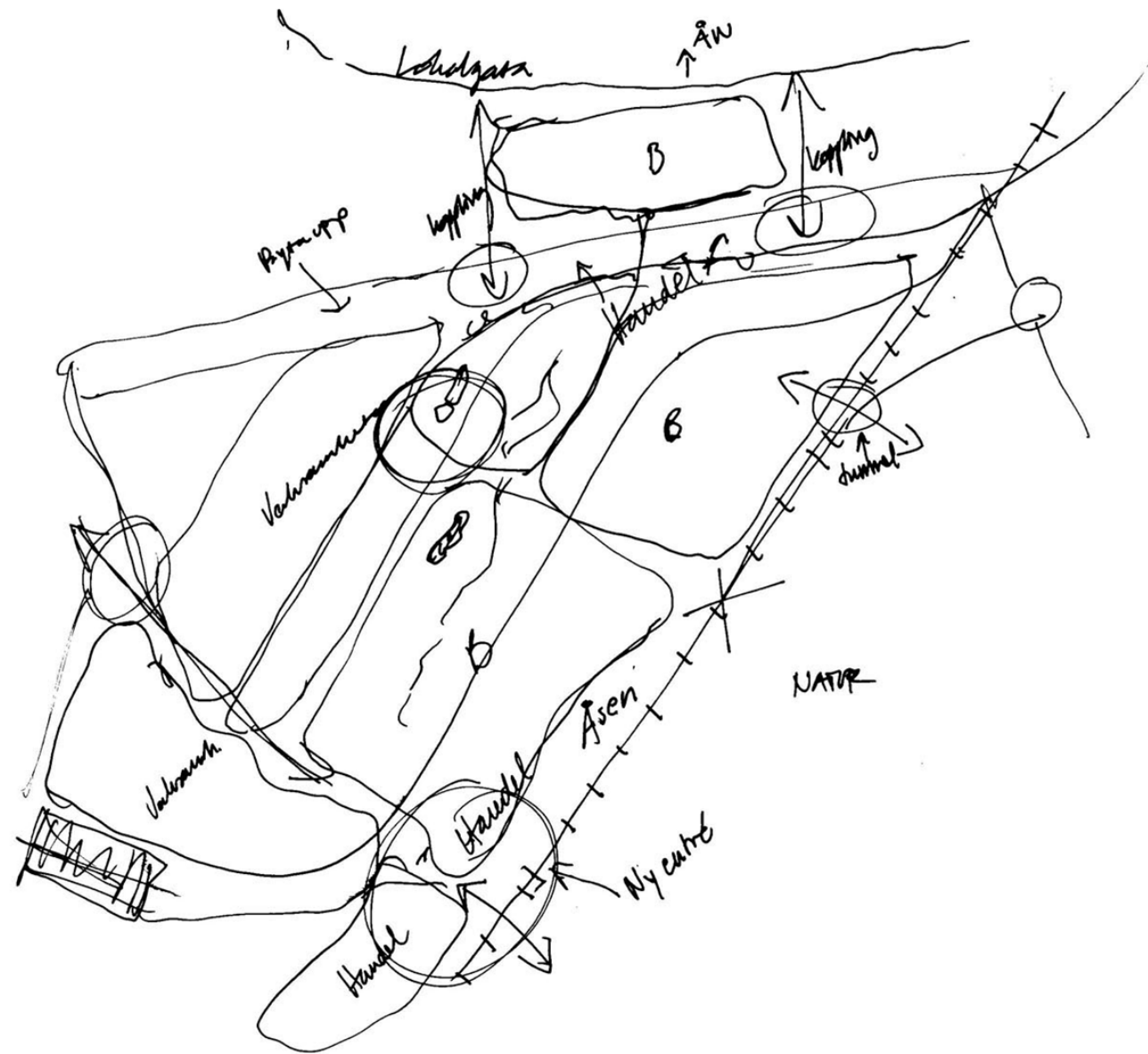


# Utveckling av stadsdelen Aspholmen i Örebro

*Från ett avskilt  
verksamhetsområde till  
en attraktivare och mer  
tillgänglig stadsdel*





## **Förord**

Detta examensarbete omfattar 20 poäng och är den avslutande delen på teknologie magisterprogrammet i fysisk planering (180 poäng), som erbjuds på Blekinge Tekniska Högskola (BTH) i Karlskrona, Blekinge. Arbetet genomfördes under hösten 2005 och delar av våren 2006.

Jag vill tacka min handledare, Gösta Blücher, för kloka åsikter och goda råd under arbetets gång. Jag vill också tacka alla på Stadsbyggnad i Örebro som hjälpt mig med arbetet. Ni har varit ett stort stöd, tack!

*Ulrika Gillberg*

Örebro, våren 2006



## Sammanfattning

Aspholmen är ett av Örebros största verksamhetsområden, beläget nära Örebro city. När stadsdelen började utvecklas som ett industriområde under 1950- och 60-talen låg området i stadens ytterkant. I och med att Örebro vuxit har dock områdets placering förändrats från att ha varit perifer till att ha blivit central. Detta har inneburit att tyngre industriverksamheter i allt större omfattning flyttat ut från stadsdelen till lägen utanför staden. Allt fler företag som bedriver kontors- och handelsverksamhet har i sin tur flyttat in. Denna utveckling, som fortfarande pågår, innebär att stadsdelen befinner sig i ett omvandlingsskede. Aspholmen anses vara ett attraktivt verksamhetsområde ur företagsetableringssynpunkt, men innehåller samtidigt brister och problem, till exempel osäkra trafik korsningar och dålig tillgänglighet.

Det finns i dag flera pågående planeringsprojekt i områdets utkanter som kan ha betydelse för Aspholmens framtida roll och utveckling. De pågående projekten i samband med omvandlingsskedet och det centrala läget i staden gör att det från kommunens sida finns önskemål om att se förslag på utvecklingsmöjligheterna för stadsdelen. Tanken med arbetet är ge förslag på hur stadsdelen skulle kunna utvecklas i framtiden. Arbetet bör ses som en övergripande vision för Aspholmen och som ett diskussionsunderlag för framtida arbete med stadsdelen.

För att kunna ge förslag på utveckling har en analys genomförts för att klargöra Aspholmens kvaliteter och brister. Analysen grundar sig på tre analysmetoder, visuella analysmetoder (med utgångspunkt i visuellt observerbara fenomen) stedsanalysemetoder (norska platsanalysmetoder) och kulturmiljöanalysmetoder (där fokus ligger på att undersöka den omgivning vi människor skapat genom att omvandla naturen).

För att kunna avgöra om informationen som kommer fram i analysen är en brist eller en kvalitet för Aspholmen har vissa kriterier arbetats fram. Kriterierna ger en samlad bild av hur många av oss anser att en trivsam och attraktiv stad ska se ut och vad den ska innehålla. De flesta av oss värderar till exempel god tillgänglighet, närhet till grönska, fina byggnader, levande gaturum där det finns möjlighet att träffa andra människor och så vidare som positiva aspekter i en stad.

När det gäller Aspholmen finns det både kvaliteter och brister att tala om. Stadsdelens kvaliteter består i dess centrala läge i staden, det faktum att allt fler kontors- och handelsföretag flyttar hit, att det är nära till andra intressanta stadsdelar och att det finns vissa byggnader med mera som är värda att bevara. Aspholmens brister består i att det är en funktionsseparerad, isolerad, stadsdel bestående av i princip endast arbetsplatser. På kvällar och helger upplevs området som otryggt och fungerar på så sätt som en barriär för stadens invånare. Gaturummen och byggnaderna är storskaliga och ger ett tråkigt intryck. Det finns varken tillräckligt med gång- och cykelvägar i området eller grönska.

