas levande gammelstad”. År 1975 bildades en aktionsgrupp för det Gamla Arboga och kommunen inledde arbetet med en bevarandeplan för Centrumområdet.

Översiktliga planproblem

Den långsiktiga fysiska planeringen av tätorten skisseras i Arboga Generalplan Lägesrapport -71. Avsikten är att generalplanen för att kunna tjäna sitt ändamål som underlag för lösning av de översiktliga planproblemen skall bearbetas i tidsintervaller på ungefär fem år. Den nuvarande lägesrapporten anses kunna utsträckas till år 1985. Rapporten behandlar i första hand förutvarande Arboga stad (kommunsammanslagning har skett) men kompletteras med region- och kommunblocksfrågor i problem av särskild betydelse för tätortens utveckling. Rapportens första avsnitt innehåller en beskrivning av planeringens förutsättningar gällande generalplaneområdet, omlandet,

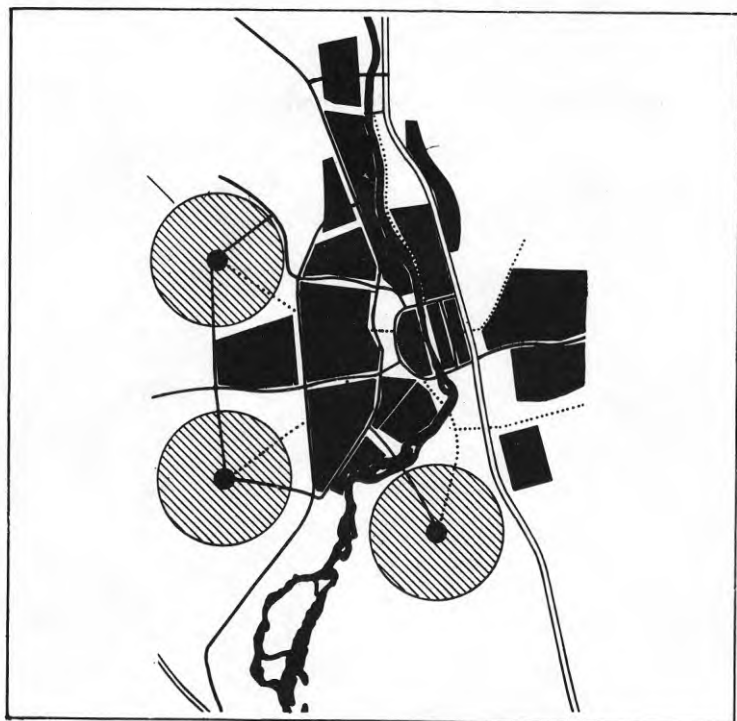


Fig. 27 Arboga Generalplans markdisponering med tre alternativa lägen för framtida expansion.

befolkning och näringsliv samt en formulering av målinriktning för planeringen. I ett andra avsnitt beskrivs planförslaget under rubrikerna trafik, bostäder, centrum, allmänna områden, fysisk rekreation samt tekniska anläggningar. I en särskild bilaga redovisas plankostnader för tre alternativa utbyggnadsområden av tätorten. Se figur 27.

Den gamla stadskärnan utgör stadens kommersiella och administrativa centrum. Tät bostadsbebyggelse finns förutom i centrumområdet i Vasastaden, Vilsta och Ladubacksgårderna norr om ån samt i Brattberget söder om ån. De större arbetsområdena ligger i huvudsak längs järnvägen väster och öster om centrum. Den största arbetsplatsen, Centrala Flygverkstäderna, är dock belägen sydost om staden. Fritidsanläggningar, strövområden och områden för rörligt friluftsliv finns huvudsakligen söder om E3 vid Vinbäcken samt österut.

Analyserna pekar på en lugn utveckling av staden. Data om befolkning samt bostadsbyggnadsbehov redovisas i generalplanen. Innerstaden föreslås i generalplanen få oförändrat antal boende även efter förnyelse. Avgående lägenheter förutsätts bli ersatta med nya och integreras med nödvändiga serviceanläggningar.

Planen redovisar som nämnts tre alternativa lägen för framtida expansion av bostadsområden med stadsdelscentrum. Under utbyggnaden av staden fram till

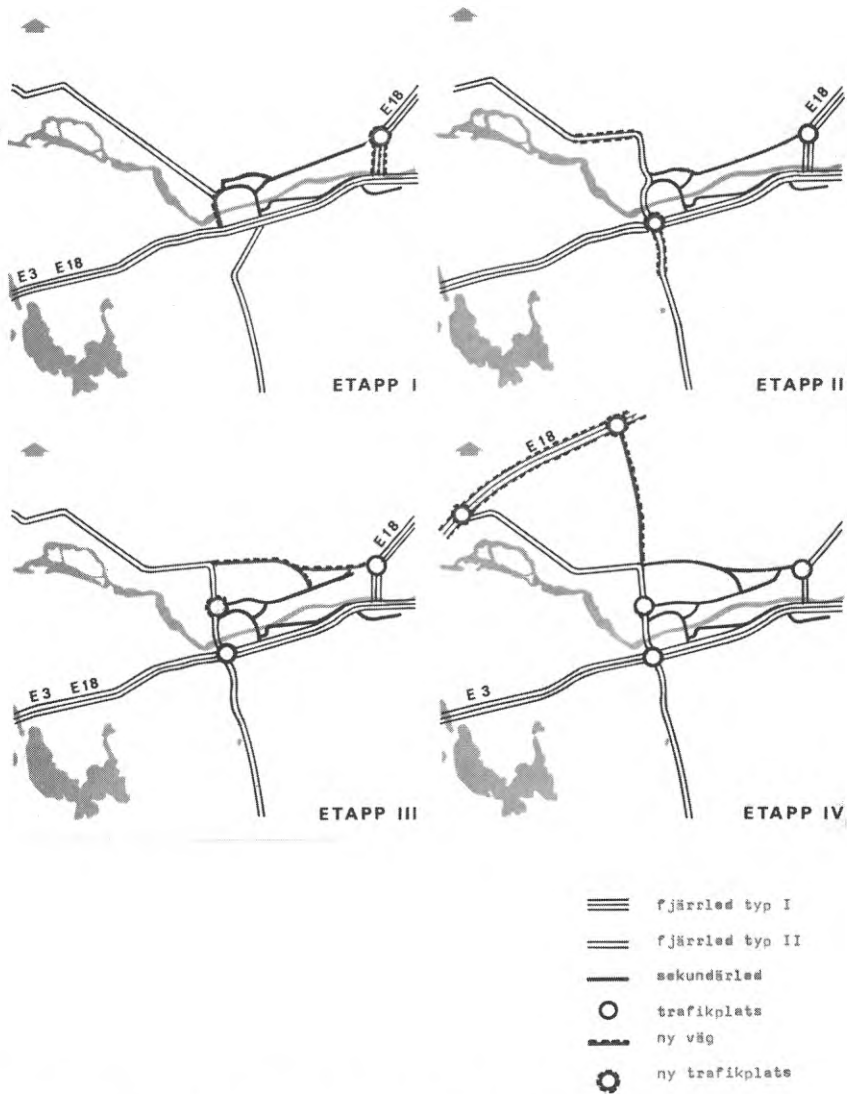


Fig. 28 Arboga generalplan: etapputbyggnad av trafikleder.

horisontåret 1985 anses dock utbyggnaden av stadsdelscentra utöver närbutiker inte vara möjlig eller motiverad.

Det klart dominerande planproblemet är enligt generalplanen trafikföringen: "Arboga är som greningspunkt för trafikflödena norr och söder om Mälaren med E18 och E3 som dominerande leder en viktig knutpunkt för landsvägstrafiken i Mälardalen.

Den betydande genomfartstrafiken har tidigare varit befrämjande för stadens utveckling, men är nu en avsevärd olägenhet som bör avhjälpas så snart som möjligt. Störningarna av trafiken ökas av att denna till en betydande del består av tunga lastbilar." Se figur 28.

Nuvarande förhållanden

Som bakgrund till analyserna av nuvarande förhållanden har litteratur och arkivmaterial som behandlar stadens utveckling från medeltid till vår tid studerats. Data och information om nuvarande förhållanden redovisas i viss omfattning i Arboga generalplan, Lägesrapport -71. Denna rapport kompletteras av ett antal utredningar som utförts som underlag för generalplanarbetet. Bland dessa kan nämnas en utredning om befolkningsutveckling och bostadsmarknad i Arboga 1940–1980 av professor Per Holm, en utredning om detaljhandelsomsättning och ytbehov i Arboga centrum utförd av Kooperativa Förbundet, en trafikutredning: Västerleden genom Arboga utförd av Kjessler & Mannerstråle, en VA-plan utförd av byggnadskontoret i Arboga samt den tidigare nämnda kulturhistoriska utredningen utförd av stadsarkitekt Börje Ericsson.

Denna information har kompletterats med studier av material i kommunens olika arkiv, främst byggnadsnämndens arkiv, samt med muntlig information genom stadens tjänstemän och förtroendevalda samt allmänheten. Vidare genom egna fältstudier kombinerade med inventeringar och vissa detaljstudier av olika problem. Inventeringsarbetet har i första hand varit inriktat på en översiktlig analys. Bland faktorer inom sektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter som ägnats studier, kan nämnas:

Fysisk struktur

Naturgivna fysiska förhållanden (topografi, vegetation, vindriktningar, grundförhållanden); översiktliga studier.

Stadsplanens uppbyggnad; översiktliga samt i vissa fall detaljerade studier.

Detaljerad fysisk struktur, översiktliga studier samt vissa detaljstudier; exploateringstal, byggnadsyta och volym, våningsantal, bebyggelsens material, färgsättning, ålder, lägenhetsfördelning, planering, byggnads- och lägenhetsstandard, byggnadsteknisk kvalitet, installationer, inredningar, sol- och dagerförhållanden, mikroklimat, klimatskydd, tomtindelning, gårdsrum, gaturum, torgrum, öppna platser, vegetation.

Funktionell struktur

Markanvändning; områden för bostäder, handel, administration mm; parker, bilparkering, reservtytor, skyddszoner och övriga friytor; översiktliga och vissa detaljerade studier.



Fig. 29 Inventering av butiker och div. service år 1974. Branschtillhörighet har studerats men redovisas ej här.

Lokalanvändning; bostäder, gårdar, bostadskomplement, verksamheter av olika slag, livsmedelsbutiker, specialvarubutiker, varuhus, hotell, restauranger, kaféer, samlingslokaler, skolor, allmän förvaltning och övrig service, hantverk etc samt outnyttjade lokaler; detaljerade studier. Exempel på redovisning, se figur 29.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Försörjningssystem; översiktliga studier.

Trafiksystem; gångtrafik, kollektivtrafik, biltrafik, trafikvolym, framkomlighet, tillfarer, gångavstånd, trafikolyckor, antal bilar, biluppställningsplatser mm; översiktliga och delvis detaljerade studier. Se figur 30, 31, 32 och 33.

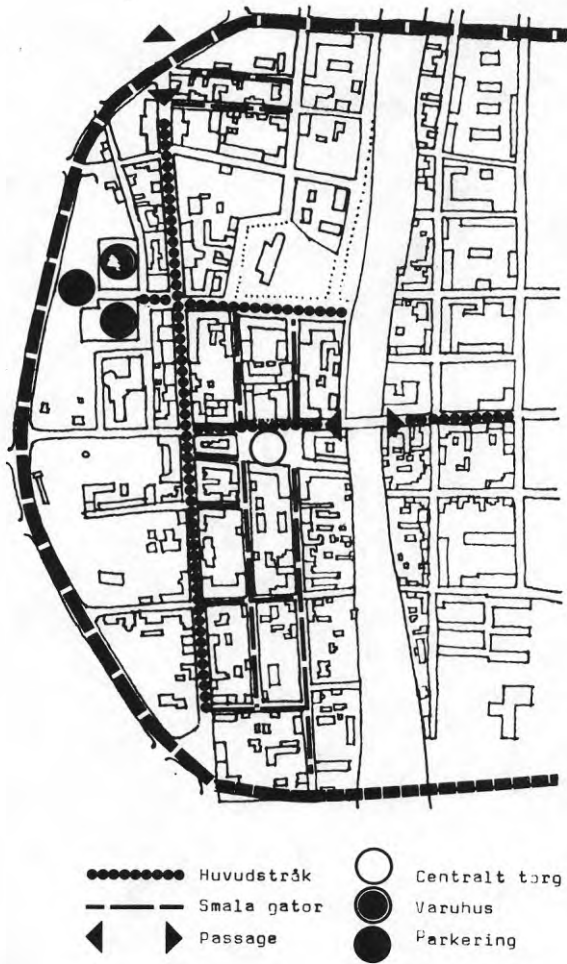


Fig. 30 Aspekter på kommunikationsleder och tillgänglighet.

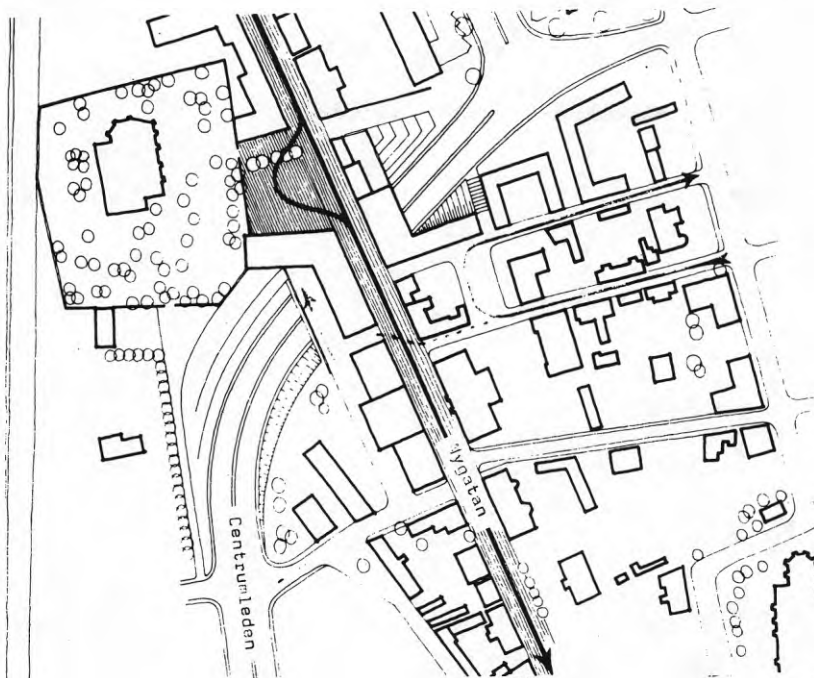


Fig. 32 En planskild korsning Centrumleden–Nygatan har diskuterats men kommer med all sannolikhet ej att genomföras.

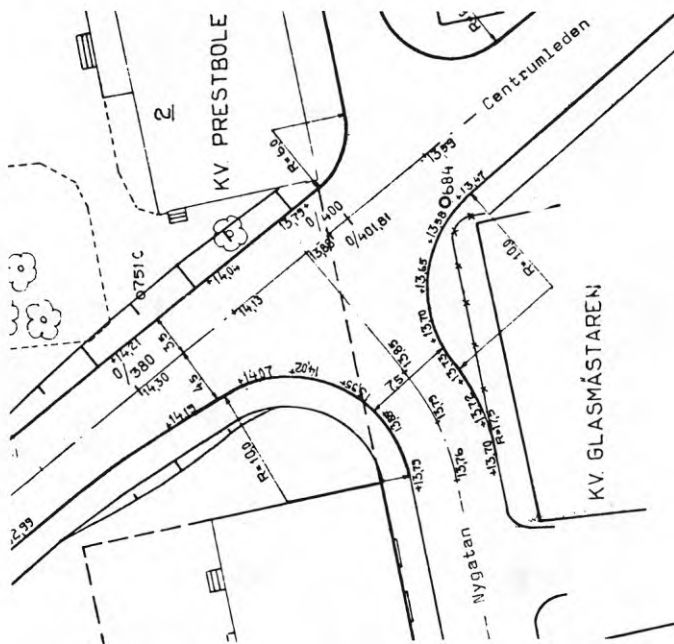


Fig. 33 Ett förslag till detaljförbättring av trafiksäkerheten i korsningen Centrumleden–Nygatan (Arboga stads byggnadskontor).

6

ÅLDERMANNEN

TOMT NR	YTA	VY	E	ANVÄNDNING	P _{bef.}
1	560	431	0,86	198H,174B,	-
2	533	152	0,28	122B,	-
3	473	221	0,53	153B,	-
4	537	179	0,33	134B,	1
5	554	326	0,59	207B,	-
6	637	256	0,40	226B,	-
7	650	347	0,53	217B,	-
TOTALT:	3944	1912	0,55	198 H,1233B,	1

BOENDE och BOSTÄDER

ÅLDERSFÖRDELNING	0 - 15	16 - 64	65 -	TOTALT
ANTAL:	2	13	7	22
LÄGENHETER				18
RUMSENHETER				66
BOENDE / LÄGENHET				1,22
BOENDE / RUMSENHET				0,33

Fig. 34 Exempel på detaljstudier av kvarter.

Demografiska och sociala aspekter

Uppgifter om brukare (boende, produktion, rekreation) och sociala förhållanden; översiktliga studier. Se figur 34.

Juridiska aspekter

Planbestämmelser; gällande och föreslagna planer, övriga bestämmelser, byggnadsförbud, byggnadslov; översiktliga studier.

Lagskyddade byggnader; detaljerade studier.

Fastighetsförhållanden; fastighetsstruktur, ägoförhållanden, upplåtelseformer; översiktliga och delvis detaljerade studier.

Ekonomiska aspekter

Mark och byggnader; taxeringsvärden och köpdata; översiktliga studier.

Kommunikationssystem; kostnader för trafikinvesteringar, bil- och kollektivtrafik, parkeringshus, gångtunnlar mm, detaljförbättring av befintligt gatunät; översiktliga studier.

Sanering av bebyggelse; kostnadskalkyler; vissa detaljstudier.

Förändringstendenser

Som underlag för analyser av förändringstendenser har genomförts jämförande studier av tidigare och nuvarande förhållanden, i första hand utvecklingen under det senaste expansiva skedet i stadens utveckling och fram till idag. *Vid bedömning av innerstadens fortsatta utveckling bör särskild hänsyn tas till tätortens nu lugna utvecklingstakt och till den målsättning som formuleras i generalplanen.* Bland studierna av förändringstendenser kan nämnas följande:

Förändringar av stadsplan och bebyggelse; översiktliga studier. Se figur 35.

Förändringar av markanvändning och fastighetsanvändning; översiktliga studier.

Detaljhandelns förändringar; översiktliga och detaljerade studier. Se figur 36.

Skolornas lokalisering, utveckling; översiktliga studier.

Trafikmängder, förändringar; översiktliga studier.

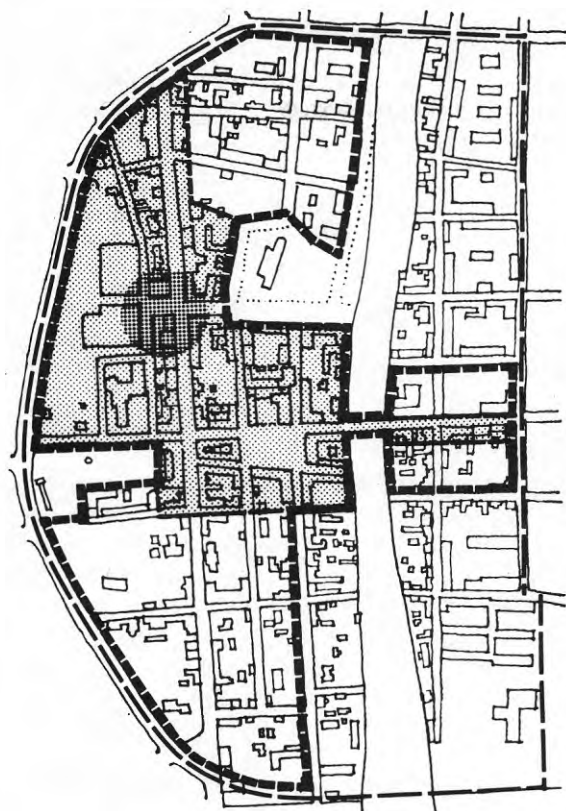
Trafikregleringar, förändringar; översiktliga studier.

Befolkningsutveckling 1935–75; detaljerade studier.

Allmänna studier av näringslivets utveckling, förändringar i befolkningens struktur, förutsättningar för tätortens utveckling, industrins expansionsmöjligheter, service-näringarnas utveckling, höjning av utrymmesstandard, utrustningsstandard mm.

Stadsplaneändringar under 1900-talet; detaljerade studier.

Fastighetsstrukturens förändringar; översiktliga studier.



- Avgränsning av område för bostäder och handel enl. Arboga Generalplan
- Område för handel, nuv. förhållanden
- Varuhuscentrum

Fig. 36 Handelns koncentration till varuhuscentrum.

Sammanfattning (utvärdering)

De centrala delarna av området har en ursprungligen medeltida stadsplan. Stadens centrum präglas idag av de avvägningar som gjorts mellan kulturvården av stadsplan och äldre bebyggelse å ena sidan och behovet av butiker, allmänna byggnader och trafikleder å den andra sidan. I redogörelsen för inventering av det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet (Börje Ericsson) ges följande sammanfattande beskrivning av områdets nuvarande bebyggelse (bebyggelsetyp, bebyggelsens ålder och skick):

”Stadens byggnadsbestånd sådant det ter sig i dag kan fördelas på olika åldersgrupper, som var och en, även om de kan omfatta en relativt lång tidsperiod, kännetecknas av viss enhetlig utformning.

Sälunda utgöres det äldsta beståndet, fränsett ett fåtal byggnader, av timrade konstruktioner av urgammal traditionell typ. Under 1800-talets förra hälft försägs dessa ofta med utvändig panelbeklädnad varvid åstadkoms en karaktäristisk panelarkitektur. Dekorationerna begränsades i allmänhet till portar och portomfattningar. De enskilda byggnadernas ålder inom denna grupp är svår att fastställa men torde i allmänhet hänföra sig till 1700- och 1800-talen. Gårdarna består ofta av ett flertal byggnader, förutom bostadshus byggnader avsedda för handels- och hantverksverksamhet samt byggnader för den lantushållsverksamhet som förr var förenad med livet i staden. Under denna period fram till ungefär mitten av förra seklet synes byggnadsverksamheten i staden ha tagit ringa intryck av de arkitektoniska stilströmningar som förekom ute i världen, varför byggnadsbeståndet från denna period kan sägas vara enhetligt trots de enskilda byggnadernas varierande ålder.

Nästa åldersgrupp av byggnader skulle jag vilja benämna stilarkitekturens, och omfattar 1800-talets senare hälft och 1900-talets första decennier. Den bebyggelse som tillkom under denna period företer i allmänhet helt andra kännetecken än den äldre gruppen, skalan är större, fasaderna som oftast är putsade har en rik ornamentering, taken gärna flackare och plåttäckta. De enskilda byggnaderna är solitära och bildar aldrig den slutna gården på det sätt som den äldre gruppen gjorde med dess sammanfogning av bostadshus och ekonomibyggnader. Det är påtagligt att förebilderna till denna arkitektur hämtats utifrån och tyder på att förbindelserna med omvärlden var mer omfattande än tidigare. Det tyder också på att perioden inneburit ett ekonomiskt uppsving, säkerligen hänförligt till ångbåtstrafikens och järnvägens tillkomst.

Bebyggelsen från denna period skiljer sig så markant från den äldre periodens byggnadsbestånd att den ursprungliga enhetligheten i stadsbilden starkt förändrats. Den kulturhistoriska miljö som vi idag i första hand har intresse av att bevara har egentligen blivit allvarligast naggad i kanten redan för hundra år sedan.

Den sista åldersgruppen bebyggelse har jag satt från 1920 och omfattar alltså det som vi idag skulle kalla modernt. Trots variationer i det arkitektoniska formspråket kan man dock finna en enhetlighet som i varje fall klart avgränsar gruppen från de tidigare perioderna. Då det inte finns någon byggnad inom det undersökta området med 20-talsklassicismens speciella drag kan man säga att det är 1930-tals funktionalismens relativt torftiga utveckling och former som karaktäriserar denna period. Perioden har ännu icke fått något dominerande inflytande på stadsbilden.

Åldersinventeringen har således gjorts efter följande ungefärliga gruppering:

1. Byggnader i huvudsak tillkomna före 1850
2. Byggnader i huvudsak tillkomna 1850–1920
3. Byggnader tillkomna efter 1920 . . .

Man kan urskilja att den första gruppen fortfarande dominerar beträffande antal byggnader men man ser också att byggnadernas storlek är påtagligt mindre än för de senare grupperna. Antalet byggnader från den andra och tredje gruppen synes ungefär lika dominanta.

Beträffande lokaliseringen av byggnadsbeståndet kan man urskilja att den första gruppen är dominant kring Stora Torget, Västerlånggatan och kanske framför allt längs

Storgatan. De andra grupperna är mer spridda, möjligen kan urskiljas en viss dominans i de östra delarna och längs Nygatan.

Den tekniska beskaffenheten på det äldre beståndet är naturligtvis inte särskilt god men företer dock vissa variationer. Det är påtagligt att de mindre gårdarna som inrymmer en eller ett fåtal lägenheter har i större utsträckning renoverats och underhållits än de större. Underhållet av de fastigheter där sanering har ifrågasatts, och som därför förvärvats av staden eller byggnadsföretag, är av naturliga skäl dåligt. De allvarligaste tekniska bristerna är dålig grundläggning, delvis beroende på att en fortgående grundvattensänkning fördärvar rustbäddarna, och gör att byggnaderna sätter sig och erforderlig luftning förhindras varigenom röta uppkommer. Vidare har eftersatt underhåll av tak och vattenrännor åstadkommit röta. Insektsangrepp i virket synes däremot inte vara särskilt vanligt.”

Området längs åstränderna utgörs huvudsakligen av renodlat bostadsområde. I övrigt består området norr om ån till stor del av äldre tvåvåningsbebyggelse där bottenvåningarna utnyttjas till butiker och allmänna institutioner och övervåningarna till bostäder. I norra delen av centrum ligger de två år 1969 uppförda varuhusen. Södra delen av området är till största delen bebyggt med en- och flerfamiljshus. Inom området finns dessutom utspridda en del mindre arbetsområden i form av verkstäder, hantverk och småindustri. Huvuddelen av bebyggelsen inrymmer således bostäder, i många fall blandade med verksamheter. Den totala detaljhandelsytan utgjorde år 1971 cirka 18 000 m², varav 4 000 m² för livsmedel. Övrig service såsom hotell, restauranger, biograf, post mm upptog totalt en yta av cirka 5 000 m².

Det lokala trafiknätets uppbyggnad i stort är följande: som lokala förbindelseleder (sekundärleder) tjänstgör Norrleden, Köpingsvägen, Engelbrektsgratan samt trafikringen kring innerstaden. Sammanhängande huvudgångstråk med planskilda korsningar vid större trafikleder förekommer i såväl nordsydlig som östvästlig riktning. Gatunätet är i stort sett odifferentierat. Vissa trafikfria gång- och cykelvägar har utförts i södra delen av staden med två planskilda korsningar med E3 och E18. Kollektiv trafik till omgivande tätorter ombesörjes med dels bussar, dels järnvägstrafik. Någon intern kollektiv trafik förekommer ej.

Trafikolycksfrekvensen i innerstaden har redovisats i figur 31. Trafikbuller i anslutning till i första hand fjärrtrafiklederna kommer i framtiden att medföra problem för intilliggande bostadsbebyggelse och åtgärder kommer därför att vidtas för avskärmning av bullret.

Arboga centrumområde är en tät, låg och trivsam småstadsmiljö nyttjad för boende och olika verksamheter i en behaglig blandning. Såväl ur boende- som arbetssynpunkt bedöms områdets allmänt av dess nyttjare som attraktivt. Områdets största värde ligger i dess nyanserade och variationsrika form, framvuxen under en mycket lång tidsperiod. Till problem som bör åtgärdas hör bristande underhåll av bebyggelse samt trafikens störningar. Inga framträdande problem beträffande befolkningsstruktur eller sociala förhållanden noteras.

I huvudsak gäller för centrumområdet en stadsplan fastställd år 1926 som medger en byggnadsrätt av två våningar jämte vind. Denna stadsplan innebar en revidering av den då gällande stadsplanen från år 1909 och en anpassning av planbestämmelserna till i

princip faktiska förhållanden. De nya stadsplaner som tillkommit under 60- och 70-talen innebär både större och mindre avvikelser från de faktiska förhållandena.

Beträffande ägoförhållanden kan noteras att kommunens markinnehav i de centrala delarna har ökat under de senaste åren. Kommunens markförvärv hänför sig bland annat till stadens trafiksanering man även till sanering av bebyggelse.

Sammanfattning, sektorsvis:

Fysisk struktur

Området omfattar i princip de delar av 1879 års stadsplan som innesluts av den under 60-talet planerade och nu i det närmaste färdigutbyggda ringleden kring centrum. Denna trafikled bildar en klar avgränsning av det centrala området och förutsätter en enhetlig planmässig behandling av stadens äldsta område.

Områdets storlek och centrala läge i förhållande till tätorten som helhet ger det en nyckelroll i stadsplanen. Området är cirka 800 meter i öst-västlig riktning och cirka 500 meter i nord-sydlig riktning och omfattar ungefär 10 % av tätortens bebyggda område.

Området delas av Arbogaån i två hälfter som idag sammanbinds av två broar, en centralt belägen samt en i områdets östra del. Ytterligare en broförbindelse planeras i väster. Området är i det närmaste plant. Grundförutsättningarna intill ån är besvärliga.

Områdets genomsnittliga exploateringstal är 0,4.

Området har en stadsplan av delvis medeltida ursprung: fyra gator i öst-västlig riktning, parallellt med ån, nio till fem gator i nord-sydlig riktning. Bebyggelsen består huvudsakligen av en- och tvåvånings träbebyggelse med enstaka inslag av byggnader i större skala och i olika stilarter från senare hälften av 1800-talet och 1900-talet.

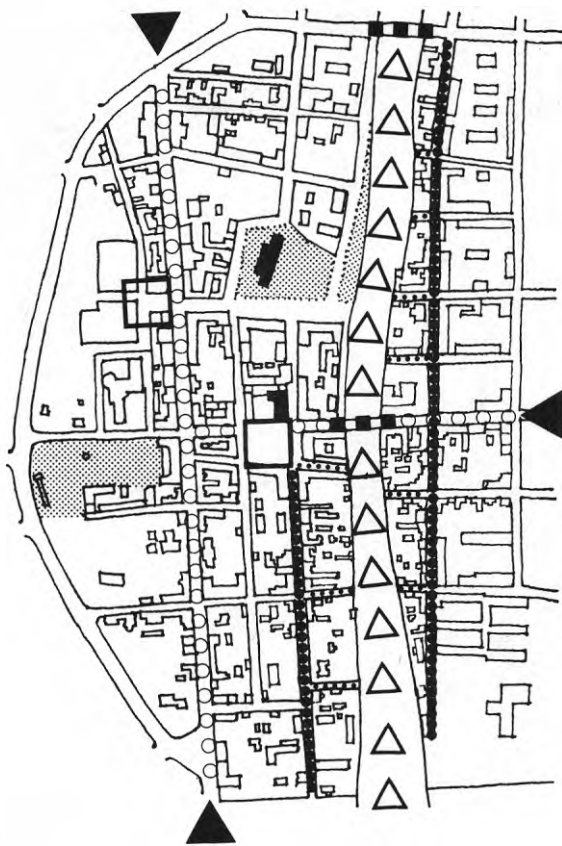
Visuell analys av området redovisas i figur 37. Orienteringsfaktorer av fysisk och funktionell art redovisas i figur 38.

De största förändringarna som området genomgått under 1900-talet hänger samman med centrumledens utbyggnad samt varuhusens etablering i anslutning till denna. Den bevarade träbebyggelsen från väsentligen 1700- och 1800-talen är i första hand koncentrerad till Stora Torget samt Arbogaån. Karaktäristiska små träbyggnader kantar åns stränder.

Ytterligare studier av innerstadens framtida behandling är angelägna, inte minst beträffande de norra delarna av området i anslutning till Nygatan.

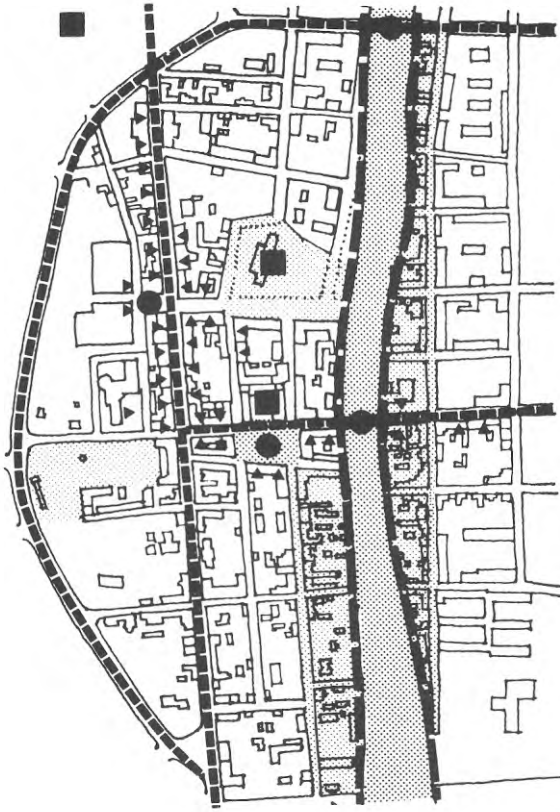
I figur 39 redovisas en indelning av området i delområden som underlag för studier av alternativa utvecklingslinjer.

Det bör särskilt framhållas att delar av träbebyggelsen är i behov av restaurering och höjning av utrustningsstandarden. Omedelbara åtgärder bör vidtagas beträffande vissa byggnader intill ån. Ett kontinuerligt underhållsarbete är nödvändigt för bibehållandet av den nuvarande strukturen.



- Trefaldighetskyrkan
- Entré till huvudgata
- Huvudgata, butiksgata
- Torg
- Park
- Gata dominerad av äldre träbebyggelse
- Gata "vattenkantare"
- Gata, stränder
- Broförbindelser

Fig. 37 Visuellt analys av området.



- Stråk
- Bryn
- Knutpunkter
- ▨ Områden, rum
- Orienteringspunkter
- ▲ ▲ ▲ ▲ Verksamheter, "gatuliv"

Fig. 38 Orienteringsfaktorer.

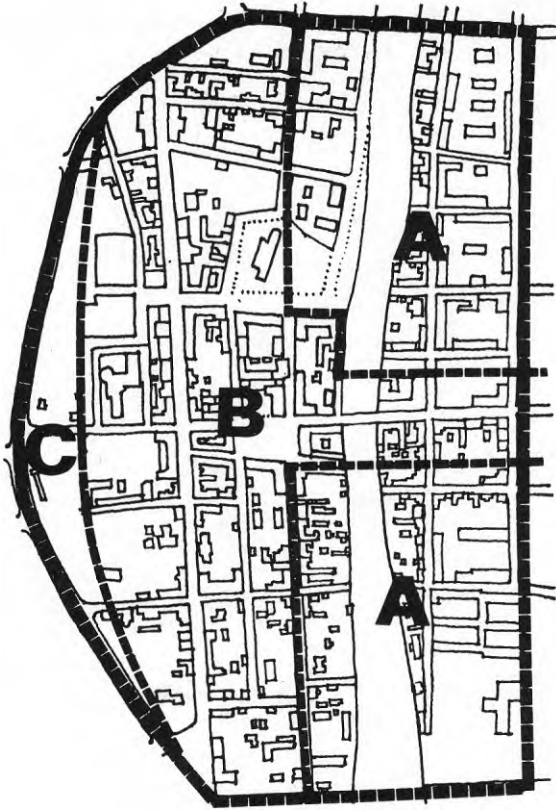


Fig. 39 Karaktäristiska delområden. A: åbebyggelse, bostäder B: centrumverksamheter och bostäder C: skyddszon intill trafikled.

Funktionell struktur

Området har en historisk roll som centrum för tätorten med handel, administration och boende som främsta funktioner. Området utgör till stora delar en sk integrerad miljö, med blandning av verksamheter och boende inom samma kvarter och i många fall inom samma fastighet.

Den funktionella strukturen har genomgått väsentliga förändringar under de senaste decennierna. Utvecklingen innebär en koncentration av handeln inom området till den nordöstra delen i anslutning till varuhusen.

Den kommunala målsättningen är att området skall behålla sin karaktär av centrum för tätortens handel och administration. Tätortens utveckling innebär att centrumområdets befolkningsandel kraftigt minskat med åren.

Varuhusens etablering har inneburit i någon mån försämrade villkor för övrig handel, isynnerhet livsmedelshandeln. Specialvaruhandelns varierade varusortiment ger den dock förutsättningar att överleva.

Gatulivets intensitet varierar starkt med årstid, veckodag och dygn.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Områdets åldriga gatunät är inte anpassat till nuvarande trafiksystem.

Tätortens huvudtrafikleder formar centrumområdet till en enhet. Infarter och utfarter till området kan teoretiskt anordnas i ett flertal punkter.

Trafikrestriktioner och regleringar i området har med tiden ökat i takt med den ökande fordonstrafiken. En reglering av biltrafiken i området är nu befogad av trivsel-, säkerhets- och miljöskäl.

Cykel- och gångtrafik blandas med fordonstrafik. De flesta trafikolyckorna sker i korsningarna Nygatan—Centrumleden samt Storgatan—Kapellgatan.

Intern kollektiv trafik förekommer ej.

Intresse motsättningar föreligger mellan handelns krav på tillgänglighet och de boendes krav på en trygg trafikmiljö.

Buller, avgaser och nedsmutsning innebär problem.

Alternativa lösningar av trafiken i centrum diskuteras kontinuerligt inom kommunen.

Demografiska och sociala aspekter

Tätortens folkmängd har ökat kraftigt efter 1940, delvis på bekostnad av den omgivande landsbygden. Det senaste decenniet innebär en stagnation i utvecklingen. Områdets befolkningssiffra har förblivit ungefär konstant. Ingen förändring i antal boende i området förutsattes i generalplanen.

Utvecklingen har i stort sett inneburit en kontinuerlig höjning av standarden under de senaste decennierna, bland annat höjd boendestandard. Fortfarande finns dock, isynnerhet i den äldre bebyggelsen vid ån, bostäder av otillfredsställande teknisk standard och utrustningsstandard.

Inga påtagliga problem avseende befolkningsstruktur och social integrering kan noteras.

Boendemiljön bör främst kompletteras med lekplatser.

Fordonstrafiken i anslutning till områdets handel och administration är ett störande inslag i boendemiljön.

Juridiska aspekter

Området uppvisar en splittrad stadsplanebild. Den år 1926 fastställda stadsplanen för området har kompletterats med flera delplaner. Några av de gällande stadsplanerna är inaktuella och under omarbetning. De nytillkomna delplanerna utgör i många fall exempel på anpassning av stadsplanen till nya funktionella krav och önskemål inom området. Förändringarna av fastighetsstrukturen hänger framförallt samman med trafiklösningar samt större etableringar, typ varuhus.

Ekonomiska aspekter

Prisutvecklingen av fastigheter i innerstaden överensstämmer i princip med prisutvecklingen i landet i övrigt. En ekonomisk koncentration till större affärskedjor pågår.

Verksamheter med god betalningsförmåga koncentreras till varuhusens närhet medan verksamheter med sämre betalningsförmåga blir kvar i de mer perifera delarna eller försvinner helt.

Kostnader för kollektivt trafiksystem anses utgöra ett hinder för utveckling av en intern kollektiv trafik.

Förfallet av den äldre träbebyggelsen bedöms nu allmänt som en form av kapitalförstöring.

Lånevillkoren för upprustningsalternativ har i praktiken visat sig vara ofördelaktiga. Exempel visar att ombyggnad krävt särskilt finansieringsstöd.

Förbättrade lånevillkor enligt den statliga saneringsutredningen är nödvändigt för det långsiktiga underhållet av bebyggelsen.

Alternativa utvecklingslinjer

Huvudmålet för kunskapsinsamlandet inom sektorerna (1) fysisk struktur, (2) funktionell struktur, (3) försörjnings- och kommunikationssystem, (4) demografiska och sociala aspekter, (5) juridiska aspekter samt (6) ekonomiska aspekter är att skapa förutsättningar för en diskussion om olika riktlinjer för områdets utveckling. Planeringsdelen kan av flera skäl inte genomföras fullständigt i detta arbete. För att utredningsarbetet skall leda fram till ett färdigt handlingsprogram krävs utökade resurser, medverkan av områdets brukare bland annat genom samrådsförfarande och andra former av engagemang i olika faser av arbetet samt medverkan av experter inom olika problemsektorer.

Insamlandet och redovisningen av data och information om området styrs i viss mån av arbetets målinriktning, utgångsvärderingarna i arbetet. Denna målinriktning formuleras i vårt demokratiska samhällssystem genom en kontinuerlig dialog mellan människorna. Det är alltså betydelsefullt även för det inledande skedet av utredningsarbetet att det demokratiska systemet fungerat på ett tillfredsställande sätt. Se vidare härom i kapitel 10.