Slutsatsen av analysen resulterade i en lista med riktlinjer för Aspholmens utveckling. Riktlinjer som kan fungera som underlag för andra som i framtiden kommer att arbeta med utvecklingen av stadsdelen. Det man i framtiden bör sträva efter på Aspholmen anser jag vara följande:

- *Bättre tillgänglighet, bryt upp storskaligheten*
- *Intressantare gaturum och bättre trafiklösningar*
- *Öka blandningen av innehållet, mer variation och högre exploatering*

- *Mer människor under större del av dygnet*
- *Ta hänsyn till byggnader som är värda att bevara, till exempel landmärken*
- *Mer grönska*

Riktlinjerna använde jag sedan som underlag i arbetet med att utforma ett planförslag över hur stadsdelen skulle kunna se ut i framtiden. Planförslaget erbjuder ett större helhetsgrepp över hur området skulle kunna utvecklas till en stadsdel med ökad attraktivitet och ökad tillgänglighet för alla i staden. Här visar jag på hur man skulle kunna genomföra förändringar i stadsdelen som skulle stämma väl överens med riktlinjerna ovan.

Att göra Aspholmen till en attraktiv och tillgänglig stadsdel med fler människor under en större del av dygnet har varit viktiga utgångspunkter vid utformningen av planförslaget. Att skapa förutsättningar för en varierad och intressant stadsdel, med en ökad blandning av funktioner och fler grönområden har också varit viktiga tankegångar. Att öppna upp Aspholmen så att man lättare kan ta sig dit och minska dess barriäreffekt för dem som vill ta sig igenom har också varit viktiga aspekter att tänka på. På grund av dess centrala läge i staden och stora utvecklingsmöjligheter bör framtida planer för Aspholmen stäva mot en ökad stadsmässighet i området.

<b>DEL ETT - INLEDNING</b>	<b>10</b>	Stadsrum och stadsliv	53
		Gemensamma mål	53
<b>BAKGRUND</b>	<b>10</b>	Vilka projekt och mål finns i dag?	53
<b>SYFTE</b>	<b>10</b>	<b>SLUTSATS AV ANALYSEN</b>	<b>58</b>
<b>METOD</b>	<b>10</b>	Kvaliteter	58
		Brister	58
<b>ÖREBROS HISTORIA</b>	<b>12</b>	<b>DEL TRE - STADSDELEN I FRAMTIDEN</b>	<b>62</b>
<b>INDUSTRIOMRÅDENAS UTVECKLING I SVERIGE</b>	<b>15</b>	<b>RIKTLINJER FÖR UTVECKLINGEN AV ASPHOLMEN</b>	<b>62</b>
		Bättre tillgänglighet och mindre storskalighet	62
<b>DEL TVÅ - STADSDELEN I DAG</b>	<b>18</b>	Intressantare gaturum och bättre trafiklösningar	63
		Ökad variation, ökad blandning och högre exploatering	63
<b>INTRODUKTION AV ASPHOLMEN</b>	<b>18</b>	Mer människor	63
		Ta hänsyn till bevarandevärda byggnader och landmärken	64
<b>INTRODUKTION AV ANALYSEN</b>	<b>22</b>	Mer grönska	64
Varför en analys?	22	<b>PLANFÖRSLAGET</b>	<b>65</b>
Stedsanalyser och kulturmiljöanalyser	22	<b>UTVECKLINGSOMRÅDEN</b>	<b>71</b>
Visuella analyser - upplevelseanalyser	23	<b>UTVECKLINGSOMRÅDEN</b>	<b>72</b>
Vilka delar ur analysmetoderna tas upp var i analysen?	24	Kvarteren Virkeshandlaren, Arbetaren och Telemontören	72
<b>KRITERIERNA</b>	<b>26</b>	Kvarteren Svetsaren, Rörmokaren, Inköparen och Grossisten	73
Blandningen	26	Kvarteren Lagerchefen, Importören och Rörläggaren	73
Tillgängligheten	28	Kvarteren Lantmannen, Träarbetaren, Exportören och Motormannen	76
Stadsrummen och stadslivet	28	Kvarteren Träsnidaren och Åbyverken	76
Stadstrafiken	29	<b>GENOMFÖRANDEMEDEL</b>	<b>81</b>
Grönskan	29	<b>DEL FYRA - SLUTORD</b>	<b>84</b>
Varsamheten och förnyelsen	31	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>86</b>
Gemensamma värden och mål	31		
<b>ANALYSEN</b>	<b>33</b>		
Aspholmens utveckling – historik	33		
Natur och landskap	38		
Markanvändning – huvudsakligt innehåll	38		
Tillgängligheten och stadstrafiken	43		
Bebyggelsen och dess organisation	47		



**DEL ETT – INLEDNING**

DEL TVÅ – STADSDELEN I DAG

DEL TRE – STADSDELEN I FRAMTIDEN

DEL FYRA – SLUTORD

## **DEL ETT - INLEDNING**

### **BAKGRUND**

Stadsdelen Aspholmen är belägen i de sydvästra delarna av Örebro stad, cirka två km från Örebro city. I dag är Aspholmen ett av de största verksamhetsområdena i Örebro med en stor andel kontor, handel, lager och lättare verksamheter. När Aspholmen växte fram under 1950-1960-talet låg området i stadens ytterkant. Allt eftersom staden har vuxit har dock Aspholmens placering förändrats från att ha varit perifer till att ha blivit central.

Aspholmen har under tidens gång utvecklats från att ha varit ett industriområde till att ha blivit ett område med växande andel kontor och handel. Stadsdelen befinner sig i ett fortsatt omvandlingsskede, där större och mer störande verksamheter flyttar till bättre lämpade områden för deras verksamhet och där fler kontors- och handelsföretag flyttar in. Detta i kombination med att området numer anses ha ett centralt läge i staden har gjort att det från kommunens sida finns önskemål om att se över hur stadsdelen kan komma att utvecklas i framtiden.

I översiktsplanen för Örebro kommun redovisas inga planer på att området ska bli något annat än vad det är i dag, men efter diskussioner med tjänstemän på stadsbyggnadskontoret har det ändå framgått att det finns önskemål om att se förslag på utvecklingsmöjligheterna för stadsdelen. I dag finns det flera pågående planeringsprojekt och utvecklingsidéer i områdets utkanter som kan ha betydelse för Aspholmens framtida roll och utveckling. På stadsbyggnadskontoret finns därför ett intresse av att se vad dessa kommer att innebära för området om/när de genomförs.

### **SYFTE**

Syftet med arbetet är att skapa ett diskussionsunderlag för framtida utveckling av stadsdelen Aspholmen. Då nya planer är på gång i och runt stadsdelen innebär det att nya möjligheter öppnas för området. Tanken är att jag i mitt examensarbete ska undersöka vilka utvecklingsmöjligheter Aspholmen har och vad de nya planerna kan innebära för framtiden.

Hur kan området till exempel utvecklas till en stadsdel som inte bara innehåller verksamheter, kontor och handel utan också bostäder? Vilka delar av Aspholmen är lämpade för bostäder? Hur ska stadsdelen bli mer tillgänglig och attraktiv? Hur kan grönstrukturen förbättras i området? Kan Aspholmen bli nästa alternativ för förtätning av staden när andra förtättningsområden blivit igenbyggda och alla lämpliga områden i stadens ytterkant exploaterats med bostadshus?

### **METOD**

I första steget av arbetet genomförs en inventering av Aspholmen där jag går igenom hur jag upplever området. Sedan genomför jag en analys av stadsdelen för att bättre reda ut områdets kvaliteter, brister och så vidare. För analysen av stadsdelen planerar jag inte att använda mig av enbart en analysmetod. Istället tänker jag studera olika planeringsteorier och sätt att analysera den fysiska miljön för att använda mig av delar från dessa i arbetet.

Delar ur den norska metoden för platsanalys, så kallad stedsanalys, som tar upp saker som områdets gatunät, tomtindelning, byggnads-karaktärer med mera, är intressanta för min analys av Aspholmen och kommer att tas med. Delar från andra analysmetoder som mer belyser hur området upplevs är också aktuella för mig att ta upp. Liksom en ren kartläggning av vad som finns i området när det gäller exempelvis grönska, kollektivtrafik, handel och kontor.

För att kunna genomföra en teoretisk del av arbetet med en inventering/bakgrund av området samt analys av stadsdelen tar jag upp följande:

- Stadsdelens bakgrund – när den växte fram, dess funktion idag, hur området används, var det ligger med mera.
- Vilka planer som i dag finns för området – vad översiktsplanen för Örebro kommun säger, vad tjänstemännen på kommunen säger med mera.
- Aspholmens kvaliteter och brister. Dessa klargör jag genom att använda mig av delar från olika analysmetoder och planeringsteorier samt kriterier om hur en bra och attraktiv stad bör vara utformad (som jag sammanställer med hjälp av litteraturstudier och egna värderingar).

En utvärdering av analysen där Aspholmens kvaliteter och brister tas upp kommer därefter att göras. Liksom ett ställningstagande till hur jag anser att området bör utvecklas utifrån denna.

Efter att ha klargjort förutsättningarna för området är nästa steg att arbeta med ett förslag på hur området kan utvecklas i framtiden. Parallellt med utvecklingen av planförslaget arbetar jag med att skriva text till detta dokument, som är resultatet av examensarbetet.

## ÖREBROS HISTORIA

Enligt stadsarkivet i Örebro (Stadsarkivets hemsida, 2005) möttes flera av Sveriges viktigaste vägar under medeltiden i det som i dag är Örebro. Den mest betydelsefulla av vägarna var den så kallade Eriksgatan som en nyvald svensk kung skulle göra till alla landskap för att bli erkänd som kung där. I Nationalencyklopedin (Nationalencyklopedin, 2005) står att denna gata enligt beskrivning i lag skulle gå från Uppland genom Södermanland, Östergötland, Småland, Västergötland, Närke och Västmanland. I Närke följde den en rullstensås som löper genom Örebro. Där åsen korsades av Svartån uppstod ett naturligt vadställe där man lätt kunde ta sig över ån. Med tiden byggdes en bro över vadstället som fick namnet "Örebron" eftersom den vilade på bankar av rullgrus, de så kallade "örarna".

### *Det medeltida Örebro*

Vid bron växte snart en liten köpstad upp där köpmän från Lübeck tros ha spelat en stor roll i stadsbyggandet. De behövde nämligen en fast knutpunkt för att kunna bedriva handel med Bergslagsjärn. Handelsmännen anlade staden enligt tyska stadsplaneideal med ett torg mitt i staden omgivet av en kyrka (dagens S:t Nicolai kyrka) och ett rådhus. Ungefär samtidigt lät den svenska kungamakten bygga en fästning och ett mynthus i staden. Under 1300-talet beskrevs Örebro som en tämligen stor stad.

Under medeltiden var dock Örebro inblandat i stridigheter av olika slag och fästningen, som hade byggts ut flera gånger under 1300-talet, belägrades flera gånger. Stridigheterna bidrog till att påverka staden som, från att ha varit en blomstrande handelsstad, blev en fattig småstad. Detta bakslag i utvecklingen bidrog till en befolkningsminskning med upp till en tredjedel av stadens befolkning.

Under det sena 1500-talet ingick Örebro i Hertig Karls (Karl IX) hertigdöme. Näringslivet fick ett stort uppsving som höll i sig ända



Närkes placering i Sverige.

fram till mitten av 1600-talet efter det att staden fått ensamrätt på järnhandeln i regionen. Stadens fästning byggdes om till ett renässanslott där man höll flera riksdagar och befolkningen växte till cirka 600 människor. Bortsett från slottet och kyrkan, bestod staden av låga trähus, de flesta belägna utmed huvudgatan och med tomterna i smala rektanglar. Denna tomtindelning fanns kvar i stor utsträckning ända fram till mitten av 1800-talet.

#### *Sämre tider under 1600-talet*

I mitten av 1600-talet grundades flera nya städer i regionen. Nora, Lindesberg, Filipstad och Askersund blev alla konkurrenter med Örebro. Detta i samband med att Örebro förlorade sin rätt att handla direkt på utrikes hamnar gjorde att staden och dess invånare, cirka 1500 personer, återigen fick erfarra hårdare tider.

#### *Det stillsamma 1700- och 1800-talet*

Vare sig under 1700- eller 1800-talet skedde några större förändringar i staden. Järn- och spannmålshandeln minskade och den enda egentliga industriverksamhet som tillkom var Lindhska boktryckeriet. Hantverkarna ökade i antal liksom folkmängden som år 1840 var ungefär 4200 personer. År 1810 fick staden stå värd för tronföljarvalet, då Jean Baptiste Bernadotte alias Karl (XIV) Johan valdes till svensk tronföljare.

#### *Industrin kommer till staden*

Som ett resultat av handelns minskande betydelse bredde fattigdomen ut sig i Örebro, dessutom brann de centrala delarna av Örebro upp i en stor brand 1854. Branden blev dock en slags slutpunkt för det gamla Örebro och nya ljusare tider väntade. Industrialismen innebar att staden var på väg in i en högkonjunktur och en ny stadsplan utvecklades av stadsarkitekten Fridolf Wijnbladh. I centrum uppfördes moderna, påkostade stenhus och de gamla, smala och krokiga gatorna ersattes med raka breda gator enligt tidens ideal.