I de föregående avsnitten har synen på bevaringsfrågorna berörts och en summarisk redovisning har givits av moment (1) Insamling av data och information samt moment (2) Analys av nuvarande förhållanden och förändringstendenser. Den aktuella planeringssituationen i Arboga Centrumområde präglas av en viss oklarhet och en allmän opinion kräver ett förbättrat planeringsunderlag. Detta är ett av skälen till att kommunen igångsatt ett detaljplaneringsarbete med syftet att precisera riktlinjerna för områdets utveckling.

Ytterligare inventering och dokumentation av området inom problemsektorerna 1–6 är nödvändigt som underlag för de fortsatta diskussionerna om centrumområdets utveckling.

På ett begränsat kunskapsunderlag har dock här, med huvudintresset inriktat på metodfrågorna, en preliminär analys gjorts av den nuvarande situationen och utvecklingstendenser i området. Dessa antaganden får bilda underlag för en skissering av principiella alternativa utvecklingslinjer inom olika problemsektorer, exempelvis följande:

I. Funktionell struktur

- a. Bevarande av nuvarande struktur, översiktligt och detaljerat.
- b. Selektiva förändringar, t ex sammanslagning av kvarter och ändring av byggnadsvolym.
- c. Sanering och omformning av kvarter, gator och friytor i samma omfattning som i anslutning till det nya varuhuscentrum tillåts vid behov.

II. Funktionell struktur

- a. Centrumverksamheterna lokaliseras enligt figur 40, alternativ A.
- b. Enligt figur 40, alternativ B.
- c. Enligt figur 40, alternativ C.
- d. Bibehållande av nuvarande förhållanden.

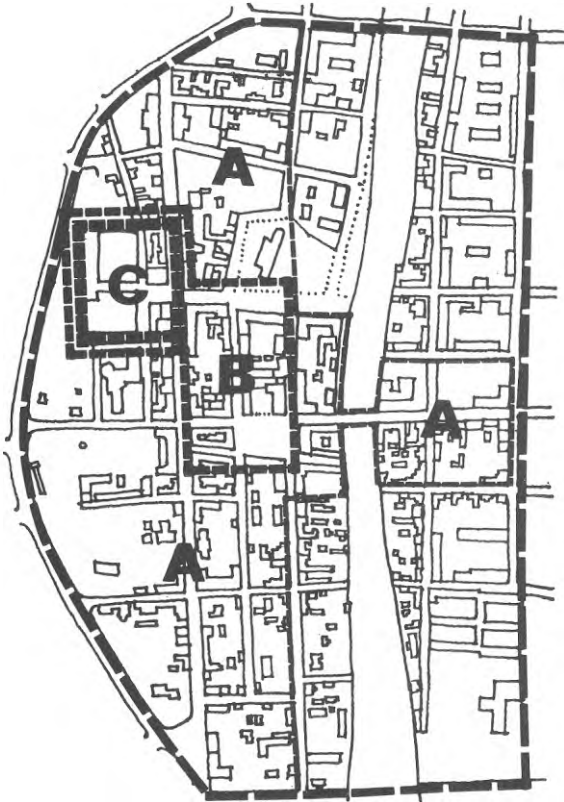
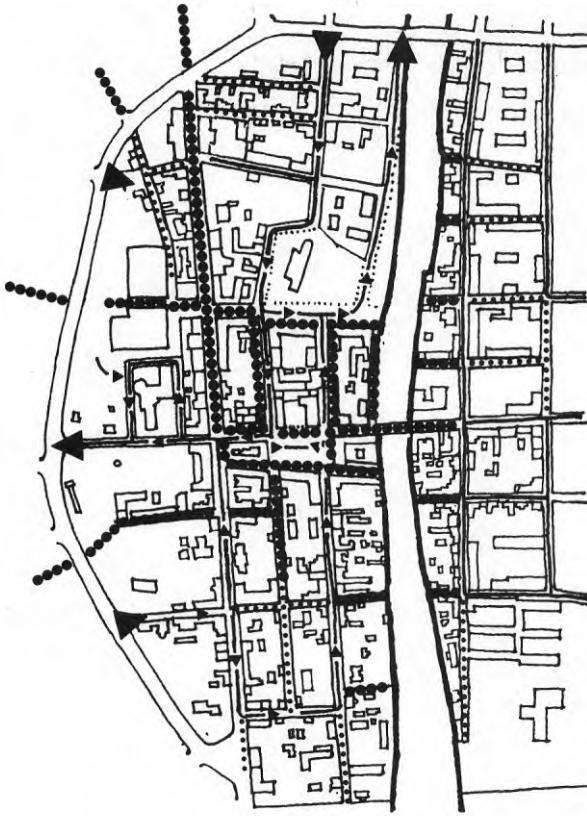


Fig. 40 Spridning av centrumverksamheter, alternativ A, B och C.



- Gångstråk
- ▶ In- och utfactor, biltrafik
- ▶ Enkelriktade matarator

Fig. 41 Skiss till trafiksystem. Se även figur 42.

III. Försörjnings- och kommunikationssystem

- a. Enligt nuvarande trafiksystem.
- b. Vissa trafikdämpande åtgärder. Enklavsystem enligt figurer 41 och 42.
- c. Princip gångstad, med minibussystem och begränsning till "nyttfordonstrafik".
- d. Renodlad gångstad.
- e. Dygnsreglerat trafiksystem.

IV. Demografiska och sociala aspekter

- a. I princip bibehållande av nuvarande förhållanden.
- b. Fler barnfamiljer, barnvänligare, trafiksäkrare miljö.
- c. Selektiva förbättringar av boendestandarden.

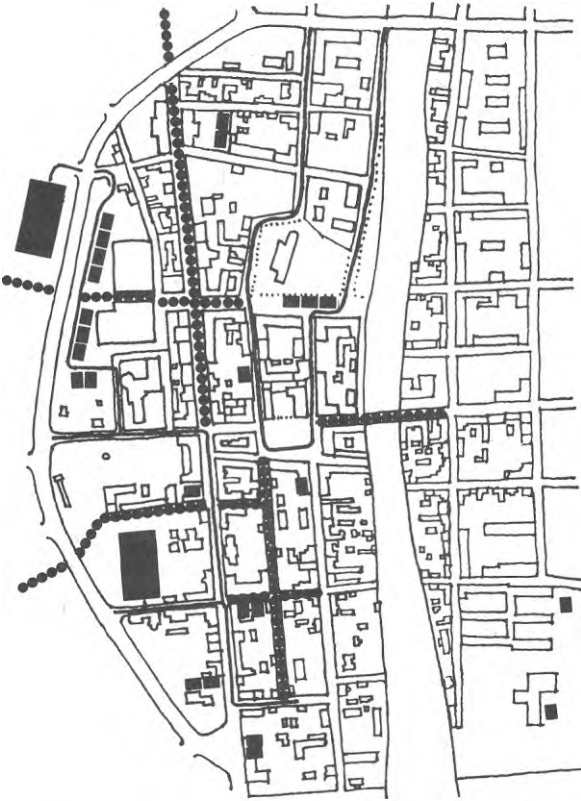


Fig. 42 Skiss till trafiksystem. Gångstråk och parkeringsytor. Se även figur 41.

V. Juridiska aspekter

- a. Bibehållande av nuvarande stadsplan(-er) och nuvarande skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.
- b. Ny stadsplan för området.
- c. Förbättrat kulturhistoriskt skydd av bebyggelsen.

VI. Ekonomiska aspekter

- a. Ekonomiskt stöd för sanering av viss bebyggelse.
- b. Ekonomiska stödåtgärder för kollektivt trafiksystem.
- c. Ekonomiska stödformer för spridning av centrumverksamheter inom området.

Den centrala utgångspunkten i bedömningen av de olika problemsektorerna och sammanvägningen till en helhetsbedömning av miljön är värderingen av innerstadens fysiska och funktionella struktur. Stads kärnan utgör en fysisk resurs nyttjad för olika verksamheter. Dess form och funktioner påverkar varandra ömsesidigt. Analysen av byggnader, kvarter, gaturum etc ger underlag för bedömning av olika användningsformers lämplighet och förutsättningarna för hur områdets form och användning kan anpassas till varandra. Därvid bör hänsyn tas till nuvarande förhållanden och tänkbara förändringar i framtiden av såväl fysisk som funktionell struktur.

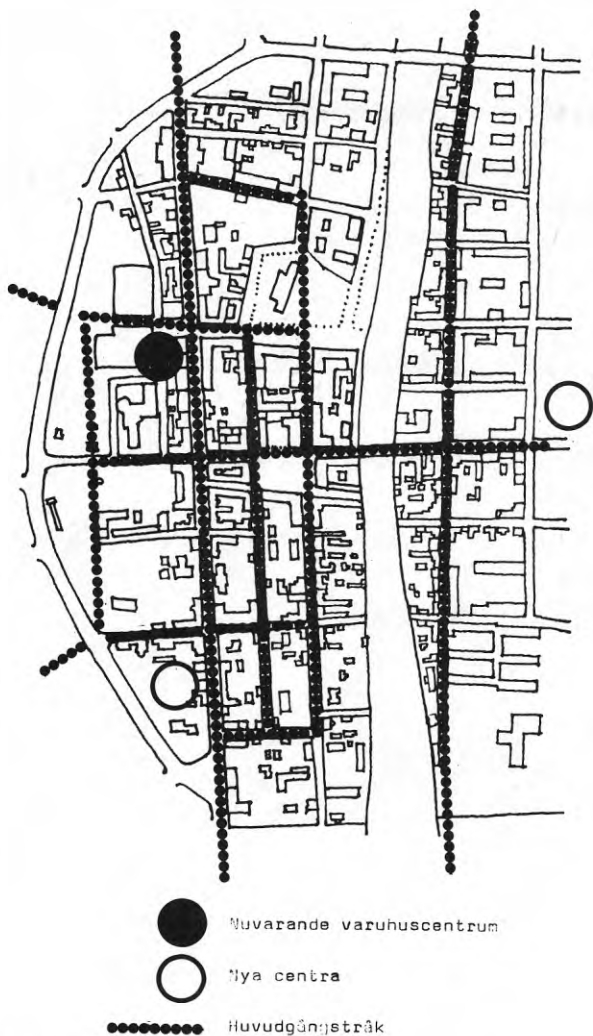


Fig. 43 Spridning av centrumverksamheter.

Med utgångspunkt från områdets användningsmöjligheter, stadsplanemässiga förutsättningar och det generalplanemässiga sammanhanget kan områdets användningskapacitet och önskemål om områdets framtida användning sammanfattas i ett handlingsprogram för området och riktlinjer för detaljplaneringen av såväl yttre form som användning sammanfattas i miljöregler.

Sammanvägningar av miljökvantiteter hos miljöfaktorer inom de olika problemsektorerna måste ske med hänsynstaganden till den totala planeringssituationen. Exakta resultat av jämförelser mellan de olika alternativen kan dock inte åstadkommas. Det resultat som kan uppnås vid bedömningarna är ramar eller riktlinjer för utvecklingen

inom olika sektorer med de hänsynstaganden som är paktiskt möjliga till de olika problemsektorernas inbördes beroende.

Bedömningar och vägningar av miljöfaktorer kan göras dels för området som helhet dels för delområden och delelement. Riktlinjer kan efter behov formuleras för helhet, delområden och delelement. Handlingsprogrammet kan på detta sätt stegvis arbetas fram med aktivt deltagande av områdets brukare genom diskussioner, samråd etc och med en kontinuerlig information om arbetets framskridande.

Kombinationer av olika alternativ inom sektorerna 1–6 innebär varierande inriktning av områdets utveckling.

En principplan som prioriterar en starkare spridning av centrumverksamheterna inom området kan underlättas genom åtgärder på den översiktliga planeringsnivån, exempelvis genom lokalisering av centrumfunktioner på sådant sätt att det nuvarande centrumets dragningskraft på specialvaruhandeln upphävs. Se figur 43.

Kommunen har detta år (1975) igångsatt arbetet med ett bevaringsprogram för området. Svar på många viktiga frågor kan emotses. Vilka ansträngningar från planerarnas sida kommer att göras för att inhämta brukarnas syn på miljön? Vilken vikt kommer att läggas vid de funktionella och sociala aspekterna i bevaringsproblematiken? Se vidare kapitel 10.

7 Falun: Rutnätsstaden

Avgränsning av studieobjekt

Det studerade området är beläget vid Faluån och ansluter i norr och söder till Östanforsån respektive sjön Tisken. I väster kringgärdas området i huvudsak av Stora Kopparbergs Bergslags AB industriområde och i öster avgränsas det av järnvägslinjen Rättvik–Falun. Se figur 44. En stadsplan från år 1646 med rektangulära, nord-sydligt orienterade kvarter gäller i stora drag inom området. Den ursprungliga stadsmässigheten har bevarats. Området öster om ån indelas i stadsdelarna Centrum och Östanfors och väster om ån i stadsdelarna Gamla Herrgården, Prästtåkten, Västra Falan samt Elsborg. Särskilt välbevarade är stadsdelarna Gamla Herrgården, Elsborg och Östanfors, som såväl till användning som utseende bevarat sin karaktär. Området kring Stora Torget bildar idag en stenstadsmiljö med många byggnader från äldre tid. Centrumområdet har en historisk roll som kommersiellt, administrativt och kulturellt centrum.

Rutnätsstaden ingår i ett större område som i den fysiska riksplaneringen av Kopparbergs län klassificeras som kulturhistorisk miljö av stor betydelse. Enligt riksantikvarieämbetets inventering beskrivs Falun som "riksintressant för att Falun har ett medeltida ursprung och en regelbunden stadsplan från mitten av 1600-talet. Vidare har enligt riksantikvarieämbetets inventering, Falu gruva, utbruten sedan tidig medeltid, med historiskt industrilandskap bestående av Stora Stöten, lavar, hjulhus, pivåt, anrikningsverk, rödfärgsverk, Konstmästargården, Geschvornergården, Berghauptmansgården och Stora Kopparbergs museum ett internationellt intresse."

Historisk utveckling

Bergsbruksbygden vid Kopparberget utgjorde i äldre tider centrum i Dalarna. Mot Kopparbergets industriområde i vilket staden Falun ingick, sammanstrålade under 1600-talet ett system av landsvägar och vattenvägar. Nils Friberg konstaterar i Bidrag till Faluns äldre topografi att en detaljerad granskning av vägbilden runt Falun inte är möjlig förrän tidigast på 1600-talet på grund av bristande källunderlag. Friberg sammanfattar bygdens utveckling fram till 1600-talet: "Denna vägnätets koncentration mot Falubygden var inte ursprunglig utan en företeelse helt baserad på den industriella expansion, som här satte in kanske redan i slutet av förhistorisk tid. Dessförinnan ägde Falunejden inga förutsättningar för att kunna bilda ett viktigt vägcentrum. Den materiella grundvalen var icke tillfyllest. Bebyggelse saknades måhända icke, men den utgjorde blott ett bihang till de stora kulturbygderna i Dalälvens dalgång. Ej heller den

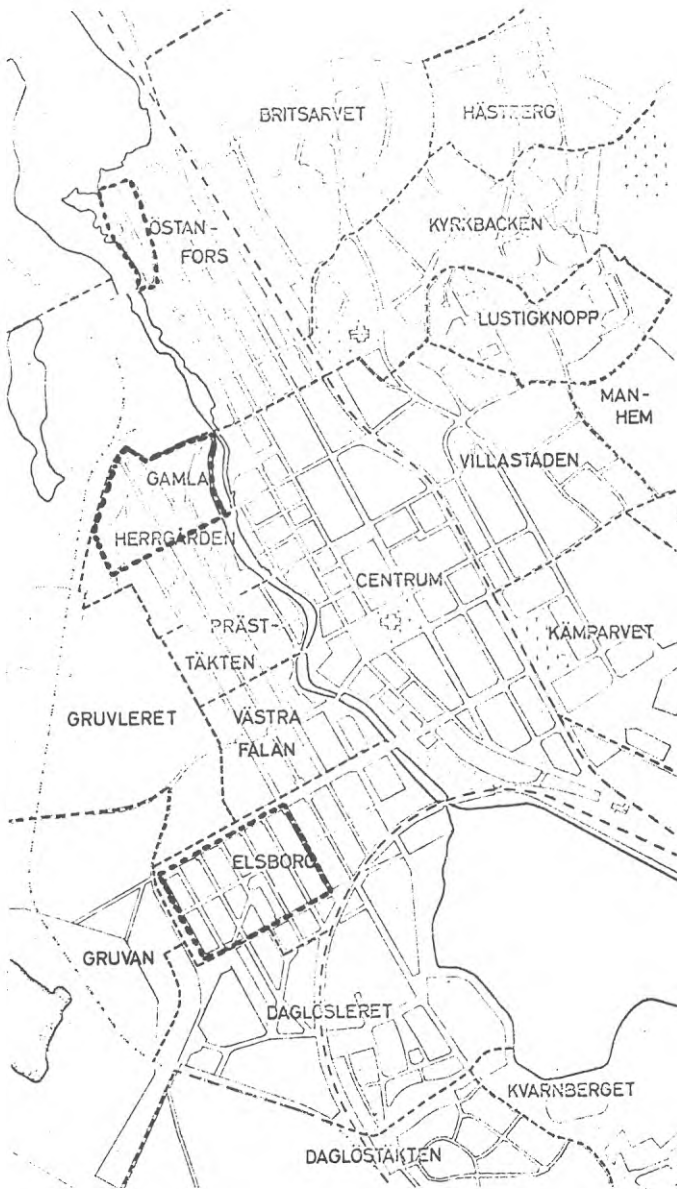


Fig. 44 Falun: Rutnätsstaden. Indelning i stadsdelar. I stadsdelarna Elsborg, Gamla Herrgården och Östansfors markeras med grövre gränslinjer s k "kulturresevat" enligt amanuens Sven Olssons, Dalarnas museum, beskrivning i avsnittet Bevaringsfrågans utveckling.

naturgeografiska situationen ger några tydliga anvisningar om att viktigare förhistoriska handelspulsådror sammanflödat just inom Faluområdet. Att hit förlägga ett förhistoriskt kommersiellt centrum av större betydelse synes därför praktiskt taget omöjligt.”

Det är möjligt att den första bofasta befolkningen uppstod i samband med gruvdriftens påbörjande. Pollenanalytiska undersökningar visar att detta kan ha skett under 1000-talet. Det första skriftliga dokumentet om Kopparberget härrör dock från 1288.

Den första bebyggelsen utgjordes med säkerhet av en samling byar och gårdar i anslutning till vägkors och vadställen. Den äldsta bevarade kartan (Fahlun wedh Kopparberget Anno 1628, se figur 45) visar en bebyggelse som på åns östra sida följer en längsgående ås och på åns västra sida visar kartan bebyggelse i anslutning till vägar som sammanstrålar mot en bro, som ligger ungefär i den nuvarande Falubrons läge. Det kan konstateras att ortens kyrka i förhållande till nämnda bebyggelse hade ett perifert läge. Avståndet mellan kyrkan och Borns hyttegård är kortare och det har antagits att Borns hyttegård kan vara äldre än kyrkan och att gårdens ägare kan ha påverkat kyrkans tillkomst. (Gården Born omtalas redan år 1336, först av egendomarna i området.)

Nils Sahlström har i Stadsplaner och stadsbild i Falun 1628–1850 (1961) beskrivit stadens utveckling med utgångspunkt från äldre kartmaterial. För en jämförelse med nutida förhållanden har han i flera fall lagt in våra dagars stadsplan i det historiska kartmaterialet. Därmed fås en god överblick av de förändringar och likheter som föreligger. Se figur 46.

Vid 1600-talets mitt existerade tre broar över Faluån. Utöver nämnda bro (Falabron) vid åns mynning i Tisken fanns, cirka 350 meter nordväst om denna, den s k Nybron. Denna hade till skillnad från Falabron inte någon direkt anknytning till stadens tillfartsleder och den var som namnet antyder yngst av broarna. Den bestod för övrigt av tre mindre broar som anslöt till ett par mindre holmar i vattendraget.

Stora delar av Faluns centrala delar vilar idag på slagg och andra utfyllnader av ibland flera meters tjocklek. 1628 års karta utvisar att den dåtida bebyggelsen huvudsakligen var förlagd hundratalet meter från åstranden, vilket antyder att denna var sank och otillgänglig. Åns dåtida strandkonturer skiljde sig i hög grad från våra dagars förhållanden och bildade ett cirka tvåhundra meter brett otillgängligt stråk.

Som jämförelse kan nämnas att åns bredd enligt 1628 års karta vid Falubron och Nybron var cirka 50 meter. Motsvarande åbredder hundra år senare var cirka 20 respektive 25 meter. Bland geografiska förändringar som ägt rum bör även nämnas de förändringar som berör serien av små holmar i norra delen av ån samt vattendragen som tidigare utmynnade i ån och sjön Tisken.

Bebyggelsens areella fördelning i början av 1600-talet har skisserats. Bebyggelsens kvantitativa fördelning vid motsvarande tid har av Nils Friberg undersökts med hjälp av måtalslängder. Denna undersökning visar ”att den ojämförligt största befolkningsanhopningen vid denna tid låg på Falan väster om ån. Här var själva centrum i tätortsbebyggelsen kring Kopparberget. Hit koncentrerades köpenskapen, här lågo bodarna och den offentliga torgplatsen Hälsingtorget. Till våghuset, som låg i Falans östligaste del nere vid ån, fördes all koppar för att vidarebefordras till sydligare nejder.

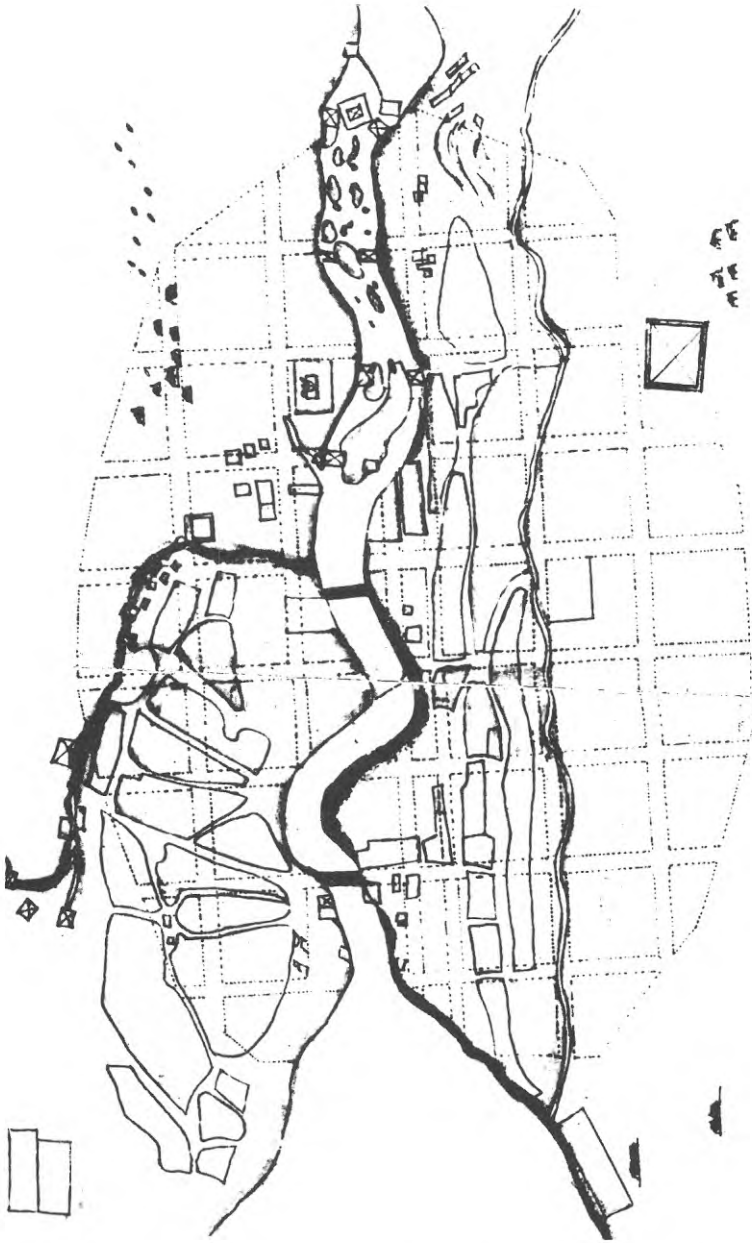


Fig. 45 Falun 1628. Efter Svenske Plante-Booken. Krigsarkivet.

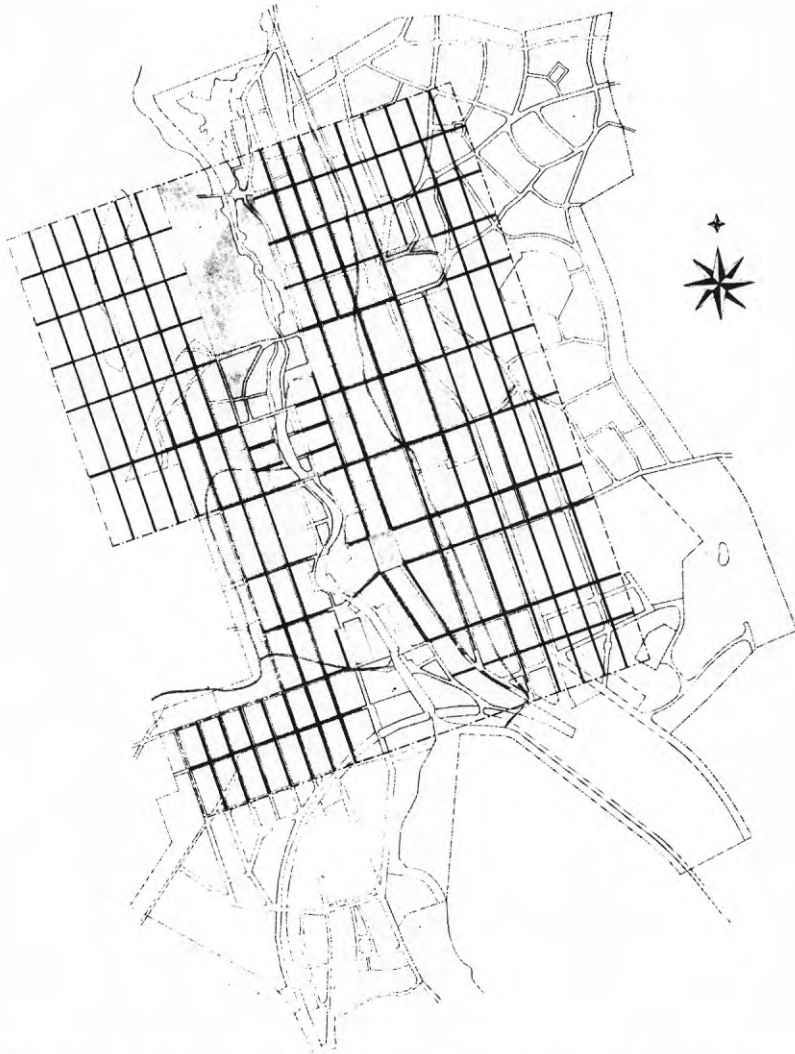


Fig. 46 1646 års stadsplan inlagd i nuvarande stadsplan. Källa: Stadsplaner och stadsbild i Falun 1628–1850 av Nils Sahlström.

Men vid sidan av Falun fanns ett annat betydelsefullt befolkningscentrum, nämligen kring gamla kyrkan, närmare bestämt i de senare stadsdelarna Kyrkbacken och Östanfors. Till detta centrum anslöt sig en omfattande spridd bebyggelse på höjderna öster därom, längs Svärdsjövägen samt utmed rullstensåsen upp mot Stennäset, där byn Heden bildade en särskild befolkningsenhet. Väster om ån motsvarades Kyrkbacksagglomerationen av det sannolikt till ett fyrtiotal personer uppgående storhushållet vid Borns hyttegård samt den relativt talrika bosättningen längs Hanrövägen.

För den nutida Falubon framstå trakterna kring nuvarande Stortorget och Kristine Kyrka, enkannerligen stadsdelen Åsen, utan tvivel som kärnpunkten i stadsbebyggelsen, ett förhållande, som framträder redan på 1640-talet. Enligt 1641 års mantalslängd var t ex befolkningen på Åsen ungefär dubbelt så stor som på Falan. Med desto större förvåning konstaterar man, att Åsen vid 1600-talets början spelade en mycket underordnad roll. Det fanns visserligen en förtätad bosättning på Åsen redan då, men dess omfattning kan icke uppskattas till mer än en tredjedel av Falans och till hälften av Kyrkbacksdistriktets. Det är först ett stycke in på 1600-talet, som Åsen börjar hävda sig som en av de ledande stadsdelarna i Falun.”

Stadens ”reformation” på 1600-talet innebar att huvuddelen av den medeltida, oregelbundna strukturen utplånades. Endast i ett par fall finns rester av denna bevarade i form av oregelbundet gatunät: i delar av Gamla Herrgården och Östanfors. Dessutom sammanfaller den medeltida planen och den nya i några fall, främst längs åsen på åns östra sida.

Falun hade under 1600-talet en expansiv period med utländska intressen, som sammanfaller med en ökad kopparutvinning ur gruvan. I Falu borgarmatrikel från den tiden uppräknas tyskar, holländare, skottar och dessutom många inflyttade från övriga delar av landet – köpmän från Stockholm och svenska småstäder. Denna blandade stadsbefolkning omgavs av ett homogent bondesamhälle. I stadsplanering och byggnadsskick ville den nya stadsbefolkningen visa sin storhet. Det första utkastet till stadsplan ger ett verklighetsfrämmande intryck. Denna plan från år 1624 finns med små förändringar på 1628 års karta. Se figur 45. År 1641 fick staden sina slutliga stadsprivilegier och arbetet med en ny stadsplan återupptogs. Resultatet blev en plan med något bättre anpassning till de naturgivna förhållandena. Se figur 46. Det kvadratiske kvarteret övergavs, men det rätlinjiga gatusystemet bibehölls. Kvarteren gavs en rektangulär form.

Nuvarande stadsplan och 1646 års plan visar stora överensstämmelser. En jämförelse mellan den dåtida bebyggelsen och 1646 års plan visar dock att genomförandet av denna krävde omflyttning eller gränsregleringar av troligen samtliga tomter i staden. Enligt Nils Sahlström har många vid gruvan ”vid stadens ’reformation’ tydligtvis tilldelats tomter inom den helt nyreglerade stadsdelen Övre Elsborg. 1673 17/11 klaga nämligen samtliga gemene man inom denna del av staden hos landshövdingen, emedan de avkrävts tomtören, och uppgiva därvid, att flertalet av dem flyttats från kopparfyndigheten och blivit ’här inne uthi Schlaggwarpet ingräffne’. De klagande äro ringa bergsmän, gruvdrängar, smältare- och gruvdrängsänkor; bland dem finnas även fattighjon. I drastiskt målände vändningar skildra de, huru de måst upptaga sina tomter bland ’Schlagg och stoore Steenar’ och huru deras små medel mycket ansträngts av ’store steenars affbränande, brytande, Gräffningh och Schlaggförsell’. De plågas av roströken och äga icke ’en Gröön torffua, som de kunna föda en Kycklingh uppå.’ Och de ha stora svårigheter att få spannmålen forslad till sin avlägsna stadsdel. Skildringen av den samtida stadsbilden utvecklas än ytterligare i följande passus, vilken må återgivas in extenso: ’Så hafwa wij ej heller något dugeligitt Watn widh handen, uthan hwadh som wij till kokningh och Twättning betarf wom, måste wij hämpta offuan Nyebroon.’ ”

Utbyggnaden av Falun avbröts på 1680-talet. Det hänger bland annat samman med ett

stort gruvras år 1687, som innebar en katastrof i stadens historia. En karta från 1728 av Magnus Bosell visar att ungefär hälften av stadsplanen då hade tagits i anspråk för bebyggelse. Till vissa delar av det stadsplanelagda området nådde "reformationen" aldrig. Reseskildrare som besökte staden i slutet av 1600-talet och början av 1700-talet, gruvfackmän, författare och "lärde", både svenskar och utlänningar, har skapat den traditionella och välkända uppfattningen av det gamla Falun som en bergverksstad med svavelgul roströk vilande över staden. Bortsett från ett fåtal byggnader, bland annat stadens rådhus och kyrkan vid Stora Torget var bebyggelsen av trä: vanligen tättstående, små envåningshus med trubbvinkliga sadeltak och med gavlarna vända mot gatan. Exempel på denna typ av bebyggelse har bevarats till idag.

Det mest karaktäristiska inslaget i Faluns stadsbild vid denna tid tycks enligt stadens skildrare ha varit de talrika kopparhyttorna. Själva staden förbigås ofta i skildringarna. J F L Hausmann⁴⁵ beskriver år 1807 stadens miljö på följande sätt: "Långa och tämligen breda gator löpa parallellt med ån och äro rätvinkligt förbundna genom tvärgator. Sex torg finnas, fördelade i olika delar af staden, hvilken för öfrigt eger 70 kvarter med 1 135 gårdar . . . Af stadens regelbundna grundplan får man icke sluta till ett vackert och vänligt utseende i öfrigt. Vid första anblicken ger den intryck af grå ålderdomlighet, som icke ändras vid närmare bekantskap. Men detta intryck har här en helt annan anledning än i våra gamla riks- och hansestäder. Här finnas inga murar med torn, här resa sig inga höga byggnader vid långa, smala, krokiga gator, och inga framspringande gaflar hindra här ljuset att intränga uppifrån eller de osunda ångorna att bortgå nerifrån. Likasom i de flesta svenska städer äro också i Falun husen låga envåningsbyggnader af trä. En stor del äro hvarken brädfodrade eller färgbestrukna utan visa på alla sidor de öfver hvarandra lagda och vid ändarna hophuggna stockarna. Icke blott genom den långa beröringen med luften utan vida mer genom de starkt svavelsyrighetshaltiga rökgaserna från hyttorna har byggnadsvirket blifvit försatt i ett halft förkoladt tillstånd och har därför erhållit en mörkbrun färg. Samma förkolade tillstånd visa i ännu högre grad de många hyttbyggnaderna strax bredvid själfva staden, och hvilka i egentligaste mening kunna kallas "Hütten" (hyddor). Största antalet af dem har blott en eländig, gles brädbeklädnad, hvilken öfverallt framsläpper ljuset från smältugnarna tillika med en sådan mängd tjock rök, att staden ofta däri ligger alldeles inbäddad . . . Allt detta tillsammans gifver Falun ett dystert, föråldradt utseende . . . Blott få monumentala byggnader eller stenhus eger staden Falun. Till sådana höra de båda kyrkorna, den nya eller Kristine kyrka, byggd år 1642, och den gamla eller Kopparbergs kyrka, som sedan år 1350 reser sitt höga, kopparklädda och under tidens längd med grönt kopparkarbonat öfverdragna torn öfver staden. Andra offentliga byggnader äro Landskansliet, Rådhuset, Lazarettet, Kopparvägen, Tullkammaren, Spannmålsmagasinet, Bergslagsmagasinet och Trivialskolan."

Tiden från det stora gruvraset till 1800-talets mitt karaktäriseras huvudsakligen av stagnation och tillbakagång. År 1761 uppstod två stadsbränder som tillsammans lade halva staden i aska. 349 av de största och bäst bebyggda tomterna avbrändes, bland dessa samtliga kring Helsingtorget och Stora Torget. Även Falubron brann ned till sina brofästen. Uppgifter om dessa händelser kan studeras i en brandkarta med register som uppgjordes efter branden. Detta register utgör ett sociologiskt dokument av stort värde. Ytterligare en stor stadsbrand, den sk Östanforsbranden år 1847, kom att innebära genomgripande förändringar av bebyggelsen.

Den nya stadsplan som utarbetades efter stadsbränderna år 1761 innebar stora förändringar av 1646 års plan med sikte på ett förstärkt brandskydd genom i första hand en central bebyggelse av stenhus samt genom breddning av gator. Radikala förändringar i de perifera delarna av staden ansågs dock omöjligt att genomföra. Den föreslagna planen mötte starkt motstånd och endast några detaljer i planen kom att genomföras. Bland dessa kan nämnas den nordligaste av ett antal tvärgator mellan Faluån och Åsgatan, som blev upphov till nuvarande Gustafs torg samt den tredje tvärgatan från norr som blev nuvarande Stadshusgränd. Många av de äldre tomtragränserna kom att åsidosättas vid uppförandet av nybyggnader efter bränderna.

Den fortsatta utvecklingen av staden innebar också andra ändringar av 1646 års plan. Hamngator eller strandgator byggdes ut i viss omfattning för att åstadkomma bekväma vattenhämtningsställen vid ån och flera torg utöver Stora Torget tillkom: Kvarntorget, Gettorget (från 1700-talets förra hälft), Holmtorget, Yxhammarstorget, Fisktorget samt ovannämnda Gustafs torg.

Stadsplanen från 1624 redovisar åtta broar över ån – en för varje tvärgata. Vid motsvarande tid fanns som nämnts tre broar. Flera av de föreslagna broarna har, som framgår av nuvarande plan över staden, blivit byggda.

År 1740 var befolkningens antal 5 416. Folkmängden sjönk därefter långsamt och nådde år 1820 en bottennotering, 4 020 personer. Därefter ökar befolkningen långsamt och jämnt fram till en expansivare period från 1940-talet och fram till idag. Det var i första hand i egenskap av hantverks- och handelsstad som staden åter började växa i mitten av 1800-talet. Gefle-Dala Järnväg nådde staden år 1859 och detta hade stor betydelse för handeln i staden. De gamla kopparhyttorna lades ner. Den sista hyttan, Herrhyttan, revs på 1880-talet.

Statistiska uppgifter från år 1930⁴⁶ ger följande bild av stadens befolkning och näringar: Befolkningen uppgick till 13 369 invånare. Av dessa ägnade sig 2 % åt jordbruk och binäringar, 40 % åt industri och hantverk, 27 % åt handel och samfärdsel, 14 % åt allmän förvaltningstjänst och fria yrken, 7 % åt husligt arbete och 10 % var f d yrkesutövare.

Utvecklingen fram till idag har för Falun betytt mycket stora förändringar inte minst i socialt hänseende. Men förändringarna gäller även i hög grad stadsplan och bebyggelse. Jfr följande avsnitt. En föreställning om den sociala utveckling staden genomgått får man av följande beskrivning i Sahlströms Stadsplaner och stadsbild i Falun 1628–1850:

”Stadsplanen från 1646 tog givetvis icke sikte på sådana hygieniska frågor som bostädernas lämpliga placering för bästa belysning o likn; dylika spörsmål höra en långt senare tid till. Likväl kunde en ny stadsplan inom den dåvarande tätbebyggelsen icke genomföras, utan att ortens hygieniska förhållanden därav rönte inverkan. Byggnadernas ordnande inom fastställda och regelbundna tomter, kvarter och gator betydde givetvis ett försvinnande av allehanda osunda prång och gränder och därmed en upprensning. Vissa hygieniska maximer synes emellertid ha stått klara redan för 1600-talets maktstående. 1656 6/5 kom sålunda ett landshövdingepåbud⁴⁷ till stadens fastighetsägare att sörja för den yttre renhållningen. Och samtidigt ålades dessa att stenlägga gatorna framför sina tomter. Åtminstone den senare föreskriften har dock

synbarligen i huvudsak stannat på papperet. Ännu 1835 uppges nämligen av alla stadens gator endast Åsgatan vara stensatt⁴⁸. Märkas bör likväl, att det lager av slagg, över vilket flertalet gator framdragits, redan i och för sig bildade en så pass fast och hård vägbana, att egentlig stenläggning kunde undvaras.

Den yttre renhållningen i staden måste fö ha erbjudit synnerliga svårigheter. Till nästan samtliga fastigheter hörde fähus, till många även stall. Gödsel, matavfall och annan orenlighet samlades i särskilda gropar på gårdarna. Kreaturen drevos – som välbekant är – genom gatorna för att söka bete, där sådant gavs – i den mån de ej rörde sig helt utan tillsyn. Flytande orenlighet fördes (särskilt vid snösmältning och regnväder) från gårdarna ut på de gator, som löpte i sänkor eller eljest lågo lägre än omgivande tomter, och strömmade slutligen till vattendragen. För bättre avlopp grävdes öppna diken i gatorna; ännu så sent som 1851 löpte sålunda ett större dike längs Stadshusgränd från Åsgatan ned till Faluån⁴⁹.

Vattenförsörjningen var ett annat problem. Brunnar funnos väl på en del gårdar⁵⁰; det flerstädes mycket mäktiga slagglagret torde dock på många håll ha allvarligt försvårat eller helt omöjliggjort brunnsgrävning. I huvudsak måste därför vatten till dryck och hushållsändamål hämtas ur Faluån och Trumbäcken (det med salter bemängda vattnet i gruvbäckarna lär väl ha gjort detta oanvändbart, åtminstone till dryck)... Vattenhämtningen i Faluån försvårades under sommarmånaderna ofta av det låga vattenståndet, som förvandlade ån till 'nästan blott ett träsk'... Ordnad gatubelysning fick staden först 1849... Rostroken, vilken enligt Outhier var 'så tjock och svavelhaltig, att man ej förmår andas' och som enligt en annan resenär insvepte hela trakten 'i ett ovisst mörker', innebar givetvis – allt vad som yttrats om dess 'preserverande' verkan till trots – en allvarlig nackdel ur hygienisk synpunkt. Snarast är det ägnat att förvåna, att generation efter generation av ämbetsmän, borgare, bergsmän och gruvarbetare överhuvudtaget förmått framleva och utöva sin verksamhet på denna ort, där luften endast mera sällan och vid vissa gynnsamma vindriktningar kunde förtjäna attributet frisk.