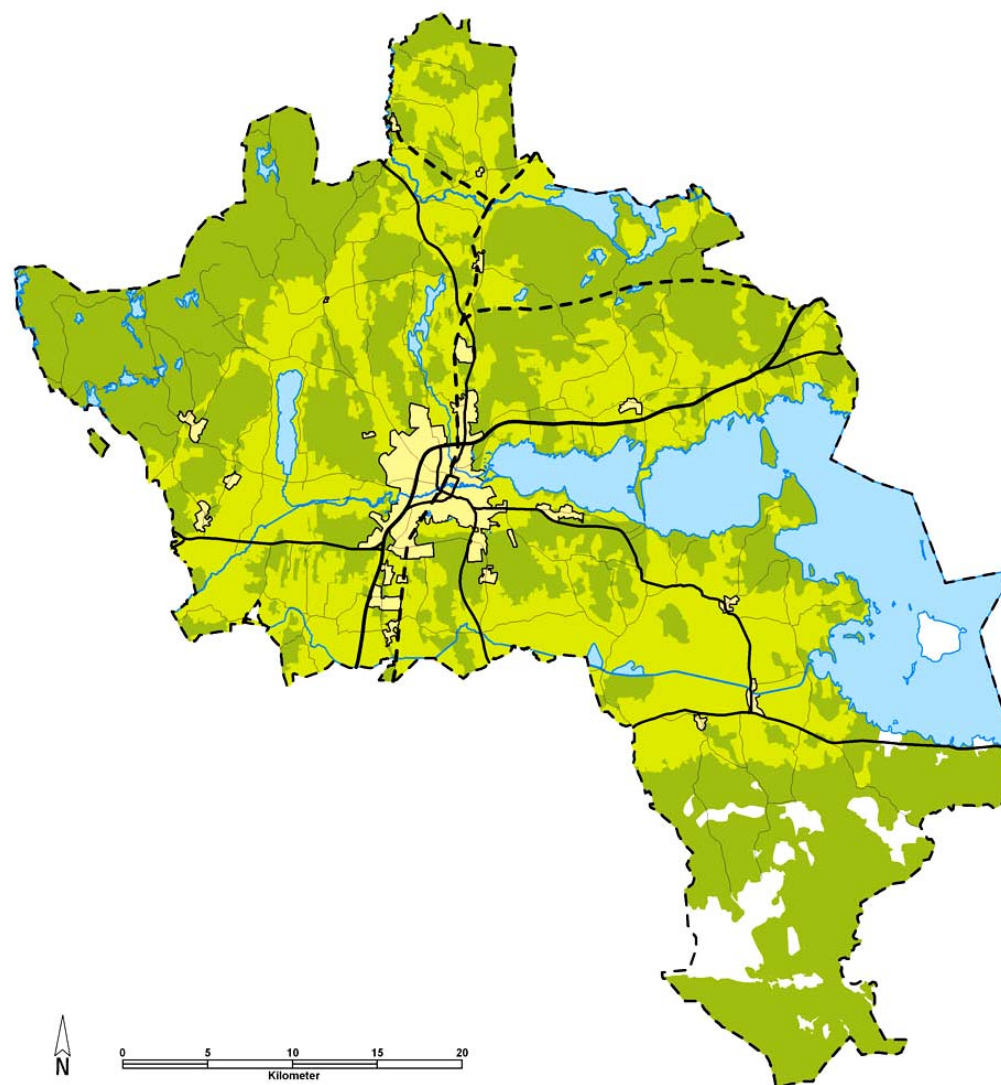
Den första riktigt stora industriverksamheten i staden bestod av en tändsticksfabrik som följdes av en rad småindustrier inom alla möjliga branscher. De nya industrilokaler med mera som industrialiseringen krävde innebar dessutom goda tider för byggbranschen. När järnvägen kom till Örebro stärktes stadens roll som en ort med goda kommunikationer. De lokverkstäder som SJ byggde innebar ännu fler arbetsmöjligheter för stadens invånare.

Under slutet av 1800-talet började skoindustrin växa fram och när den var som mest aktiv låg mer än hälften av Sveriges skofabriker i Örebro län. Ungefär samtidigt öppnade Sveriges första kexfabrik i Örebro och staden blev under många år känd som "Kex- och skosta'n". Under denna expansiva period ökade stadens invånare avsevärt, från 5000 år 1850 till 50 000 år 1950.

#### *Örebro i dag*

Örebro fortsatte att växa efter andra världskriget och beboddes år 1967 av 90 000 människor. Nya bostadsområden byggdes ut samtidigt som skoindustrierna tvingades lägga ned sina verksamheter som ett resultat av den allt tuffare konkurrensen från andra länder. Idag finns inga av de gamla skoföretagen kvar och inte heller den stora kexfabriken, som flyttat till Kungälv.

Örebro har dock fortsatt att växa och idag bor det cirka 125 000 invånare i kommunen. Örebro domineras inte längre av någon särskild industri eller bransch utan har ett månfacetterat näringsliv. De högskolor som växte fram under efterkrigstiden har utvecklats och slagits samman till det som idag är Örebro Universitet, där ungefär 14 500 studenter läser. Universitetet erbjuder utbildningar inom bland annat teknik och humaniora, naturvetenskap och vård samt ekonomi och samhällsvetenskap. Här finns också Musikhögskolan, idrotts- och lärarutbildningar och hit hör också Restauranghögskolan i Grythyttan.



Örebro kommun med Örebro stad och sjön Hjälmaren.

## INDUSTRIOMRÅDENAS UTVECKLING I SVERIGE

Under den tid då funktionalismen hade stort inflytande inom den fysiska planeringen betonades vikten av det hälsosamma, hygieniska och funktionella inom allt samhällsbyggande starkt enligt Boverket (Boverket, 1995 s.20-27). Allt skulle planeras utifrån dessa faktorer så mycket som möjligt. Orsaken till detta var att man tidigare hade bott i överbefolkade och ohygieniska stadsmiljöer där industrier fanns nära inpå. Detta skulle åtgärdas och tankarna om zonerings av områden uppstod. Man började planera för utbyggnader av områden som bestod av enbart bostäder, arbetsplatser och så vidare. En viktig och bidragande orsak till att denna utveckling blev möjlig var persontransportmedlens utveckling – järnvägen, spårvagnen, bussen, och slutligen personbilen.

Under 1940- till 1970-talet utvecklades många av de svenska städernas industriområden som ett resultat av funktionalismen samt andra världskrigets krav på krigsutrustning och efterkrigstidens krav på olika produkter och varor. Dessa renodlade arbetsområden var en vidareutveckling från äldre och osorterade arbetsområden inne i staden, sådana som exempelvis växt fram kring hamnområden och bangårdar. De nya renodlade industriområdena placerades nära stora transportleder utanför stadens centrum och utgjorde stora sammanhängande enklaver.

På 1940-talet hade områdena relativt begränsade gatu- och kvartersmått eftersom många fortfarande cyklade till jobbet. Det fanns också inslag av grönska i form av stråk och planterade platser. Under 1950- och 1960-talen skedde förändringar. Bilens ökade betydelse i landet påverkade städernas utformning. Bilvägarna blev fler, större och rakare. Industriområdena blev självklara platser för bussgarage, verkstäder, bilförsäljningshallar med mera samt företag som sysslar med åkeri- och speditjonsverksamhet. Kvarteren och tomterna blev större för att ge

plats åt de nya verksamhetslokalerna och industriområdena upptar allt större markområden.

Många av de industriområden som utvecklades under 1940-1970-talen har kvar den infrastruktur och kvartersstruktur som planerades för dem. En del av dessa områden finns kvar och har utvecklats till modernare arbetsområden andra har minskat i betydelse för staden och har omvandlats till något annat. Även om zoneringsstankarna känns avlägsna planerar vi fortfarande i stor utsträckning med utgångspunkt från dessa. Detta trots att det ofta står i översiktsplaner att vi skall eftersträva en hållbar och blandad stad.



Exempel på industri- och verksamhetsområden i Sverige.  
Fotografierna är tagna i Malmö.

DEL ETT – INLEDNING

DEL TVÅ – STADSDELEN I DAG

DEL TRE – STADSDELEN I FRAMTIDEN

DEL FYRA – SLUTORD

## **DEL TVÅ - STADSDELEN I DAG**

### **INTRODUKTION AV ASPHOLMEN**

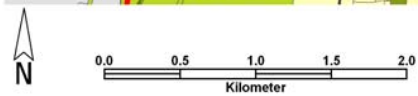
När Aspholmen började växa var det ett område med en stor andel industri- och verksamhetsföretag. Under årens lopp, och i och med närheten till Örebro City, har dock områdets karaktär förändrats och utvecklats till att innehålla en ökad andel kontors- och handelsföretag. I dag innehåller Aspholmen en blandning av företag som bedriver många olika typer av verksamhet och området anses vara mycket attraktivt för företagsetablering i Örebro.

Aspholmen är väldigt avgränsad från omkringliggande stadsdelar eftersom området gränsar mot både motorväg och järnväg. Godsstråket genom Bergsslagen kallas den järnväg som går i sydöstlig riktning och som gränsar mot Aspholmen. Järnvägen trafikeras i dag av både gods- och persontrafik och fungerar på många sätt som en barriär när man ska ta sig in i området. I norr finns en fyrfilig motorväg in till Örebro City kallad södra infartsleden. Denna bidrar också till att minska kommunikationsmöjligheterna till och från Aspholmen. Direkt söder om Aspholmen ligger stadsdelen Adolfsberg, som i huvudsak består av bostadsbebyggelse. Väster om området ligger stadsdelen Nasta, som liksom Aspholmen innehåller en stor del verksamheter av olika slag, och Västerleden, E18/E20 mellan Stockholm och Göteborg.