I Falun rådde en trångboddhet av betänklig omfattning. 1760 bodde exempelvis närmare 6 000 människor inom ett område vida mindre än den nuvarande stadens. Och av dessa levde flertalet sammanträngda i små, låga, illa ventilerade envåningshus, sällan innehållande mer än ett eller två rum. Det må emellertid poängteras, att detta liksom andra här påtalade hygieniska missförhållanden – roströken undantagen – ingalunda voro något för Falu stad speciellt utmärkande. De gällde tvärtom i ungefär enahanda omfattning för alla andra samtida stadssamhällen.”

Bevaringsfrågans utveckling

Omfattande förändringar av bebyggelsen har ägt rum inom rutnätsstaden under de senaste decennierna. I den nu inaktuella utredningen Förslag till generalplan för Falu stad (1960) redovisas följande förteckning över historiskt och kulturhistoriskt märkliga stadsbilder och byggnader inom området som då så långt möjligt ansågs böra skyddas och bevaras (se figur 47): Kristine kyrka (A), Stora Kopparbergs kyrka (B), Rådhuset (C), Residenset (D), ett mindre område längs Styraregatan i stadsdelen Elsborg (3),

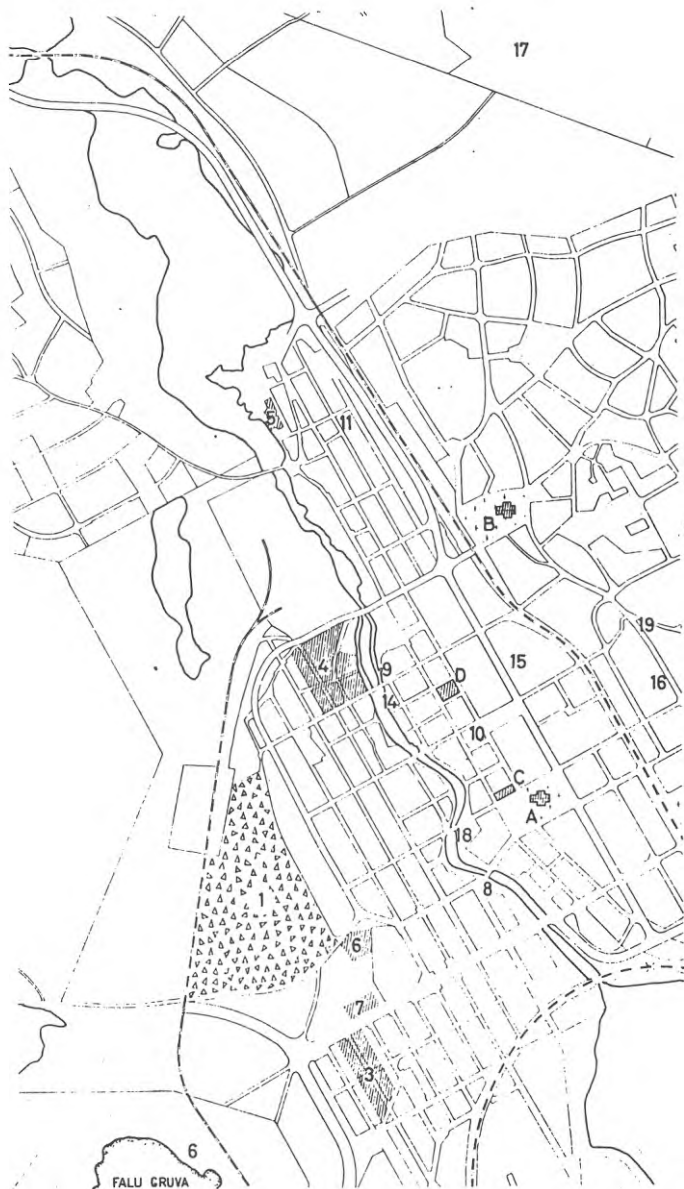


Fig. 47 Kulturhistorisk bedömning enligt Förslag till generalplan för Falu stad (1960).
Ej aktuell. Jfr figur 44.

nordöstra delen av stadsdelen Gamla Herrgården (4), kvarteren Björnungen och Lilla Björn (5), Karlströmska gården (7), Kopparvägen (8), Kronobränneriet (9), Prostgården (10), Carl Larssons etsarstuga (11), f d Widigssons bryggeri (14), Trotzgården (15) samt Gamla brandstationen (18). Endast begränsade avsnitt av stadsdelarna Elsborg, Gamla Herrgården och Östanfors ansågs således då kunna bevaras. I Centrumområdet

öster om ån avsågs ett fåtal solitära byggnader bevaras och beträffande området väster om ån mellan stadsdelarna Elsborg och Gamla Herrgården anfördes att en grundlig inventering genomförts av Falu stad åren 1953–54 inför en förestående, genomgripande sanering av området. Denna sanering är idag till stor del genomförd.

I Falun liksom i flertalet svenska städer har de radikala förändringarna av stadskärnan, föranledda av nya trafikleder, varuhusetableringar m m givit upphov till en intensiv lokal debatt. De värderingar som här i Falun vuxit fram pekar mot en varsammare behandling av den befintliga miljön. En stark känsla för den gamla stadens miljövärden har kommit till uttryck, för rutnätsstaden i dess helhet med dess stadsmässighet, utvecklad under århundraden, och för de olika stadsdelarnas särpräglade miljöer, främst Gamla Herrgården, Elsborg och Östanfors med deras småskaliga miljöer från 1700- och 1800-tal, oförändrade såväl till utseende som funktion. Kommunens nuvarande målsättning i det pågående planeringsarbetet med centrumområdet är att i största möjliga mån beakta de i den fysiska riksplaneringen redovisade intentionerna om ett bevarande, och att hänsyn skall tas till bevarandeintresset vid utarbetande av översiktliga och detaljplaner inom området. För detta krävs ytterligare inventeringar och kartläggning av området. Som exempel på tänkbara konflikter med bevarandeintresset anges krav på sammanslagningar av kvarter, breddning av gator och förbättring av siktförhållandena i gatuhörn.

De tre stadsdelarna Gamla Herrgården, Östanfors och Elsborg karaktäriseras av amanuens Sven Olsson, Dalarnas museum, enligt följande (se figur 44):

”Stadsdelen Gamla Herrgården tillhör Falu stads äldsta bevarade områden. Den har präglats av kopparframställningen i de många, nu försvunna hyttorna vid strömmen i Faluån och vid Grubäckens nedre lopp. Kronans hytta och gård, Borns hyttgård eller Herrgården, gav stadsdelen namn. Här drog också stadens äldsta genomfartsled fram. Nuvarande Hanrövägen och Urlakningsbron har föregångare långt tillbaka i medeltiden. Före de stora slagguttyllnader, som skapat den nutida tomtmarken vid Faluån var åns nedre lopp ett brett vatten med sank stränder. Det naturliga broläget låg därför längre upp i ån, där holmarna underlättade ett brobygge.

Stadsdelen bebyggdes allt mer mot 1600-talets slut och blev hyttarbetarnas speciella bostadsområde. Området förskonades från den stora stadsbranden 1761 och även från senare eldsvådor. Gamla Herrgården har ännu kvar sin karaktär av tätbyggd trästad. Bebyggelsen norr om Magasinsgatan är avsedd att bevaras som kulturreservat. Områdets märkligaste gård är den roströkssvärtade svalgångsbyggnaden vid Herrgårdsgränd—Bergsmansgränd.

Området har undersökts av Nordiska museet och av Dalarnas museum 1954 och 1972.

Stadsdelen Östanfors har liksom Gamla Herrgården en stark anknytning till hyttedriften i den närbelägna ån. Stadsdelen omfattar dock ett vidsträckt område och innefattar även handels- och borgargårdar. I områdets nordvästligaste del ligger tre kvarter som har kvar den gamla strukturen. De avgränsas i öster av Kvarngatan, som i svaga svängar löper fram snett mot rutnätsmönstret.

Huvuddelen av stadsdelen, från Södra Mariegatan till Dalkarlsgränd förstördes vid 1761 års brand. Området norr därom kan dock innehålla äldre gårdar. Bebyggelsen vid

långgatorna Slaggatan, Åsgatan, Blindgatan och Troztgatan representerar i huvudsak handels- och borgargårdar. Dessa gårdar tjänstgjorde också som övernattningsstugor för de bönder som körde foror eller handlade i staden, speciellt för de som anlände från siljanssocknarna och österdalarna. Namngivningen i området vittnar också om detta. Den bäst bevarade miljön finns utefter Blindgatan. Denna gata har under senare tid fått en stark prägel av konstnärs- och hantverksmiljö. Bebyggelsen norr om Kvarngränd och väster om Kvarngatan är avsedd att bevaras som kulturresevat, eventuellt också Blindgatan.

Området har undersökts av Nordiska museet och Dalarnas museum 1922, 1941, 1954 och 1972.

Stadsdelen Elsborg är en från början reglerad stadsdel. I gruvans omedelbara närhet fanns under det tidiga 1600-talet en viss bebyggelse. Arbetare och tjänstemän vid gruvan hade där sina bostäder. 1643 gjordes en framställan om förflyttning av alla icke-kronobetjännte från gruvområdet. Redan 1647 hade också bergsmännens gruvbodar flyttats till anvisad plats på "Rödbacksmyren" och återuppförts efter de där anlagda gatorna. Flertalet icke-kronobetjännte tilldelades sannolikt tomter inom den helt nyreglerade stadsdelen Övre Elsborg . . .

Området väster om Hyttgatan är relativt välbevarat. Där kan ännu ses de likformiga små gårdarna med de låga envåningshusens gavlar vända ut mot gatan. Speciellt Styraregatan har denna byggnadstyp bevarad. Området i övrigt består av små tätbyggda gårdar och så gott som enbart trähus. Bebyggelsen mellan Gruvgatan, Tunavägen, Mormorsgatan och Hyttgatan är avsedd att bevaras som kulturresevat.

Området har undersökts av Nordiska museet och Dalarnas museum 1922, på 1950- och 60-talen samt 1971 och 1973."

Översiktliga planproblem

Enligt den klassificering för ett regionpolitiskt program som angavs i en regeringsproposition 1970, utsågs Falun tillsammans med Borlänge till ortskategorin storstadsalternativ. Denna region fungerar som en näringsgeografisk enhet och befinner sig i stark expansion. En regionplan för Falun—Borlänge utarbetas för närvarande parallellt med en kommunplan för Falu kommun.

Tätorten Falun har under efterkrigstiden expanderat starkt med utbyggnad främst av flera stora bostadsområden, som bildar ett bebyggelsestråk i nordväst-sydostlig riktning. Se figur 48. Stadskärnans kommersiella och administrativa centrum har samtidigt vuxit och centrumområdet har därigenom genomgått en stark omvandling. Under perioden 1950—70 har tätortens befolkning vuxit från 21 227 invånare till 28 787, medan kommunen som helhet vuxit från 41 983 invånare till 46 846. (Tätorten Falun ingår i Falu kommun tillsammans med förutvarande kommunerna Stora Kopparberg, Vika, Bjursås, Enviken, Sundborn och Svärdsjö efter sammanläggningar åren 1967 och 1971. Kommunen upptar en yta av cirka 40 x 50 km².)

Tätorten Falun har ett rikt differentierat näringsliv. Alltmer har dock servicenäringsarna kommit att dominera tätorten genom dess roll som Dalarnas administrativa centrum.

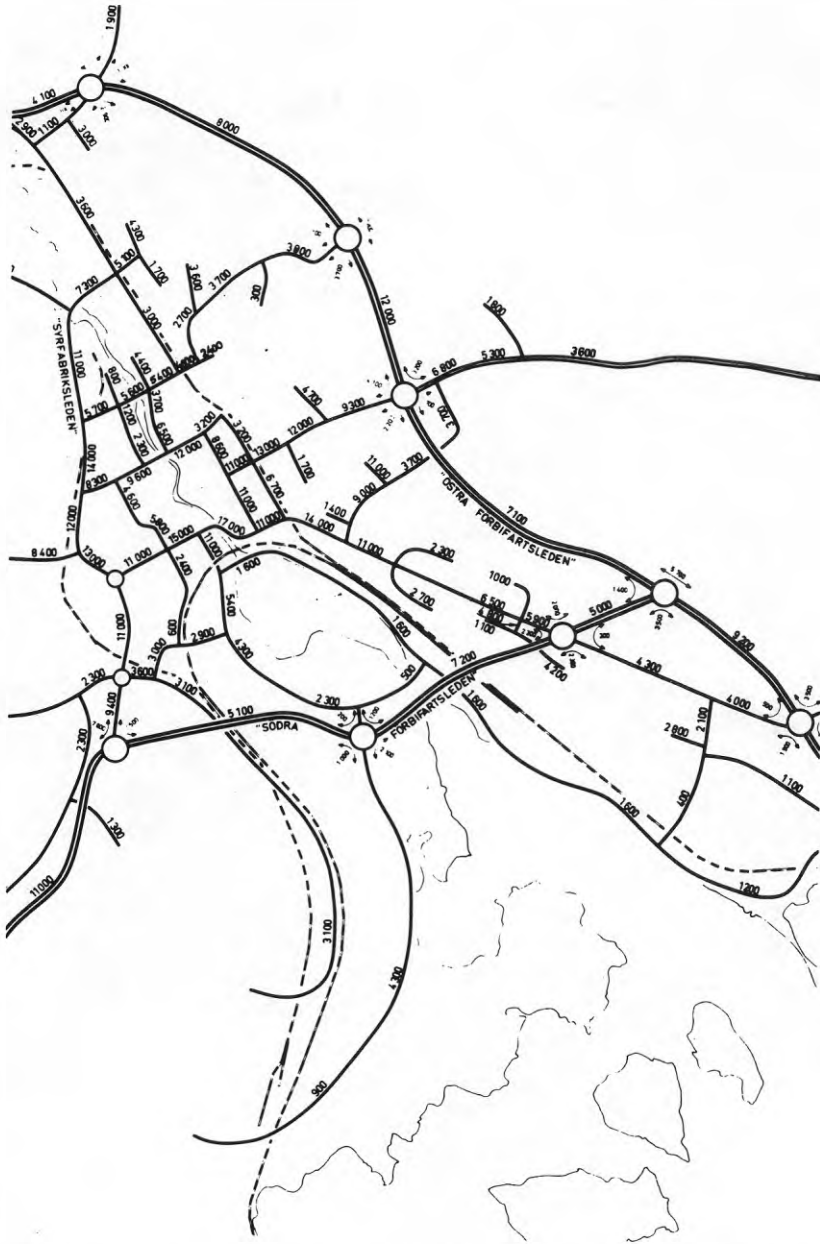


Fig. 48 Trafikprognos, nätalternativ 2. Källa: Falun, trafik och parkeringsutredning 1972 av VBB. Tätorten har en utsträckning i nordväst-sydostlig riktning.

Enligt folk- och bostadsräkningen 1965 var 32,2 % sysselsatta inom jordbruk, industri och hantverk medan 67,8 % arbetade inom näringsgrenarna handel, samfärdsel och offentliga tjänster. Tätortens uppbyggnad med de kommersiella och administrativa funktionerna i centrum och med trafikleder som samtidigt utgör rikshuvudvägar sammanstrålande mot centrum skapar besvärliga trafikproblem, isynnerhet i de centrala delarna. Kommunens planer på en ytterligare förstärkning av centrumfunktionerna förutsätter en omorganisering av trafiksystemet. De översiktliga planproblemen kan grovt sammanfattas enligt följande:

Stark differentiering av bostadsområden—arbetsområden och därmed brist på arbetsplatser och service i ytterområdena. Stadens olika delar utvecklas ensidigt med dålig integrering bostäder — arbetsplatser — service. Ett av skälen till denna utveckling är specialisering och rationalisering till stordrift. Förslumning inträder i områdena intill centrum p g a markvärdestegringen.

Trafikproblemen är påtagliga, isynnerhet i de centrala delarna. Dagens situation präglas av bilvänlighet. Falun har mycket stor biltäthet. Tätortens struktur med ett koncentrerat centrum skapar problem på många av tillfartslederna. Genomfartstrafiken är inte numerärt så stor men består av en stor andel tung trafik, som är besvärlig. Exempel: Området kring Gruvgatan är belastat av både centrum- och genomfartstrafik. Den ökande trafiken skär av kontakten mellan stadsdelarna på båda sidorna. Olycksriskerna är stora vid passage (plankorsningar) och bullersituationen är besvärlig för bostäderna på Elsborgssidan. Området kring Stigaregatan är hårt drabbat av genomfartstrafik till centrum. Gatan har inte dimensioner som motsvarar trafikbelastningen. Trots gatan är ett annat exempel på en överbelastad trafikled. Trafiken kräver stor yta.

Kollektivtrafiken är otillräcklig. Det är gles mellan busstureorna och få linjer, speciellt saknas linjer mellan ytterområdena. Cykel- och gångvägar behöver anläggas.

Sambandet mellan här berörda trafik- och lokaliseringsproblem framgår av följande: om de yttre delarna av tätorten kompletteras med arbetsplatser och service kan varje stadsdel fungera mer självständigt, vilket medför att pendlingen nedbringas. Denna typ av decentralisering skulle sänka markvärdet i de centrala delarna av staden, vilket är en förutsättning för att förslumningen skall upphöra.

Till sist bör nämnas luft-, mark- och vattenföroreningar orsakade av driften i Falu gruva och Grycksbo pappersbruk.

Nuvarande förhållanden

Källmaterial avseende nuvarande förhållanden har studerats i kommunens olika arkiv. Detta material redovisar förhållandena på olika planeringsnivåer och inom skilda problemsektorer. Som exempel på studerat arkivmaterial kan nämnas översiktsplaner, gällande stadsplaner, ägoförhållanden, byggnadsförbud, pågående stadsplanearbete, kulturhistoriska utredningar med bedömningar av bebyggelsen samt uppgifter av skilda slag om enskilda byggnader.

Sammanställningar av data och information om nuvarande förhållanden har erhållits i en rad utredningar bland vilka kan nämnas inventeringar utförda av elever vid KTH 1972–73, vidare Förslag till Generalplan för Falu stad 1960 med vissa aktuella revideringar och kompletteringar utförda av stadsplanekontoret i Falun, bland annat avseende översiktsplan, data om befolkning och service samt trafikutredningar. Generalplanearbetet omfattar två avsnitt: en inventeringsdel och en planeringsdel. Materialet är som tidigare nämnts delvis inaktuellt och har därför kompletterats med översiktliga fältstudier. Generalplanens kartredovisning omfattar bland annat följande information: ägoförhållanden, befolkningens fördelning, boendetätheten, bebyggelsens material, bebyggelsens ålder, våningsantal, detaljhandelsbutiker, affärsområdets nuvarande utbredning, närhetsbutiker, industri- och hantverksföretag, stadsdelsområden, de anställdas fördelning, kulturresevat, markundersökning, gällande byggnadsföreskrifter, kvartersinventering, bostadsområden, gemensamhetsanläggningar, rekreation, idrott, data om trafiken, vattenförsörjning, avlopp samt elförsörjning.

Trafikförhållandena i tätorten beskrivs i en trafik- och parkeringsutredning (1972) med kompletterande parkeringsutredning (1973) utförda av VBB.

Utöver detta material har bland annat studerats diverse planutredningar utförda av stadsplanekontoret i Falun. Ovannämnda information har kompletterats med fältstudier och vissa detaljstudier av olika problem. Inventeringsarbetet har i första hand varit inriktat på en översiktlig beskrivning. Muntlig information har erhållits genom intervjuer och samtal med tjänstemän, förtroendevalda och allmänheten.

Följande faktorer inom sektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter har studerats:

Fysisk struktur

Naturgivna fysiska förhållanden och stadsplan; översiktliga studier.

Detaljerad fysisk struktur; översiktliga studier samt vissa detaljstudier av gator, torg, öppna platser, kvarter, parker och trafiklandskap. Exempel: se figurer 49 och 50.

Funktionell struktur

Markanvändning och lokalanvändning; översiktliga och delvis detaljerade studier. Se figur 51.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Försörjningssystem; översiktliga studier.

Trafiksystem; översiktliga och delvis detaljerade studier. Se figur 52.

Demografiska och sociala aspekter

Uppgifter om brukare och sociala förhållanden; översiktliga studier.



Fig. 49 Bebyggelsens ålder enligt inventering år 1957. Omfattande förändringar har skett i de centrala delarna. Källa: Förslag till Generalplan för Falu stad 1960.

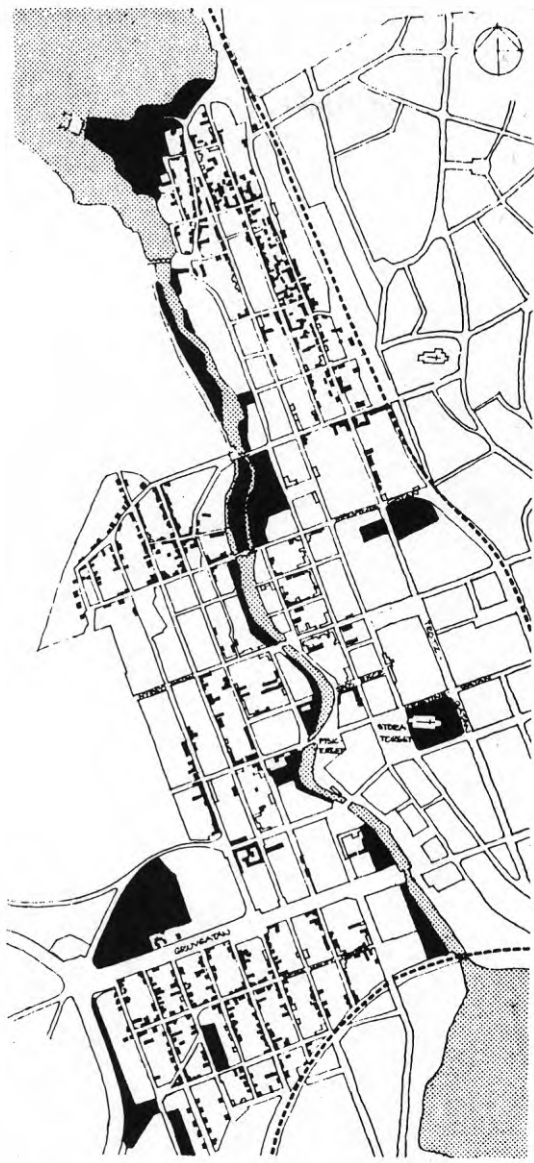


Fig. 50 Grönytor i rutnätsstaden år 1974.



Fig. 51 Centrumverksamheternas spridning år 1974.



Fig. 52 Trafikolyckornas spridning i rutnätsstaden 1972.

Juridiska aspekter

Planbestämmelser; lagskyddade byggnader och fastighetsförhållanden; översiktliga studier.

Ekonomiska aspekter

Mark och byggnader; vissa taxeringsvärden och köpdata; översiktliga studier.

Kostnader för trafikinvesteringar; översiktligt.

Sanering av bebyggelse; kostnadsexempel.

Förändringstendenser

I första hand har förhållandena omkring år 1960 och nuvarande förhållanden studerats och jämförts. Beträffande stadsplan och bebyggelse, befolkning och sociala förhållanden har dock utvecklingen under en längre tidsperiod analyserats. Bland studierna kan nämnas:

Stadsplan och bebyggelse; översiktliga och delvis detaljerade studier.

Förändring av markanvändning 1960–75; översiktliga studier.

Detaljhandelns förändringar; översiktliga studier.

Trafikmängder, förändringar 1960–75; översiktliga studier.

Trafikregleringar, förändringar; översiktliga studier.

Befolkningsutveckling 1939–75.

Fastighetsstrukturens förändringar under 1900-talet; översiktliga studier.

Fastigheternas prisutveckling, översiktliga studier.

Se figurer 53, 54, 55, 56 och 57.

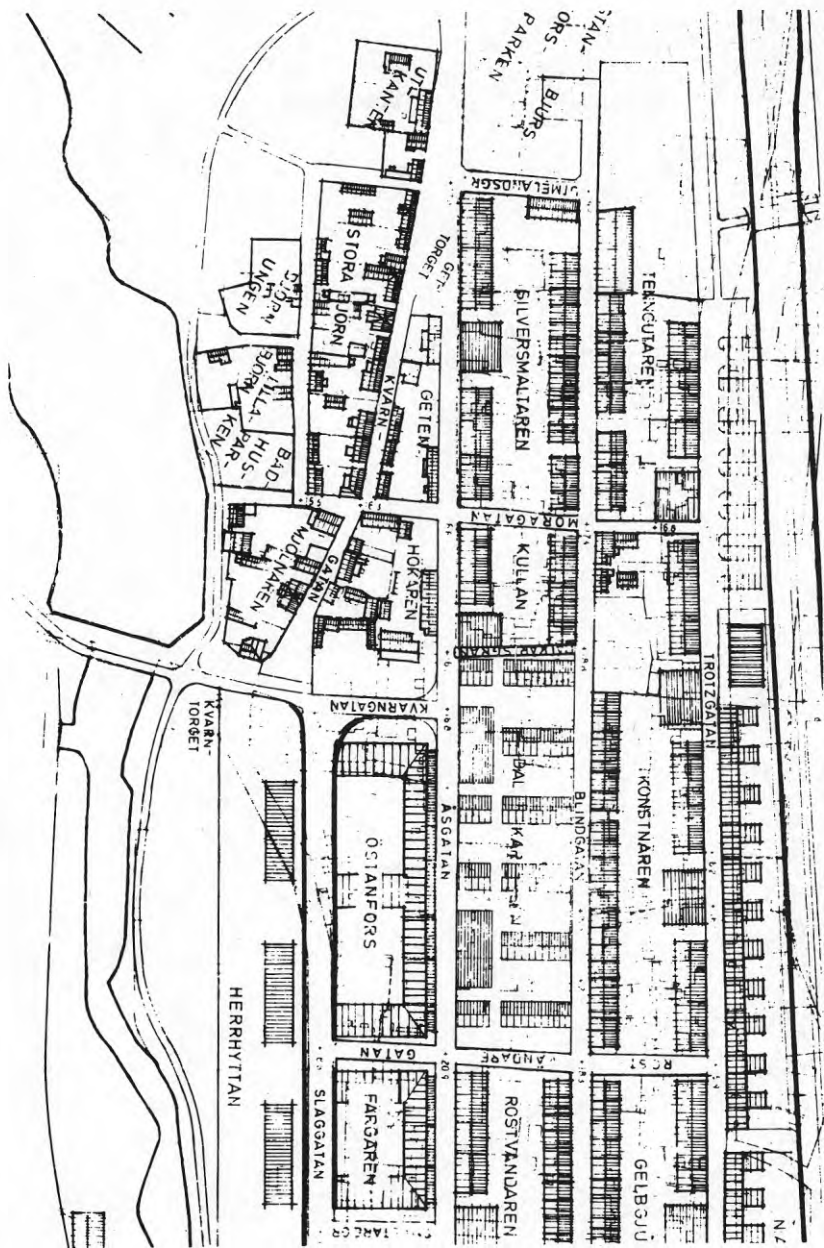


Fig. 53 Stadsdelen Östanfors enligt skisserad dispositionsplan för de centrala delarna av Falun 1971. Jfr figur 54.

KVARTER	kv nr	flerfa- miljs- hus	små- hus	in- dustri o hant- verk	sko- lor	kon- tor	buti- ker	ho- tell	res- tau- rang- er	saml.- loka- ler
<u>OMRÅDE 4 - 1972</u>										
Prostgården	4	440				310				
Sparbanken	7	1510	160			1320	940			140
Rådhuset	11	530				1280		2550		
Stora Torget										
Hattmakaren	1	2630	80				4520			
Fisktorget	23	470		330			1600	750		
Falan		680				9150	6010			4230
<u>OMRÅDE 4 - 1980</u>										
Prostgården	4	440				700				
Sparbanken	7	2230				720	1470			
Rådhuset	11	530				1280		2550		
Stora Torget										
Hattmakaren	1	3260				1270	4590			
Fisktorget	23	1280				1140	1650	750		
Falan						9540	6110			3280

Fig. 55 Exempel på studier av områdets nuvarande användning och planerad användning. Befintlig bebyggelse m² vy år 1972 respektive planerad bebyggelse m² vy år 1980 i sex olika kvarter, "område 4". Källa: Stadsplanekontoret i Falun.



Fig. 56 Detaljhandelsbutiker jämte frisersalonger, hotell, restauranger mm, biografen, banker, post och televerk. Källa: Förslag till Generalplan för Falu stad 1960. En ytterligare koncentration av handeln till Centrum har skett.



Fig. 57 Det framtida affärsområdet enligt Förslag till Generalplan för Falu stad 1960. Koncentrationen av affärsverksamheten accentueras av nuvarande utvecklingstendenser.

Sammanfattning (utvärdering)

Fysisk struktur

Området omfattar rutnätsstaden med ursprung i 1646 års stadsplan, med avgränsning i öster av järnvägslinjen. Det intar ett centralt läge i tätorten och omfattar ytmässigt ungefär en femtedel av tätortens bebyggda område. Längden i nord-sydlig riktning är cirka 2 200 meter och bredden cirka 1 000 meter.

Området är beläget i en huvudsakligen slättliknande dalgång kring Faluån, som under århundraden delvis omformats med slaggfyllningar. Stora delar av staden vilar på dessa slaggfyllningar i den tidigare sank dalgången. Vissa av stadens naturliga nivåer, främst åsen öster om ån, finns kvar.

Det genomsnittliga exploateringsstalet för bebyggelsen är 0,4–0,5. Som jämförelse kan nämnas att exploateringsstalet i centrumområdet är ungefär 0,8 och i stadsdelen Elsborg cirka 0,3.

Stadsområdet har rutnätsstadens karaktäristika: rutnätsformat gatusystem med rektangulärt formade, slutna kvarter. Vissa gator i nord-sydlig riktning är mycket långsträckta. Området har få parker och friytor och de som finns är relativt små. Ett grönstråk följer delar av Faluån, som mjukar upp den hårt geometriska stadsstrukturen.

Byggnaderna mot gaturummet är, framförallt i de perifera delarna, vanligen tvåvåningshus, eventuellt med vindsvåning. I Centrum är byggnaderna ofta högre. Trähusen är vanligen målade med Falu rödfärg. Dessa hustyper och gatans och gårdens utformning ger stadsbilden dess mest framträdande egenskaper.

Orienteringsfaktorer av fysisk och funktionell art redovisas i figur 58. Områdets begränsade storlek gör att de sk orienteringspunkternas primära betydelse inte är att ge vägledning utan att ge staden en identitet.

Förändringarna av området under ett längre tidsperspektiv – 1900-talet – betingas huvudsakligen av storstadens tillväxt och en med tiden betydande höjning av levnadsstandarden. En genomgripande stadsförnyelse har ägt rum i centrumområdet, framförallt från 50-talet fram till idag. Förnyelsen har till stor del skett genom nybyggnad av enheter av ett eller flera kvarter (exempel: kvarteren Färgaren, Linden, Repslagaren, Bergslagsgården).

Hoten mot innerstadens nuvarande byggnadsbestånd utgörs i första hand av funktionella krav (strukturrationalisering, kvarterssaneringar, radikala trafiklösningar på bekostnad av bebyggelsen) samt byggnadstekniskt förfall. Behov av omedelbara åtgärder för underhåll och upprustning föreligger i många fall. På sikt krävs ett kontinuerligt underhållsarbete.

Sammanfattningsvis kan summeras: förändringshoten berör främst de centrala delarna av området samt närmast angränsande zoner med förändringstryck.

I figur 59 redovisas en indelning av området i karaktäristiska delområden som underlag för studier av alternativa utvecklingslinjer.



Fig. 58 Orienteringsfaktorer.

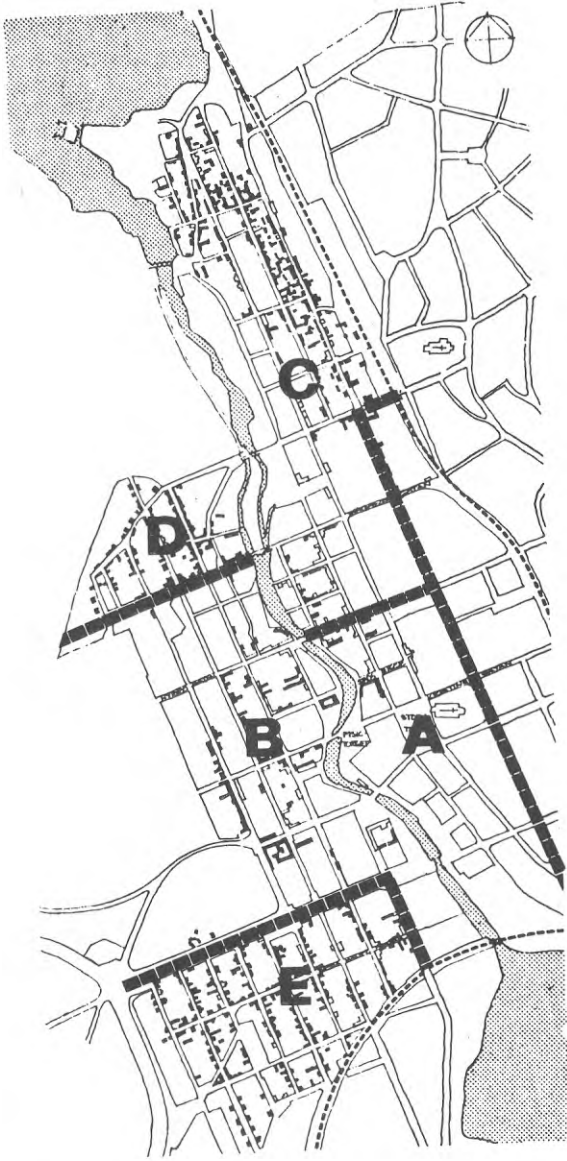


Fig. 59 Karaktäristiska delområden. *A*: Centrum *B*: ett mycket heterogent område under omvandling *C*: Östanforsområdet med anslutning till centrum *D*: Gamla Herrgården *E*: Elsborg.

Funktionell struktur

Delar av området har en historisk roll som kommersiellt, administrativt och kulturellt centrum. I de centrala delarna är verksamheter av olika slag i många fall integrerade med bostäder inom samma kvarter eller samma byggnad. De perifera områdena fungerar som renodlade bostadsområden.

Den funktionella strukturens utveckling karaktäriseras av en koncentration av verksamheter till större enheter i de centrala delarna av rutnätsstaden. Som helhet planeras tätorten med ett zon-tänkande.

Flera skäl talar för en högre grad av integration av bostäder, arbetsplatser och service i tätorten som helhet (inte minst trafiksituationen). Utvecklingen i rutnätsstaden karaktäriseras av att verksamheter med god betalningsförmåga koncentreras till centrum (stora företag, affärskedjor, banker) medan betalningssvaga funktioner (småbutiker, hantverkare) samt bostäder till stor del slås ut eller tvingas flytta.

Etablering av nya verksamheter har huvudsakligen skett genom nybyggnad av stora enheter (exempel: varuhusen samt kontorsarbetsplatser som Länsstyrelsen och Försäkringskassan).

I de centrala delarna dominerar flerfamiljshus och i de perifera enfamiljshus. Rutnätsstadens andel av tätortens befolkning har kraftigt minskat med tätortens expansion.

Totalförnyelsen i vissa kvarter har bundit markanvändningen för mycket lång tid framåt. Insikten om att denna utveckling bör hejdas växer sig allt starkare.

Sammanfattningsvis: ett av huvudproblemen är koncentrationen av handel och administration till stora enheter vilket medför en minskad integration av boende och verksamheter.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Områdets gatunät är ej dimensionerat för nuvarande trafikmängder. Genomfartstrafik belastar delar av gatunätet. Infarterna för fordonstrafiken är koncentrerad till ett fåtal punkter.

Enkelriktningar av fordonstrafiken samt några gågator i butikscentrum är de huvudsakliga begränsningarna i lokaltrafiken. Parkeringslösningen är en kombination av kantstensparkering, parkering på kvartersmark samt i större och mindre garage. Dubbelanvändning av parkering förekommer i viss omfattning.

De gående hänvisas till trottoarer. Cykeltrafiken blandas med fordonstrafiken.

Buss och tåg angör staden i punkter som är så belägna att de bidrar till en tyngdpunktsförskjutning i området. Busstrafiken har låg turtäthet.

Störningar förekommer i form av buller, avgaser och nedsmutsning.

De svårlösta trafikproblemen hänger samman med den starka arbetsplatskoncentrationen i centrum. Förutsättningar att finna helt invändningsfria trafiklösningar saknas.

Demografiska och sociala aspekter

I de centrala delarna integreras boende och verksamheter i viss omfattning. Gatumiljön är på dagtid livlig. Till detta bidrar även skolornas lokalisering och elevernas förflyttningar mellan olika platser.

Av tradition indelas Falun i en "gruvlig" och en "ljuvlig" sida. Denna indelning har med tiden förlorat sin aktualitet. En viss statuskillnad finns dock fortfarande mellan olika områden. Den sociala integreringen kan alltså ytterligare utvecklas.

Den sanitära standarden är i vissa fall otillfredsställande. Kompletteringar av den yttre miljön är angelägna.

Arbetsplatskoncentrationerna inverkar negativt på stadens liv genom att arbetsplatserna står tomma två tredjedelar av dygnets timmar.

Juridiska aspekter

Flera stadsplaner är för närvarande inaktuella och under omarbetning. Stadsplaneinstrumentet har vanligen följsamt anpassats till funktionella krav på områdets struktur i de centrala delarna.

Genom att en klar målsättning för innerstadens behandling har saknats har stor osäkerhet rått om dess framtid. Detta har medverkat till bristande underhåll. En klart formulerad målsättning är således nödvändig.

Ekonomiska aspekter

Markens värde stiger i de centrala delarna och en ekonomisk koncentration sker till stora företag, affärskedjor och banker. Verksamheter med god betalningsförmåga, exempelvis stora affärskedjor och arbetsplatser koncentreras till stadskärnan. I de perifera områdena saknas i stor utsträckning de ekonomiska förutsättningarna för nybebyggelse.

Utbyggnaden av den kollektiva trafiken anses ekonomiskt betungande. Dock måste konstateras att kostnader för olika distributionsformer är svåra att överblicka.

De kapitalinsatser som krävs för nybyggnad står inte i rimlig proportion till en tänkt höjning av markutnyttjandet.

Lånevillkoren för upprustningsalternativ har tett sig mycket ofördelaktiga och nybyggnad har därför framstått som det mest fördelaktiga alternativet för fastighetsägaren. Ombyggnadsalternativ kräver således någon form av finansieringsstöd. Förbättrade lånemedel är nödvändigt för underhållet av bebyggelsen.

Sammanfattning områdesvis med stöd av inventeringar utförda av elever vid KTH 1972-73

Centrumområdet

- Förväntningen att Centrum skall expandera medför en förslumning av ytterkvarteren
- 30-talsbyggnader ersätts av byggnader med kontors- och kommersiell verksamhet ●

det är i första hand Centrum som tenderar att växa i takt med tätortens utbyggnad • Centrum har de mest trafikalkonstrande aktiviteterna och därför stark trafikbelastning • viss genomfartstrafik förekommer • serviceutbudet riktar sig till hela staden och är därför överdimensionerat för delområdet i sig • få allmänna grönytor • behov föreligger att restaurera delar av det befintliga bostadsbeståndet och att reservera några tomma tomter som parkmark • lämpligheten av ytterligare koncentration av kontors- och kommersiell verksamhet till Centrum på bekostnad av bostadsbebyggelsen bör diskuteras • en trafiksanering av området är angelägen • minskad biltrafikbelastning på innerstadsgatorna ger säkrare gång- och cykeltrafik.

Östanfors

• Övervägande bostadsbebyggelse • äldre tät, låg trähusbebyggelse, enfamiljshus plus några kvarter med yngre flerfamiljshus av sten • varierande standard hos bebyggelsen • vid Blindgatan i norr och längs Trotsigatan koncentration av hus med dålig standard • vissa byggnader är rivningsmogna • få allmänna grönytor • obefintlig närservice • upp till 500 meter till dagligvarubutik • stark genomfartstrafik • låg trafikalkonstring inom området • området ligger i en naturlig expansionszon för centrum • komplettering med mindre arbetsplatser, typ kontor, verkstäder är önskvärd • en avsevärd del av bebyggelsen är i dåligt skick • de fallfärdiga husen bör ersättas med hus av liknande typ • behov föreligger av närbutik i områdets norra del samt av barnstuga • genomfartstrafiken bör avlägsnas • behov av kollektivtrafik föreligger.

Elsborg

• Området är klart avgränsat och har en enhetlig bebyggelse: äldre, tät, låg trähusbebyggelse samt några flerfamiljshus av sten • ett antal avrivna tomter • varierande kvalitet på bebyggelsen • behov av upprustning och sanering i kvarteren längs Gruvgatan • en park, i övrigt inga allmänna friytor • området rymmer övervägande bostadsbebyggelse samt ett fåtal mindre arbetsplatser • störande genomfartstrafik på Gruvgatan och Myntgatan • låg trafikalkonstring inom området • östra delen är försörjd med dagligvaruservice • närhet till serviceutbudet i centrum • den befintliga bebyggelsen kräver upprustning och underhåll • komplettering med verksamheter i liten skala inom området är önskvärd • behov föreligger av dagligvarubutik i den västra delen av området • om möjligt minskad genomfartstrafik på Gruvgatan och Myntgatan • komplettering med allmänna lekplatser önskvärd.

Västra Falan – Prästtälken – Södra delen av Gamla Herrgården

• Området rymmer blandad bebyggelse • i norr ligger ett högexploaterat trevånings, relativt nytt bostadsområde (Nybroområdet), som markant avviker från den ursprungliga bebyggelsens karaktär • öster om detta område byggs ett helt nytt småhusområde med förnyad stadsplan • området söder om Nybrogatan (Prästtälken och Västra Falan) ligger närmast Centrum • här är bebyggelsens sammansättning mycket blandad både i fråga om funktioner och bebyggelsetyp • verksamheter dominerar i den östra delen och uppblandningen med bostäder ökar västerut • den äldre, täta och låga bebyggelsen har fått ge vika för en ny storskalig bebyggelse • kvarteren känns söndervittrade då ett fortgående förfall av den äldre bebyggelsen sker i väntan på

nyexploatering • stadsdelens karaktär ändras från norr till söder från enbart bostadsbebyggelse till en mycket uppblandad bebyggelse närmare Gruvgatan, från Gamla Herrgårdens småskaliga bebyggelse i norr till en mera "stadsmässig", storskaligare bebyggelse i söder • stadsdelen har tidigare varit mycket mer homogen, men på grund av en från stadsdelens struktur och husens karaktär avvikande nyexploatering och en centralisering av service och administration mot Centrum har området brutits sönder • vissa gator är överbelastade med trafik • Stigaregatan och Hanrövägen har genomfartstrafik • Nybrogatan och Kristinegatan används som genväg till Centrum • kollektivtrafiken är outvecklad • brist på grönytor och allmänna lekplatser föreligger • markplaneringen i de nybyggda kvarteren är mycket torftig • större sammanhängande naturområden finns cirka 2 km nordost om stadsdelen • dagligvaruservicen är otillräcklig, endast en livsmedelsaffär och en tobaksaffär • närheten till Centrum medför att specialvaruservicen ligger på acceptabelt gångavstånd • möjligheter finns fortfarande att rusta upp och underhålla delar av den bevarade äldre bebyggelsen • på avrivna tomter kan komplettering ske med nybebyggelse och grönytor • trafiksanering och utbyggnad av den kollektiva trafiken är angelägen • gång- och cykelförbindelserna med de stora sammanhängande natur- och strövområdena bör förbättras • partierna i anslutning till slagghögarna i väster bör "snyggas upp" • komplettering och aktivering av Nybroområdets yttre miljö är önskvärt • gångvägarna längs ån bör öppnas då detta är ett naturligt stråk längs staden • vidare bör en dagligvarubutik lokaliseras till den norra delen av området och gärna även annan kommersiell verksamhet • vidare bör servicen förbättras med bland annat ett fritidshem och en lekskola och lokaler för gemensamma aktiviteter.

Gamla Herrgården (Norra delen)

• Området utgör den del av det gamla Herrgårdsområdet som bevarat den äldre, täta och låga trähusbebyggelsen • området består huvudsakligen av enfamiljshus, med något glesare bebyggelse i utkanterna • området är till stor del upprustat • dess karaktär och struktur har i huvudsak bevarats • saneringen bär drag av "lyxsanering" • området bebos numera till större delen av höginkomsttagare • området har ett ostört men centralt läge • dagligvaruservicen är otillräcklig • segregeringstendenserna i utvecklingen är här det allvarliga problemet.

Alternativa utvecklingslinjer

Som ett led i metodstudierna har nuvarande förhållanden och förändringstryck dels på området som helhet och dels på karaktäristiska delområden analyserats. Planproblem och konflikter har studerats. På motsvarande sätt som i fallet Arboga har en summarisk redovisning gjorts sektorsvis inom de sex problemområdena fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter.

Även i Faluns innerstadsområde föreligger ett starkt behov av ett handlingsprogram för områdets utveckling. Situationen är här mer komplicerad än i Arboga och de olika delområdenas karaktärer avseende form och funktion varierar starkt. Målinriktningen

för innerstadens behandling är föremål för ständig diskussion. En preliminär målsättning för avvägningen bevarande—förändring finns som underlag för det fortsatta inventeringsarbetet. Problemen är dock komplicerade och kräver en avsevärt större arbetsinsats än i fallet Arboga.

Delområdenas varierande karaktär och problem förutsätter en separat behandling av dessa. För området som helhet redovisas här några exempel på utvecklingslinjer:

I. Fysisk struktur

- a. Bevarande av nuvarande struktur, översiktligt och detaljerat.
- b. Selektiva förändringar i centrumområdet.
- c. Fullständig anpassning till funktionella krav i centrumområdet.

II. Funktionell struktur

- a. Spridning av centrumverksamheter enligt figur 60, alt A.
- b. D: o enligt figur 60, alt B.
- c. D: o enligt figur 60, alt C.

III. Försörjnings- och kommunikationssystem

- a. Nuvarande trafiksystem bibehålls.
- b. Trafiksystem i princip enligt figur 61 med dämpad trafik.
- c. Dygnsreglering av trafiken.
- d. Säsongreglering av trafiken.

IV. Demografiska och sociala aspekter

- a. Bevarande av i princip nuvarande förhållanden.
- b. Motverkande av segregeringstendenser i utvecklingen.
- c. Barnvänligare och trafiksäkrare miljö.

V. Juridiska aspekter

- a. Förbättrat skydd av den kulturhistoriska bebyggelsen.
- b. Nya planbestämmelser för området.

VI. Ekonomiska aspekter

- a. Ekonomiskt stöd för sanering av viss bebyggelse.
- b. Ekonomiska stödåtgärder för utbyggnad av den kollektiva trafiken.
- c. Ekonomiskt stöd för spridning av centrumverksamheter.

Bedömningar och vägningar av olika alternativ förutsätter medverkan av en rad olika experter och av områdets nyttjare. En principplan som prioriterar en starkare spridning av centrumverksamheterna än idag förutsätter en medveten styrning av utvecklingen mot nuvarande utvecklingstendenser. Centrumlokaliseringar kan göras som motverkar det nuvarande varuhuscentrums starka dragningskraft på detaljhandeln och dess lokalisering. Se figur 62.

I Falun liksom i övriga studerade tätorter bör i miljöbedömningen beaktas de faktorer i överordnad skala som påverkar våra upplevelser, såsom orienteringspunkter, knutpunkter, bryn, områden, rum, livliga gatustråk, huvudstråk, butiksstråk etc, liksom stadsstrukturens karaktäristika överhuvudtaget, exempelvis kommunikationslederna, entréförhållandena, hustyper, nivåskillnader, gatans och gårdens utformning, byggnadernas skala, material och färgsättning etc. De förändringar som sker i staden skall ha

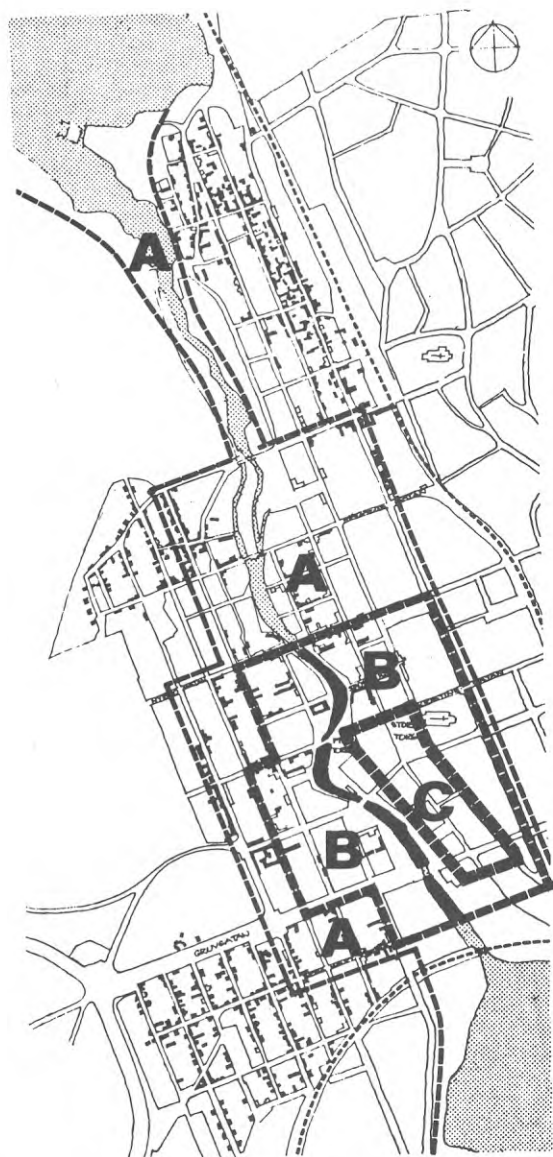


Fig. 60 Spridning av centrumverksamheter, alternativ A, B och C.

en förankring i den befintliga miljön och ta till vara de värden som den befintliga miljön erbjuder sina brukare. En sådan målsättning för förnyelsen kan endast formuleras med en mycket ingående kännedom om de fysiska och funktionella aspekterna på miljön.

Inom rutnätsstaden existerar ännu i viss utsträckning en integrering mellan olika verksamheter och boende. Men tätorten har under de senaste decennierna planerats

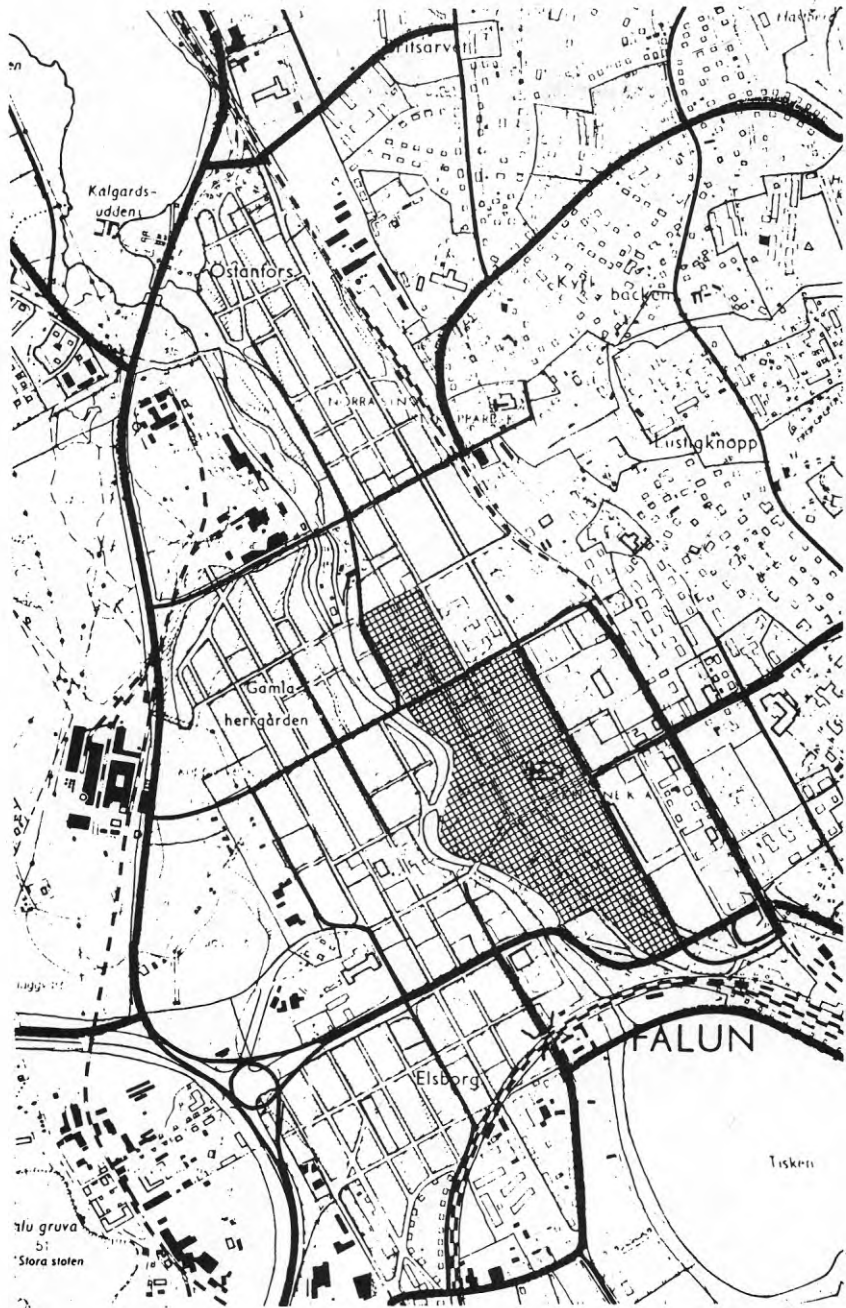
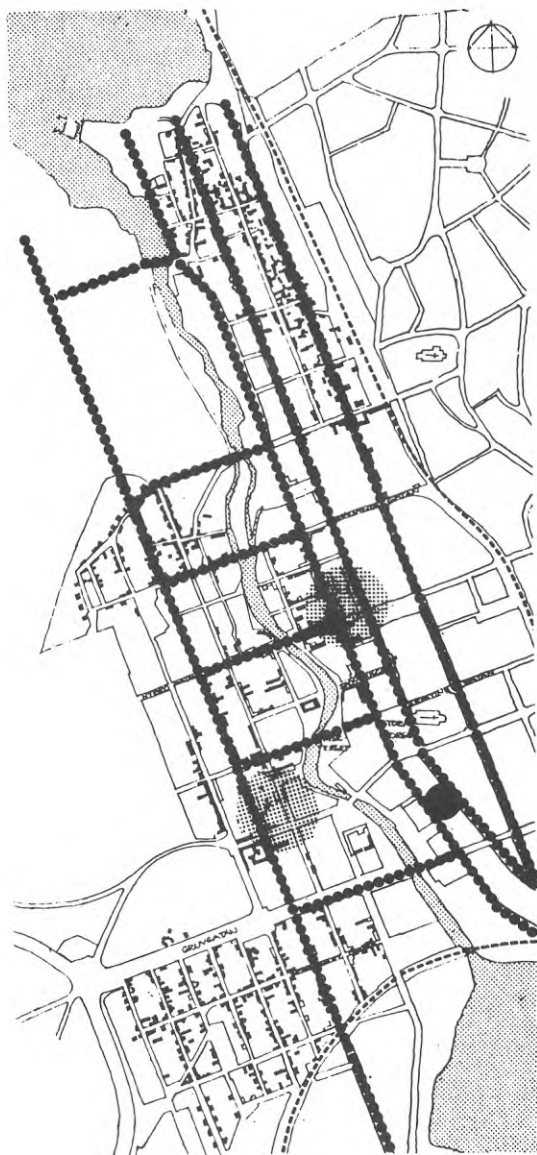


Fig. 61 Skiss till trafiksystem med dämpad trafik. Gångcentrum har markerats. Stadsplanekontoret i Falun.



- Nuvarande varhuscentrum
- Spridning av butikcentrum

Fig. 62 Spridning av centrumverksamheter.

enligt principen zon-planering vilket inneburit att arbetsplatser, handel och bostäder koncentrerats till skilda kvarter eller områden. Spridningen av verksamheter inom rutnätsstaden kan självfallet inte diskuteras som ett isolerat problem i planeringen. Planeringsprinciperna för tätorten som helhet bör diskuteras. Historiska och sociala fakta talar för en så integrerad stadsmiljö som möjligt.

P-O Bengtsson, K Bjurström, P Kark och J Nyrén, KTH argumenterar i sin studie av förnyelseproblemen inom Faluns rutnätsstad för den integrerade miljön enligt följande:

"Fördelar med att blanda verksamheter:

Människornas – framförallt barnens – sociala utveckling stimuleras genom att behovet av en omväxlande omgivning kan tillfredsställas i en integrerad miljö – man kan i sin bostadsmiljö möta förvärvsarbetande, studerande, pensionärer m fl. Varje del av staden speglar hela stadens liv.

Man undviker en segregering av människor med olika utbildning och ekonomiska villkor genom att blanda olika typer av bostäder och arbetsplatser.

Det finns möjlighet att få litet avstånd mellan bostad och arbetsplats, vilket är av stor betydelse för människor med ett pressat dagsprogram, tex förvärvsarbetande husmödrar.

De människor som har svårt att förflytta sig (barn, hemmafruar, gamla, sjuka, handikappade m fl) får i en integrerad miljö möjlighet att uppleva andra samhällsfunktioner än boende.

Möjligheter öppnas för en mer omväxlande visuell miljö – genom att byggnader för bostäder, service och arbete har olika storlek och utseende.

Den privata fordonstrafiken kommer att belasta gatunätet jämnare genom att trafikströmmarna blir riktade både till och från ett område under högttrafik.

Kollektivtrafiken kan utnyttjas bättre – bussen behöver inte gå tom i en riktning morgon och kväll.

Behovet av parkeringsplatser minskar genom att de arbetande kan utnyttja de boendes p-platser som annars står tomma under dagtid.

Möjligheter att dubbelutnyttja olika typer av lokaler ökar – så kan exempelvis skollokaler bättre utnyttjas efter skoltid när de ligger nära de boende.

Inga områden behöver ligga öde efter stängningsdags eller efter arbetstidens slut.

Fördelar med att skilja verksamheter åt:

De boende riskerar inga störningar i form av buller, nedsmutsning, extra trafik e d.

Verksamheternas expansionskrav kan lättare tillgodoses – man kan med andra ord ta till ordentliga reservytor för exempelvis industrins expansion utan att detta inverkar menligt på andra verksamheter.

Stora serier av lika byggnader kan uppföras inom sammanhängande områden, vilket anses både rationellt och ekonomiskt fördelaktigt.

Kommunen behöver inte styra arbetsplatslokaliseringen utan kan precis som idag låta exempelvis industrier välja mellan olika tomter.”

Utredarna drar följande slutsatser om tätortens planering:

”Vi anser:

att zon-planeringen bör stoppas och att målet i stället bör vara en integrerad stadsmiljö – för detta talar bl a historiska och sociala fakta.

att de arbetsplatser som integreras med bostäder bör vara av sådant slag att de ej orsakar störningar för de boende. Butiker, kontor, skolor och lättare industrier skulle kunna vara lämpliga.

att de olika verksamheternas expansionskrav i huvudsak löses genom flyttning.

att skalan på integrationen skall vara ett eller ett par kvarter – dvs ett kvarter bör innehålla både arbetsplatser och bostäder.

att även olika bostadsformer blandas (enfamiljs-, flerfamiljs- och kollektivhus).

att kategoribostäder (studentbostäder, pensionärshem osv) bör undvikas.

att verksamheter som inte kan integreras, exempelvis arbetsplatser med höga krav på transporter, rekreationsområden e d bör ha goda förbindelser med den integrerade staden för gång-, cykel-, kollektiv- och privattrafik.”

8 Uppsala: Området vid Övre Slottsgatan

Avgränsning av studieobjekt

Området är beläget i Uppsalas gamla stadskärna på västra sidan av Fyrisån och omedelbart norr om de riksbekanta monumentalbyggnaderna på slutningen mot Fyrisån: Domkyrkan och kring denna universitetet, Gustavianum, ärkebiskopsgården, Heliga Trefaldighetskyrkan och Carolina rediviva. Se figurer 63 och 64. Området omfattar de fem kvarteren Ladu, S: t Niklas, Rosenberg, Hörnet och Pistolen. Det avgränsas av gatorna Rundelsgränd, S: t Olofsgatan, Kyrkogårdsgatan och Skolgatan. Övre Slottsgatan löper i nordväst-sydostlig riktning genom området och vinkelrätt mot denna Svartmangatan och S: t Johannesgatan.

De nämnda kvarteren är belägna i ett innerstadsområde som isynnerhet på åns östra sida har genomgått en betydande omvandling det senaste seklet under trycket av ändrade funktionskrav. Kvarteren ingår i ett föreslaget kulturminnesområde av sammanhängande kulturmiljöer, som begränsas i stort av å-rummet (Östra Ågatan) med utvidgning kring Linnéträdgården, Stadsparken, Slottsbacken, Botaniska Trädgården, Kyrkogården, Katedralskolan och Skolgatan.

År 1955 väcktes en motion i stadsfullmäktige i Uppsala om att kvarteren mot Övre Slottsgatan borde bevaras och året därpå föreslog dåvarande landsantikvarien i Uppsala, Nils Sundqvist, att området vid Övre Slottsgatan skulle bli ett sk kulturreservat. Under de följande två decennierna har områdets framtid diskuterats och gällande byggnadsförbud årligen förlängts. Områdets behandling under denna tidsperiod har rönt uppmärksamhet såväl lokalt som på riksplaneln. Ärendet med en ny stadsplan för området anpassad till den befintliga bebyggelsen har fördröjts i den kommunala behandlingen och medan den nya stadsplanen varit på remiss har lagenligt tillåtits rivning i strid med den nya planen. Motsättningarna är här stora mellan olika intressegrupper. Om de boendes kamp under denna tid mot "utsugare, maktpotentater och medlöpare", mot "makt och mygel" berättar livfullt och engagerat arkitekt Ville Herlin, KTH i Kampen om Övre Slottsgatan 1955–1975 (1975). Boken handlar om spelet mellan hyresgäster och ett byalag, "Övre Slottsgatans Byalag", politiker, tjänstemän, fastighetsägare och byggbolag inför frågan om rivning eller restaurering. Ville Herlin har tillsammans med arkitekt Martin Skånberg varit kommunens utredare i denna fråga.

I Generalplan 69 för Uppsala (del II) anges som allmän målsättning för området att kulturvårdande synpunkter bör i första hand vara avgörande vid den fortsatta detaljplaneringen av området och befintliga byggnader i möjligaste mån bibehållas till

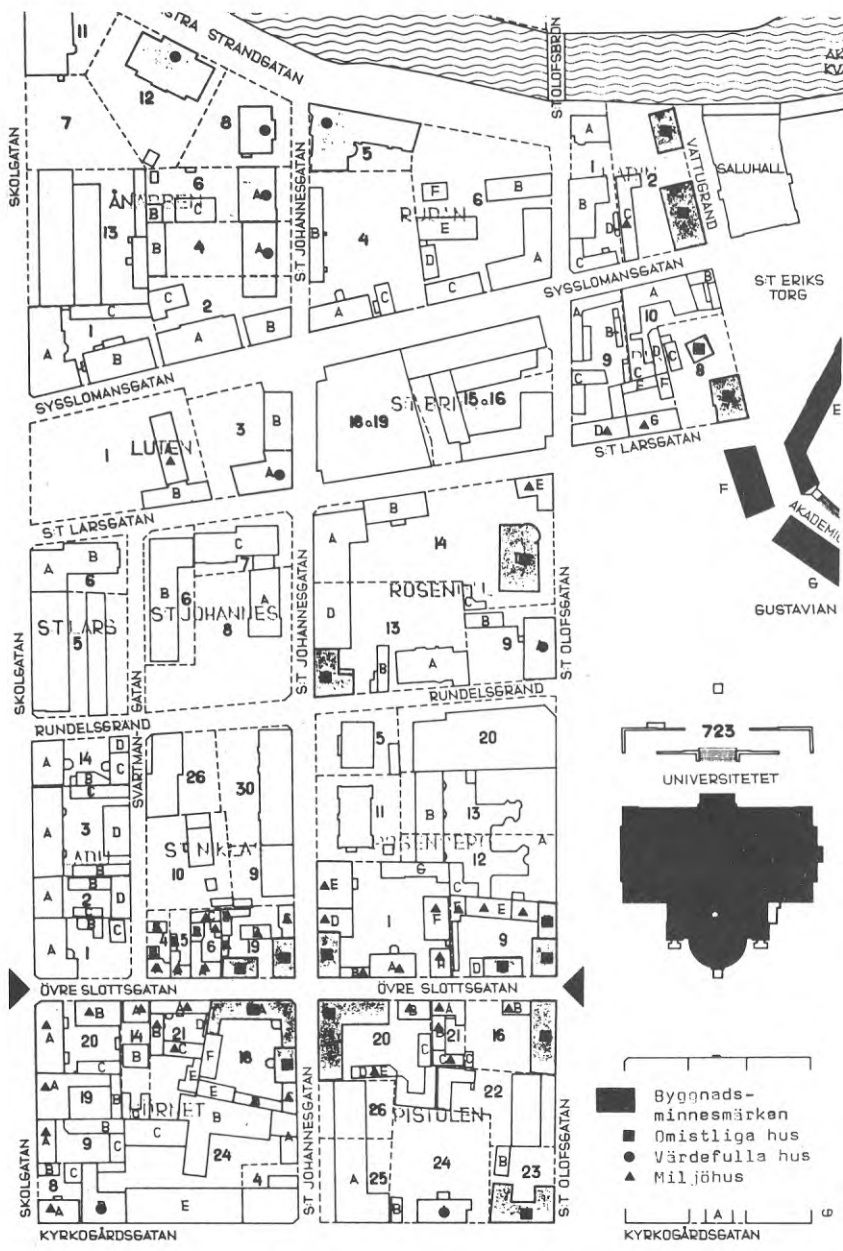


Fig. 63 Området vid Övre Slottsgatan med anknypning till Universitetsområdet. Kulturhistorisk bedömning enligt "Stadsbildens framtid. Om konstnärligt och historiskt värdefull bebyggelse i Uppsala." Kartan visar byggnadsbeståndet i början av 1964.

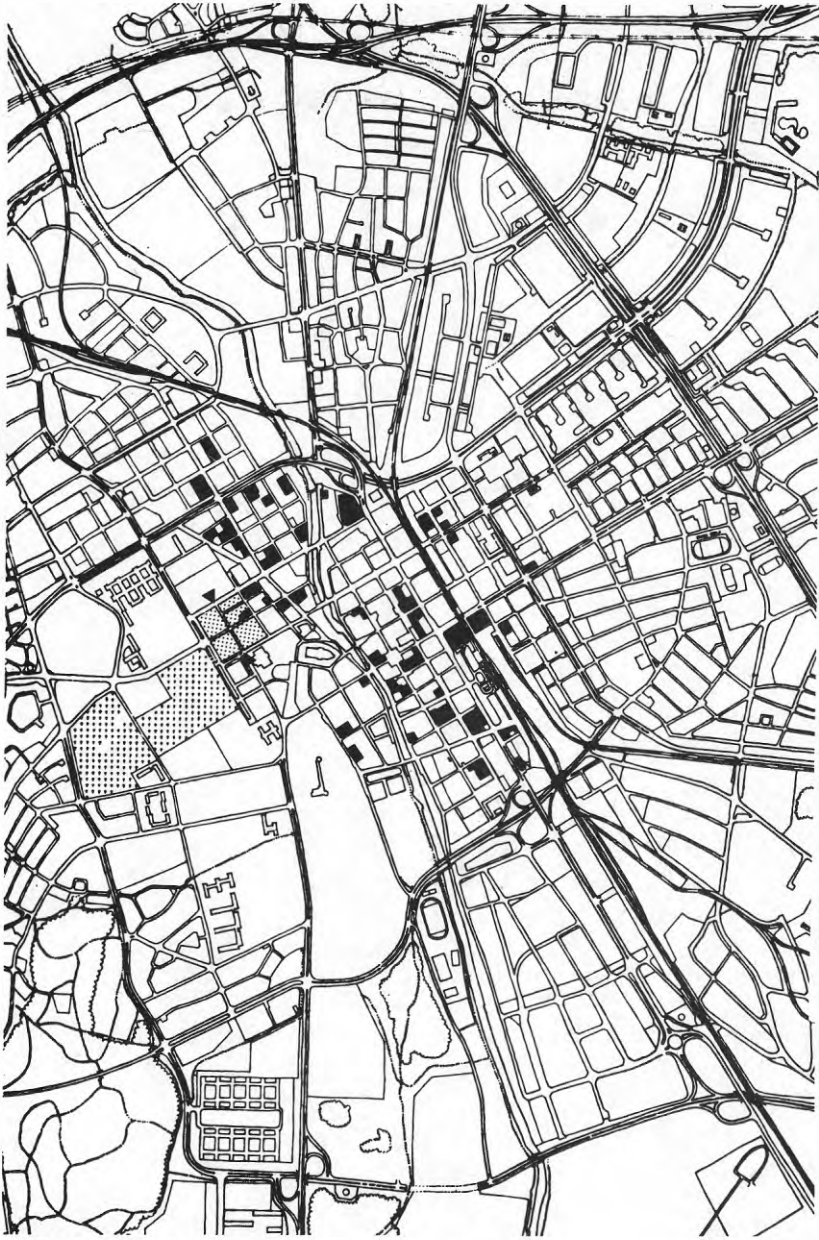


Fig. 64 Det centrala Uppsala. Svarta ytor markerar förnyelse genom nybyggnad åren 1957–66. Källa: Byggforskningen 39/69.

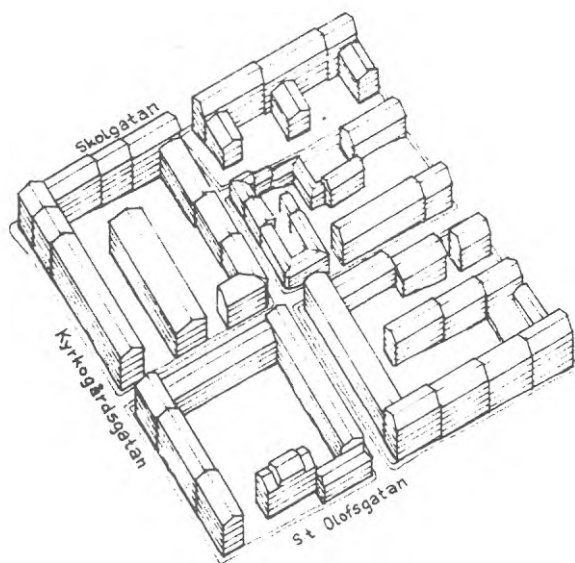


Fig. 65 1936 års stadsplan med senare delförändringar. En ny stadsplan anpassad till den befintliga bebyggelsen kommer troligen att antas hösten 1975. Källa: Herlin/Skånberg och C-G Thornström.

funktion och form. Den nya stadsplanen för området kommer troligen att antas hösten 1975. Se figur 65.

Bevaringsfrågans utveckling

Med mänskliga mått är tjuo år av kontroversiella problem och intensiva diskussioner en mycket lång tid. Sett i historiskt perspektiv utgör en mansålder en nästan försvinnande liten del av områdets historia. Övre Slottsgatans rutnätsplan härstammar från 1600-talet och innan detta gatusystem utbyggdes fanns oreglerad bebyggelse i området. Kort orientering om tätortens utveckling:

Redan under medeltiden uppkom Uppsalas differentiering i två huvuddelar, den ena öster om ån, präglad av de borgerliga näringarna, den andra väster om ån, dominerad av den kyrkliga och lärda verksamheten. I östra delen låg längs åstranden den äldsta

hamn- och köpstaden. Gamla torget med nuvarande utseende bevarat sedan 1760-talet utgjorde det medeltida borgarsamhällets centrum. Den västra stadsdelen växte upp sedan ärkebiskopssätet flyttats till Uppsala och domkyrkan byggdes. Området domineras nu av monumentalbyggnaderna på åsen och dess slutningar mot ån.

Regleringen av den oregelbundna medeltidsstaden inleddes under drottning Kristinas förmyndarregering. Sverige framträdde som stormakt och man ville ge staden en form som man bedömde motsvara högre representativa krav. Denna plan, Klas Flemings renässansplan från år 1643, präglar fortfarande stadens centrala delar. Den bildar ett symmetriskt rutnät med två huvudaxlar: Svartbäcksgatan—Kungsängsgatan respektive Vaksalagatan—Drottninggatan, som korsar varandra i Stora torget. Domkyrkoområdet införlivades dock inte i renässansplanen. Det har därmed bevarat en ålderdomlig prägel med domkyrkan omramad av en krans av låga byggnader, delvis medeltida, byggda i anslutning till en mur som skyddade domkyrkoområdet. Till Domkyrkoområdet ansluter sig idag i väster stadsdelen Luthagen från 1870-talet och i söder Akademiska sjukhuset och militära anläggningar.

Under perioden från 1920 och fram till idag har Uppsala upplevt förändringen från en småstadside till en expansiv storstad. Antalet invånare har växt från cirka 29 000 år 1900 till drygt 100 000. Förbättringar har skett på många områden inom stadsmiljön. Den bebyggda stadsarealen var på tjugotalet en sjättedel av dagens och huvudsakligen koncentrerad till den gamla stadskärnan från 1600-talets senare del. Vissa utvidgningar av staden hade skett under 1800-talet och 1900-talets början. Trettiotalet innebar främst en förändring av den inre bostadsmiljön. Stora bostads- och affärskomplex ersatte den äldre oregelbundna lågbebyggelsen i den gamla stadskärnan. Efter andra världskriget fortsatte saneringen i ökad takt och samtidigt exploaterades stora områden med skogs- och åkermark för nybebyggelse. Se figur 66. Denna period är fylld av intensiva debatter i miljöfrågor.

I takt med stadens snabba utveckling har stadsbilden i de centrala delarna förändrats. Från medeltiden återstår Domkyrkan och Trefaldighetskyrkan samt vissa rester av andra byggnader i huvudsak koncentrerade runt Domkyrkan. Bebyggelse från 1500- och 1600-talen är blygsamt representerad och först från 1700-talet finns ett större antal byggnader bevarade, bland annat flera nu ombyggda bostadshus och många offentliga institutionsbyggnader, tex orangeriet, konsistoriehuset och nuvarande historiska institutionens hus i Universitetsparken. De flesta av dessa är registrerade byggnadsminnesmärken. De byggnader som i någorlunda ursprungligt skick är bevarade sedan tiden före 1800 är i stort sett tryggade till sitt bestånd. Däremot är situationen ännu oklar beträffande 1800-talsbebyggelsen och behandlingen av denna kommer att få en stor betydelse för stadens framtida utseende. En mycket stor del av denna har redan ersatts av modern bebyggelse. Utöver monumentalbyggnader som Carolina Rediviva, observatoriet och Stockholms nation finns bostadsbebyggelse i relativt välbevarat skick från 1800-talets förra hälft. Hit räknas området vid Övre Slottsgatan.

Enligt beslut av Uppsala stadsfullmäktige år 1961 tillsattes en kommitté att genomföra en kulturhistorisk inventering av bebyggelsen i de centrala delarna av Uppsala. Samtliga byggnader inom ett område begränsat av Kyrkogårdsgatan, Skolgatan, järnvägen och Strandbodgatan har upptagits i inventeringen samt dessutom ett antal byggnader och miljöer som bedömts vara av särskilt intresse⁵¹.

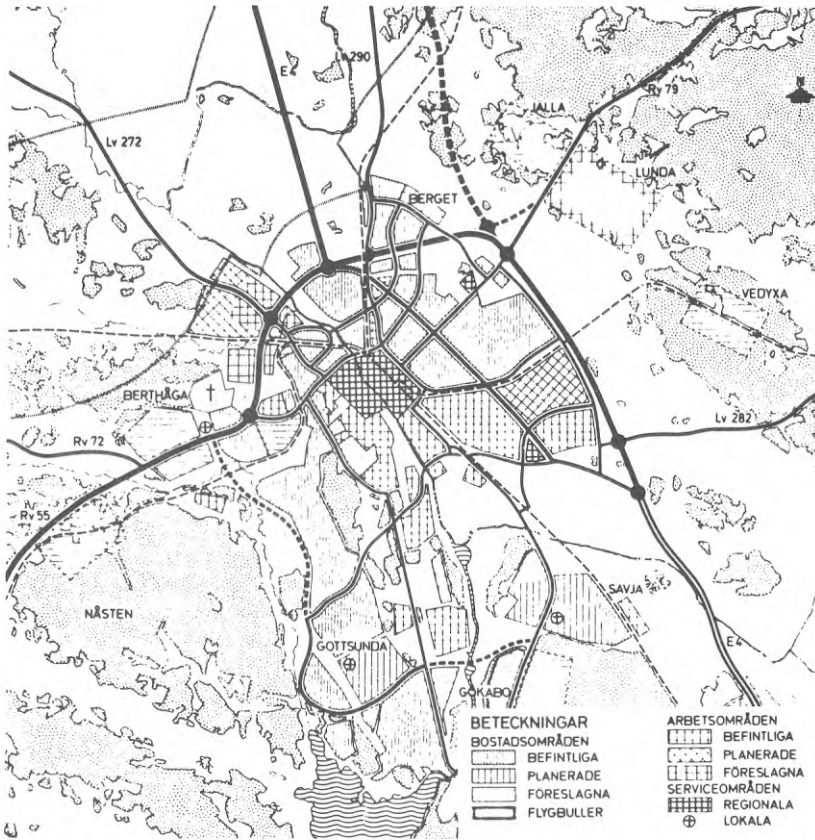


Fig. 66 Uppsala centralort. Utbyggnadsmöjligheter 1972–1985. Källa: Uppsala kommun Utvecklingsplan 72. Denna karta "skall inte betraktas som ett detaljerat generalplaneförslag. Den avses enbart visa ungefärliga lägen för de i utvecklingsplanen angivna tänkbara utbyggnadsområdena för bostäder och arbetsplatser fram till 1985. Vissa markerade vägsträckningar utgör endast föreslagna alternativ till den nuvarande trafikledsplanen. Även framtida utbyggnadsmöjligheter som kanske inte blir aktuella inom planperioden antyds."

Enligt kommittén är det självklart "att en mycket stor del av det äldre byggnadsbeståndet kommer att ersättas med nybyggnader, men lika klart torde vara att det bland den äldre bebyggelsen finns byggnader och miljöer, som man av både historiska och arkitektoniska skäl bör bevara.

Sådana åtgärder förutsätter som regel betydande ekonomiska insatser och det måste vara av vikt att genom översiktlig bedömning av olika värden hos det nuvarande byggnadsbeståndet lämna de beslutande myndigheterna möjlighet att bedöma vilka åtgärder, som bör och kan vidtagas."

Kommittén framhåller att "uppgifter lämnats om samtliga byggnader i innerstaden,

oberoende av ålder och värde. Fördelarna med ett sådant tillvägagångssätt har förefallit uppenbara.

För det första har kommittén funnit det meningslöst att göra värderingarna avhängiga av en viss konstruerad tidsavgränsning om femtio, sjuttiofem eller hundra år. Det har i ett par fall visat sig självklart att klassificera byggnader från 1930- och 1940-talen.

För det andra har kommittén velat ta avstånd från en vanlig uppfattning, enligt vilken bebyggelsen skulle kunna uppdelas i dels kulturminnesmärken och dels annan bebyggelse, mellan vilka grupper en skarp gräns skulle kunna dras. Värdet av en äldre byggnad avgörs i utomordentligt hög grad av dess omgivning och det är såväl ur kulturhistorisk synpunkt som ur mera allmän synpunkt på stadsbyggandet nödvändigt att ta hänsyn till stadsbildens helhet. Vidare har den breda redovisningen gjort det möjligt att kommentera även sådana stadspartier, som är betydelsefulla trots att de inte försetts med någon särskild beteckning. Det har exempelvis syntts angeläget att påpeka värdet av den relativt enhetliga nyrenässansbebyggelsen vid Skolgatans övre del.

Det viktigaste skälet har dock varit det, att endast en fullständig inventering, som förtecknar även icke klassificerade byggnader, kan få ett mera varaktigt värde, som blir oberoende av det eventuellt tillfälliga i själva värderingarna. Kommittén har velat se det som sin kanske viktigaste uppgift att på varje punkt och helt oberoende av sina värderingar öka kunskapen om den aktuella stadsbilden. Redan därmed torde ett steg mot en förbättrad behandling av stadens äldre bebyggelse vara taget.

För graderingen av den kulturminnesmärkta bebyggelsen har, i stort sett efter mönster av utredningen i Lund, fyra olika beteckningar begagnats.

(B) *Lagskyddade byggnadsminnesmärken* eller kyrkobyggnader (under statliga myndigheters uppsikt).

(K 1) *Omistliga hus*, vilkas nedrivande, förvanskning eller vanvård skulle innebära en oersättlig förlust för landets och stadens kultur- och skönhetsvärden.

(K 2) *Värdefulla hus*, av sådan kulturhistorisk betydelse och av sådant värde för stadsbildens karaktär, att de inte utan mycket tvingande skäl bör rivras eller väsentligen förändras.

(M) *Miljöhus*, dvs byggnader, som utan att kunna hänföras till grupp K 1 eller K 2, genom sin skala eller andra karaktärsdrag har ett värde för miljön, till vilken stor hänsyn bör tagas vid om- och nybyggnad." Se figur 63.