Aspholmen anses vara en attraktiv stadsdel för företagsetablering i Örebro och upplevs säkerligen som ett bra område av många Örebroare. Det finns dock brister och problem i området. Dessa kommer, tillsammans med områdets kvaliteter, diskuteras vidare under det avsnitt som behandlar analysen av området.

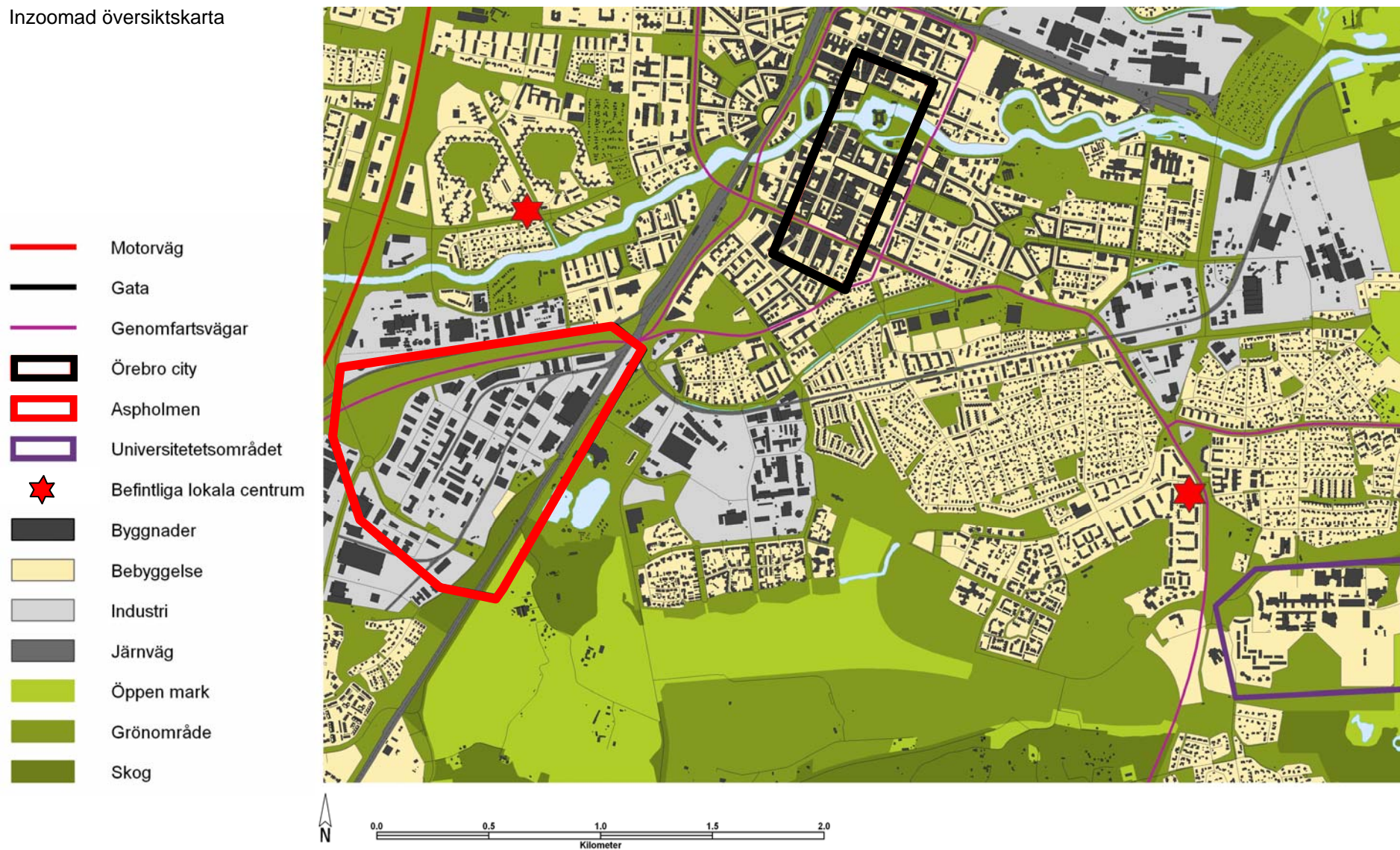
## Översiktskarta

-  Motorväg
-  Genomfartsvägar
-  Gata
-  Örebro city
-  Aspholmen
-  Universitetetsområdet
-  Befintliga lokala centrum
-  Vatten
-  Bebyggelse
-  Industri
-  Järnväg
-  Öppen mark
-  Park
-  Skog



Översiktskarta över Örebro med Aspholmens placering i staden markerad.

## Inzoomad översiktskarta





Flygfoto över Aspholmen taget från norr. Järnvägen syns till vänster i bilden och södra infartsleden till höger.

## INTRODUKTION AV ANALYSEN

### Varför en analys?

För att städer ska utvecklas till attraktiva och trivsamma platser, menar Hans Gillgren (2000, s.7-12) att det är viktigt att det finns gemensamma riktlinjer och mål att sträva efter inom de olika samhällssektorerna. Inom den fysiska planeringen är detta viktigt för att kunna skapa förutsättningar för goda helhetslösningar i staden. I kommunens översiktsplan och i policys av olika slag framgår vad man bör sträva mot. Genom att sedan göra planprogram, detaljplaner med mera kan man mer i detalj visa på och säkerställa de mål som finns uppsatta. I översiktsplanen står dock ofta mycket övergripande mål för stadens utveckling och för vissa områden kan mer detaljerade analyser av dagens situation vara nödvändiga att genomföra.

Enligt Gillgren handlar planering och stadsbyggande alltmer om att komplettera, förtäta och förnya befintliga stadsdelar. Något som kräver andra metoder och annan kunskap än när det handlar om att bygga helt nytt. Större hänsyn måste tas till befintliga strukturer och den befintliga miljön. Idag finns det ökade krav på en miljö som är både innehållsrik och varierad och som också har utrymme för olika livs- och arbetsformer. Det är viktigt att ta till vara på den mångfald som finns i staden och utveckla den.

Att klargöra de brister och kvaliteter som finns på Aspholmen är en viktig förutsättning för att kunna arbeta fram ett bra förslag över hur stadsdelen kan komma att utvecklas i framtiden. När Aspholmen kom till och hur det ser ut idag är exempelvis viktiga aspekter att ta hänsyn till. För att kunna reda ut vilka kvaliteter och brister som finns har jag valt att göra en analys av området. Denna består av en blandning av olika planeringsteorier och analysmetoder. Jag har bland annat använt

mig av delar från visuella analysmetoder, stedsanalysemetoder (platsanalysmetoder) och kulturmiljöanalysmetoder.

Efter att ha klargjort hur området ser ut i dag jämför jag den informationen med vissa kriterier om vad en stad som upplevs som attraktiv och trivsam bör innehålla. Dessa kriterier har jag kommit fram till dels genom litteraturstudier men också genom egna åsikter. På detta sätt kan jag alltså få en bra bild över vilka kvaliteter och brister som finns i området och därmed en bättre uppfattning om vad som behöver förändras, förstärkas, läggas till och tas bort i stadsdelen.

### Stedsanalyser och kulturmiljöanalyser

För att kunna förändra den fysiska miljön måste vi förstå oss på den och det gör vi först när vi har analyserat densamma. När det gäller kulturmiljöanalyser läggs stor vikt vid den historiska framväxten av ett område och den kulturmiljö som har blivit ett resultat av denna utveckling. Hans Gillgren (2001, s.8-12) anser att kulturmiljön är hela den omgivning vi människor skapat genom att omvandla naturen genom odling och byggande. Hit räknas exempelvis vägar, anläggningar, odlingslandskap, bebyggelse, städer och så vidare.