Kommittén framhåller, att trots att det gamla stadslandskapets utplåning ännu inte helt har avslutats, finns det fortfarande möjligheter att bevara sammanhängande träbebyggelse i området vid Övre Slottsgatan. Denna bebyggelse karaktäriseras av Ola Ehn⁵² i uppsatsen Övre Slottsgatan i Uppsala på följande sätt:

"Övre Slottsgatan är intressant och värdefull ur många synpunkter. Det är idag den enda större sammanhängande miljön i Uppsala med hus i en skala som länge var karaktäristisk för staden. Den har undgått 1900-talets genomgripande förändringar i husens bottenvåningar genom uppbyggnaden av stora butiksfönster, så som skett i de flesta andra äldre hus i staden. Den utgör en fin provkarta på hela 1800-talets skiftande byggnads- och kulturhistoria, hur man utnyttjade och byggde om äldre hus och hur



Fig. 67 Tomter och bebyggelse längs Övre Slottsgatans norra del 1850 och 1887. Rekonstruktioner av Ola Ehn med ledning av äldre tomtmätningar, stadskartor och brandförsäkringsvärderingar. Pilarna anger portlider och infarter. (Övre Slottsgatan i Uppsala av Ola Ehn.)

man byggde nya. Man kan där uppleva rester av stadens allra äldsta träbebyggelse. Vid Övre Slottsgatan kan man studera den enkla småfolksgården och de gångna århundradenas förnäma ämbetsmannagård, det sena 1800-talets bondkvarter och olika typer av hyreshus. Men en viktig begränsning finns, och däri ligger en del av miljöns särart. Övre Slottsgatan representerar inte Uppsalas gamla typiska handels- och hantverksgata så, som t ex Kungsängsgatan, Svartbäcksgatan och Dragarbrunnsgatan en gång gjorde, utan en annan alldeles speciell bit av den äldre Uppsalamiljön.

Det vore fel att säga att det ena huset, eller gården, ur kulturhistorisk synpunkt är värdefullare än det andra. Det är denna konstellation av olika faktorer som gör Övre Slottsgatan ända från S: t Olofsgatan till Skolgatan omistlig. En detalj ger de andra värde. Värdet i varje liten del i denna miljö blir desto större ju mer liknande miljöer på andra håll i staden försvinner. Det gäller det vi upplever ute från gatan, inne på gårdarna och i husen.” Se figurer 67 och 68.



Fig. 68 Kvarteret S: t Niklas, fasaden mot Övre Slottsgatan omkring 1850 och 1885. Från vänster fustigheterna nr 4, nr 5, nr 6 och nr 7 och 8 (19). Rekonstruktioner av Ola Ehn. 1850 var de flesta fasaderna rödfärgade. 1885 hade de flesta husen reveterade fasader, målade i gula, grå och bruna färgtoner. (Övre Slottsgatan i Uppsala av Ola Ehn.)

De bostadsområden som nu återstår i Uppsala innerstad från äldre tider, är rester, fragment av en till större delen utplånad miljö. Övre Slottsgatans befolkning utgör idag inte mer än knappt en halv procent av tätortens befolkning. Ville Herlins redogörelse för områdets behandling under den senaste tjuoårsperioden visar att kommunen haft stora svårigheter att tillgodose denna "minoritets" intressen. I hans beskrivning framskyntar även antagandet att politiker i olika läger betraktar Övre Slottsfrågan som "ett överklassnöje" och att man bortser från att människorna i området bor under otrygga och omoderna former.

Principiella målsättningar för den översiktliga planeringen

Det är inte utrett om den antydda synen på kulturminnesområdet vid Övre Slottsgatan som något av ett "överklassnöje" kan ha påverkat den kommunala behandlingen av området i enskilda detaljer under den gångna tjuoårsperioden. Det kan dock fastslås att ett kommunalt handlingsprogram för området, ett "bevaringsprogram", i princip enligt generalplanens intentioner, utarbetat och antaget tjuo år tillbaka i tiden på ett bättre sätt än nu varit fallet kunde ha tillvaratagit områdets miljökvaliteter och brukarnas intressen. Beslutsfattarna har saknat ett konkret och tillräckligt detaljerat handlingsprogram.

Att steget är mycket långt från idé till verklighet och från ord till handling torde tydligt framgå vid en jämförelse mellan de principiella målsättningarna för den översiktliga planeringen av tätorten och det förslag till handlingsprogram för området som utarbetats av arkitekterna Herlin/Skånberg i samråd med områdets brukare. Jfr de följande avsnitten.

Inom den nybildade kommunen pågår ett intensivt planeringsarbete. År 1971 beslöt kommunstyrelsen att till grund för sitt fortsatta översiktliga planarbete lägga ett förslag till generalplan benämnt Generalplan 69. Denna plan omfattar fyra delar, varav den första delen utgör en allmän beskrivning och den andra behandlar stadskärnan.

Generalplanens idé är

”att inordna de växande kraven från människorna och näringslivet genom att söka former att samordna kommunens delproblem av social, fysisk och ekonomisk art, att sammanställa dessa till program för detaljplanering och genomförande och att därigenom söka skapa god miljö för människor.

Denna miljöplanering bör för såväl översiktsplaner som detaljplaner bygga på följande huvudpunkter:

Inventering – fastställande av lokala förutsättningar

Idé – samhällets politiska och sociala grundvärdering

Innehåll – människorna och deras krav på samhället

Funktion – samordnandet av dessa krav

Form – den fysiska gestaltningen

Trafikbetjäning – rörelseschemat för all verksamhet

Tid – anpassning till förverkligandet

Ekonomi – verklighetsförankring

Produktion – teknisk anpassning

Information – kontakten med invånarna.

Generalplanen betonar att invånarna ökar kravet på samhället genom att bli begärliga: Valfrihet av bostadsmiljö, arbetsmiljö, fritidsmiljö, vård, undervisning, kultur, föreningsliv, idrott, kyrka. Säkrare kommunikationer. Ren luft. Rent vatten. Fredad natur. Hänsyn till ärvd miljö.”

Beträffande befintliga kulturbyggnader och kulturmiljöer föreslår generalplanen att vissa av dessa i innerstaden skall fredas genom förslag om kulturminnesområde. Som framgått ingår området vid Övre Slottsgatan i ett sådant område. Stadskärnan får i övrigt en översiktlig beskrivning av innehåll, form och användning och den förutsätts även i framtiden vara stadens och bygdens centrum för kultur, administration, universitet, specialtjänster, affärsverksamhet m m. Det sägs också i generalplanen att försök gjorts till samordning och avvägning av de tekniska, sociala och ekonomiska problem som är en följd dels av stadens växt dels av ökade krav.

I del 2 Stadskärnan redovisas ett antal inventeringar av nuvarande förhållanden samt skisseras en målsättning för behandling av stadskärnan under rubrikerna Idé, Innehåll, Funktion, Form, Trafikbetjäning samt Information. Målet för stadskärnans användning är:

”att stadskärnan för framtiden behåller sin karaktär som stadens, regionens och länets centrum

med centrala verksamheter bl a för kultur, utbildning, administration och övriga servicefunktioner för län, stad, universitet och kyrka

med överordnad kommersiell service med varor och tjänster av skilda slag

med boende och rekreation

med blandade dag- och kvällsaktiviteter

med iakttagande av att de två stadshälften på ömse sidor Fyrisån så långt möjligt får behålla sin egenart ur praktisk kulturvårdande synpunkt

med hänsynstagande till att regelbundenheten i den renässansinspirerade rutnätsplanen från 1600-talet alltså bör präglade stadskärnan

med hänsynstagande till byggnader och miljöer som av historiska och arkitektoniska skäl bör bevaras och skyddas

med bibehållande av måttfullheten i byggnadernas höjd och skala

med dämpad bilism

med gång- och cykelvänlighet

med prioritet för den kollektiva trafiken.”

Av särskild betydelse framhålls i generalplanen vara informationen om kulturvärdena i stadsmiljön för att vinna förståelse och kunskaper om dess särart. Som exempel på en sådan information omnämner planen uppsatsen av landsantikvarie Ola Ehn i Årsboken Uppland 1970, vilken ”vill ge klarhet i vad det är för hus och gårdar som bildar miljön vid Övre Slottsgatan och vari deras kulturhistoriska värde ligger.”

Övre Slottsgatans läge i förhållande till det egentliga centrum gör att området i obetydlig grad påverkas av det funktionella förändringstryck som innerstaden är utsatt för. Området vid Övre Slottsgatan markeras i generalplanen som renodlat bostadsområde med undantag för en yta i kvarteret Rosenberg, som avsatts för administration. Alternativa planer för genomfartstrafik berör området på tre av de angränsande gatorna: i norr, väster och söder.

Nuvarande förhållanden

Problem på olika planeringsnivåer och inom skilda problemsektorer har studerats i offentliga utredningar. I viss mån har även arkivmaterial studerats. Denna information har kompletterats med översiktliga fältstudier, intervjuer och samtal. Data och information har i första hand inhämtats genom redovisningar av den verksamhet Övre Slottsgatans Byalag bedrivit, genom Carl Gustaf Thornströms rapport, Övre Slottsgatan i Uppsala – bevarande av kulturhistoriskt värdefull miljö; bakgrund, genomförande, alternativ – konsekvenser för individ och samhälle (Uppsala universitet, Kulturgeografiska institutionen 1975) samt genom en utredning utförd av arkitekterna Ville Herlin och Martin Skånberg: Utredning om hur man bör förfara med området vid Övre Slottsgatan (1972), som utöver inventeringsmaterial även innehåller ett förslag till handlingsprogram för området, bestämmelser för kvartersplan samt vissa kostnadsbe-

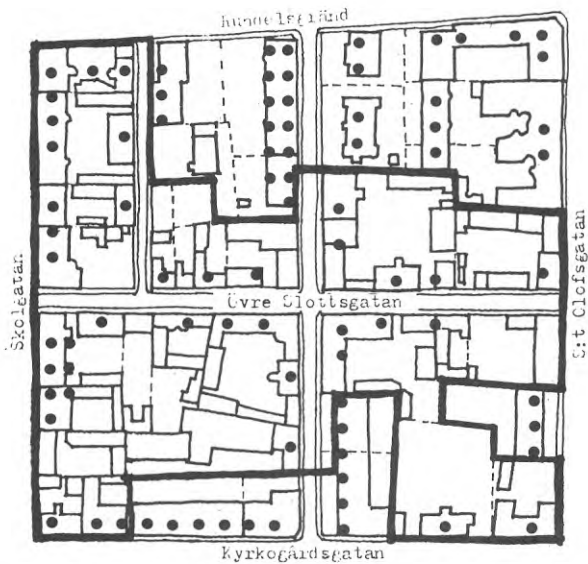
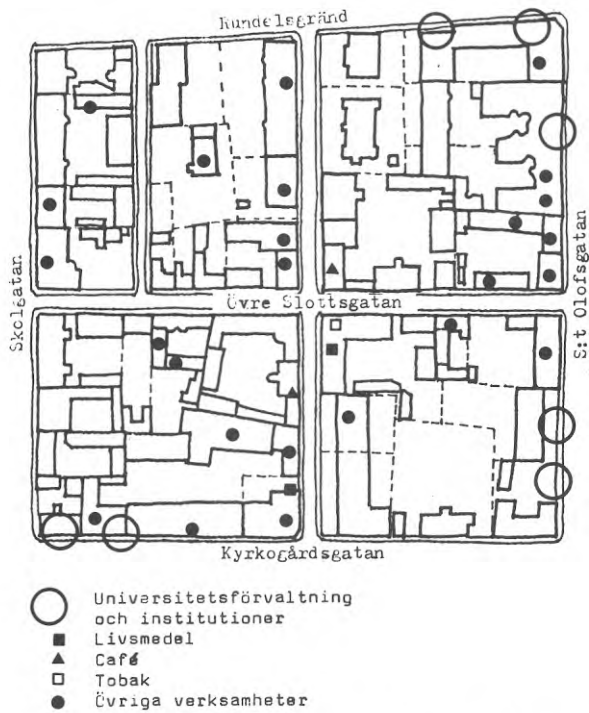


Fig. 69 Antal boende. 1 punkt = 10 personer. Den grövre linjen markerar Herlin/Skånbergs inventeringsområde.



- Universitetsförvaltning och institutioner
- Livsmedel
- ▲ Café
- Tobak
- Övriga verksamheter

Fig. 70 Verksamheter. Efter Herlin/Skånberg 1972.

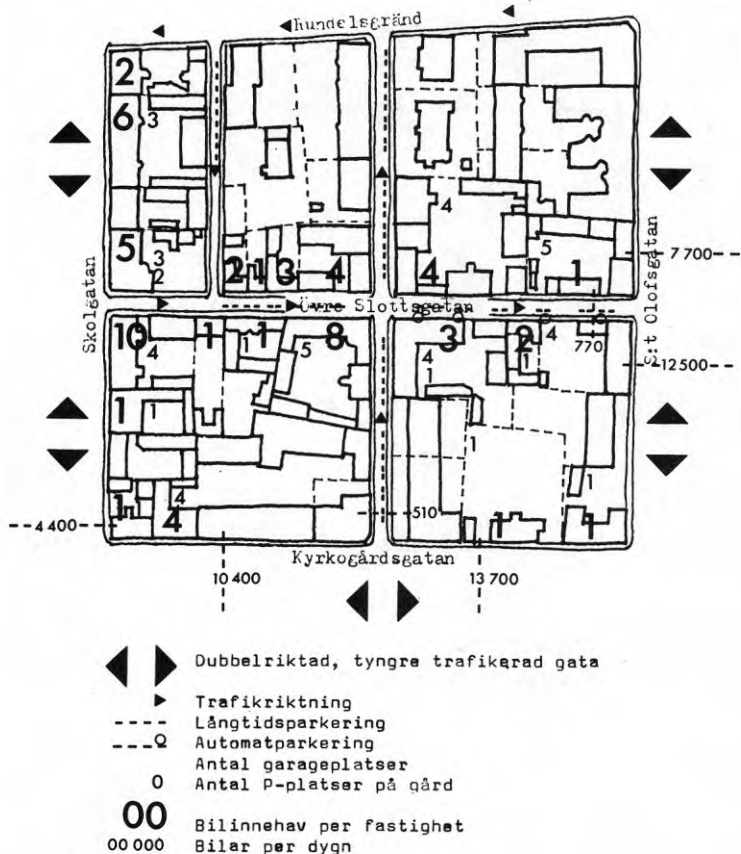


Fig. 71 Trafiksystem. Efter Herlin/Skånberg 1972.

räkningar. Utredarnas inventeringsmetod har varit att med ”kamera, papper och penna, intervjuformulär m m registrera områdets nuvarande sociala och fysiska utseende och inre struktur, att söka upp grupper och enskilda i staden och förhöra oss om dessas idéer och önskemål, framförallt boende och fastighetsägare samt att samla in och sammanställa data ur olika register.” Utredningsmaterialet är uppdelat i två delar, dels ovan nämnda rapport, dels ett utställningsmaterial, ett antal skärmar omfattande historiska bilder, en fotografisk dokumentation av dagsläget, diverse inventeringskartor, enkätmaterial, förslagsplaner på trafikföring, huskroppar, användning m m, skisser på föreslagna ombyggnader och nybyggnader samt tidningsurklipp.

Följande faktorer inom sektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter har studerats:

Fysisk struktur

Naturgivna fysiska förhållanden (topografi, vegetation, grundförhållanden); översiktliga studier.

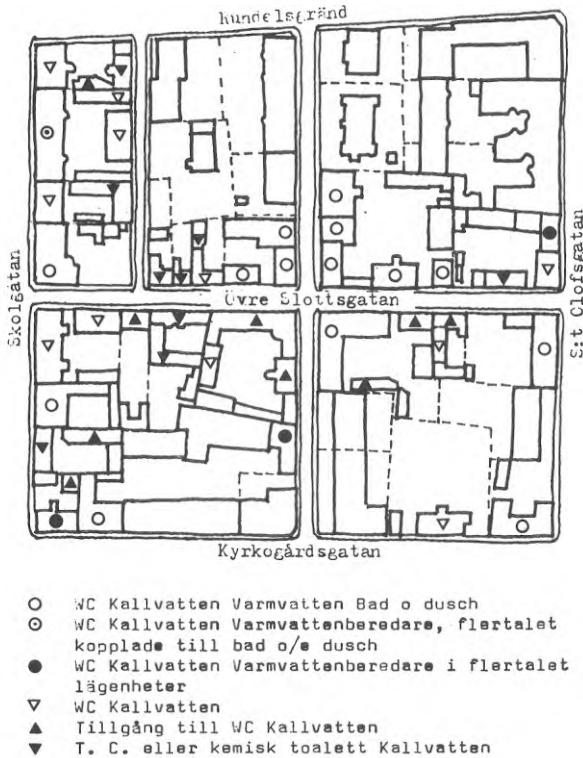


Fig. 72 Utrustningsstandard. Efter Herlin/Skånberg 1972.

Stadsplanens uppbyggnad; detaljerade studier.

Detaljerad fysisk struktur; översiktliga samt delvis detaljerade studier av exploaterings-tal, byggnadsyta och volym, våningsantal, byggnadsmaterial, färgsättning, ålder, lägenhetsfördelning, planering, byggnads- och lägenhetsstandard, byggnadsteknisk kvalitet, installationer, inredningar, sol- och dagerförhållanden, mikroklimat, klimat-skydd, tomtindelning, gårdsrum, gaturum, vegetation.

Funktionell struktur

Markanvändning; bostäder, handel, administration, parkering m m; detaljerade studier.

Lokalanvändning; bostäder, gårdar, bostadskomplement, verksamheter av olika slag, obebodda lägenheter m m; detaljerade studier. Exempel: se figurer 69 och 70.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Försörjningssystem; vatten och avlopp, el-försörjning och övriga tekniska system; översiktliga studier.



Fig. 73 Ägoförhållanden. Efter Herlin/Skånberg 1972.

Trafiksystem; gångtrafik, kollektivtrafik, biltrafik, trafikvolym, framkomlighet, tillfarer, gångavstånd, trafikolyckor, trafikseparering, buller, gaser, vibrationer, visuellt intrång, antal bilar, biluppställningsplatser m m; översiktliga och delvis detaljerade studier. Se figur 71.

Demografiska och sociala aspekter

Uppgifter om brukare och sociala förhållanden; översiktliga och delvis detaljerade studier; hustyp och upplåtelseform, lägenhetsstorlekar, hushållsstorlekar, barnfamiljer, trångboddhet, lägenheternas utrustningsstandard, uppgifter om befolkningsstruktur, arbetsförhållanden, social differentiering och integration, trygghet och anpassning till miljön, uppsikt och kontakt, flyttningsbenägenhet, bilinnehav m m. Se figur 72.

Juridiska aspekter

Planbestämmelser; detaljerade studier.

Lagskyddade byggnader; detaljerade studier.

Fastighetsförhållanden; fastighetsstruktur, ägoförhållanden, upplåtelseformer; översiktliga och delvis detaljerade studier. Se figur 73.

Ekonomiska aspekter

Mark och byggnader; taxeringsvärden och köpdata; översiktliga studier.

Sanering av bebyggelse; kostnadskalkyler; vissa detaljstudier.

Förändringstendenser

Studierna av förändringstendenser utgörs av jämförelser mellan historiska förhållanden och nuvarande förhållanden. Tyngdpunkten har lagts på utvecklingen under de senaste decennierna. Bland studierna kan nämnas följande:

Förändringar av stadsplan och bebyggelse; översiktliga studier.

Förändringar av markanvändning och fastighetsanvändning; översiktliga studier.

Förändringar i trafikmiljön; översiktliga studier.

Befolkningsutveckling och förändringar i de sociala förhållandena. Se figurer 74 och 75.



Fig. 74 Bebyggelsens tekniska standard. Efter Herlin/Skånberg 1972.

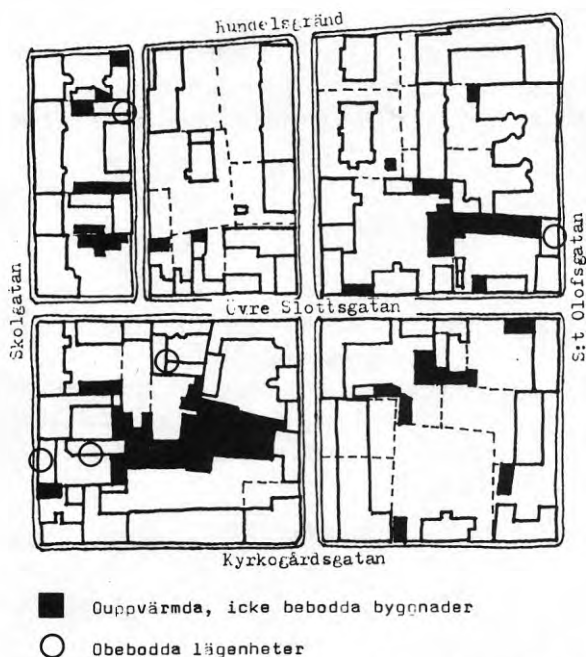


Fig. 75 Outnyttjade byggnader och lägenheter. Efter Herlin/Skånberg 1972.

Sammanfattning (utvärdering)

Sammanställningen bygger huvudsakligen på delar av Herlin/Skånbergs utredning. En fylligare beskrivning kan erhållas vid studier av denna utredning.

Fysisk struktur

Området utgör en liten bevarad rest av den forna trähusbebyggelsen i Uppsala innerstad. Dess läge är perifert i förhållande till centrum på åns östra sida. Området omfattar ytmässigt en mycket obetydlig del av innerstadsområdet: fem kvarter med en sammanhängande yta av cirka 210 x 220 m². Bruttoexploateringsstalets snittvärde ligger på 1,13 och varierar mellan 0,27 och 2,2 för olika fastigheter.

Grundförhållandena är i huvudsak goda, cirka 2–5 meter till komprimerat grus.

Området ingår i ett rutnätsformat plansystem med slutna kvarter. Utöver den småskaliga träbebyggelsen rymmer området yngre bebyggelse i större skala. Den äldre gårdsbebyggelsen uppvisar en rik variation av små bodar och magasin. De flesta husen längs Övre Slottsgatan är reveterade trähus och längs Skolgatan stenhus.

De sifferuppgifter som redovisas i det följande hänförs till Herlin/Skånbergs inventeringsområde vars avgränsning framgår av figur 69.

Sammanlagd våningsyta är 25 026 m². Utrustningsstandarden är förhållandevis låg.

Cirka hälften av lägenheterna i inventeringsområdet har wc, varmt och kallt vatten, bad och/eller dusch (51 %). Cirka en tredjedel har wc, kallvatten och ibland varmvattenberedare (30 %). Cirka en femtedel har torrklosett, kemisk toalett eller tillgång till wc (delat wc) samt kallvatten (19 %). 10 fastigheter av 23 har centralvärme, resten elvärme eller fotogenkamin.

Bebyggelsens underhåll är delvis starkt eftersatt.

Funktionell struktur

Övre Slottsgatan var ursprungligen en renodlad bostadsmiljö med viss anknytning till universitetsmiljön. Detta präglade den sociala grupperingen – här fanns både anspråksfulla ämbetsmannagårdar och gårdar av småfolkskaraktär. Idag blandas universitetsförvaltning och institutioner, småbutiker och mindre arbetsplatser med områdets bostäder. I huvudsak är dock området utnyttjat för boende. Närheten till universitetet påverkar områdets karaktär och gatulivets intensitet.

Den kommunala målsättningen är att området i princip skall bevara sin nuvarande karaktär både vad avser form som användning.

Sex bostadsbyggnader var år 1972 utrymda. Vidare fanns ett stort antal obebodda och uppvärmda utrymmen i form av bodar och magasin.

Gårdarnas karaktär och användning uppvisar stora variationer. Herlin–Skånberg beskriver de olika gårdstyperna på följande sätt:

Inventering av gårdarna (text från utställningsmaterial)

”I anslutning till bilderna i den historiska delen har nämnts att gårdarna är av tre olika slag: handelsgårdar, ämbetsmannagårdar och småfolksgårdar.

Idag kan vi också urskilja tre typer av gårdar beroende på dels historiskt ursprung (storlek, uppbyggnad m m) och dels hur ägare och boende på senare tid har utnyttjat gården . . .

Gemensamt för alla gårdar är en stor variation och detaljrikedom både i den stora skalan (huskroppar m m) och den lilla (fasaddekorationer, kullersten m m). Gårdarnas största ”användning” är förmodligen som utblick från fönstren. Buskar, träd, fåglar, tvätt som rör sig för vinden, bekanta och obekanta ansikten, regnvatten som porlar ur stuprör och allt det andra som kan finnas där ute gör att ögat och tanken får den stimulans som så väl behövs och som man så sällan får i moderna höghusområden. Annars är gården den plats där man möts och hälsar och det är där man traskar över med soppåsen. Vid varm väderlek sitter man utomhus, ibland fikar man tillsammans med någon granne. Många hänger sin tvätt att torka i friska luften och ibland ser man någon påta i jorden invid porten (det är därför man ser ’riktiga’ blommor, t ex solrosor i rabatterna). – De flesta gårdarna har en lagom halvt privat, halvt allmän karaktär.

Men gårdarna är dock av lite olika sort och kvalitet (se figur 76):

Typ 1 är mycket liten eller medelstor och nås i allmänhet inte med bil. Gården har kvar träd, buskar, rundgrus, sand, rabatter m m. Där finns lugn och intimitet. De

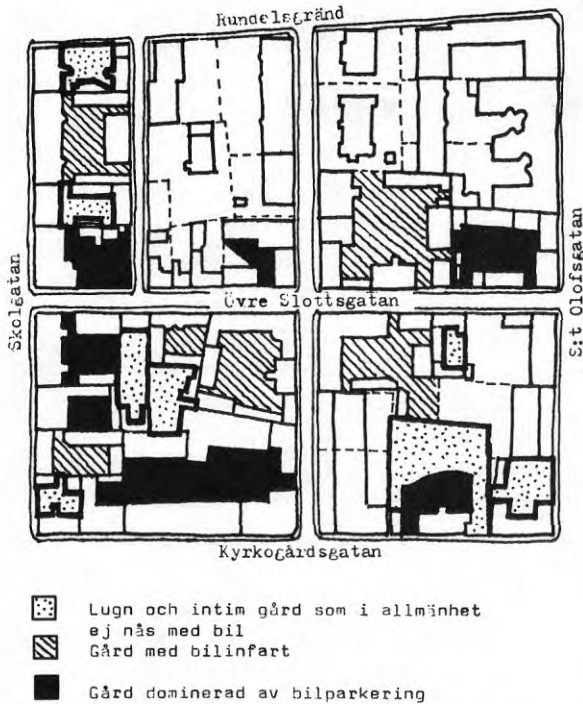


Fig. 76 Gärdstyper. Efter Herlin/Skånberg 1972.

boende har åtminstone ordnat en sitthörna med lösa eller fasta bänkar, bord och stolar, vidare finns solrosor och vallmo och annat färggrant på sommaren.

Typ 2 är av det större slaget och har infartsmöjligheter för bilar. Fastighetsägaren hyr ut delar av gården som parkeringsplatser till boende vid gården och i vissa fall även till personer som bor eller arbetar i närheten. Planteringar och träd har delvis skonats på grund av en mycket tydlig uppdelning av gården genom t ex nivåskillnader och kanske ibland på grund av fastighetsägarens omsorg om gårdsmiljön och hyresgästernas trevnad. Det händer att blommor planteras eller att stolar och bord ställs ut. Variationsrikedomen finns kvar.

Typ 3 domineras helt av bilparkering och bilarnas in- och utfart. Lättillgänglighet från gatan och fastighetsägarens hänsynslöshet mot den ömtåliga gårdsmiljön gör att gården bara kan användas av dem som betalat för sin bilplats. Sitter ute i solen m m gör man inte på dessa gårdar – de är alltför enahanda, alltför dominerade av bilar.

Till denna tredje typ vill vi kanske också föra gården vid Övre Slottsgatan 13. Den har vid restaureringen 1967 omvandlats till en utslätad grus- och gräsplan med enahanda plantering av rosenbuskar. Den är alltför entydig för att stimulera till användning.

Angående speciella inslag på gårdarna, ofta med särskilt kulturhistoriskt värde, noteras:

Bodar, lider. Bodarna som finns på nästan alla gårdar innehåller idag delvis några rester av torrass, men tjänar till största delen som förvaringsplats för trädgårdsmöbler och

redskap, skidor, cyklar, fotogenfat och ved. Ibland ryms där en föråldrad tvättstuga. Soptunnorna brukar stå i en bod eller i skydd av ett utskjutande tak och en avskärmning. Behovet av förvaringsutrymmen är nuförtiden minst lika stort som förr, liksom behovet av utrymmen för gemensamhetsanläggningar, t ex tvättstuga eller hobbyrum.

Bodarna är viktiga arkitektoniska element, t ex då boden står mot en hög brandgavel, som därigenom träder i bakgrunden och gårdsrummet känns inte så inklämt. Men det är framförallt användningen som har betydelse för miljön och livet på gårdarna.

Det är *lidren* som gör att entréerna till gårdarna känns så där lagom privat. Man liksom passerar in på något annat än gaturummets allmänna ytor. Besökaren blir redan här lite av gäst och uppträder därför oftast mer hänsynsfullt för att inte onödigtvis störa de boende. Man kan tala om att det uppstår en social relation mellan besökaren och de boende allihop. (Jämför med förhållandena i entrén till ett tiovånings hyreshus. Ingen tittar nyfiket eller intresserat på andra besökare än dem man känner. Hela trapphuset fungerar som ett allmänt utrymme – det är så många som rör sig där.)

På gårdarna finns vackert utformade *vattenposter* i gjutjärn. Många *källarnedgångar* är av det gamla slaget med halvliggande dörrar och trappan direkt inunder. Dessa bildar med huset små hömor att göra rabatter i. Mycket av gamla *kullerstensbeläggningar* finns kvar och tycks delvis vara i gott skick under det vanligtvis ganska tjocka grus- och sandskikt som täcker. För vattenavledning finns *urskålade stenar och rännदार* både av huggna och runda stenar. Ursprungliga *entrétrappor i granit* finns kvar och rester av *gårdslykter* sitter på en del väggar.

Gården på Kyrkogårdsgatan 19 är en intakt *fruktträdgård* där de flesta träden ännu bär rikligt med frukt. Trädgården är också grannskapets midsommarfirarplats. På många gårdar finns granna exemplar av björk och pil eller kastanj.

Dessa uppräknade detaljer är av stort värde för miljön men behöver för den skull inte påkostas en omfattande reovering till ursprungligt skick. Det mesta behöver bara göras rent, ifogas eller sopas fram i de delar som är hela för att vara till nog glädje. Ojämheter och förslitning är en del av charmen på dessa gårdar. Däremot måste man åtgärda sådana skador som kan leda till nya skador. Vattenavrinning t ex` måste fungera.”

Försörjnings- och kommunikationssystem

Området har ett regelbundet gatusystem som ursprungligen ej är anpassat till motorfordonstrafik.

Tyngre trafikerade gator omger området på tre sidor och medför vissa störningar i form av buller, avgaser och vibrationer. Alla gator inom området är enkelriktade och trafikbelastningen är här relativt liten.

Parkeringslösningen är en kombination av kantstensparkering, parkering på kvartersmark samt i garage. 33 parkeringsplatser finns på gårdarna och 37 på gatorna, varav övervägande delen är långtidsparkering, 24 timmar, resten automatparkering.

De gående hänvisas till trottoarer och cykeltrafiken blandas med fordonstrafiken.

Demografiska och sociala aspekter

I inventeringsområdet bor 357 personer. Området är socialt heterogent, många yrkeskategorier finns representerade: barn 8 %, studenter 25 %, pensionärer 13 %, hemmafruar 13 %, yrkesarbetande 41 %, varav ena hälften är lärare och kontorsarbetande och andra hälften sjukhus-, byggnads- och industriarbetare.

Drygt en tredjedel av hushållen har bott mellan 10 och 40 år i sin lägenhet, drygt en tredjedel har bott 1–4 år och knappt en tredjedel är nyinflyttade. En fjärdedel av hushållen är studenter.

61 bilägare finns i området.

Hälften av hushållen uppger inga önskemål om bad eller dusch och av de övriga, som saknar dusch och/eller bad, vill drygt 2/3 hellre ha dusch i lägenheten och/eller gemensamt bad än eget bad, ofta motiverat av kostnadsskäl. Omkring 70 % önskar inga förbättringar av köksstandard, av de 30 % övriga önskar nästan alla ordentlig diskbänk, några önskar komplettering med modern spis.

94 % vill bo kvar, i några fall under förutsättning att viss modernisering sker snart, några antyder att andra orsaker kan orsaka flyttning i framtiden, t ex arbete på annan ort.

3 % vill flytta till större och modernare bostad. 3 % vet ej.

Juridiska aspekter

Gällande stadsplan är huvudsakligen från 1936. Den föreskriver 3–4 vånings byggnader utan likhet med nuvarande bebyggelse. I kvarteret S:t Niklas finns två nyare stadsplaner. En ny stadsplan anpassad till befintlig bebyggelse kommer troligen att antas hösten 1975.

Ekonomiska aspekter

De sociala konsekvenserna av alternativa former av renovering (s k mönsterrenovering respektive generativ renovering) har mycket ingående studerats av Carl-Gustaf Thornström och arkitekterna Ville Herlin och Martin Skånberg. Jfr följande avsnitt.

Områdets utveckling

Områdets problematik och utvecklingsmöjligheter har grundligt utretts under senare år. I undersökningens syfte skall här särskilt uppmärksammas utredarnas erfarenheter av den sociala problematiken. Exemplet Övre Slottsgatan är väl lämpat att belysa de bostadssociala problemen i anknytning till stadsförnyelse och bevarande av äldre stadsmiljöer. Utredarna har funnit det angeläget att belysa de bostadssociala problemen i ett helhetsperspektiv och återkommer ofta till saneringsmetodernas konsekvenser, segregeringstendenser och överhuvudtaget de boendes möjligheter att bo kvar i sin miljö.

C-G Thornström framhåller i sin rapport – Övre Slottsgatan i Uppsala – att stadsförnyelsen i området ytterst handlar om ”en helhet vars dynamik det gäller att

förstå och förklara – och inte bara ytligt beskriva – först då är ett aktivt ingripande möjligt.” Stadsförnyelsen är enligt hans mening således inte ett byggnadstekniskt, antikvariskt eller ekonomiskt problem. Det räcker heller inte med att man sammanväger dessa olika aspekter på stadsförnyelsen – man måste fördjupa analysen genom att lämna aspektnivån och skapa sig en helhetssyn på människan och samhället.

I sin rapport (kapitel II Stadsförnyelse och bevarandet av äldre miljöer) sammanfattar Thornström:

”Agrarstatens upplösning, industrialiseringen, uppkomsten av ett egendomslost proletariat samt markägandets privatisering under 1800-talet möjliggjorde en markexploatering och byggnation i städerna som främst gynnade en minoritet. Städernas utseende var främst en produkt av privata markexploatörers intressen och nödvändiga agerande under konkurrens. Trots att staden var en samhällelig angelägenhet fick länge privata intressen styra dess exploatering. Den stärkta statsmakten har under 1900-talets första hälft sökt inskränka den privata ’fria exploateringsrätten’. Genom olika regleringar (bostadspolitiska, finanspolitiska, näringspolitiska etc) har man sökt, bl a vad gäller människors lika möjligheter till val av boende, bredda tillgängligheten för alla samhällsklasser.

Det faktiska utfallet har blivit att städernas centrala delar kontoriserats, ty denna exploatering ger privata markägare störst hyresintäkt: city i städerna har främst ’occuperats’ av bankpalats, försäkringsbolagskontor, exklusiva affärer och vissa offentliga institutioner, som kan betala höga markpriser.

På den bostadssociala sidan har en utjämning skett så att en del av trångboddheten och låg standard byggts bort. Emellertid har inte reallönekostnaden ökat i samma omfattning som hyreskostnaderna och ojämlikheten kvarstår vad gäller valmöjlighet för olika samhällsklasser med avseende på boende. Städernas nuvarande boendesegregering av typ: ’diplomatstaden’, ’socialfallsstadsdelen’, ’medelklassvillao området’ etc, visar att statsmakternas ingrepp mot minoritetens intressen inte varit tillräckliga . . .

Bostadspolitiken och andra reformer har tillsammans med bygglagen och andra styrmedel, exempelvis stadsplan, endast i ringa omfattning kunnat hävda majoritetens intressen gentemot privatkapitalet. Vi står långt ifrån den situation när individen fritt kan välja.

Vi kan endast avslutningsvis konstatera att demokratin på bostadsmarknaden endast gäller en höginkomsttagande minoritets valfrihet och demokrati.”

Thornström påpekar att vid behandlingen av problemen kring bevarandet av en centralt belägen och lågexploaterad stadsbebyggelse som Övre Slottsgatan, med målsättningen bibehållen heterogen sammansättning av boende, bör vi hålla i minnet:

- a. Stadens genes under den industriella marknadsekonomi.
- b. Markexploateringen som främst är underordnad privat/företagsekonomiska mål.
- c. Byggnadsnyttjandet vid privat ägande: kontor och/eller bostäder uthyrs till högsta möjliga kostnad utan att hyresgäster uteblir, dvs endast kapitalstark hyresgäst har råd att bo där.
- d. Samhällets (=majoritetens) styrmedel på ”marknadskrafterna”.

I sin socialantropologiska analys talar Thornström om människan som objekt respektive subjekt i miljön. Människan som subjekt i miljön "intar inte här en passiv roll utan har en aktiv roll som börjar i lägenheten och fortsätter via trapphuset till gården. Individerna sätter sina spår och kan identifiera sig och agera aktivt och tillrättalägga förhållanden på alla nivåerna. Trapphus och gårdar blir resultat av individernas samlade aktiviteter. Det finns en historiskt förmedlande dimension också: varje lägenhet, varje trapphus, varje del av gården återspeglar tidigare människors aktiviteter: miljön återspeglar det förgångna i det närvarande.

Med objekt för avses det förhållande som blir följden vid institutionell planering, här utgör mönsterrenovering ett exempel på den situation när man pressar på ett (färdigt) mönster på den yttre och den inre miljön i färdigstöpt form. Människans roll som förmedlare av aktiviteter mellan lägenhet, trapphus och gård försvinner. I stället görs lägenheten självförsörjande, gårdsmiljön görs 'färdig'. Tip-top-standard och 'färdig' utemiljö lämnar inget kvar av identifikationsmöjligheter för individen."

Ovanstående citat är hämtat ur en artikel av Thornström publicerad i AT nr 7/1975. I samma artikel definierar han sina två begrepp mönsterrenovering och generativ renovering. Med mönsterrenovering avses "att man utgår ifrån ett generellt schablonmål som ligger nära nyproduktion både i normering och åtgärds metod." Med generativ renovering avses "att man vid bevarande ur kulturhistorisk och bostadssocial synpunkt understryker den historiska kontinuiteten såväl i husen som utanför dem, dvs utemiljön. Denna typ av renovering betyder att man inte utgår från ett mönster utan anpassar bevarande till den historiska kontinuiteten."

Thornström visar i sitt arbete att Övre Slottsgatan före den nu inledda renoveringsfasen var ett mer heterogent sammansatt område än idag: "Här bodde människor av alla kategorier, en lokal subkultur betingad av den förindustriella stadens karaktäristika fanns. Identifikations- och vi-känslan var ofta stark, alla kände alla, miljön gjorde människorna till subjekt: de producerade själva aktivt sin miljö, yttre och inre.

Man skall nog akta sig att romantisera denna livsform och se den som fri från konflikter, så var ofta ej fallet: just den fysiska närheten mellan människorna ledde ibland till 'friktioner'. Man var delvis påpassad dygnet runt och små saker kunde förstöras upp och omöjliggöra kommunikation mellan hyresgäster. Risken för 'stämpling' var stor (däri skiljer sig inte 'Övre Slotts' från samhället i övrigt) emedan var och en automatiskt förr eller senare tilldelades en roll . . ."

Thornström finner att Övre Slottsgatmiljön inför renoveringsfasen återspeglade ett flertal motsättningar:

1. Motsättningarna mellan kulturhistoriskt bevarande och markförräntning.
2. Motsättningen mellan bostadssocial renovering och lyxrenovering.
3. Motsättningen mellan "subjekt i" och "objekt för", dvs individens behov contra institutionellt fastställda behov.

Thornström summerar: "Hittills har renoveringar av äldre kulturhistorisk miljö oftast lett till att den inre miljön såväl kulturhistoriskt som socialt förändrats. Främst har det skett en boendesegregering på så sätt att endast högavlönade och ibland subventionerade kulturarbetare kunnat bo där.

Den kulturhistoriska yttre miljön har blivit reserat i städerna men inte bara detta: renoverade områden har blivit bostadssocialt reserverade reserat. Byalagets och vissa kommunalt ansvarigas uttalanden har syftat till att detta ej skulle bli fallet vid Övre Slottsgatan. Det synes dock mot bakgrund av det material som presenterats . . . vara tämligen tydligt att även 'Öfre Slotts' är på väg att bli ett reserat reserat.

Den nuvarande lagstiftningen för att tillgodose en majoritets intressen genom rättsutvidgningar gentemot privat markexploatering synes vara högst otillfredsställande. Man torde med hjälp av slutsatser från undersökningen kunna visa att påståendet att konsumenten 'kan själv, i enlighet med sina värderingar, preferenser, bestämma både hur han skall fördela sina resurser på bostadskonsumtion och annan konsumtion och vilken typ av bostad han skall ha . . .' är en totalt missledande, mystifierande och falsk historieskrivning . . . (Jfr även generalplanens allmänna målsättningar.)