Att beskriva stadskaraktären hos ett område är ett sätt att beskriva kulturmiljön och att analysera och klargöra ett områdes kulturmiljö utgör en viktig grund för framtida planering. Viktiga delar att ta upp här är områdets tillkomsthistoria, dess kommunikationsstruktur, innehåll, lokalisering och funktionsuppdelningsgrad samt dess bebyggelsekaraktär. Denna stadskaraktärsbeskrivning har nära släktskap med norska stedsanalyser då dessa delar skulle kunna ingå i de huvudrubriker som tas upp i en sådan analys.

Enligt Norges Miljöverndepartement (1993, s. 3-13) är *Stedsanalyser* en systematisering av kunskap för att förstå platsens historia, situationen i dag och dess framtida möjligheter. Analysen kan bland annat fungera som diskussionsunderlag och underlag vid framtagande av planer. Enligt Miljöverndepartementet är det viktigt att en stedsanalys tar upp; områdets historiska utveckling, dess natur och landskap, bebyggelsens organisering och byggnader och andra speciella byggnadselement. Hur man väljer att ha med dessa delar och hur mycket man tar upp av varje del kan variera.

#### *Områdets historia*

Att ha kunskap om ett områdes tillkomsthistoria är en nödvändighet för att kunna genomföra en analys av platsen. Att ha kunskap om den historiska utvecklingen gör att vi bättre förstår varför ett område ser ut som det gör. Det kan också hjälpa oss att förstå vilka byggnader med mera som funnits i ett område längst tid och som därmed kan vara extra värdefulla.

#### *Natur och landskap*

Att de naturliga förutsättningarna, landskapets utformning, vegetation med mera, har och har haft stor betydelse för platsers utveckling vet vi alla. Men att landskapet inom den fysiska miljöns utveckling innebär något mer har vi kanske inte tänkt så mycket på. Med landskap menas inom stedsanalyser den överordnade nivån av stadens fysiska form. Det vill säga ramen runt både natur- och kulturmiljön, både den bebyggda miljön och den obebyggda. Natur och kulturmiljöer ger landskapet dess innehåll och estetiska upplevelse och landskapet är uppbyggt av både terrängformationer (naturliga rumformationer), vegetation och bebyggelse.

#### *Bebyggelsens organisation*

Att klargöra bebyggelsens organisation syftar inte bara till att klargöra bebyggelsestrukturen i ett område utan också rumsstrukturen, viktiga element som finns i området samt kommunikationsmöjligheterna.

#### *Byggnader och landmärken*

Vilka typer av byggnader finns på Aspholmen, hur ser de ut? Vad har de för skala och fasaduttryck, är de slutna eller öppna? Vilka material har använts, finns det mycket detaljer? Hur är de placerade på fastigheten och till varandra? Vilka är bevaransvärda och vilka är det inte? Vad finns det för landmärken i området?

### **Visuella analyser - upplevelseanalyser**

Visuella analyser har, enligt Norges Miljöverndepartement (1993, s.7) sin utgångspunkt i visuellt observerbara fenomen och hjälper till vid kartläggning av estetiska kvaliteter i omgivningen. En känd visuell analysmetod, utarbetad av Kevin Lynch och presenterad i boken ”The Image of the City” från 1960, visar på hur människor använder och uppfattar sin stad. Han visar bland annat på att det är viktigt att klargöra stadens grundelement för att bättre förstå sig på staden. Att kartlägga dessa grundelement ger således ett bättre underlag för framtida planering. Enligt Lynch (1960, s.46-85) finns det fem typer av grundelement som staden är uppbyggd av, nämligen stråk, kanter, distrikt, noder och landmärken.

Med stråk menas framförallt de vägar, stigar med mera som stadens invånare använder sig av för att förflytta sig. Stadens kanter utgörs av linjära element som delar upp stadens olika delar, som exempelvis

järnvägsspår, stora vägar, stränder med mera. Till distrikt räknas stadens olika sektioner som invånaren mentalt kan gå in eller ut ur och som definieras genom att ha någon slags gemensamt drag, exempelvis en park eller en stadsdel med speciella hus. Till noder räknas viktiga knutpunkter i invånarnas rörelsemönster, exempelvis i stadens infrastruktursystem i form av viktiga trafik korsningar. Stadens landmärken utgörs oftast av speciella byggnader eller platser som är utmärkande och som hjälper invånarna att orientera sig och ha någon slags utgångspunkt i staden. Alla dessa stadselement hänger naturligtvis ihop med varandra i verkligheten. Ofta är de beroende av varandra för att platsen ska upplevas på ett visst sätt av oss. Vissa landmärken kan exempelvis förstärka ett distrikts karaktär och stadens upplevda noder är beroende av rörelsestråken för att finnas till och så vidare.

Lynch menar att det är viktigt för den enskilda individen att den fysiska miljön han eller hon vistas i synligt kan organiseras. Det innebär nämligen att han/hon lättare kan ge platsen ett visst innehåll och en viss bedömning. Att klargöra och förstå sig på dessa element hjälper oss alltså att förstå vilka de fysiska och visuellt upplevda objekt är som tillsammans skapar staden. Vi kan få en bättre bild över ett större område, hur elementen hänger ihop och påverkar varandra samt hur människor upplever området. Genom att förstå sig på detta kan vi därför komma fram till vad som fungerar bra och vad som fungerar mindre bra i staden och därmed vad som behöver förändras i den.

Inom dessa visuella analysmetoder utgår man från hur människan upplever den miljö hon vistas i. Att ha kunskap om hur människan uppfattar och använder den fysiska miljön är en förutsättning för att kunna planera för en trivsamt och attraktiv stad. Genom att studera omgivningen utifrån dessa aspekter kan ett bra underlag skapas för framtida utveckling.

### **Vilka delar ur analysmetoderna tas upp var i analysen?**

För att man som läsare lättare ska hänga med under själva analysen, som börjar på sidan 32, tar jag här kortfattat upp de olika delarna av själva analysen och vilka av de tre ovan nämnda analysmetoderna som kommer igen under nedanstående kapitel i analysen.

#### *Den historiska framväxten – kulturmiljöanalys och stedsanalys*

Eftersom vikten av den historiska utvecklingen av ett område betonas inom både kulturmiljöanalyser och stedsanalyser tas Aspholmens historiska utveckling upp först av allt. Enligt Gillgren är en bra metod att utreda ett områdes historiska utveckling att undersöka gamla kartor och på det sättet få en bra bild över hur ett område har vuxit fram, detta har jag gjort för Aspholmen.

#### *Natur och landskap - stedsanalys*

Att klargöra hur ett områdes natur och landskap ser ut anses vara viktigt enligt den norska stedsanalysmetoden. Ett områdes natur- och landskapsförhållanden kan vara avgörande för varför ett område har utvecklats som det gjort eller för vilka förutsättningar det har för framtida utveckling.

#### *Markanvändning – alla tre analysmetoderna*

Att klargöra vad som finns i ett område, i form av exempelvis byggnader, är viktigt enligt alla tre analysmetoderna, men tas mest upp i stedsanalyser. Här tas byggnaders karaktär, byggnaders lokalisering och funktionsuppdelningsgraden i området upp. Enligt kulturmiljöanalysen är det viktigt att identifiera byggnader och andra landskapselement som har höga historiska värden och som därför bör bevaras. Enligt Visuella analysmetoder fungerar en del byggnader som landmärken.

*Tillgängligheten och stadstrafiken – alla tre analysmetoderna*

Enligt Kulturmiljöanalysen är det viktigt att klargöra ett områdes kommunikationsstruktur för att kunna planera för framtiden. Att undersöka hur Aspholmen är sammankopplad med andra stadsdelar är en förutsättning för att förstå kommunikationsstrukturen och tillgängligheten till och i området. Även inom Stedsanalyser tas detta upp som en viktig förutsättning, men inte lika uttryckligt som i kulturmiljöanalysen. Inom visuella analysmetoder tar man som redan nämnts hänsyn till stråk (gator, vägar, stigar med mera), kanter (järnvägsspår med mera) och noder (stora trafik Korsningar med mera).

*Bebyggelsen och dess organisation – alla tre analysmetoderna*

När det gäller bebyggelsen i stadsdelen tas det upp som en viktig del i alla tre analysmetoderna. Inom kulturmiljöanalyser betonas vikten av att ta reda på vad som finns i området, funktionsuppdelningsgrad och bebyggelsekaraktär. Enligt stedsanalyser är det viktigt att undersöka vilka byggnader som finns och hur de är organiserade på tomten och i själva området. Att ta reda på om det finns vissa byggnader som är utmärkande och som kanske fungerar som landmärke anses vara betydande både enligt stedsanalysmetoder och visuella analysmetoder.

*Stadsrum och stadsliv – stedsanalys och visuella analyser*

Inom många visuella analysmetoder diskuteras vikten av ett intressant stadsliv i staden. Betydelsefullt för ett rikt stadsliv är hur gaturummen i staden ser ut och på vilka platser människor träffas i staden. Inom stedsanalyser tar man upp lite av detta när man analyserar hur byggnaderna i en stadsdel är placerade på tomten och så vidare.

*Gemensamma mål – kulturmiljöanalys*

För att kunna skapa förutsättningar för goda helhetslösningar i staden är det viktigt att det finns gemensamma riktlinjer och mål att sträva efter inom de olika samhällssektorerna.

*Vilka projekt och mål finns i dag?*

Detta stycke i analysen grundas inte på någon av ovanstående analysmetoder, utan finns med eftersom planerna som finns kan ha stor betydelse för stadsdelen i framtiden.

## KRITERIERNA

En förutsättning för att kunna genomföra en analys av Aspholmen är att sätta upp vissa bestämda kriterier att jämföra informationen om området med. Låt oss säga att du har bestämt dig för att det är bra med grönområden. Du har nu samlat information om ett område och kunnat konstatera att det inte finns ett enda grönområde där. Om du jämför den informationen med ditt kriterium, att det är bra med grönområden, kan slutsatsen dras att detta är en brist i sammanhanget.

Många olika aspekter, så som sociala och ekonomiska aspekter, har betydelse för om en stad upplevs som attraktiv och trivsamt. Den fysiska miljöns utformning är endast en av dessa, men har ändå en ganska stor betydelse för hur människor upplever och använder sin stad. Hur ska då en, för invånarna, attraktiv och trivsamt stad se ut och vad ska den innehålla? Självklart finns det många olika svar på det, alla människor har sina intressen och värderar den miljö de lever i efter egna preferenser. Att komma fram till ett svar som passar alla är omöjligt. Men vissa generella uppfattningar har dock framkommit i böcker, undersökningar, rapporter med mera under årens lopp.

Boverket (1996) har i boken ”Den måttfulla staden” undersökt hur den svenska, lilla eller medelstora staden, vuxit fram, hur den ser ut i dag och hur människorna som bor i den värderar den. I boken presenterar Boverket synsätt, tankar och idéer om vad som bör spela roll vid utveckling av dessa städer och vilka kvaliteter som finns och som bör eftersträvas. Nedan tar jag upp några av de resonemang som förs i denna bok och som fungerar som kriterier i arbetet med analysen. Vid vissa resonemang har dock information även hämtats från en annan bok utgiven av Boverket (2002) ”Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera”.

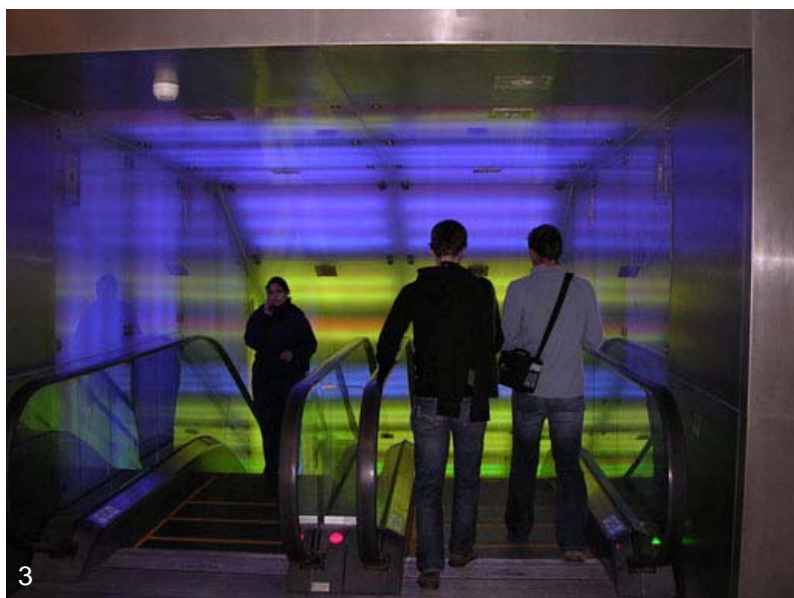
## Blandningen

Den svenska staden kännetecknades förr av en sammanhållen bebyggelsestruktur med en blandning av funktioner och närhet till det mesta. Under 1950-talet började denna stadskaraktär försvinna i allt större utsträckning då nybyggda stadsdelar inte knöt an till den befintliga strukturen. Bostadsområden och industriområden började utvecklas i städernas ytterkanter. Företagen som etablerade sig i större renodlade industriområden som växte fram under 1950- och 60-talen krävde ofta stora ytor och tunga transporter.

Detta i samband med en ökad medvetenhet när det gäller hälsa, säkerhet och hygien gjorde att städernas strukturer förändrades. Områden med olika funktioner - bostäder, arbetsplatser, service med mera - delade upp staden i zoner. En zonerings som lett till ett ökat bilberoende och en minskad lust att gå eller cykla till eller igenom många stadsdelar. De som redan hade svårt att ta sig runt i staden fick det ännu svårare och bebyggelsestrukturen innebar att människorna i staden liksom de olika stadsdelarna blev zonerade och segregerade.

Att blanda stadens olika funktioner ger mer variationsrika miljöer som upplevs som attraktiva. Det innebär också att tillgängligheten mellan olika funktioner är god vilket betyder att bilens betydelse inte är lika avgörande för vardagslivet. Vi bör dock eftersträva inte bara en blandning av funktioner utan också en blandning av människor genom att bygga för människor i olika skeden av livet. (Boverket, 1996, s.16, 36-38)

Boverkets vision är den blandade och attraktiva staden. Att uppnå en blandad och attraktiv stad innebär att vi bör sträva mot en gång- och cykelstad med god kollektivtrafik och en biltrafik på människornas och stadens villkor. Visionen innebär också att staden är till för alla, att det finns möjlighet för mänskliga möten och att invånarna ska våga vistas på stadens gator och torg. Att blanda funktionerna i staden gör att



God tillgänglighet och ett rikt stadsliv med en blandning av funktioner bidrar till att göra en stad attraktiv och trivsamt att vistas i.