Den sociala strukturen i Öfre Fjärdingen håller till följd av renoveringarna helt på att förändras i riktning mot segregering. Vissa samhällsgrupper måste flytta p g a höga hyror eller hot om rivning. Den heterogena sammansättningen minskas avsevärt.

Till följd av att de materiella förutsättningarna för social interaktion starkt minskat upphör området vid 'Öfre Slotts' att karaktäriseras av en speciell materiellt betingad subkultur. Området börjar istället såväl fysiskt som socialt anta helt urban karaktär där personliga relationer ersätts med formella. Den förindustriella staden upplöses och hushållen atomiseras . . .

Öfre Slottsområdet i november 1974 återspeglar inte bara sin egen situation utan även övergripande samhällsfenomen. Här återfinns motsättningar mellan bostadssociala, kulturhistoriska och marknadsprofiterande intressen liksom mellan enskilda individers behov och politikernas möjligheter att realisera dessa, vidare mellan subjekt-producerad miljö och institutionellt producerad miljö.

Öfre Slotts-problematiken är inte en enskild företeelse, istället är den det enskilda som uttryck för det allmänna: Ytterst synes det handla om den ojämna fördelningen i samhället över kontrollen av produktionsmedlen."

Liksom arkitekterna Herlin och Skånberg uppehåller sig Thornström i sitt arbete kring relationerna mellan hyresgäster, byalag, politiker, tjänstemän, fastighetsägare och byggbolag. I rapporten Kampen om Övre Slottsgatan 1955–1975 diskuterar Herlin dessutom arkitektens möjligheter att planera för brukare och former för samarbete.

Herlin/Skånberg summerar sina erfarenheter av planeringsarbetet på följande sätt i sin gemensamma rapport:

"Vår inventering av området har lett oss till insikten att om man talar om kulturhistoriskt värdefull miljö, kan man ej se den fysiska miljön skild från den sociala miljön – den fysiska och sociala miljön = den totala miljön = den kulturhistoriska miljön."

Det starkaste förändringstrycket på området utgörs av bebyggelsens tekniska förfall, orsakat av bristande underhåll, samt förändringen av områdets sociala struktur. Bland planproblem och konflikter bör även nämnas trafikproblemen inklusive parkeringspro-

blem samt gårdarnas nyttjande. Som målsättning för behandling av den totala miljön i området formulerar Herlin/Skånberg följande tre punkter:

"1. Ett bevarande av den totala miljön (den fysiska och sociala) i området vid Övre Slottsgatan.

2. Att restaureringsarbetets omfattning och utförande anpassas till hus och människor.

3. Att finna ekonomiska, administrativa och politiska vägar till att bevarandet lyckas.

Skall ett område av kulturhistoriskt värde bevaras måste en restaurering ske varsamt och med hänsyn till dess nuvarande funktion. Detta innebär bl a att den nuvarande boendestrukturen ej får förändras på grund av restaureringen . . . de människor som nu bor där skall inte bara få bo kvar – de skall kunna bo kvar."

Herlin/Skånberg tillägger: "Det finns inga möjligheter för det allmänna att åstadkomma bevarande med dagens lagar, normer och planinstrument utan dispenser från kommunen. Alla nämnder och organ måste samordna sina ansträngningar att bevara Uppsalas sista sammanhängande 1800-talsmiljö."

Herlin/Skånberg skisserar ett 8-punktsprogram som lösning på områdets problem. Detta program omfattar följande punkter:

1. En plan med ett program. Se figur 77.
2. Kommunalt (eller statligt) inköp.
3. Ändring av lånevillkor och normer.
4. Ett kommunalt upprustningsbolag för området.
5. Ett samarbete med de boende.
6. Ägande genom små bostadsrättsföreningar.
7. Kommunalt ägd mark som upplåts med tomträtt.
8. Kommunal insyn och hjälp till bostadsrättsföreningarna.

Punkt 1 En plan med ett program, omfattar en kvartersplan med generella bestämmelser som utarbetats på grundval av kostnadsberäkningar av olika saneringsalternativ. Brukarnas behov, krav och önskemål inom olika problemsektorer och framförallt boendets problem har här belysts i direkt samarbete med Öfre Slottsgatans byalag. En anpassning har också skett till det plansammanhang i vilket området ingår. Programmet redovisas i detalj i rapporten: Utredning om hur man bör förfara med området vid Öfre Slottsgatan. Erfarenheter som rör samarbetet med de boende, byalagets utveckling och svårigheterna för en yrkesutövande arkitekt att på ett kompromisslöst sätt arbeta för de boende kommenteras av Ville Herlin i Kampen om Övre Slottsgatan.

Herlin utgår i denna rapport från en socialistisk samhällssyn: "Om socialismen existerade i vårt land skulle min yrkesroll inte vara så motsägelsefull som den är idag. Då vore det naturliga att vara redskap åt brukarna. Motparten: det vinstdrivande företaget, privat, statligt, kommunalt, den hetsande byggnadsmaterialmarknaden funnes ej längre och skulle inte längre tvinga varken mig eller allmännyttiga och

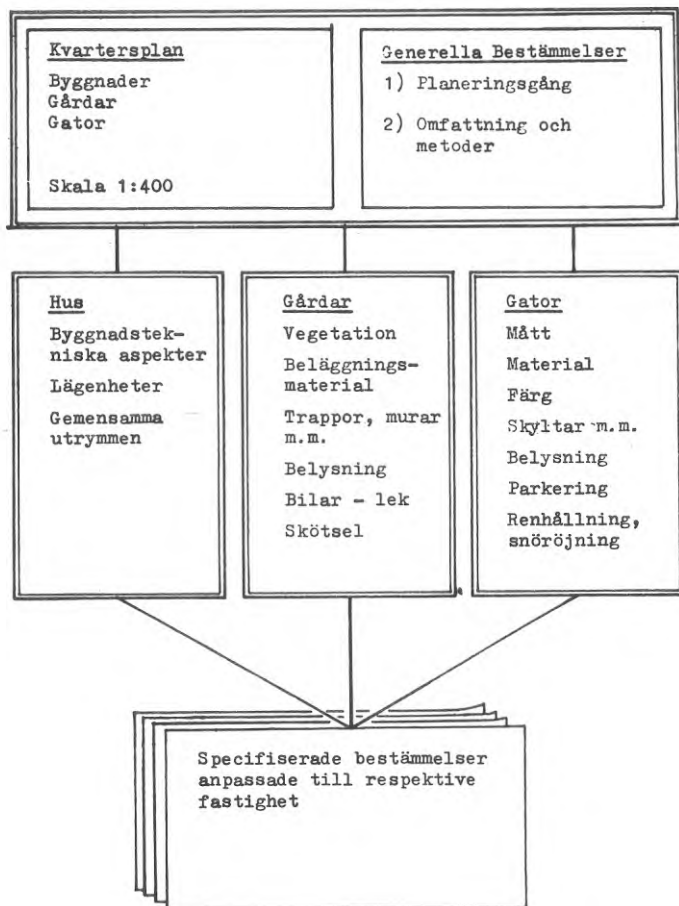


Fig. 77 Herlin/Skånbergs Blockschema över planer och bestämmelser för området vid Övre Slottsgatan. Ur Utredning om hur man bör förfara med området vid Övre Slottsgatan – slutrapport.

kooperativa företag att konkurrera på kapitalets villkor. Då vore det naturligt att tjäna folket dvs att hjälpa varandra. Då finnes inte arkitektens dilemma. Då vore inte heller bevarandet av miljön vid Övre Slottsgatan ett problem.”

Herlin tillåter sig här en medvetet förenklad summering. Problem finns och kommer alltid att finnas i vår mänskliga tillvaro och områdesplaneringens problem är synnerligen komplexa. Skilda politiska uppfattningar kan innebära komplikationer i planeringsarbetet. Men våra mänskliga villkor är att om möjligt på ett demokratiskt sätt enas om kompromisslösningar. Erfarenheterna vid Övre Slottsgatan visar att det demokratiska systemet behöver förbättras och brukarnas möjligheter att själva bestämma över sin miljö utvecklas. Ägoförhållanden och upplåtelseformer är, som Thornström, Herlin och Skånberg tydligt visat, centrala politiska frågor i detta sammanhang.

9 Visby: Staden inom murarna

Avgränsning av studieobjekt

Området avgränsas av de medeltida stadsmurarna. Se figur 78.

Staden inom murarna har en för svenska förhållanden väl bevarad medeltida stadskärna. Gatunätet är delvis från tidig medeltid, vissa gator går tillbaka till vikingatid. Cirka 175 byggnader är helt eller delvis av medeltida ursprung. Området består dels av en kärna av i huvudsak flervånings stenhus kring Strandgatan, Mellangatan och S:t Hansgatan, dels av kringliggande småhusbebyggelse, som i huvudsak består av en- och i viss mån tvåvåningshus tillkomna på 1700- och 1800-talen. Också denna bebyggelse har ett stort kulturhistoriskt intresse.

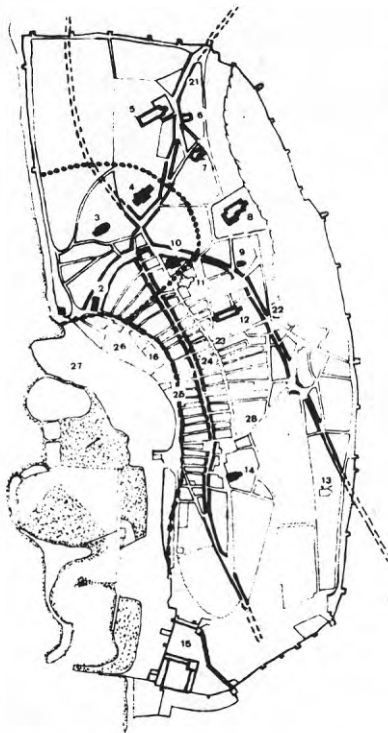
Visby är centralort i kommunen Gotland och huvuddelen av dess centrumfunktioner är belägna i eller i direkt anslutning till staden inom murarna. Visby är en internationellt känd turistort. Samtidigt som området utgör ett för landet unikt kulturminne utgör det en kvantitativ betydelsefull del av tätorten med huvuddelen av dess centrumverksamheter. Möjligheterna att bevara denna miljö under bibehållande av de funktioner, t ex handel och permanentboende, som bildar grunden för en del av dess attraktionskraft, är huvudproblemet i planeringen. Ett förslag till kommunalt handlingsprogram för området presenterades år 1974.

Historisk utveckling

Visby utgjorde under medeltiden ett viktigt handelscentrum. I egenskap av provianteringshamn och centrum för den europeiska handeln på östeuropa växte staden under tyskt inflytande på 1200-talet snabbt till en av Nordeuropas största och mest betydelsefulla städer. Staden fick en typiskt tysk karaktär med smala gränder och höga, smala huskroppar krönta med krenelerade husgavlar som vände sig mot hamnen. Staden som sträckte sig från Strandgatan till S:t Hansgatan hade till 1600-talet en enhetlig och sluten karaktär. Flera gränder har nu lagts igen och infogats i nya kvartersbildningar, men ännu avtecknar sig den gamla staden tydligt i stadsplanen. Den stadsmur som byggdes på 1200-talet har i huvudsak bevarats till vår tid. Med Visbys nedgång som handelsstad under 1300-talet avstannade den intensiva byggnadsverksamhet som präglade 1200-talets Visby. Stadens ekonomi försämrades, bebyggelsen vanvårdades och flera stora eldsvådor härjade staden. Under 1400-talets första hälft tillkom dock Visborgs slott som efter utbyggnad på 1500-talet blev ett av Nordens



Fig. 78 Visby: Staden inom murarna med markering av medeltida bebyggelse (KKH).



BYGGMÅDER

- 1 Lambtornet (Krutttornet)
- 2 Sögelhuset (Siegelhaus)
- 3 S:t Olofs kyrka
- 4 S:t Clemens kyrka
- 5 S:t Nicolaus, dominikanerklostrets kyrka
- 6 S:ta Gertruds kanell
- 7 Helgeandskyrkan
- 8 S:ta Maria eller Vår Frus kyrka
- 9 Ryska kyrkan (curia)
- 10 S:t Drottens kyrka
- 11 S:t Lars kyrka
- 12 S:ta Katarina, franciskanerklostrets kyrka
- 13 S:t Mikæls kyrka
- 14 S:t Johannes kyrka (S:t Per och S:t Hans)
- 15 Visborgs slott
- 16 Vinhuset eller Kalvskinnshuset

GATOR OCH PLATSER

- 21 Odalgatan-Smedjegatan
- 22 Adalgatan-Drottensgatan
- 23 S:t Hansgatan
- 24 Mellangatan
- 25 Strandgatan
- 26 Det medeltida torget
- 27 Gamla hamnen, numera Almedalen
- 28 Hästgatan

Fig. 79 Plan baserad på karta av Johan Meyer 1646. Källa: Gunnar Fritzell, *Visby i världshandelns centrum*.

största slott. Varken kyrkor eller slott kunde dock vidmakthållas utan föll i ruiner. Se figur 79. Endast tyska faktorikyrkan blev i egenskap av församlingskyrka bevarad. Under de senaste århundradena, framförallt 1700- och 1800-talet, har den medeltida staden kompletterats med omgivande småhusbebyggelse. Under 1800-talets senare hälft började även områden utanför stadsmuren att tas i anspråk för bebyggelse. Under 1900-talet karaktäriseras utvecklingen inom stadsmurarna av i första hand om-, till- och påbyggnader av den befintliga bebyggelsen⁵³.

Bevaringsfrågans utveckling

Kommunens syn på bevarandefrågorna under 1900-talet har i huvudsak sammanfallit med de antikvariska önskemålen för området behandling. År 1963 tillsattes en saneringskommitté av stadsfullmäktige i Visby att skissera mål och medel för den framtida saneringsverksamheten i staden. År 1968 tillsattes en ny kommitté, Innerstadskommittén, vars arbete har resulterat i ett handlingsprogram för området.

År 1969 behandlades i riksdagen motioner om åtgärder till skydd för den medeltida miljön i Visby. Dessa motioner framhåller de juridiska och ekonomiska aspekternas

betydelse för bevarandet av miljön. I motionerna hemställdes att riksdagen måtte tillsätta en utredning eller arbetsgrupp för att utarbeta förslag till en särskild lag för områden i Visby vars bebyggelse borde bevaras, och samtidigt föreslå ekonomiska lösningar av saneringsarbetet. Motionärerna ansåg det vara motiverat att skapa en "Lex Visby" som parallell till den lagstiftning som tillkom i Frankrike år 1962, den s k "Lex Malraux". Man krävde en lagstiftning som tillgodosåg miljö- och byggnadshistoriska intressen och med ekonomiskt stöd från statens sida. Behandlingen av ärendet redovisas i Tredje lagutskottets utlåtande nr 45 år 1969.

Enligt detta utlåtande avstyrkte statens planverk förslaget om särskild utredning med uppgift att tillskapa en "Lex Visby": "Frågan om de äldre stadsmiljöernas vård och framtida funktion bör enligt planverkets mening rent plantekniskt och administrativt lösas på ett sådant sätt att problemet vinner generellt beaktande vid den fysiska planeringen. Planformer och ansvarsfördelning vid plangenomförandet gällande Visby innerstad bör kunna tas upp vid direkta diskussioner mellan staden och Kungl Maj: t."

Huvudmålsättningar i det kommunala planeringsarbetet som genomfördes i samråd med bl a planverket, länsmyndigheterna och riksantikvarieämbetet sammanfattas i förslaget till kommunalt handlingsprogram (Visby: Staden inom murarna, kap 1.2) enligt följande:

(1) Innerstadens miljö skall bevaras

(2) En levande innerstad: en fungerande, vital innerstad skall bibehållas med administration, handel och annat arbetsliv och stor andel bosatta. Affärsverksamhetens strukturomvandling ansågs i detta sammanhang vara ett huvudproblem liksom trafikfrågorna och den ökande andelen sommargotläningar.

Översiktliga planproblem

Tätortens nuvarande markdisposition framgår av figur 80. Gällande generalplan för Visby antogs år 1967. Planen utarbetades i huvudsak före kommunblocksbildningen år 1964, då Gotlands dåvarande fjorton kommuner sammanslogs till ett block. Visby är centralort i detta kommunblock och dominerar helt kommunikationer, handel, administration, undervisning och sjukvård. Tätortens utvecklingstakt är lugn. Under efterkrigstiden har den i stort sett utvecklats inom de gränser som satts av tidigare randbebyggelse. Småhusområdena har förtätats genom radhus och kedjehus och under 60-talet har ett par stora hyreshusområden tillkommit. Utnyttjandet av ytterstaden har i viss mån intensifierats genom tillkomsten av arbetsområden och samhällsservice som följt med bostadsbebyggelsen. Under 1960-talet har butiksnätet som helhet dock glesnat med tillkomsten av varuhallar omedelbart öster om stadsmuren.

Tätortens läge vid havskusten och med omgivande stora anläggningar, flygfält, industriområden och militära anläggningar begränsar planläggningen i stort. Två utbyggnadssektorer kan urskiljas, en i östlig riktning och en i sydlig riktning, vilka delvis är åtskilda av militärt område. Detta skapar en viss splittring i planen.

Vägnätet har en klar inriktning mot Visby, där de radiella lederna förs samman mot stadsmurens portar. Enligt generalplanen skall de radiella lederna förbindas inbördes

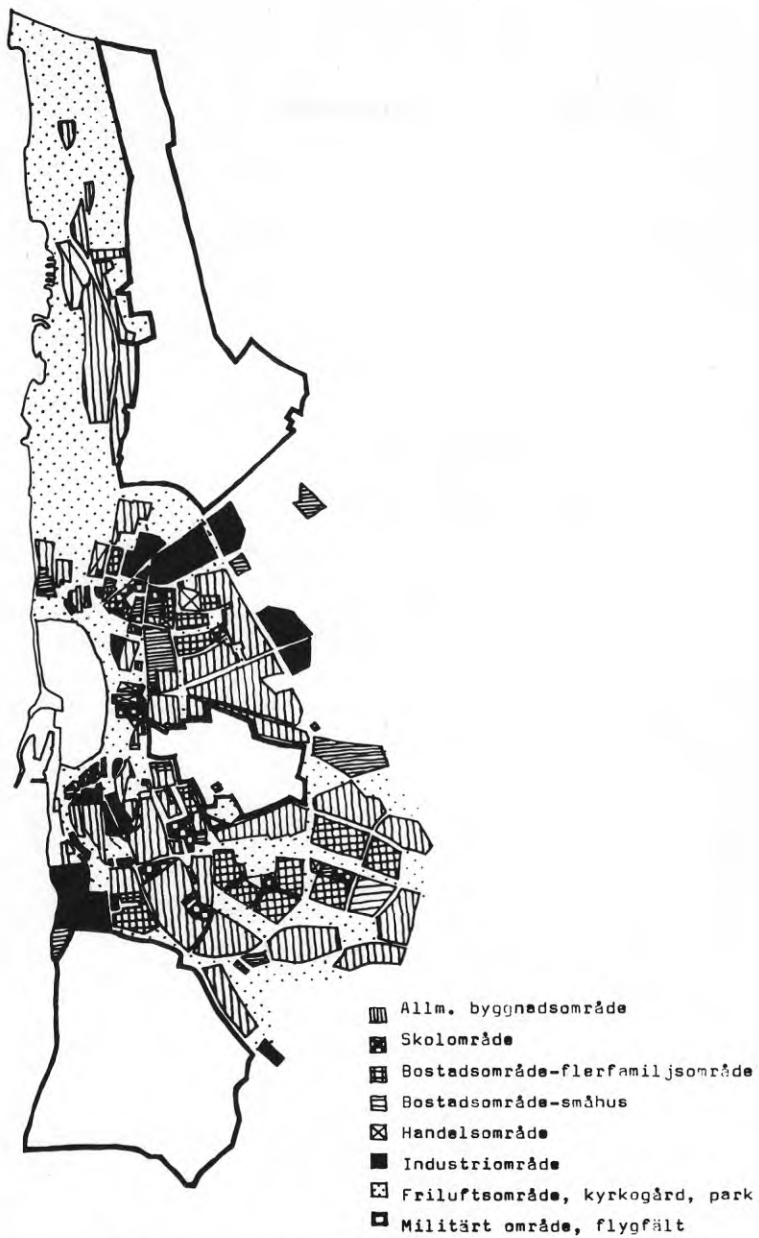


Fig. 80 1967 års generalplan (KKH).

genom en yttre ringled, avsedd bl a att fördela den inkommande trafiken mot olika destinationspunkter. Denna ringled skall förbindas med hamnområdet med den utan jämförelse viktigaste hamnen på ön för fastlandstrafiken. I generalplanen föreslås vidare ett antal avskärande nord-sydliga förbindelser belägna närmare stadskärnan. I en trafikledsplan från år 1971 har denna tanke ytterligare utvecklats.

De senaste tre decennierna har inneburit genomgripande förändringar av trafiksituationen på grund av privatbilismens expansion. I takt med det ökade bilinnehavet på Gotland lades järnvägarna successivt ned, de statliga linjerna år 1960 som de sista.

Parkeringsproblemet i stadskärnan och dess närmaste grannskap är ett stort problem. Visbys betydelse som regionens kommersiella centrum medför behov av omfattande parkeringsytor i relativt centrala lägen. För att få ett bättre grepp på planeringsproblemen är det nödvändigt att klargöra vilka funktioner som på lång sikt är lämpliga att inrymma i innerstaden och vilka kommunikationstekniska lösningar som är möjliga i en framtid.

I handlingsprogrammet för Visby innerstad konstateras att innerstadens läge i sammanbindningspunkten mellan tätortens två bebyggelsesektorer i östlig respektive sydlig riktning samt områdets storlek i relation till tätorten i dess helhet ger området en nyckelroll i generalplanen. Staden inom murarna rymmer en rad cityfunktioner. Med bibehållande av dessa har följande kommunikationsproblem i anslutning till innerstaden konstaterats föreligga: (1) Hamnområdets interna trafik och anknötning till tätortens vägnät. (2) Sammanlänknigen av östra respektive södra bebyggelsesektorerna i anslutning till staden inom murarna.

Nuvarande förhållanden

I tre aktuella utredningar redovisas nuvarande förhållanden i området: Visby: Staden inom murarna (1974), utarbetad av Kommittén för planering av Visby innerstad, Gotlands kommun, vidare Visby innerstad, En användningsplan utgiven av KKH Arkitekturskolan (1973) samt Förändringar i Visby innerstad, författad av Lars-Ingvar Larsson, KKH Arkitekturskolan (1973). Ett visst samarbete har förekommit mellan författarna till dessa utredningar. Det förstnämnda arbetet utmynnar i ett förslag till kommunalt handlingsprogram för staden inom murarna. Ett principprogram för utredningsarbetet utformades i samråd mellan staden och statens planverk. Inventeringsarbetet genomfördes i huvudsak åren 1972–73. För inventerings- och utredningsuppdrag anlätades en lång rad experter inom olika områden. Konsthögskolans arkitekturskola studerade under läsåret 1972/73 bevarande- och fömyelseproblem i Visby. KKH:s arbete vill ge en översiktlig bild av förändringsförloppen i området, sedda i ett långt tidsperspektiv men med tonvikt på dagsläget. Utredningens syfte är att ge underlag av fakta för arbetet med att jämka samman byggnader och användningsformer. Även Lars-Ingvar Larssons arbete är av stort intresse. Han analyserar stadsbildens omvandling efter år 1945. Detta arbete tillkom i huvudsak år 1972 och är grundat på god lokal kännedom efter en tids bosättning i staden och grundat på iakttagelser av förändringstendenser av olika slag inom området.

Till denna information kan läggas ett mycket omfattande bakgrundsmaterial till

ovannämnda kommunala utredning, samlat i ett särskilt arkiv. Däri ingår bland annat en grundlig kulturhistorisk utredning. Detta material har kompletterats med studier av material i kommunens olika arkiv, i första hand byggnadsnämndens arkiv, samt med muntlig information genom kommunens tjänstemän, förtroendevalda samt allmänheten, vidare med fältstudier och detaljstudier av olika problem. Följande faktorer inom sektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter har studerats:

Fysisk struktur

Naturgivna fysiska förhållanden; topografi, vegetation, vindriktningar, grundförhållanden; översiktliga studier.

Översiktlig fysisk struktur; detaljerade studier.

Detaljerad fysisk struktur; uppgifter om fastigheter såsom tomtareal, bebyggd areal, antal hus, hustyp; uppgifter om byggnader såsom antal våningar, byggnadsmaterial, byggnadsår, tidpunkt för utförda om- eller tillbyggnader, byggnadstekniskt skick; uppgifter om bostadslägenheter: antal rum, lägenhetsyta, utrustningsstandard; uppgifter om lokaler: antal, yta; beträffande byggnadsteknisk kvalitet: uppgifter om undergrund, grund, bjälklag, ytterväggar, fasadbeklädnad, yttertak, utvändigt underhåll samt allmänt omdöme om den byggnadstekniska kvaliteten; vidare medeltida gatusystem, den medeltida bebyggelsens kända omfattning, gatubredder, höjdförhållanden, beläggning i körbanor, gårdsinredning, vegetation etc.

Funktionell struktur

Markanvändning; områden för handel, administration, boende, parker, bilparkering, skyddszoner, övriga friytor; detaljerade studier.

Lokalanvändning; användning i olika våningsplan, butiker med uppgifter om bransch, våningsyta, antal anställda heltid, halvtid, omsättning m m, administration, service, boende, fritidsboende, användning sommartid-vintertid. Se figurer 81, 82 och 83.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Försörjningssystem; vatten och avlopp, elförsörjning och övriga tekniska system; översiktliga studier.

Trafiksystem; trafikregler, gångtrafik, kollektivtrafik, biltrafik, trafikvolym, framkomlighet, gångavstånd, trafikolyckor, trafikseparering, buller, avgaser, vibrationer, visuellt intrång, antal biluppsättningsplatser, säsongvariationer i trafikregler och trafikmängder; översiktliga och delvis detaljerade studier.

Demografiska och sociala aspekter

Uppgifter om brukare; översiktliga och detaljerade studier. Bearbetningar av specialprogram för kommuner vid folk- och bostadsräkningen 1970. Exempel: befolknings-



Fig. 81 Service i innerstaden enligt KKH: s inventering i april 1973. Zonindelningen på kartan hänför sig till detaljstudier av butiksstråket.



Fig. 82 Sommaraktiviteter i innerstaden sommaren 1972 (KKH).



Fig. 83 Kartering av förhållanden som kan tyda på att en byggnad används som fritidsbostad (KKH).



Fig. 84 Boendeservice i innerstaden enligt inventering 1973 (KKH).

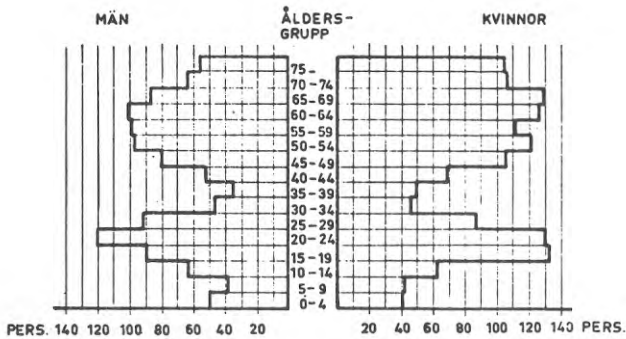


Fig. 85 Åldersfördelning i innerstaden år 1970.

Socioekonomisk gruppering	Antal yrkesverksamma	
	Gotlandskommun	Innerstaden
Företagare inom jordbruk, skogsbruk m.m.	4.432	1
Anställda inom jordbruk, skogsbruk m.m.	695	6
Företagare inom industri-, handels-, transport och serviceyrken	1.486	102
Företagare inom fria yrken (läkare, advokater m.fl.)	112	34
Företagsledare (anställda)	222	44
Anställda inom tekniska, humanistiska, kontorstekniska och kommersiella yrken m.fl. samt militärer	7.063	671
Anställda inom huvudsakligen industri- och transportyrken	6.688	212
Anställda inom vissa serviceyrken (hembiträden, serveringspersonal m.fl.)	1.672	98
Personer med ej identifierbara yrken	4	1
Summa	22.374	1.169

Fig. 86 Socioekonomisk gruppering. Jämförelse mellan boende i innerstaden och Gotlands kommun år 1970. Indelningen är gjord på grundval av kombinationen yrke-yrkeställning. Jämförelsen gäller personer födda 1911-1954, båda könen, antal arbetade timmar 20 - w. Medhjälpande i företagarhusen har förts till samma grupp som företagaren.

struktur, hushållsstruktur, inkomstförhållanden, sociala förhållanden, social differentiering och integration, trygghet och anpassning till miljön, bilinnehav, arbetsplatsernas fördelning, yrkesförhållanden m m. Se figurer 84, 85 och 86.

Juridiska aspekter

Planbestämmelser; gällande planer; detaljerade studier.

Lagskyddade byggnader och monument; detaljerade studier.

Fastighetsförhållanden; fastighetsstruktur, ägoförhållanden, upplåtelseformer; detaljerade studier.

Ekonomiska aspekter

Mark och byggnader; fastigheternas prisutveckling; detaljerade studier.

Kommunikationssystem; kostnader för trafikinvesteringar; översiktliga studier.

Sanering av bebyggelse; kostnadskalkyler; detaljerade studier.

Ekonomiska aspekter på lokalisering av verksamheter; översiktliga studier.

Förändringstendenser

Förändringstendenser i kortare och längre tidsperspektiv har studerats. Ett rikligt inventeringsunderlag har funnits tillgängligt i aktuella utredningar. Bland studierna av förändringsincitament kan nämnas följande (se figurer 87, 88 och 89):

Fysisk struktur

Byggnadsverksamheten 1945–71.

Förändringstendenser avseende fasadmateriell och färgsättning, takmaterial, entrédörrar och yttertrappor, fönstertyper, takkupor.

Gatubreddningar.

Avsevärt förändrade gatuavsnitt.

Gatubeläggningar, förändringar.

Parker och planteringar, förändringar.

Funktionell struktur

Fastigheternas användning.

Förändringar i fastighetsanvändning i samband med överlåtelse.

Befolkningsutvecklingen.

Administrativa förändringar på Gotland.

Detaljhandels förändringar.

Nedlagda verksamheter.

Antalet verksamma i området.

Antalet skolelever i området.

Antalet turister på Gotland.

Antalet bilburna turister på Gotland.
Utvecklingen av fritidsfastigheter.

Försörjnings- och kommunikationssystem

Trafikmängder.
Trafikregleringar.

Demografiska och sociala aspekter

Förändringar i befolkningsstruktur och boendeförhållanden. Sociala förändringar i ett längre tidsperspektiv.

Juridiska aspekter

Förändringar i ägoförhållanden.
Fastighetsöverlåtelse.

Ekonomiska aspekter

Fastigheternas prisutveckling.



Före 1912



1927



1912



1957



1915

Fig. 87 Ombyggnader av Adelsgatan 20. Källa: Lars-Ingvar Larsson.



Fig. 88 Byggnadsverksamheten 1945–71. Källa: L-I Larsson.



Fig. 89 Detaljhandeln 1944-72. Källa: L-I Larsson.

Sammanfattning (utvärdering)

Sammanfattningsvis kan konstateras:

Fysisk struktur

att områdets översiktliga fysiska struktur endast i undantagsfall genomgått förändringar under de senaste decennierna

att två tredjedelar av byggnadsbeståndet har berörts av byggnadsverksamheten sedan år 1945 men att antalet nybyggnader under motsvarande tidsperiod är begränsat

att de flesta butikslokaler under denna period har byggts om och att affärsgatornas gatubilder därmed successivt har förändrats

att parker och planteringar har genomgått få förändringar, viss utglesning av trädbeståndet på de enskilda tomterna och på gatumark har dock skett

att något omedelbart hot mot innerstadens byggnadsbestånd inte föreligger och att fastighetsbeståndet är i gott skick

att fritidsbostäderna (cirka 70 st) vårdas väl

att ett begränsat antal byggnader kräver omedelbar restaurering för att kunna bevaras
att åtgärder krävs för att på sikt trygga underhållet av bebyggelsen

att vissa om- och tillbyggnader är nödvändigt i framtiden med hänsyn till ändrade funktionskrav

att förändringarna av den fysiska strukturen har skett kontinuerligt och utan ryckvisa förändringar.

Funktionell struktur

att området utgör en sk integrerad miljö med blandning av verksamheter och boende
att den funktionella strukturen genomgått betydande förändringar under de senaste decennierna

att avfolkningen i området varit betydande

att områdets befolkningsandel i tätorten har minskat kraftigt med tätortens tillväxt

att antalet yrkesverksamma i området har minskat med cirka 25 % sedan 1963

att antalet skolelever med skolornas utflyttning utanför murarna har reducerats mycket kraftigt

att livsmedelshandeln med få undantag har upphört i området men att specialvaruhandeln har bibehållits

att i de centrala delarna en förändring har skett från handel till turistorienterade, säsongbetonade verksamheter

att turismen har ökat de senaste decennierna och därmed starkare påverkar utnyttjandet av området

att säsong- och dygnsvariationerna i områdets användning är framträdande (en vanlig bedömning är, att området vintertid är en stillsam miljö, men att det sommartid närmast kan liknas vid en festplats, jfr figurer 93 och 94)

att för närvarande cirka tre fastigheter per år omvandlas till fritidsbostäder

att områdets framtid som permanent bostadsområde dock framstår som säkrad

att behov av förbättrade villkor för områdets handel föreligger

att vissa företag med svåra lokal- och transportproblem kan tvingas flytta ut åtminstone delar av verksamheten om inte andra åtgärder vidtas.

Försörjnings- och kommunikationssystem

att trafikrestriktionerna i området har ökat i takt med den ökande biltrafiken

att reglering av trafiken är nödvändig av trivsel- och säkerhetsskäl

att den otrygghet som fotgängarna upplever inte motsvaras av någon onormal trafikolycksfrekvens, vilket till stor del beror på fotgängarnas försiktighet

att reglering av trafiken är en förutsättning för ett ökat barnfamiljsboende i området

att samtidigt handeln har behov av förbättrad biltillgänglighet

att förutsättningar för invändningsfria lösningar som tillgodoser både bekvämlighet, miljökrav och trafiksäkerhet idag är i det närmaste obefintliga

att flera alternativa lösningar har diskuterats inom kommunen och att man finner en nyanserad trafiklösning önskvärd och således vill undvika alltför radikala förändringar av den nuvarande situationen.

Demografiska och sociala aspekter

att befolkningen har kraftigt minskat i området under 1900-talet

att barn och barnalstrande åldrar är klart underrepresenterade i området

att det är en svag övervikt för pensionärer

att handels folk, tjänstemän m fl är något överrepresenterade och anställda i tillverkningsindustri något underrepresenterade i området

att befolkningsminskningen har bidragit till en förbättring av utrymmesstandarden parallellt med moderniseringen av byggnadsbeståndet

att ytterligare höjning av bostadsstandarden är önskvärd

att inflyttning av barnfamiljer är önskvärd

att fler lekplatser och en trafiksäkrare miljö är angelägen

att en kontinuerlig, långsam utveckling är positiv för områdets brukare

Juridiska aspekter

att flera stadsplaner är inaktuella

att stadsplaneinstitutet haft en viss betydelse för utvecklingen

att inom varuhuscentrum detaljhandelns utbyggnad till större delen dock skett dispensvägen

att cirka 70 ändringar av tomtindelningen i området har skett sedan början av 40-talet

att sammanläggningar därvid har varit ungefär lika vanliga som delningar samt att cirka 125 tomter har nybildats under denna tid

att inga större svårigheter att anpassa fastigheternas behov till tomtindelningen föreligger

att kommunen nu visar större restriktivitet än tidigare mot att lägga ut ytterligare detaljhandelsytor utanför området

att direkta styrmedel att ingripa mot pågående omflyttning av handeln saknas.

Ekonomiska aspekter

att prisutvecklingen av fastigheter i området i princip överensstämmer med prisutvecklingen i landet i övrigt

att ombyggnader i området i många fall kräver särskilt finansieringsstöd

att kostnader för olika distributionsformer är svåra att överblicka

att kostnaderna för kollektivt trafiksystem inom området bedöms som avskräckande stora

att förbättrade lånemedel är nödvändigt för underhållet av bebyggelsen i området.

Alternativa utvecklingslinjer

Studierna av Visby innerstad har inom ramen för ett kommunalt planeringsarbete förts fram till ett förslag till handlingsprogram för området. Programmets innehåll i dess helhet kan studeras i rapporten Visby: Staden inom murarna (1974). I figur 90 redovisas orienteringsfaktorer och i figur 91 en indelning i karaktäristiska delområden. Bland utvecklingslinjer som studerats inom sektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter kan som exempel nämnas följande:

I. Fysisk struktur

- a. Rigoröst bevarande av översiktlig och detaljerad fysisk struktur.
- b. Kompletteringar och förbättringar av detaljerad struktur.

II. Funktionell struktur

- a. Bibehållande av nuvarande förhållanden.
- b. Innerstaden som renodlat bostadsområde.



Fig. 90 Orienteringsfaktorer.

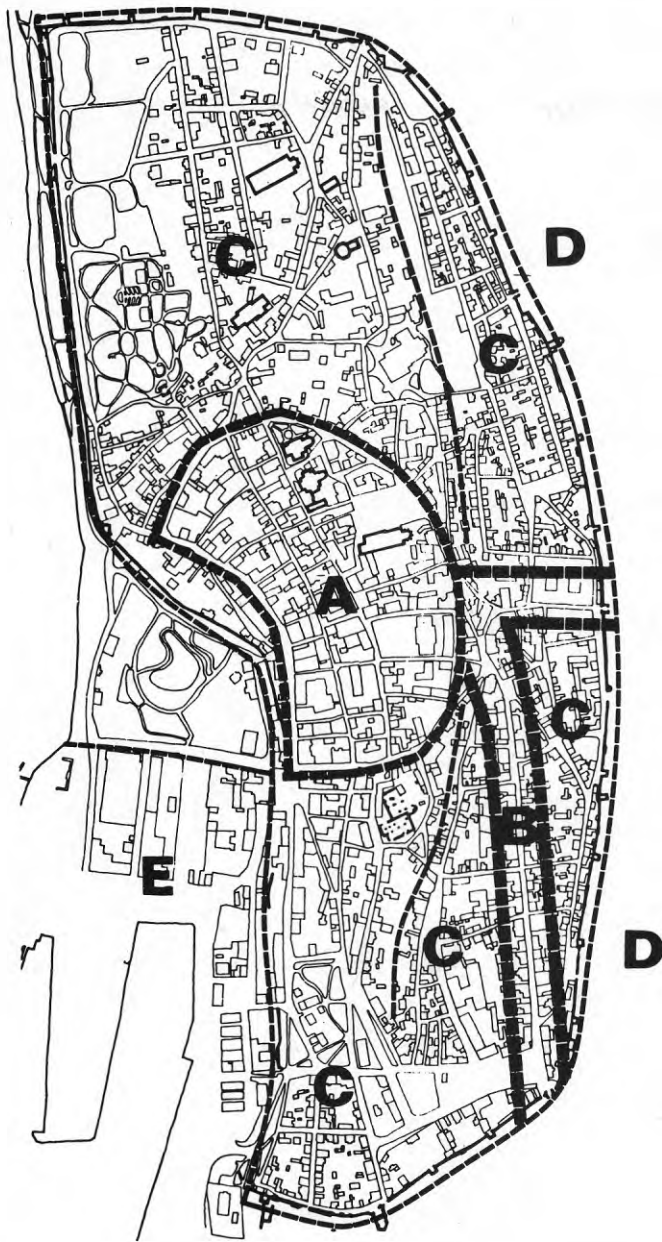


Fig. 91 Karaktäristiska delområden. A: Kärnbebyggelsen B: Butiksstråk C: Småhusbebyggelsen D: Skiljezon utanför stadsmuren E: Hamnen.

- c. Innerstaden som bostadsområde med administration och turism.
- d. Intensiv utveckling av turistnäringen inom murarna.
- e. Kraftig ökning av fritidsboendet i innerstaden.

III. Försörjnings- och kommunikationssystem

- a. Nuvarande trafiksystem.
- b. Trafikdämpande åtgärder.
- c. Gångstad, minibuss, nyttotrafik.
- d. Enbart gångstad, ej kollektivtrafik.
- e. Dygnsreglerad trafik.
- f. Säsongsreglerad trafik.

IV. Demografiska och sociala aspekter

- a. Nuvarande folkmängd bibehålls.
- b. Ökning av folkmängden med ca 50 %.
- c. Fler barnfamiljer.
- d. Ökad trygghet—säkerhet i utemiljön.

V. Juridiska aspekter

- a. Nuvarande stadsplaner behålls.
- b. Samtliga planer upphävs och ersätts med en ny schematisk stadsplan.
- c. Ny detaljerad stadsplan utarbetas.

VI. Ekonomiska aspekter

- a. Statligt stöd vid sanering enligt saneringsutredningens förslag.
- b. Ekonomiskt stöd för utveckling av kollektivtrafiken.

Resultatet av bedömningen, dvs handlingsprogrammets inriktning, redovisas här i att-satser ordnade sektorvis (se figurer 92, 93 och 94):

I. Fysisk struktur

att bevara staden inom murarna med i huvudsak dagens karaktär beträffande gaturum, parker, torg, bebyggelse, material och fasadutformning

att bevara befintligt gatunät och icke rubba gatulinjerna i innerstaden

att i princip bevara nu gällande fastighetsindelning

att inom ramen för ett bevaringsprogram kontinuerligt underhålla och förbättra fastighetsbeståndet

att frilägga skiljezonen utanför stadsmuren (enligt särskild anvisning)

att aktivt medverka till restaurering av angelägna saneringsobjekt

att utrusta branta gator med ledstänger och sittplatser

att successivt förse innerstaden med gatstensbeläggning och därmed markera dess avgränsning

att tillse att misspyrdande skyltar, antenner m m borttages eller ersättes.

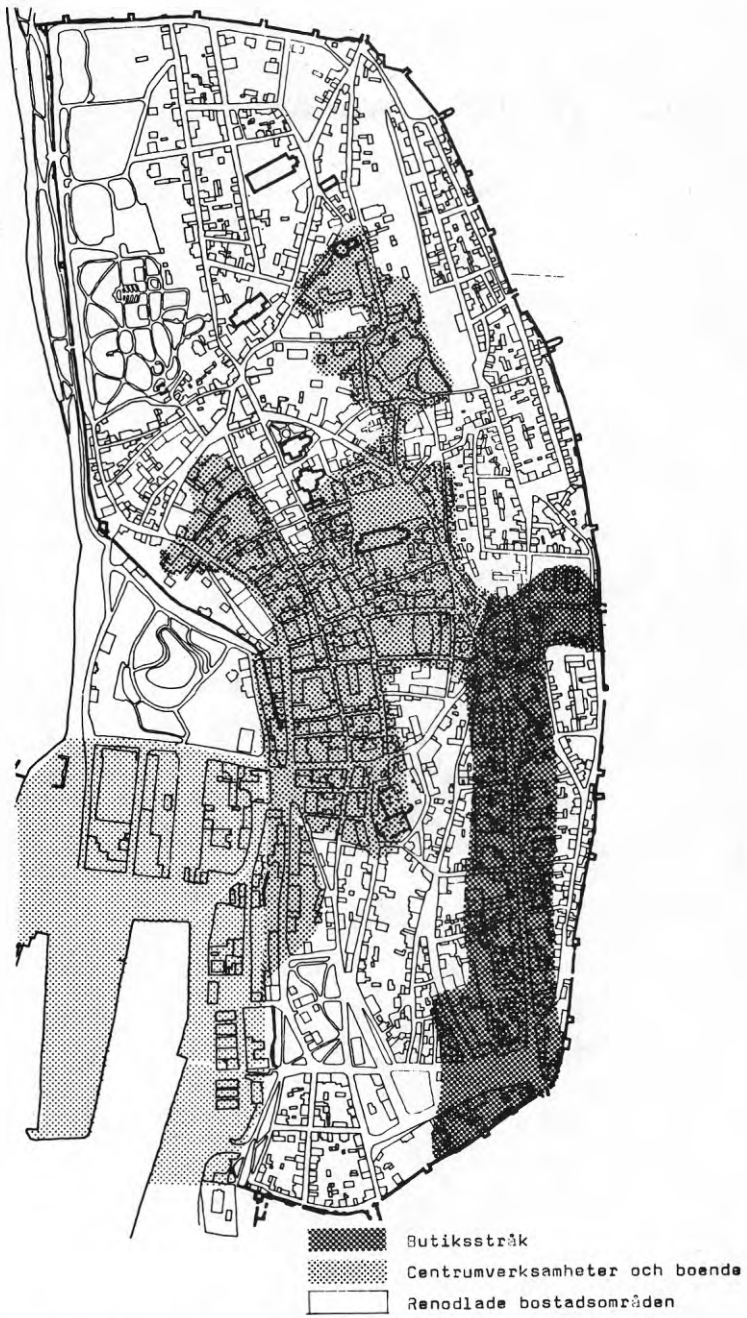


Fig. 92 Spridning av centrumverksamheter, nuvarande förhållanden.

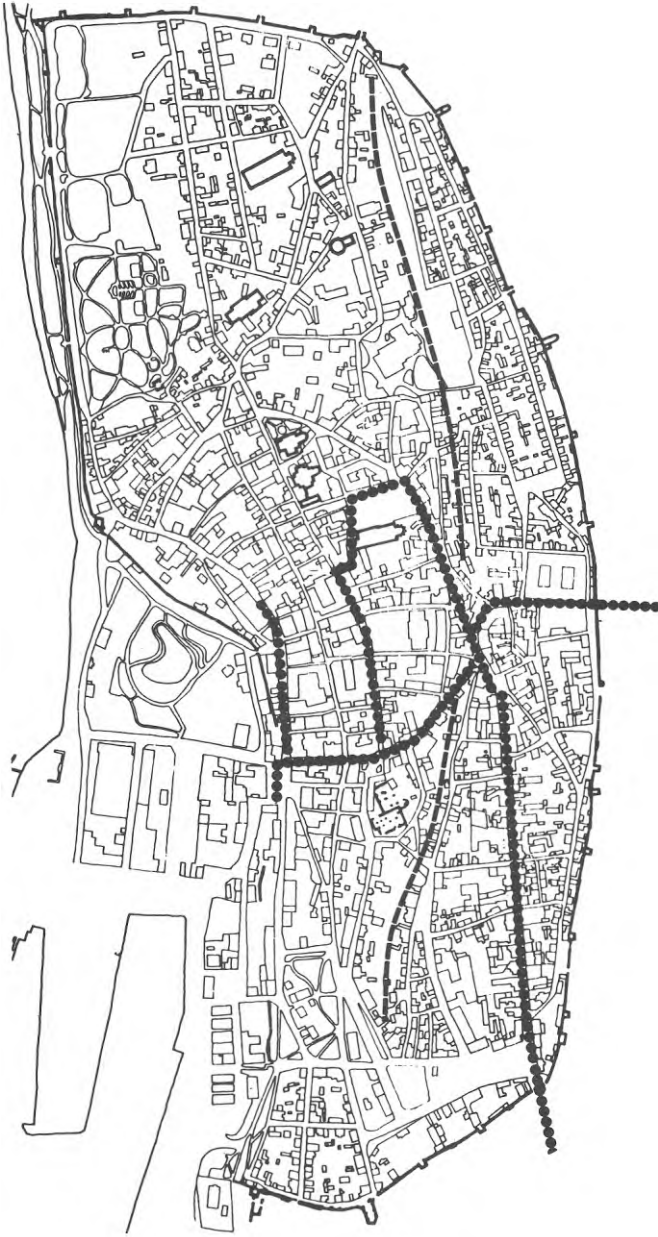


Fig. 93 Huvudstråk – vintertid. Jfr figur 94.



Fig. 94 Huvudstråk – sommartid med turism. Jfr figur 93.

II. Funktionell struktur

att i princip bibehålla innerstadens nuvarande centrumfunktioner

att även för framtiden eftersträva en blandning av verksamheter och boende

att genom planeringsåtgärder även utanför murarna underlätta innerstadens möjligheter att bibehålla sina centrumfunktioner

att motverka den spridning av fritidsboendet som sker på bekostnad av permanent boende

III. Försörjnings- och kommunikationssystem

att förbättra trafikmiljön i första hand avseende trafiksäkerhet och sanitära förhållanden

att genomföra trafiksaneringsåtgärder i staden inom murarna (enligt skisserat förslag)

att tillskapa ett attraktivt gångstråk Östercentrum—Adelsgatan—Söderväg genom upprustning av gatubeläggning och belysning

att knyta nämnda gångstråk till Stora Torget, Hästgatan och S:t Hansgatan genom motsvarande åtgärder

att förse Östra Byrummet, dvs området utanför östra muren mellan Österport och Söderport, med ett attraktivt system av gångvägar mellan Östercentrum, Söderväg och Adelsgatan

att utöka parkeringsanläggningen i Östra Byrummet (enligt skisserat förslag)

att anordna hållplats med väntsal för busslinjenät i Östra Byrummet

IV. Demografiska och sociala aspekter

att genom planeringsåtgärder beträffande service, lekplatser och gemensamma anläggningar förbättra innerstadens bostadsmiljöer

att verka för att hålla antalet sysselsatta i innerstaden ungefär oförändrat samt så långt möjligt öka antalet boende

att modernisera bostadsbeståndet på sådant sätt att sociala skiktningstendenser motverkas

att komplettera innerstadens bostadsområden med skyddade lekplatser

V. Juridiska aspekter

att revidera gällande generalplan så att den samordnas med förslaget till handlingsprogram för staden inom murarna

att ersätta befintliga detaljplaner innanför muren med en plan som ansluter till befintliga förhållanden

VI. Ekonomiska aspekter

att stödja föreningar, sammanslutningar och enskilda, som verkar för innerstadens bevarande

att undersöka intresset för bildandet av en särskild stödfond för bevaringen av Visby innerstad.

Samrådsförfarandet och informationen om förslaget till kommunalt handlingsprogram för Staden inom murarna i Visby sammanfattas enligt följande (Visby: Staden inom murarna, kap 4.3 Samråd och 4.4 Information):

"I planeringsarbetets inledningsskede remissbehandlade berörda myndigheter och organisationer vissa delutredningar rörande handel och trafik.

Kontinuerliga diskussioner har förts under arbetets gång med innerstadens företagare. Allmänhetens synpunkter på innerstadens planeringsproblem har bl a kunnat inhämtas vid intervjuer i samband med genomförda kompletteringar av inventeringsmaterialet.

Ett preliminärt arbetsmaterial i utställningsform, omfattande såväl inventerings- som planeringsarbetet med ett preliminärt förslag till handlingsprogram för staden inom murarna presenterades för allmänheten våren 1973. Allmänheten hade därvid möjlighet att såväl skriftligt som muntligt framföra sina synpunkter i frågorna. Särskilt informations- och diskussionsmöte för allmänheten anordnades i anslutning till utställningen.

Till ovannämnda samrådsutställningar inbjöds dessutom byggnadsnämndens ordinarie remissinstanser för stadsplaneärenden samt planverket, riksantikvarieämbetet och länsarbetsnämnden, sammanlagt 36 instanser.

Efter de revideringar som samråd och formell utställning motiverat har handlingsprogrammet godkänts av innerstadskommittén och överlämnats till kommunfullmäktige för antagande.

Innerstadskommittén föreslår att information om föreliggande handlingsprogram för staden inom murarna i Visby delges allmänheten på följande sätt:

1. Genom publicering av föreliggande rapport (dvs Visby: Staden inom murarna).
2. Genom utgivning av populärrupplaga av denna rapport, lämpligen samordnat med europeiska byggnadsvårdsåret 1975.
3. Genom anordnande av utställningar, i första hand i samband med europeiska byggnadsvårdsåret 1975.
4. Genom kursverksamhet och inslag i skolundervisningen. Kommunen bör stödja kursverksamheten genom att tillhandahålla utredningsmaterial, lokaler, föredrags-hållare m m. Det bör observeras att även statligt bidrag kan utgå till denna verksamhet förutsatt att studieplan upprättas och att arbetet bedrivs i studiegrupps-form.
5. Genom spridning av och information om skrifter med anknytning till innerstadens problematik. Exempel: Våren 1973 distribuerades av Gotlands kommun till samtliga fastigheter i innerstaden Byggeforskningens informationsblad B 10: 1972 Underhåll av gamla hus, byggnadsvård från teknisk och antikvarisk utgångspunkt.
6. Genom framställning av film om innerstaden, om möjligt i samarbete med skolmyndigheter och Sveriges Radio.

7. Genom fullskaleförsök, där möjligheterna att rusta upp det befintliga bostadsbeståndet med begränsade insatser undersöks. Byggfackfolk inom kommunen samt boende i lägenheter, som är aktuella för ombyggnad bör beredas tillfälle att taga del av erfarenheterna. Aktuella objekt är Vinkelhaken 11 samt Tunnbindaren 2. Innerstadskommittén har bekostat dokumentation av dessa ombyggnader samt vid beräkning funnit resultaten vara av stort allmänt intresse. Ytterligare minst ett objekt bör dokumenteras.
8. Genom turistinformation i form av turistbroschyrer och diskret skyltning, exempelvis å intressanta byggnader med detaljerade upplysningar om respektive byggnad."

Det tillvägagångssätt som tillämpats i Visby har medfört att en fortlöpande problembeskrivning från brukarna har kunnat tillföras den kommunala planeringen.

Lars-Ingvar Larsson nämner i sitt arbete (Förändringar i Visby innerstad) bl a följande förändringar av stor betydelse för *upplevelsen av den "levande innerstaden"*:

"Stadsbilden har avfolkats i en mycket stor omfattning. Av befolkningssiffrorna framgår att andelarna barn och ungdomar, vilka utgör de kategorier som i största utsträckning vistas ute, har minskat avsevärt. Gatan är ej heller på samma sätt som tidigare stadsbons tillflykt på grund av minskad trångboddhet och högre bostadsstandard. Utbredningen av det privata bilinnehavet har lett till att utevistelsen i staden har fått andra uttryck. Man flockas inte i gathörn eller vandrar gata upp och ner på samma sätt som förr.

Minskningen av antalet verksamma innanför muren har påverkat stadslivet på motsvarande sätt. Antalet sysselsatta bedömes ha minskat till kanske hälften sedan 1954. Detta har skett samtidigt med en koncentration av arbetsplatserna bl a beroende på förvaltningens tillväxt. Ett stort antal små eller mycket små företag har försvunnit eller flyttat utanför muren. Stadsdelen är jämfört med många andra stadskärnor idag nästan helt tom på hantverkare och andra småföretagare. Tillsammans med nedläggningarna av de flesta butikerna utanför handelsstråken måste detta ha inneburit stora förändringar av det dagliga livet inom större delen av innerstaden."

Lars-Ingvar Larsson finner i sin undersökning att det inte råder något starkare samband mellan den av kommunen förda politiken och de förändringar som skett i innerstaden utan antar att sambandet är starkare med de övergripande ekonomiska och sociala förändringarna i det svenska samhället. Han pekar dock på skolväsendet som en sektor inom vilken kommunen genom egna beslut skulle ha kunnat påverka utvecklingen. Hur kommunens planering väger mot andra styrfaktorer i samhället har inte kunnat utredas i detta sammanhang. Klart är dock att kommunen har och även i fortsättningen kommer att ha möjligheter att påverka utvecklingen inom de här studerade problemsektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter och ekonomiska aspekter. Med Lars-Ingvar Larsson kan man fråga sig om möjligheterna till styrning på kommunal nivå är tillräckliga. Om styrmedlen överhuvud taget skall anses tillräckliga är en intressant politisk fråga.

Vilka effekter det nya handlingsprogrammet utarbetat av Kommittén för planering av Visby innerstad kan komma att få för upplevelsen av en "levande innerstad" är ännu för tidigt att uttala sig om. Men de närmaste årens utveckling kan komma att ge besked om detta.

10 Problem vid behandling av bevaringsområden

Ett viktigt inslag i arbetet har varit intervjuer och samtal med människor med erfarenheter av de undersökta områdena. Ämnesval och attityder i dessa samtal gav ofta uttryck för uppfattningen att den humanistiskt inriktade miljödiskussionen som förs i vårt svenska samhälle och världen över är ett positivt tecken för framtiden men att det ännu är långt kvar till den dag den humanistiskt färgade målsättningen är förverkligad i praktiken – man finner att samhället är indelat i grupper och grupperingar av olika slag – intressegrupper, yrkesgrupper, sociala grupperingar – och att dessa grupper i alltför hög grad handlar i egen sak.

Många inser också sina bristande kunskaper inom det studerade problemområdet. Stora språk- och kunskapsbarriärer finns mellan människorna. Skillnaderna är påtagliga i språkvanor och attityder mellan exempelvis kommunala tjänstemän, professionella miljökritiker, skönlitterära författare och de inom miljöarbetet ej specialiserade människorna.

Den primära förutsättningen i den studerade problematiken är behov – resursavvägningen. Denna kan med en viss förenkling sammanfattas i följande tre utgångspunkter: (1) Brukarnas behov, krav, önskemål (2) Områdets egna förutsättningar samt (3) Helhetsperspektivet, dvs områdets roll i ett vidare sammanhang, geografiskt, socialt, ekonomiskt, politiskt etc. De teoretiska och empiriska studierna har genomförts i undersökningens huvudsyfte, att utveckla metoder för behandling av så kallade bevaringsområden. Dessa studier är genomförda med insikten om att våra kunskaper om människan och hennes miljö kommer att förbli ofullständiga – vad vi kan sträva efter är ökat intresse för och ökade kunskaper om denna problematik.

En vetenskaplig behandling av tätorternas miljöproblem förutsätter en "tvärvetenskaplig plattform" som ännu saknas i vårt samhälle. Problemen som berörs i detta arbete är mångfasetterade och delvis svårbehandlade. En mängd slutsatser av skilda slag kan formuleras beträffande miljöproblemen i de studerade stadsområdena. De olika problemen som kan inordnas i olika problemsektorer är ofta beroende av varandra. Problemen berör olika planeringsnivåer, från byggnadsdetaljer till det översiktliga plansammanhanget. En del av problemen är vanliga i våra innerstadsområden medan andra är av mer individuell karaktär, exempelvis knutna till områdets individuella form, användning, storlek, läge etc.

En gemensam egenskap hos de studerade områdena är att ett särskilt behov av skydd har ansetts erforderligt, dels för ett antal enskilda byggnader, dels för områdena som helhet. Det akuta behovet av skydd, målsättningen att söka bevara områdenas positiva

miljöegenskaper är det gemensamma motivet för beteckningen bevaringsområde. Med en viss förenkling kan den gemensamma utgångspunkten för områdena sammanfattas så, att det finns ett starkt samhälleligt intresse att vårda det kulturarv de representerar och samtidigt att förbättra deras närmiljö och brukarnas möjligheter att påverka denna miljö.

Detta är en målsättning som de flesta av oss sluter upp kring, oavsett politisk orientering. Det låter enkelt: det föreligger en stark enighet kring huvudmålsättningen. Men det visar sig som vi sett vid närmare studium att många delproblem kring bevarandemålsättningen återstår att lösa. Innessemotsättningar finns i en mängd delfrågor. Vårt samhälles resurser utgör en gemensam förutsättning. Men utgångsläget i de fyra studerade objekten liksom i övriga bevaringsområden varierar från fall till fall.

Vad innebär vår gemensamma principiella inställning och målsättning: att bevara? Vi har i våra studier funnit att bevarandemålsättningen inte ställs och inte skall ställas i motsättning till behandlingen av tätortens totala miljöproblematik. Innerstadsområdet med dess karaktäristiska egenskaper, som vi sökt definiera, ingår som en viktig del i tätortens totala miljö. Det gamla och det nya kompletterar varandra, det gamla sätts inte i motsättning till det nya. Gradvisa förändringar i den gamla miljön är nödvändiga och angelägna, men gemensamt för områdena är just behovet att säkerställa den nuvarande miljöns positiva egenskaper.

Vi tycks nu allmänt eller i varje fall mer än tidigare vara medvetna om att innerstadsmiljön på ett positivt sätt markerar tidsdimensionen i vår tillvaro. Den gör detta genom den roll den spelar i vårt liv och inte i kraft av en akademiskt, historiskt förankrad kulturhistorisk värdering. Innerstadsområdets roll och användning är den centrala, givna utgångspunkten. Vi är samtidigt medvetna om att dess miljöproblem skall vägas mot utkantsbebyggelsens och ytterområdenas problem. Dess miljö skall bedömas i sitt totala sammanhang.

Studierna av de fyra objekten historiska utveckling påvisar motsättningarna mellan den förindustriella stadens förutsättningar och industristadens krav. Den gamla stadskärnan i Uppsala och i viss omfattning även i Falun och Arboga har utsatts för radikala förändringar. Förändringarna visar sig vara starkt bundna till tätortens och regionens utveckling och problem. Planeringen av områdena har inneburit avvägningar mellan bevarandemålsättningar och de dynamiska krafterna i samhället. Vi har sett hur markanvändningsplaneringens principer i många fall krävt en fullständig anpassning av den fysiska strukturen till nya funktionella krav. Visby innerstad utgör i detta avseende ett undantag, där markanvändningsplanering för stora delar av innerstaden inte tillämpats.

Områdenas utveckling har alltså till stor del skett inom ramen för en samhällsutveckling i vidare bemärkelse, som inte har direkta utgångspunkter i tätorternas förutsättningar. Det är givet att övergripande målsättningar i samhället även i fortsättningen kan komma i konflikt med lokala bevarandemålsättningar. Så kan exempelvis konflikter uppstå mellan bebyggelsens användningskapacitet och kravet på höjd utrymmes- och utrustningsstandard.

Det är tydligt att värderingen av teknologiska och organisatoriska förändringar som styrt områdenas utveckling ofta varit alltför begränsad och att de vidtagna planeringsåtgärderna i första hand har formats med tanke på just de mål som den enskilda

åtgärden eller förändringen har syftat till. Exempel som illustrerar detta i samtliga områden är försöken att öka tillgängligheten med fordon. Man har här tillgodosett ett behov av framkomlighet men underskattat negativa konsekvenser som trafikolyckor, bullerstörningar och luftförorening. Detta tyder på att man i alltför hög grad har behandlat olika problemsektorer isolerat i planeringen. Åtgärdernas oavsiktliga konsekvenser har inte ägnats tillräckligt intresse.

Slutsatsen här är att värderingen av åtgärder, för att negativa konsekvenser skall reduceras, måste baseras på en grundlig analys av flera problemsektorer och att även bedömningar av ovägbara egenskaper, faktorer i den totala situationen, bör genomföras. *Den avgränsade problemanalysen måste utvecklas till en mera uttömmande miljöanalys.*

Utvecklingen av de kulturhistoriska inventeringsmetoderna visar att förutsättningarna för genomförandet av en stadsinventering har förändrats på viktiga punkter genom önskan att bevara sammanhängande områden och de större sociala hänsyn som detta kräver. Men normerande riktlinjer för inventeringsarbetet som kan skapa likformighet i arbetet saknas ännu. *Två syften är här angelägna: dels att inventeringen skall fungera som en kulturhistorisk dokumentation, dels att inventeringen skall kunna utgöra underlag för den miljöbevarande stadsplaneringen, genom bevaranderekommendationer.* Det senare förutsätter att exempelvis en byggnad bedöms ur vidare aspekter än rent kulturhistoriska. Det ekonomiska värdet, byggnadens tekniska kvalitet och byggnadens värde i stadsbilden, dess miljövärde, är sådana faktorer.

En byggnads kulturhistoriska värde är inte alltid avgörande för dess bevarande. Den kan exempelvis vara i så dåligt skick att kostnaderna för upprustning är orimligt stora. Vid bedömningen skall också tas hänsyn till byggnadens roll i dess totala sammanhang. En ur kulturhistorisk synpunkt ordinär byggnad i en värdefull miljö kan vara viktigare att spara än en kulturhistoriskt viktig byggnad i en mindre värdefull miljö. Det ligger i sakens natur att sådana bedömningar måste bli subjektiva. De nu nämnda kraven på den kulturhistoriska värderingen förutsätter en form av lagarbete. Därigenom kan dokumenteringsinventeringen utvecklas till en planeringsinventering med ett vidare syfte, nämligen att utgöra ett instrument för planeringsarbetet.

Det finns anledning att särskilt understryka att miljöanalysen kan förbättras om inte bara tekniker, jurister och ekonomer medverkar vid bedömningen utan även humanister i vid mening. Men framförallt bör den enskilde få ett mer direkt inflytande på sin miljö.

Man kan här frestas att ställa sig frågan: hur skulle de studerade områdena ha sett ut om planeringen byggts på ett mer direkt medborgarstyre? Skulle vi då till exempel utgått från ett mer medvetet energi- och resurstänkande på olika nivåer i stadsbyggnad? Trots att utredningar och stadsbyggnadsdebatt sysslar mycket med behovet av medborgarinflytande, är steget till dess förverkligande långt. Den enskilda individen skall kunna påverka sin miljö, inte bara sin närmiljö, men det förutsätter ett visst mått av kunskaper om de övergripande problemen och sambanden mellan olika problem. Hur långt kan de demokratiska formerna utvecklas i ett komplicerat samhälle som vårt? Debatten måste föras vidare för att öka våra kunskaper.

Innerstadsproblemens lösande kräver framförallt ökade kunskaper, ökat intresse och

en kritisk inställning hos varje enskild individ. Här spelar insikten om problemens historiska bakgrund och sambanden med samhällsproblemen i stort en viktig roll. Problemen kan inte enbart lösas på grundval av mätbara observationer utan måste i huvudsak lösas genom en metod, där en öppen dialog och intuition blir viktiga element i arbetssättet. Det kan naturligtvis ifrågasättas om alla problem som här behandlats är forskningsbara – många problem kan dock lösas genom ett samspel av praktiska och teoretiska erfarenheter.

Målsättningen är att bevaringsområdenas miljökvaliteter skall säkerställas eller to m återskapas. Den gamla stadens täta fysiska och sociala miljö har i viss mån en politisk betydelse. Dess struktur rymmer positiva värden och för människan och samhället stimulerande möjligheter. Det är en plats där människor lätt kan träffas och utveckla idéer. Denna egenskap har ett starkt samband med graden av integration. Vi har sett hur de nuvarande stadsbyggnadsformerna delvis motverkar och upphäver möjligheterna till stimulerande kontakter. Markanvändningsplaneringens principer som har lett till separation av olika funktioner har i viss mån även påverkat innerstadsområdena, som utvecklats mot en starkare uppdelning av funktioner. På så sätt blir även innerstadens struktur ett hinder för människors politiska aktivitet.

Vår slutsats här är följande: ett villkor för områdenas framtida utformning är att den sociala miljön behandlas med yttersta omsorg och att den offentliga miljön, gator och platser får behålla sina betydelser i möjlig mån. I vissa fall kan finnas skäl att återupprätta den betydelse den offentliga miljön förlorat under de senaste decennierna. Denna utveckling bör gå hand i hand med försöken att med olika medel öka den enskilda individens möjligheter att direkt påverka sin miljö.

Vilka möjligheter har vi då att genomföra den allsidiga miljöanalys som är en förutsättning för en miljöbevarande stadsplanering? En helt objektiv, allsidig och allmängiltig miljöanalys har visat sig vara omöjlig att genomföra. Områdenas miljökvaliteter i detaljer och helhet kan inte sammanfattas i ord, numeriska värden eller formler. Miljöns kvaliteter varierar med brukarnas krav, behov, önskemål. Miljöerna har en föränderlighet, årstidsrytm, dygnsrytm etc.

Slutsatsen är: Den framåtblickande miljöanalysen blir aldrig slutgiltig.

Vi har funnit att avgränsningen av bevaringsområden i praktiken har kunnat genomföras med utgångspunkt från i huvudsak en kombination av tidsmässiga, rumsliga och funktionella faktorer. I de kulturhistoriska utredningarna finns generellt en inriktning mot den tidsmässiga avgränsningen. Skälet till detta är att den äldre bebyggelsen ofta bedöms ha ett större uniktvärde. På olika sätt är avgränsningen av de fyra studerade objekten beroende av de stadsbyggnadshistoriska förhållandena. Den funktionella aspektens konsekvenser för bevarandet framgår av förhållandet att en bebyggelse med så litet förändringstryck som möjligt är lättare att bevara. Men avgränsningen har även beröringspunkter med andra faktorer, exempelvis ekonomiska och trafiktekniska. Områdesavgränsningens konsekvenser för intilliggande områden på såväl översiktlig som detaljplanenivå är också frågor som måste beaktas.

Vid studierna av ett bevaringsområde är en indelning i delområden av flera skäl motiverad. Delområdena har ofta olika karaktär och deras problem kan vara helt olika. Man får för varje delområde möjlighet att renodla de olika problemtyper som anses

angelägna. Man kan genomföra studierna av delområdena med olika grundlighet och med separata tidplaner för genomförandet och kan därmed anpassa genomförandet till tillgängliga resurser. I de större bevaringsområdena är denna etappindelning en nödvändighet.

För vissa studier är det befogat att detaljstudera olika delelement. Områdets delelement är antingen fasta eller rörliga. Topografi, gaturum, torg och platsbildningar, kvarter, bebyggelse, parker och trafiklandskap utgör i de studerade exemplen de viktigaste fasta elementen. Till delelement på en annan nivå hör exempelvis byggnadsdetaljer, gatubeläggning och vegetation. Många av dessa delelement får tillsammans stagna en betydelse som gör dem jämförbara med de stora elementen i stadsmiljön.

De rörliga elementen i stadsbilden omfattar dels tillfälliga flyttbara element, t ex gatmöblering, dels kommunikationsmedel, motorfordon, cyklar etc. Dessa element täcker tillsammans med människorna i miljön begreppet gatuliv. Gatulivet utgör som vi konstaterat ett utomordentligt viktigt inslag i miljön. Ibland bildar det ett helt dominerande inslag i miljöupplevelsen.

I diskussionerna kring "den levande innerstaden" kopplas begreppet "levande" ofta till de fortgående förändringarna i miljöns användning. Som ett borttynande av miljön kan exempelvis upplevas minskningen av antalet verksamma, nedläggning av butiker, skolor etc men även kontorisering med åtföljande avfolkning. En motorväg (med buller och avgaser) i stadskärnan upplevs negativt för den levande miljön. Men även en avstängning av motorfordonstrafik kan i vissa fall upplevas som ett tecken på "utdöende". En trafikfri bostadsmiljö med välutrustad service kan ofta upplevas som positiv, levande, barnvänlig. Man kan således inte sätta likhetstecken mellan "liv" och "rörelse". I själva verket ankommer det områdets olika grupper av brukare – och där de svagare gruppernas intressen tillvaratas genom särskilda kommunala åtgärder – att själva avgöra hur deras område skall fungera och hur den levande miljön skall upprätthållas eller återskapas.

Vi kan konstatera att de flesta förhållanden i den byggda miljön som skall svara mot olika brukares krav och behov, är beroende av en mångfald olika kombinationer av egenskaper.

Bevaringsområdets brukare utgörs av de människor som använder området i egenskap av boende, arbetande, kund, besökande etc. Kraven på området kan definieras som brukarnas krav. Förändringar i miljön skall därför bedömas i belysning av brukarnas krav och behov. Mot den bakgrunden finner vi att *bedömningen av alternativa utvecklingslinjer skall ske i belysning av brukarnas ofta starkt varierande krav och behov. Bedömningen måste därför bli schematisk.*

Studierna visar förändringsförloppets varierande innehåll, omfattning och inriktning i de olika områdena. Men förändringstendenserna i sina olika former är dock en gemensam förutsättning i alla områden. Förändringarna berör de fyra problemsektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem och demografiska och sociala förhållanden. Trycket från önskemål och behov av funktionsförändringar varierar i styrka från område till område, från delområde till

delområde och från fastighet till fastighet. I det område som betecknas stadscentrum och som rymmer huvuddelen av den kommersiella verksamheten är trycket hårdast. Kring detta område finns i många fall en zon där en förslumning av social, teknisk och ekonomisk karaktär gör sig gällande. En trafikmässig förslumning är mycket vanlig i de inre stadsområdena.

De fyra studerade tätorterna har genomgått en snabb utveckling under ett visst skede och innerstadsområdenas förändringar och problem är till stor del konsekvenser av denna snabba tillväxt. Inom områdena finns ofta även zoner som karaktäriseras av en tillbakagång. De funktionella, strukturella, trafikmässiga och sociala förändringsfaktorerna står här i ett komplicerat förhållande till varandra.

Skillnader och likheter mellan de studerade objekten kan bäst utläsas genom direkta jämförelser mellan summeringarna i kapitlen 6–9. Områdenas individuella karaktär och problem bör framhållas. Vissa samband kan dock omedelbart konstateras. Det funktionella förändringstrycket i centrumområdet ökar i princip med tätorternas ökande storlek och höjda utvecklingstakt, med ökat inslag av centrumverksamheter och med större närhet till det som utgör det kommersiella centrum. Med ökat förändringstryck synes kommunens bevarandeambitioner minska. En automatisk anpassning av bevarandemålsättningarna till förändringstrycket äger rum. Intressekonflikterna mellan brukarna visar vissa samband med tätorternas förändringar. Den snabbare utvecklingstakten kan medföra större sociala problem (segregering, omflyttning), men förändringar är också just av sociala skäl påkallade (höjning av boendestandarden, sanering av trafikmiljön). Trafikproblemen är i samtliga fall mycket framträdande men visar samtidigt ett samband med tätortens regionala roll, dess storlek, gatunätets utformning m m. De utpräglade bostadsområdena i perifera lägen och således med lägre funktionellt förändringstryck än själva centrum, men ofta med en viss grad av tekniskt förfall, är lättast att bevara. Detta framgår bäst av exemplet Falun. Koncentrationen av handel och verksamheter till stora enheter påverkar generellt områdenas struktur.

Hos samtliga svenska tätorter finner vi paralleller till de fyra studieobjekten och i synnerhet till Falun och Arboga, beroende främst på storlek, utveckling och rådande förändringstryck. Jämför exempelvis med presentationen av svenska trästäder, som är den dominerande typen av svenska småstäder, i Trästäder i Norden, Del 1 i serien Den Nordiska Trästaden: Haparanda, Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå, Härnösand, Hudiksvall, Söderhamn etc. Uppsala har på grund av storleksordning och förändringarna i bebyggelsen färre paralleller.

Visby intar i flera avseenden en särställning med sin höga bevaringsgrad. Vissa jämförelser kan göras med Gamla Stan i Stockholm, Kvarnholmen i Kalmar och Gamla staden i Ystad.

De studerade exemplen illustrerar problem som uppstår kring utvecklingen av småhandel, hantverk och bostäder i den del av den äldre bebyggelsen som närmast gränsar till redan förnyade delar av det kommersiella centrum.

Vi har i de fyra objekten studerat relationen mellan områdenas fysiska struktur och funktion. Funktionskravens hårdhet – mjukhet varierar med typen av verksamhet.

Egenskaper hos den "hårda" typen av verksamheter är yt- och volymkrävande, trafikalkstrand mm. Strukturen kan ordnas från generella, repetitiva till oregelbundna och speciella. Mellan polerna bevarande av den fysiska strukturen och tillfredsställande av alla funktionskrav kan den optimala lösningen sökas. Handlingsprogrammets mål är att söka formulera denna lösning.

Vi har funnit att en miljöbevarande stadsplanering i de studerade fallen är angelägen och möjlig att genomföra. Analyserna visar också att det finns möjligheter att genom rena planeringsåtgärder påverka områdenas utveckling i positiv riktning. En passiv ödestro, att utvecklingen inte går att påverka, är farlig. Den passiva låt-gå-politiken, grundad på den fatalistiska uppfattningen, att den gamla innerstaden med sitt centrala läge och varierade utbud av lokaler alltid kan finna någon form av användning kan visa sig vara förrädisk. Vissa användningsformer har ur miljösynpunkt visat sig leda till en utarmning av miljön.

Planeringen innebär ett försök att lösa konflikten mellan kravet att bevara och kravet att omgestalta. Den behöver inte betyda en definitiv lösning till funktionella och sociala krav utan innebär snarare en formulering av huvudriktlinjer för utvecklingen, ramar för en accepterad utveckling inom olika sektorer där byggnadernas användningskapacitet spelar en avgörande roll. Man tvingas därvid ta ställning till vilket innehåll och vilka funktioner stadskärnan bör ha för att kunna "leva vidare".

Planeringen av bevaringsområden förutsätter en i grunden dynamisk syn. Den måste i likhet med all annan planering vara kontinuerlig.

Eftersom framställningen i flera avseenden är mycket koncentrerad motiveras några förtydliganden. Förutsättningar har saknats att för de studerade tätorterna framlägga fullständiga beslutsunderlag för själva planeringen. Syftet med studierna av de olika typerna av områden har varit att erhålla en någorlunda allsidig miljöbeskrivning. Med de empiriska studierna som underlag har problem lokaliserats och till sist ett underlag för handlingsprogram skisserats.

Urvalsinventeringens problematik har som nämnts mycket ingående diskuterats av Konsthögskolans Arkitekturskola. Vad som här är angeläget att framhålla är att kommunernas planeringsresurser ofta är otillräckliga för att åstadkomma ett tillfredsställande inventeringsmaterial. Samtidigt vet vi att planering grundad på otillräcklig kännedom är farlig.

Studierna av alternativa utvecklingslinjer med stöd i ett inventeringsmaterial som belyser ekonomiska, juridiska, sociala m fl förhållanden är ett (konventionellt) tillvägagångssätt som här beskrivs som ett viktigt moment i planeringen av bevaringsområden. Här bör understrykas vikten av att den sociala sektorn ges särskild tyngd, vilket vanligtvis hittills inte kunnat ske i den kommunala planeringen.

Bevaringsområdets utveckling förutsätter en kontinuerlig anpassning och inte kategoriska val mellan vitt skilda utvecklingslinjer (ryckvisa förändringar). Uppkomna problem, exempelvis grundade på funktionella krav eller tekniskt förfall, bör lösas så smidigt som möjligt. Men de allsidiga miljöstudierna med sammanvägning av olika problemsektorer och med hänsyn till området roll i ett större sammanhang, ger samtidigt den nödvändiga överblicken av den totala problematiken.

Behovet av en helhetssyn har understrukits. Samtidigt har uppgiften inneburit en diskussion av stadsplaneringens begränsningar till delproblem. Den problemlösning som rekommenderas innebär försök att beskriva den fysiska och sociala miljön i sådana termer att en sammanjämkning kan ske.

Underlag för handlingsprogram

Till sist skall göras ett försök att utifrån de teoretiska och empiriska studierna ange och systematisera några miljöfaktorer som ett handlingsprogram för ett bevaringsområde kan belysa.

Innerstadsområdenas utveckling är bland annat beroende av ekonomiska, politiska, juridiska förutsättningar, arbetsmarknadsmässiga förutsättningar, geografiska förutsättningar, skapade befintliga förutsättningar och skapade "planerade" förutsättningar. Det handlingsprogram vi här diskuterar kan betecknas som en "planerad förutsättning". I vissa avseenden kan man som vi konstaterat förutsätta motsättningar mellan ett sådant handlingsprograms intentioner och pågående övergripande utvecklingsprocesser i samhället. Det gäller exempelvis strukturrationaliseringarna inom handeln till allt större enheter och därmed sammanhängande krav på förändringar av innerstadens yttre form och det gäller motsättningar mellan vår tids trafiksystem och stadskärnornas åldriga gatunät. Det skall här fastslås att en förutsättning för en meningsfull planering är att utvecklingstrender kan påverkas i önskad riktning. Planerarnas grundsyn måste vara att den "samhällsekonomiska ödestron" saknar berättigande i ett välfungerande samhälle. Vi står då inför en viktig fråga: *finns styrmedel att styra utvecklingen i den riktning som är önskvärd i vårt samhälle? Detta är en central politisk fråga, en samhällsfråga som ständigt är aktuell och som ständigt bör diskuteras.*

Har vi de politiska instrument med vilka man i demokratiska former kan avgöra hur ett bevaringsområde skall se ut och fungera? Hur skall de styrmedel se ut som kan garantera viktiga livskvaliteter för människorna? Här kan exempelvis vara av intresse att diskutera byggnadslagen som medel att påverka verksamheternas lokalisering och utveckling. Är möjligheterna att inom en demokratisk planering finna önskad lokalisering av verksamheter och att lösa trafikens problem godtagbara?

Inom ramen för denna utredning har det inte varit möjligt att grundligt analysera alla de faktorer som kan tänkas påverka innerstadens utveckling. Hur väger exempelvis kommunens planering gentemot företagssektorns planering? Vilka roller spelar personliga respektive expertgrundade värderingar i planeringen? I vilken mån påverkar de naturliga förutsättningarna utvecklingen? Hur stor är ekonomins betydelse i sammanhanget och vilken betydelse har lagars och normers tillämpning? Frågorna visar att tvärvetenskapligt arbete är nödvändigt. De nuvarande planeringsmetoderna är lämpliga utgångspunkter för sådan forskning och diskussion.

Viktiga frågor är också ansvarsfördelningen stat-kommun, politiker-tjänstemän och ansvarsfördelningen mellan olika förvaltningar. *Ofta delas ansvaret för miljön på ett oklart sätt mellan olika förvaltningar.* Den fysiska miljöns problem avslöjar ofta denna osäkerhet beträffande ansvarsfördelningen. Men framförallt bör understrykas kravet på

ökade möjligheter för den enskilde att påverka sin närmiljö och även samhällets utveckling i stort.

Ett generellt handlingsprogram för bevaringsområden förutsätter en gemensam bakgrund som utgångspunkt. Vi har redogjort för den förändrade synen på bevarandet som kommit till uttryck i den allmänna debatten. Andra gemensamma förutsättningar för svenska bevaringsområden är i princip genomförandeinstrumenten och huvudmannskapet för planeringen och byggnadsvården.

Historiska analyser visar hur kommunerna tidigare behandlat bevarandeproblemet, vilka metoder och instrument kommunen använt och vilka problem som därigenom lösts, kvarstår och skapats. *Viktigt är här att notera i vilket skede som inventeringar och undersökningar utförts, vilka data som registrerats och vilken inventeringsmetodik som använts. Detta ger grunden till den lokala planeringssituationen.*

Beträffande de studerade områdena i Visby och Uppsala gäller att ett omfattande och idag aktuellt utredningsmaterial finns tillgängligt. Visbyarbetena är väl dokumenterade och ett handlingsprogram för innerstadens utveckling har formulerats. Utredningen om Övre Slottsgatan har tillkommit i ett sent skede i området utveckling. I Arboga har fördjupade studier av stadskämans problem igångsatts år 1975. Planeringsresurserna blir avgörande för det fortsatta arbetet. Även i Falun pågår detaljstudier av innerstadens problem och en bättre anpassning i planeringen till de befintliga förhållandena håller på att ske. Planeringsproblemen är här större än i Arboga och en stor del av resurserna satsas på den regionala planeringen.⁵⁴ Byggnadsvårdsåret 1975 anses dock i viss mån ha stimulerat intresset för innerstädernas bevarande. Åsiktsmotsättningar i bevarande-förnyelsefrågorna har tydligt framträtt i diskussioner och intervjuer med områdenas brukare. Motsättningarna har en tendens att öka med snabbare förändringar. Samtidigt har i de fyra studerade orterna en uppriktig önskan visats hos olika parter att överbrygga de spänningar som finns och söka nå en gemensam lösning.

I kommunernas planering skall en politisk vilja komma till uttryck. Hur? Vi har i vårt land den representativa demokratin inskriven i grundlagen: människorna i samhället representeras av de olika politiska partierna. Men vårt demokratiska system är ännu ofullständigt: i kommunfullmäktige är endast 7 % av ledamöterna kvinnor och den yngsta generationen är underrepresenterad. Kommunsammanläggningarna har försämrat förutsättningarna för den kommunala demokratin, vilket delvis är beroende av att man inte förutsett kontaktproblemen. Av 50-talets 2 500 kommuner återstår nu 278 kommuner och antalet kommunala förtroendevalda har minskat från 200 000 till 40 000 under motsvarande period. Avståndet mellan kommunens invånare och mellan väljare och valda har ökat. Motivet till kommunsammanläggningarna var att förbättra kommunernas serviceunderlag i olika avseenden, exempelvis för skolor och sjukhus. Men samtidigt har informationsservicen starkt försämrats.

Politikernas arbetsförhållanden är nu inte särskilt goda. En undersökning visar att 90 % av de förtroendevalda har för liten tid att förbereda sina ärenden och 75 % anser sig ha bristande kunskaper vid själva beslutsfattandet. (I praktiken fungerar det så att varje arbetsgrupp har en eller flera föredragande i respektive ärende, som är bättre informerade.)

Det fanns i slutet av 60-talet en ung och välutbildad generation som stod beredd att möta problemen med den "demokratiska utglesningen", den försämrade närdemokratin som blev följden av kommunsammanslagningarna. Utomparlamentariska grupper bildades och aktioner genomfördes av typ "Almarna i Kungsträdgården" (i Stockholm). Problemet med könsdiskrimineringen har dock inte kunnat mötas på samma beslutsamma sätt av denna generation.

Klyftan mellan väljarna och de valda framstod allt tydligare. Politikerna förmådde inte omedelbart fånga upp missnöjesyttringarna – det talades om anarki, om ett "gatans parlament" eller om "ögonblickets lumpna skara". Men ganska snart stod det klart att samspelet mellan politikerna och den enskilda människan måste breddas, att den kommunala demokratin måste vidgas. Man sade sig nu att "det var glädjande att människorna engagerade sig i samhället" och att "politikerna hade lärt sig lyssna". Hur har då de unga påverkat den kommunala demokratin?

Ingen undermedicin för att skapa kontakter finns. I den nyligen slutförda statliga utredningen om kommunal demokrati har de politiska ungdomsförbunden varit en pådrivande kraft. Man har här sökt efter kontaktskapande åtgärder och funnit att partiernas kontakter är avgörande. Politikerns uppgift är att lyssna på alla opinioner och sedan väga politiken och det är då viktigt att opinionen tas in i ett tidigt skede. Bättre arbetsmöjligheter för de förtroendevalda krävs. Mer information är också viktigt för demokratin. Informationen skall vara lättillgänglig och överskådlig – massmedia spelar en viktig roll i det sammanhanget. Kommunfullmäktige bör även ha möjligheter att ordna folkomröstning i särskilt angelägna frågor och aktionsgrupper kan utnyttjas som remissinstanser i olika frågor. Såväl reguljära organisationer som tillfälliga grupper bör kunna utnyttjas som remissinstanser. Viktigt är också att de politiska partierna inte för sin debatt innanför slutna dörrar. Med förbättrade arbetsmöjligheter kan också politikerna bättre balansera förhållandet till experter och tjänstemän – och man skall ha i minnet att experter och tjänstemän inte är parter i något mål utan står i politikernas tjänst – alla teorier om vänskapskorruption och andra skevheter i samhället till trots.

I Uppsala har provats s k kommunalråd för att förbättra kontaktmöjligheterna. En första utvärdering av experimentet har gjorts och den visar att villrådigheten vad kommunalråden skall göra är stor. Erfarenheterna i Uppsala är tills vidare otillräckliga.

I Göteborg har kommunalråden provats med mer positiva resultat. Rådens sammankomster har haft fler åhörare än kommunfullmäktige och åhörarna har flitigt deltagit i diskussionerna. Lokala organ av typ kommunalråd kan alltså skapa en plattform för det kommunala planeringsarbetet – men ett stort ansvar åvilar de politiska partierna att arbetet blir meningsfullt i dessa organ. De mest negativa kritikerna ifrågasätter om inte dessa organ enbart kommer att leda till en ytterligare byråkratisering.

Byalagens tillkomst och utveckling under senare år har haft en stor betydelse. De får delvis ses som en protest mot ett stelnat föreningsliv och deras arbetsformer har betytt mycket för debattklimatet i Sverige. Stormötesformen har dock visat sig äga vissa begränsningar när det gäller att komma till beslut. Det har också visat sig att det lätt

bildas en dominerande kärntrupp i byalaget medan många passiviseras. Byalagen har även spelat en viktig roll som kontaktskapande forum. Byalag, daghemsgrupper, trafikkommittéer, hyresgäströrelse och andra gruppbildningar fungerar bra som opinionsbildare och bör utnyttjas som remissinstanser i planeringsarbetet.

Det demokratiska systemet skall här inte vidare diskuteras. De olika kommunikationskanalerna bör prövas och utvecklas i det praktiska, politiska livet. Den här viktigaste slutsatsen är att *ett intensifierat samrådsförfarande bör prövas och utvecklas* i syfte att förbättra brukarnas möjligheter att påverka och själva bestämma över sin miljö och att genomföra detta med beaktande av de många positiva kvaliteter som vårt svenska samhällssystem äger. Jfr Öfre Slottsgatans Byalags verksamhet, samrådsförfarandet vid planeringen av Visby innerstad och bildandet av en aktionsgrupp för det gamla Arboga.

Utredningarna om Gamla Stan, Maria Östra och Katarinaberget i Stockholm visar en utveckling av planeringen mot ett större hänsynstagande till brukarnas intressen. *Viktigt är att en auktoritär hållning hos planerarna undviks och att även programformuleringen för utredningsarbetet blir föremål för öppna diskussioner. Detta är föreliggande arbetes ambition och syfte.*

Med hänvisning till de här genomförda teoretiska och empiriska studierna avslutas arbetet med en schematisk etappindelning av den kommunala behandlingen av bevaringsområden. De olika momenten i studierna av sektorerna fysisk struktur, funktionell struktur, försörjnings- och kommunikationssystem, demografiska och sociala aspekter, juridiska aspekter samt ekonomiska aspekter redovisas. Till sist ges i tabellform exempel på miljöfaktorer som kan vara av betydelse vid bedömning och sammanvägning av miljön som helhet inom ramen för vad som, med hänvisning till vad som tidigare sagts, enklast kan uttryckas som "den totala planeringssituationen".

Ännu en gång skall betonas vikten av att bevaringsområdets planering bedrivs parallellt med övrig områdesplanering i tätorten. Forskning kring områdesplanering som generellt problem bedrivs för närvarande vid avdelningen för samhällsbyggnad vid Tekniska Högskolan i Stockholm.

Etappindelning

- | | | |
|-----------------|---------------|--|
| <i>Etapp I</i> | <i>Steg 1</i> | Registrering och analys av allmänna data |
| | <i>Steg 2</i> | Kulturhistorisk och miljömässig bedömning på nationell/regional/kommunal nivå |
| | <i>Steg 3</i> | Preliminär avgränsning av kulturhistoriskt och miljömässigt värdefulla områden |
| <i>Etapp II</i> | <i>Steg 1</i> | Informationsunderlag för kommunalt handlingsprogram (inventering – analys) |
| | <i>Steg 2</i> | Förslag till kommunalt handlingsprogram (inventering – analys – riktlinjer för planering med kostnadsberäkning och förslag till tidplan för genomförandet) |

Studier av sektorer I—VI

Sektor I: Fysisk struktur

- 1 *Inventering*
 - Naturgivna fysiska förhållanden
 - Översiktlig fysisk struktur
 - Detaljerad fysisk struktur
- 2 *Analys*
 - Historiska förhållanden
 - Nuvarande förhållanden
 - Förändringstendenser
 - Alternativa utvecklingslinjer
- 3 *Riktlinjer*
 - Bevarandegrad: helhet, delområden, delement

Sektor II: Funktionell struktur

- 1 *Inventering*
 - Markanvändning
 - Lokalanvändning
- 2 *Analys*
 - Historiska förhållanden
 - Nuvarande förhållanden
 - Förändringstendenser
 - Alternativa utvecklingslinjer
- 3 *Riktlinjer*
 - Användning (återanvändning): helhet, delområden, delement

Sektor III: Försörjnings- och kommunikationssystem

- 1 *Inventering*
 - Försörjningssystem
 - Kommunikationssystem
- 2 *Analys*
 - Historiska förhållanden
 - Nuvarande förhållanden
 - Förändringstendenser
 - Alternativa utvecklingslinjer
- 3 *Riktlinjer*
 - Teknisk försörjning
 - Trafiksystem (gång- och cykeltrafik, kollektiv trafik, biltrafik etc)

Sektor IV: Demografiska och sociala aspekter

- 1 *Inventering*
 - Befolkning
 - Boende
 - Verksamheter
- 2 *Analys*
 - Historiska förhållanden
 - Nuvarande förhållanden
 - Förändringstendenser
 - Alternativa utvecklingslinjer
- 3 *Riktlinjer*
 - Demografiska och sociala förhållanden

Sektor V: Juridiska aspekter

- 1 *Inventering*
 - Planbestämmelser
 - Lagskydd
 - Fastighetsförhållanden
- 2 *Analys*
 - Historiska förhållanden
 - Nuvarande förhållanden
 - Förändringstendenser
 - Alternativa utvecklingslinjer
- 3 *Riktlinjer*
 - Stadsplaner
 - Kulturhistoriskt skydd
 - Fastighetsstruktur
 - Ägoförhållanden
 - Upplåtelseformer mm

Sektor VI: Ekonomiska aspekter

- 1 *Inventering*
 - Kostnader inom sektorerna I – V
- 2 *Analys*
 - Historiska förhållanden
 - Nuvarande förhållanden
 - Förändringstendenser
 - Alternativa utvecklingslinjer
- 3 *Riktlinjer*
 - Kostnader för åtgärder inom sektorerna I – V, exempelvis för mark, byggnader (nybyggnader, ombyggnader, sanering och underhåll), trafik kostnader, sociala stödåtgärder och kulturhistoriskt skydd.

Exempel på miljöfaktorer inom sektorerna I—V

Sektor I: Fysisk struktur

Grundförhållanden
Topografi
Meteorologi
Översiktlig struktur:
Kvarter
Gator
Torg, öppna platser
Parker
Trafiklandskap
Detaljerad struktur

Exempel :
Sol- och dagerförhållanden
Mikroklimat, klimatskydd
Bebyggelse:
Exploateringsstal
Yta
Volym
Våningsantal
Material, färg
Ålder
Lägenhetsfördelning
Planering
Byggnads- och lägenhetsstandard
Byggnadsteknisk kvalitet
Installationer
Inredningar
Tomtindelning
Gårdsrum
Gaturum
Torgrum
Öppna platser
Vegetation

Sektor II: Funktionell struktur

Markanvändning
Lokalanvändning

Exempel :
Boende:
Bostäder
Gårdar
Bostadskomplement
Boendeservice
Produktion:
Butiker
Kontor
Offentliga lokaler
Hantverk
Industri
Restauranger
Kaféer etc
Rekreation:
Fritid
Lokaler
Integration boende – verksamheter
Outnyttjade lokaler

Reservytor
Skydds zoner

Sektor III: Försörjnings- och kommunikationssystem

Försörjningssystem
Trafiksystem

Exempel:
Vatten och avlopp
El
Gas
Övriga tekniska system
Trafiknät:
Gång- och cykeltrafik
Kollektivtrafik
Biltrafik
Trafikvolym
Tillgänglighet
Risker, säkerhet:
Olyckor
Trafikseparering
Immissioner:
Buller
Gaser
Vibrationer
Bilar
Antal-bilar
Parkeringsplatser

Sektor IV: Demografiska och sociala aspekter

Brukare:
Boende
Produktion
Rekreation
Sociala förhållanden

Exempel:
Befolkning:
Kön
Ålder
Civilstånd
Skolutbildning
Förvärvsarbete
Yrkesförhållanden
Inkomstförhållanden
Hushållsstruktur
Dag- och nattbefolkning
Bostadsförhållanden
Arbetsförhållanden
Arbetsplatsernas fördelning
Resmönster
Bilnehav
Lekplatser
Gemensamhetslokaler
Socioekonomisk gruppering

Social differentiering och integration
Aktivitetsnivå
Integration boende – verksamheter
Allmänt – privat
Fysiska barriärer
Sociala ingripanden
Flyttningsbenägenhet
Trygghet
Trivsel
Uppsikt
Kontakt

Sektor V: Juridiska aspekter

Planbestämmelser
Lagskydd
Fastighetsförhållanden

Exempel:
Gällande planer
Övriga bestämmelser
Byggnadsförbud
Byggnadslov
Byggnadsminnesmärken
Byggnadsminnen
Listade byggnader
Fastighetsstruktur
Gatumark
Kvarter, tomtmark
Ägoförhållanden
Allmänt – privat
Stat
Kyrka
Kommun
Enskild
Saneringsföretag mm
Upplåtelseformer

Noter

- 1 Boalt, C, Forskning kring sambanden mellan fysisk och social miljö. I at, nr 18: 1973.
- 2 Jfr Johansson, I, Den stadslösa storstaden, Bygghälsan R26: 1974. I arbetet diskuteras värdet och användbarheten av ett historiskt perspektiv i planeringsforskningen. Slutsatsen i detta projekt är bl a att "historiska analyser inom det aktuella problemområdet (rätt upplagda och genomförda) kan ge en vida bättre möjlighet till teori- och modellbyggande i anknytning till regionalt avgränsade och planerade förändringar samt dessas konsekvenser, än vad någonsin en sambandskonstaterande och tillståndsbeskrivande analys i nuet kan ge."
- 3 Sjöström, J, Förändringar i byggd miljö. Ur AT 2/75.
- 4 Baumeister, Reinhard, 1833–1917, tysk stadsplanerare.
- 5 Jfr begreppet användningsplanering, lancerat av Konsthögskolans Arkitekturskola. Se kap. Bevarandeproblematiken.
- 6 Sitte, C, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, 1889 (The Art of Building Cities, 1945).
- 7 Brinckmann, A E, Stadtbaukunst, 1920.
- 8 Unwin, R, Townplanning in Practice, 1909.
- 9 Strengell, G, Staden som konstverk. En inblick i historisk stadsbyggnadskonst, 1922.
- 10 Linn, B, Storgårdskvarteret, kap. 4.2 Ett modifierat schema, sid 42ff. Linn's schema är en modifiering av Choays modellbenämningar i The modern city: planning in the 19th century, 1969.
- 11 Le Corbusier (Jeanneret, Charles-Edouard), 1887–1965, schweizisk-fransk arkitekt, författare och konstnär.
- 12 Wagner, Otto, 1841–1918, österrikisk arkitekt.
- 13 Trettioalets svenska saneringsideologi beskrivs av Hagberg, M. i Saneringsideologin – nu och på trettioalet. Konsthögskolans arkitekturskola, 1969.
- 14 Torsson, B, Staden som rum och gestalt, sid 52ff.
- 15 Lynch, K, The Image of the City, 1960.
- 16 De fem kategorierna kan beskrivas enligt följande:
 1. Stråk är de kanaler längs vilka människor av vana rör sig. Det kan vara gator, gångvägar, motorleder, spårvägar. Kring stråken ordnas ofta kartans övriga element.
 2. Gränser är stränder, kajer, banvallar, murar, floder. De skär av trakter från varandra.
 3. Knutpunkter är vanligen korsningar mellan "stråk" men kan också vara andra intensiva brännpunkter i stadslivet. För vissa människor är knutpunkterna de starkaste orienteringspunkterna.

4. Trakter har tvådimensionell utsträckning, i vilken betraktaren i sinnet "går in". De känns igen på en helhetskaraktär. De användes även "utifrån" som orienteringspunkter.

5. Märken är punkt-kännetecken, men man går inte in i dem. Oftast är de fysiska företeelser: byggnader, skyltar, berg.

17 Termernas innebörd enligt Torsson, sid 54f:

"Singularity", dvs formal egenhet, särprägel eller tydlighet med avseende på figur-bakgrundsrelation;

"Form simplicity", dvs formal enkelhet, klarhet eller gestaltpregnans;

"Continuity", dvs kontinuitet eller visuellt sammanhang genom gruppering, likhet, närhet etc;

"Dominance", dvs dominans m av p storlek, frekvens eller intresse;

"Clarity of joint", dvs tydlighet i sammankopplings- eller skärningspunkter;

"Directional differentiation", dvs olikhet (exv mellan två poler i ett rörelsefält) som förtydligar färdriktningen;

"Visual scope", dvs överblickbarheter, som förtydligar helhetssammanhang;

"Motion awareness", dvs rörelseaccentuering, där t ex olika krökningar i horisontell eller vertikal led underlättar greppet om avstånd och riktningar;

"Time series", dvs seriella samband, där t ex en rytmik förtydligar då-nu-sedan-upplevelsen i ett rörelseförlopp;

"Names and Meanings", dvs symbolvärden hos referenspunkter, eller namn som kodifierar dessa.

18 Cullen, G, Townscape, 1961.

19 Ahlberg, C F, Storstadens form, i Arkitektur nr 2: 1961.

20 Wihervuori, K, Wästlund, M, Stockholm i vårt inre, i Att bo nr 6: 1962.

21 Guinchard, C G, Bilden av förorten, 1965.

22 Dahlberg, K et al, Din bild av staden. KTH 1968.

23 Gulick, J, Image of an Arab City. JAIP nr 3: 1963.

24 Carr & Schissler, The city is a trip, 1969. I Environment and Behaviour, June 1969.

25 Appleyard, D, Why buildings are known. I Environment and Behaviour, December 1969 samt Structuring a city, E & B, June 1970.

26 Jfr Torsson, B, Staden som rum och gestalt, sid. 71f.

27 Jacobs, J, The Death and Life of Great American Cities, 1962, sid 150f.

28 Jfr Byggeforskningen R63: 1973, Stadsinventering, bilagor 5.3 och 5.4.

29 Jfr Lindahl, G, Urvalsproblemet, kap. Den nya staden, sid 29, i SOU 1973: 27, Sanering III.

30 Jfr Ahlberg, C F, Stadskärnans problem, KTH 1964.

31 Friedman, Y, Towards a coherent system of planning, 1968.

32 Jfr analyser i SOU 1973: 27, Sanering III.

33 Viollet-le-Duc, E, Dictionnaire Raisoné de l'architecture VIII, Paris 1875.

34 Jfr Beerli, A, Conservation, Restoration and Urban Renewal. Operational problems, sid 7.

35 Jfr Beerli, A, Conservation, Restoration and Urban Renewal. Operational problems, sid 4.

36 Jfr Urban Renewal, Second ECE symposium, Budapest 1970, United Nations, New York 1971. Volume I, sid 1 samt Hagner, M, Stadsplanering i finska trästäder, sid 5f.

- 37 Hur värderingsstrukturen varierar kan studeras i olika forskningsrapporter, exempelvis Familj och bostad och Kvalitetsbedömning av grannskapsmiljön, 1966.
- 38 Torsson diskuterar i Staden som rum och gestalt, kap. 2.2 Samband mellan fysisk och social miljö den s k dikotomiska begreppsmodellen och sammanfattar den på följande sätt:

SOCIAL HUVUDASPEKT	EN MILJÖ UPPLEVD SOM HELHET	FYSISK HUVUDASPEKT
Subaspekter: ekonomisk politisk etnografisk etc etc		Subaspekter: ekonomisk fysiologisk biologisk etc etc
innehållet		formen
det avsända och uppfattade etc		teckenbäraren och mediet etc

- 39 Lindström, J m fl, Perspektiv och vetenskapsideal, Göteborgs Universitet, 1972, sid 79ff.
- 40 Jfr Thiberg, S, Beskrivnings- och värderingssystem för bostads- och stadsdelsegenskaper. Byggeforskningen 18/69.
- 41 Munthe, H, Om Nordens, främst Balticums senkvartära utveckling och stenåldersbebyggelse, 1940, sid 64.
- 42 Hansson, E, Arboga sockens historia, 1953, sid 14f.
- 43 Brattström, J E, Arboga stads historia, 1935, i Arbogautställningens katalog, sid 13f.
- 44 Jfr Drakenberg, S, Gammalt hantverk, 1935. I Arbogautställningens katalog.
- 45 Hausmann, J F L, Reise durch Skandinavien in den Jahren 1806 und 1807. (Ref efter Sahlin och Sahlström sid 47).
- 46 Svärdström, S, Falun 300 år, 1942. I Dalarnas hembygdsbok 1942, sid 111.
- 47 Falu stads dombok.
- 48 Hyltén-Cavallius, O, En student upptäcker sitt land, 1835.
- 49 Erixon, S, En färggård i Falun, sid 17.
- 50 Se exempelvis magistratens protokoll 1832 26/6. Rådhusarkivet.
- 51 Stadsbildens framtid. Om konstnärligt och historiskt värdefull bebyggelse i Uppsala, 1964.
- 52 Ehn, O, Övre Slottsgatan i Uppsala, sid 43. Särtryck ur Upplands Fornminnesförenings Årsbok Uppland 1970.
- 53 För vidare studier av stadens historiska utveckling hänvisas till de aktuella utredningar om området som omnämns i avsnittet Nuvarande förhållanden.
- 54 De undersökta områdena kan ur planeringssynpunkt indelas i två skilda grupper. I fallen Visby innerstad och Övre Slottsgatan i Uppsala föreligger mycket fullständiga dokumenterings- och planeringsinventeringar, vilka genomförts delvis under medverkan av KKH respektive KTH. Beträffande Arboga och Falun gäller att ett flertal dokumenteringsinventeringar genomförts men att planeringen ännu är ofullständig. Jämför med Byggeforskningens rapport R54: 1974, Stads kärnans behandling under 20 år.

Litteratur

- Acceptera. Programskrift av Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl och Åhrén. Stockholm 1931.
- Acking, C-A*, Att värdera planerad miljö. Byggforskningen B8: 1974.
- Ahlberg, C F*, Stadskärnans problem. KTH meddelande 2/1964.
- Alexander, C*, The City as a Mechanism for Sustaining Human Contact. Berkeley 1966.
- Altschuler, A A*, The City Planning Process. A Political Analysis. Ithaca 1965.
- Alvarsson, A*, Samordnad ekonomisk – fysisk – social kommunplanering. Byggforskningen R28: 1974.
- Améen, L*, Stadens gator och kvarter. Lund 1973.
- Andreasson, R* et al. Människan i trafiken. Stockholm 1967.
- Anefall, B*, Planering av friytor. En studie av Uppsala generalplan. Byggforskningen T20: 1973.
- Anglade, B*, Action to Promote Public Interest. Council of Europe 1973.
- Appleyard, D*, Why Buildings are Known. Ur Environment and Behavior. Dec 1969.
- Arboga Generalplan. Lägesrapport -71.
- Arboga – Utställningen 1935. Beskrivning över Arboga stad. Katalog över utställningen. Arboga 1935.
- Beerli, A*, Conservation, Restoration and Urban Renewal. Operational problems. Council of Europe 1973.
- Bell, R, Westius, S*, Några teorier om grannskap och grannrelationer. Byggforskningen R29: 1972.
- Bengtson, O, Delden, J, Lundgren J*, Rapport Tensta. Stockholm 1970.
- Benevolo, L*, Den moderna stadsplaneringens uppkomst. Stockholm 1973.
- Bergström, G*, Arboga krönika. Köping 1909.
- Bergquist, G*, Något om gator och gränder i Arboga. Ur Hembygdsföreningen Arboga Minne Årsbok 1959.
- Berlin, K*, Huru skall man bygga i Visby? Några synpunkter om stadens bebyggande. På uppdrag av sällskapet D. B. V. Visby 1920.
- Bevara – Förnya. Bygd och natur Årsbok 1974. Samfundet för hembygdsvård.
- Blomé, B, Holst, A, Åkerlund, B*, Låt stå! Om bevarande av stadsmiljön. Lund 1972.
- Blücher, G, Brundin, T, Persson, K*, Samordning av fysisk och ekonomisk planering. Metod och arbetsform. Byggforskningen 43/69.
- Blücher, G, Nilsson, R*, När folket skulle tycka. Om medborgarinflytande i samhällsplaneringen. Klippan 1971.

- Bostadens närmiljö. Kompendium från SAR:s kurs Bostadens Närmiljö 1971.
- Brattström, J E*, Glimtar och strövtåg. Arboga 1936.
- Brinckmann, A E*, Stadtbaukunst. Berlin 1920.
- Broadly, M*, Planning for People. Essays on the Social Context of Planning. London 1971.
- By – center – menneske. Institut for center – planlægning. Lyngby 1965.
- Carlsson, F, Nilsson, A, Söderström, S*, Gör staden tillgänglig för alla. Byggforskningen B12: 1970.
- Centrala Jönköping. En användningsplan. KKH 1972.
- Choay, F*, The Modern City. Planning in the 19th Century. London 1972.
- Creese, W L*, The Search for Environment. London 1966.
- Cullen, G*, Townscape. London 1961.
- Dahlberg, G-B, Ödmann, E*, Stadsutveckling och planering i Sverige. Stockholm 1969.
- Dahlberg, H*, Kommunal ekonomi. Helsingborg 1971.
- Daun, Å*, Förortsliv. En etnologisk studie av kulturell förändring. Stockholm 1974.
- Dergalin, I*, Försvårar viss fysisk miljö en social integration? Föreläsning KTH 1971.
- Dobb, M*, Kapitalism, socialism och underutveckling. Stockholm 1970.
- Eckhoff, E*, Visby stadsmur. Uppsala 1922.
- Ehn, O*, Stadens omvandling. Uppsalamiljö 1919–1969. 1970.
- Ehn, O*, Övre Slottsgatan i Uppsala. Särtryck ur Upplands Fornminnesförenings Årsbok Uppland 1970.
- Emanuelson, B*, Sanering med varsam hand. Ur Hembygdsföreningen Arboga Minne Årsbok 1959.
- Ericsson, B*, Redogörelse för inventering av det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet i Arboga. Arboga 1967.
- Ericsson, D, Söderbaum, P*, En studie av översiktlig planering i Uppsala kommun 1951–1972. Byggforskningen R55: 1974.
- Finsk trästad – problem och utvecklingsmöjligheter. Tekniska Högskolan i Helsingfors 1972.
- Floderus, Å*, Förnyelse av svenska stadskärnor. Byggforskningen D7: 1970.
- Fog, H*, Flerfamiljshusens markutrymmen. Byggforskningen, rapport 69.
- Folkesdotter, G*, Stadskärnans behandling under 20 år. Byggforskningen R54: 1974.
- Forskning om människa – närmiljö. En problemdiskussion. Statens Råd för Byggnadsforskning. Lund 1973.
- Friberg, N*, Bidrag till Faluns äldre topografi.
- Fysisk plan – social miljö. Kvalitetsstudier av bostadsmiljön. Scape. Göteborg 1973.
- Förslag till Generalplan för Falu stad 1960.
- Gamla Norr i Västervik. En användningsplan. KKH 1972.
- Gamla Stans Restaurering. Redogörelse, synpunkter och förslag från Expertutskottet för Gamla Stan. Stockholm 1973.
- Geddes, P*, Cities in Evolution. London 1915.
- Gehl, I, Bo* – miljö. Statens byggeforskningsinstitut. SBI – rapport 81. Köpenhamn.
- Gehl, J*, Livet mellem husene. Köpenhamn 1971.
- Generalplan för Visby. Visby 1965.

- George, P*, Panorama du monde actuel. En ekonomisk och geografisk översikt. Presses Universitaires de France 1965.
- Gibson, J J*, The Perception of the Visual World. Boston 1950.
- Giedion, S*, Space, Time and Architecture. Cambridge 1946.
- Gordon, H, Molin, P*, Man bara anpassar sig helt enkelt. Stockholm 1972.
- Grundner, K, Lantz, G, Söderström, G*, Stadsinventering. Byggeforskningen R63: 1973.
- Gustafsson, K*, Medborgarnas inflytande på planeringsprocessen. Göteborg 1969.
- Hagberg, M*, Saneringsideologin – nu och på trettioalet. KKH 1969.
- Hagner, M*, Stadsplanering i finska trästäder. 1972.
- Hansson, E*, Arboga sockens historia. Köping 1953.
- Hellspong, M, Löfgren, O*, Land och stad. Svenska samhällstyper och livsformer från medeltid till nutid. Lund 1972.
- Herlin, V*, Kampen om Övre Slottsgatan 1955–1975. KTH 1975.
- Herlin, V, Skånberg, M*, Utredning om hur man bör förfara med området vid Öfre Slottsgatan. Slutrapport 1972.
- Hesselgren, S*, Arkitekturens uttrycksmedel. Stockholm 1954.
- Hesselgren, S*, Experimental studies on architectural perception. Byggeforskningen D2: 1971.
- Heilbronner, R L*, Makroekonomi – det samhällsekonomiska kretsloppet. Stockholm 1967.
- Hilberseimer, L*, The nature of Cities. Chicago 1955.
- Hildebrand, K-G*, Falu stads historia till år 1687. 1946.
- Hogdal, L, Lampel, E*, Gamla Gefle och Gamla Linköping. KKH 1972.
- Holm, P*, Bostadsförsörjningsplan för Arboga. Stockholm 1963.
- Holmström, I, Sandström, C*, Underhåll av gamla hus. Byggnadsvård från teknisk och antikvarisk utgångspunkt. Byggeforskningen B10: 1972.
- Holmberg, B*, Samhällsplanering med hänsyn till kollektiv trafik. Byggeforskningen R33: 1972.
- Husberg, L, Walldén, M*, New towns. Byggeforskningen B11: 1971.
- Innerstad – gångstad. KTH Rapport 10: 71.
- Inghe, G, Inghe, M*, Den ofärdiga välfärden. Stockholm 1968.
- Integrerat samhälle. Socialstyrelsen. Stockholm 1971.
- Jacobs, J*, The Death and Life of Great American Cities. London 1962.
- Jacobs, J*, The Economy of Cities. New York 1969.
- Janson, S*, Kulturvård och samhällsbildning. Nordiska museets Handlingar 83. Lund 1974.
- Jantsch, E*, Technological Forecasting in Perspective. 1967.
- Johansson, B O H, von Platen, F, Thurell, S*, Staden i retur. Om stenstadens förfall och återanvändning. Surte 1970.
- Johansson, I*, Den stadslösa storstaden. Byggeforskningen R26: 1974.
- Johansson, R*, Om levnadsnivåundersökningen. Stockholm 1970.
- Jonnergård, G*, Kommunal demokrati. Helsingborg 1972.
- Katarinaberget. Utredning och bevarandeförslag. Del A–D. Arbetsgruppen för Katarinaberget. Stockholm 1972.

- Krantz, B*, Förmyle genom nybyggnad i 85 svenska städer 1957–1966. Byggeforskningen 39/69. Kommunal markpolitik. Bostadsstyrelsen. Stockholm 1969.
- Kvarnholmen i Kalmar. En användningsplan. KKH 1971.
- Langeland, Å*, Sentrumplan Kragerø. Kragerø 1972.
- Larsson, A*, Kvalitetsbedömning av grannskapsmiljön. En litteraturstudie. Scape 11: 1966.
- Larsson, L-I*, Förändringar i Visby Innerstad. Stockholm 1973.
- Le Corbusier*, La ville radieuse. Paris 1964.
- Leibbrand, K*, Verkehr und Städtebau. Basel 1964.
- Lindahl, G*, Saneringsfrågan – en kritisk översikt. Föredrag. Stockholm 1968.
- Linn, B*, Storgårdskvarteret. Byggeforskningen. Stockholm 1974.
- Ljung, S*, Arboga stads historia I. Arboga 1969.
- Lohmann, J B*, Arboga Känning. 1737.
- Luften Bilen Människan. Statens luftvårdsnämnds konferens i Stockholm 1965. Stockholm 1966.
- Lundberg, E*, Visby stadsbild. Ur Gotländska studier tillägnade Richard Steffen. Lund 1942.
- Lundberg, E*, Visby stadsbild. Ur Visby bilder. Från forntid och hansevalde. Med akvareller av Ferdinand Boberg. 1944.
- Lundberg, E*, Staden. Ur Boken om Gotland. Del I. Minnesskrift 1945.
- Lynch, K*, The Image of the City. Cambridge, Massachusetts 1960.
- Löchen, Y*, Sociologens dilemma. Vetenskaplig distans eller samhällsförändring. Stockholm 1972.
- Mattson, H*, De mindre tätorternas utveckling. Stockholm 1975.
- Meyer, J R* et al. The Urban Transportation Problem. 1965.
- Mitchell, R B, Rapkin, C*, Urban Traffic. A Function of Land Use. 1965.
- Michélsen, T*, Röd gubbe. Stockholm 1969.
- Mumford, L*, Stadskultur. Stockholm 1942.
- Mitscherlich, A*, Våra otrivsamma städer. Stockholm 1972.
- Myndighetsnormer. Katalog över statliga normer för fysisk planering. Statens planverk rapport 17. 1971.
- Norberg-Schulz, C*, Existence, Space and Architecture. London 1971.
- Nordenström, H*, Framtida miljö och fysisk planering. Byggeforskningen R3: 1972.
- Nordling, L, Larsson, E*, Vem planerar kommunen? Karlshamn 1972.
- Nordqvist, S*, Gators och vägars kapacitet. IVA-meddelande nr 39. Stockholm 1966.
- Ohlander, M*, Gamla Norr i Västervik. En etnologisk fältundersökning. Stockholm 1972.
- Parent, M*, Conservation, Restoration and Urban Renewal. Economic, social and financial problems. Council of Europe 1973.
- Paulsson, G*, Svensk stad I–III. Stockholm 1951–53.
- Pigeat, J P*, Economic and social problems arising from the revival of the cultural and artistic heritage of buildings. Council of Europe 1973.
- Pirlot, C*, Legislation and Administrative Practice. Council of Europe 1973.
- Plan nr 2: 1968. Temanummer om samhällsplaneringsforskningen i Sverige.

Regioner att leva i. Elva forskare om regionalpolitik och välstånd. En rapport från ERU. Uddevalla 1972.

Riktlinjer för bilplatsbehov. Statens planverk. Stockholm 1968.

Ronge, H, Gerhardsson, G, Lindgren, G, Människa och miljö. Stockholm 1962.

Rosén, N, Gångtrafiken i centrum. Stadsmiljögruppens publikation nr 5. Orsa 1969.

Saarinen, E, The City – its Growth, its Decay, its Future. New York 1942.

Sahlin, C, Falun. Falun 1911.

Sahlström, N, Stadsplaner och stadsbild i Falun 1628–1850. Falun 1961.

Sampedro, J L, Världsekonomins kraftlinjer. 1967.

Samhällsforskning. Rapporter från fem arbetsgrupper tillsatta av forskningsberedningen. Lund 1968.

Samhällsplanering och vägtrafikbuller. Statens planverk i samverkan med Socialstyrelsen, Statens naturvårdsverk, Statens vägverk. Stencil 1971.

Samhällsplaneringsforskning. En problemanalys. Programskrift nr 14. Statens Råd för Byggnadsforskning. Stockholm 1971.

Sanering av bebyggelse i Visby. Betänkande med förslag avgivet av Saneringskommittén 1963. Stadsfullmäktige i Visby handlingar 1963, nr 6.

Selling, G, Hur Gamla stan överlevde. Från ombyggnad till omvårdnad 1840–1940. Uppsala 1973.

Sitte, C, The Art of Building Cities. New York 1945.

Sjöström, J, Förändringar i byggd miljö. Ur AT 2/75.

SOU 1968: 6 Strukturutveckling och konkurrens inom handeln.

SOU 1968: 7 Ågande och inflytande inom det privata näringslivet.

SOU 1970: 1 Barns utelek.

SOU 1970: 14 Urbaniseringen i Sverige.

SOU 1971: 64 Sanering I.

SOU 1971: 65 Sanering II.

SOU 1972: 45 Kulturminnesvård.

SOU 1973: 27 Sanering III.

Stadsbild i Centrum. Kulturhistorisk byggnadsinventering i Örebro. Del I City. Kulturnämnden i Örebro. 1973.

Stadsbildens framtid. Om konstnärligt och historiskt värdefull bebyggelse i Uppsala. Kulturhistorisk inventering. Uppsala 1965.

Stadsbyggnadsekonomi. Kompendium från fortbildningskurs vid KTH. Stockholm 1968.

Stadsförnyelse. Om städers och byggnaders förvandling. Sveriges representantskap för Nordisk Byggdag IX i Göteborg. Uddevalla 1966.

Stavanger. KKH 1972.

Steffen, R, Visby hamns historia. Visby 1962.

Strengell, G, Staden som konstverk. Stockholm 1922.

Ström, S, Hemma på Elsborg. Falun 1954.

Sundquist, N, De arkitektoniska miljöerna i Uppsala före och efter branden 1702. Uppsala 1956.

- Sundquist, N*, Uppsala under 1800-talet. HSB: s i Uppsala 10-årsskrift. Uppsala 1957.
- Svahnström, G*, Visby 1645–1945. En byggnadshistorisk översikt. Ur Boken om Gotland. Del II. Minnesskrift 1945.
- Svärdström, S*, Falun 300 år. Ur Dalarnas hembygdsbok 1942.
- Svärdström, S*, Falun – den gamla kopparstaden. Falun 1966.
- Stadsvärd. Svenska kommunal-tekniska föreningen. Stockholm 1969.
- Theodorson, G* (editor), Studies in human ecology. New York 1961.
- Thiberg, S*, Beskrivnings- och värderingssystem för bostads- och stadsdelsegenskaper. Byggeforskningen 18/69.
- Thornström, C-G*, Öfre Slottsgatan i Uppsala. Uppsala Universitet, Kulturgeografiska institutionen. 1975.
- Torsson, B*, Staden som rum och gestalt. KTH Rapport 2: 74.
- Trafikrummet. Kompendium från SAR: s kurs Trafikrummet 1971.
- Tredje lagutskottets utlåtande nr 45 år 1969. Utlåtande i anledning av motioner om åtgärder till skydd för den medeltida miljön i Visby.
- Trossö Karlskrona. KKH 1971.
- Trästäder i Norden. Den nordiska trästaden. 1973.
- Törnebohm, H*, Perspektiv på studier. Göteborg 1972.
- Törnqvist, H*, Byggnadsnämnden och samhällsplaneringen. Helsingborg 1972.
- Unwin, R*, Town-Planning in Practice. London 1909.
- Uppsala Generalplan 69. Del 1. Allmän beskrivning.
- Uppsala Generalplan 69. Del 2. Stadskärnan.
- Uppsala kommun. Utvecklingsplan 72. Uppsala kommuns planeringskontor.
- Verksamhetsintegrering i staden. KTH fortbildningskurs 38. 1971.
- Visby. Svenska Kommunaltekniska föreningens kongresstad år 1966. Särtryck ur Stadsbyggnad nr 5/1966.
- Visby innerstad. En användningsplan. KKH 1973.
- Visby: Staden inom murarna. Kommittén för planering av Visby innerstad. Visby 1974.
- Westerlind, I, Beckman, K*, Sveriges ekonomi – struktur och utvecklingstendenser. Stockholm 1968.
- Wichman, H*, Falu stads uppkomst. Ur Dalarnas hembygdsbok 1942.
- Wiedling, K*, Växande stad. Nyköping 1966.
- Zevi, B*, Architecture as Space. New York 1959.
- Ålenius, N*, Från 1700-talets Uppsala. Ur Årsboken Uppland 1940.
- Åmark, C*, Individ, personlighet och medmänsklig miljö. Stockholm 1968.
- Åström, K*, Svensk stadsplanering. Stockholm 1967.
- Ökade ytbehov i stadsbygden. International Federation for housing and planning. Konferens i Örebro 1965. Stockholm 1965.
- Österlin, L, Österlin, M*, Att planera för offentligt och privat liv. Göteborg 1968.

R53: 1975

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 730435-1 från Statens råd för byggnadsforskning till professor Igor Dergalin, KTH, Stockholm.

**Distribution: Svensk Byggtjänst, Box 1403, 111 84 Stockholm
Grupp: samhällsplanering**

Pris: 31 kronor + moms