1.Växjö, 2.Oslo (Norge), 3.Oslo (Norge), 4.Amsterdam (Holland).

transportarbetet i staden minskar. Att förtäta staden och bygga den inåt ger färre och kortare transporter och bättre förutsättningar för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. (Boverket, 2002, s.27)

### **Tillgängligheten**

I den trivsamma staden är det nära till det mesta, det är lätt att orientera sig och lätt att ta sig runt i staden. Att bo i en stad där tillgängligheten är god är viktigt för att invånarna ska trivas. En god tillgänglighet till parker, grönområden, vattenområden, rekreationsområden med mera värderas högt hos de flesta av oss. Liksom att det ska vara lätt att ta sig till plaster där det erbjuds service och där det finns butiker av olika slag. Att ha nära till matbutiken, arbetet, vänner och nöjen anses också vara viktiga delar när det gäller att trivas i sin stad. Ett väl fungerande infrastruktursystem och en väl fungerande kollektivtrafik är viktiga förutsättningar för en god tillgänglighet.

Som redan nämnts är det viktigt att en stad består av en blandning av funktioner, så som boende, handel, arbetsplatser och fritidsområden. Ett område med en blandning av funktioner genererar liv och rörelse under större delen av dygnet. Detta gör området mer befolkat och mindre otryggt. Blandningen innebär också att tillgängligheten ökar eftersom många olika funktioner samlas på ett ställe. (Boverket, 1996, s.36)

Att planera för en stad som växer inåt och förtätas ger bättre förutsättning för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Att planera för detta innebär inte bara att man planerar för en ökad tillgänglighet utan också för ett hållbarare samhälle med en minskad användning av bilen och därmed avgasutsläpp med mera. (Boverket, 2002, s.26-27)

### **Stadsrummen och stadslivet**

En viktig förutsättning för en stad som upplevs som trivsam och attraktiv är att den är intressant att röra sig i. Enligt författarna Gordon Cullen (1995) och Jan Gehl (2001) är det viktigt att den visuella upplevelsen av staden är givande för dem som vistas i den. I städer med en omväxlande stadsmiljö med olika typer av rumsbildning finns ofta ett rikt folkliv/gatuliv. Här finns platser där människor samlas för att se på andra och för att själva synas. Torg, mötesplatser, gångstråk och parker är platser där det ofta finns mycket folk som sysslar med olika aktiviteter. Dessa mötesplatser med mera hjälper till att skapa förväntningar och nyfikenhet hos befolkningen vilket i sin tur bidrar till att staden upplevs som mångfacetterad och innehållsrik. Att staden är komplex med en varierad stadsmiljö är således något som starkt bidrar till att den upplevs som intressant, trivsam och attraktiv.

Gehl (2001) undersöker i sina böcker, "Life Between Buildings" och "New City Spaces" hur människan använder sig av de allmänna, offentliga, rummen i staden. Han betonar att dessa rum är viktiga för det sociala livet i staden och därmed stadslivet. Att det finns platser som av olika anledning upplevs som trivsamma, där människor kan uppehålla sig och röra sig är otroligt viktigt för hur man upplever staden. Att det finns platser där man kan träffas och utföra sina dagliga aktiviteter innebär att man känner samhörighet, kan se och höra andra människor samt iakttä andra människors sätt att hantera olika situationer. Denna kontakt är viktig för människans välmående. Han menar att hur man upplever och använder sin stad beror på många aspekter men att den fysiska miljön har stor betydelse för detta. Den fysiska miljöns utformning påverkar människans sätt att uppleva och använda sig av platsen, likaså påverkar människan platsens karaktär och hur den upplevs.

Att ha möjlighet att delta i olika aktiviteter och känna samhörighet med andra människor i staden är också en betydande faktor för hur staden upplevs. Att det finns förutsättningar för ett rikt nöjes- och/eller föreningsliv samt att vardagslivet innebär möjligheter till en hög livskvalitet är viktiga faktorer för att man ska trivas i en stad.

Hur stadens rum är utformade och var de ligger i staden har stor betydelse för hur de används och uppfattas. Områden där byggnader och gaturum är uppförda i stor skala och där gatorna är raka och långa kan medföra att området inte upplevs som intressant. Platser som upplevs som trivsamma, så som exempelvis torg och parker, har ofta intressant utformning, bra placering, överskådlighet, orienterbarhet i staden samt underhålls bra. Det har också lagts ner mycket omsorg på själva utformningen av platsen och på att skalan, dimensionen av platsen, är den rätta. I boken ”Den måttfulla staden” lyfter Boverket fram detta i följande textstycke;

”Ingen vill vistas i stadsrum som är omöjliga att koppla till begreppet rum. Stadsrum där skalan är omänsklig, liksom trafiken och formen. Ytor som blivit över, skräpiga ’impediment’ och okänsliga trafikleder, har fått ersätta torg, parker och gator. En tankeställare om något är när vi lyckats skapa så bakvända och otrygga platser att det inte ens känns naturligt att ta en runda med hunden där.” (Boverket, 1996, s.42.)

Om gaturum är utformade i en mänsklig skala inbjuder det till deltagande, en känsla av trygghet och samhörighet på ett helt annat sätt än vid överdimensionerade trafikplatser och vägar. Gaturum med många olika trafikanter och aktiviteter bjuder på spänning och omväxling och upplevs som positiva. (Boverket, 1996, s.42)

## Stadstrafiken

Bilen har länge utpekats som det föremål som förstör upplevelsen av staden och som bland annat ger upphov till breda vägar, buller, stora parkeringsytor och trafikerade korsningar. Men det är viktigt att komma ihåg att de flesta av oss ändå åker bil till och från staden och även i staden. Därför är det viktigt att i planeringssammanhang ha med och ta ställning till de trafikrelaterade frågorna.

Eftersom vi använder oss så mycket av bilen i vardagen är det viktigt att ha med trafikfrågor tidigt i planeringsprojekt för att kunna åstadkomma bättre helhetslösningar i staden. Även frågor som rör kollektivtrafiken samt gång- och cykelvägnätet bör finnas med i ett tidigt skede i planeringsprocesser. Förr arbetade man mycket uppdelat med olika planeringsområden, trafikfrågor för sig och bostadsfrågor för sig. Något som gjorde att det var svårt att skapa förutsättningar för en god helhetsbild av ett område.

I dag vill vi helst av allt att det ska planeras så att lösningarna är både vackra, trafiksäkra, överskådliga och miljövänliga, vilket inte alltid är så lätt. Vi vill inte ha för mycket biltrafik i centrum av staden, men blir samtidigt irriterade när vi inte kan ta oss fram med bilen överallt. (Boverket, 1996, s.44)

## Grönskan

Att människorna som bor i staden lätt kan ta sig ut i naturen runtomkring gör att de trivs i sin stad. Det är också viktigt med grönska inne i staden för att invånarna ska trivas. Att medverka för en ökad kunskap om grönskans betydelse för staden och att planera bättre för stadens gröna struktur är två viktiga aspekter för en trivsamt stad. (Förslag till Örebro Grönstruktur, 2005, s.76.)



Att ha nära till det mesta och känna att man har möjlighet att röra sig i en varierad miljö är också viktigt för hur man upplever en stad.

1. Växjö, 2. Malmö, 3. Amsterdam (Holland) 4. Stockholm.

Att ha god tillgänglighet till olika slags grönområden och parker i staden är betydelsefullt för invånarna. Parker och grönområden fungerar både som mötesplatser och aktivitetsplatser med rekreationsmöjligheter. Här kan man exempelvis slappna av, motionera, se och synas, leka och utforska. Men förutom att parker och grönområden är nödvändiga för människans välmående är de också viktiga för den biologiska mångfalden och för stadens gestaltning. (Boverket, 1996, s.32-33, 76-77)

Tyvärr har det blivit allt vanligare att parkområden tas i anspråk vid exploatering och förtätning av staden. Därför är det angeläget att ha med frågor om stadens grönstruktur tidigt i planprocesser av olika slag.

### **Varsamheten och förnyelsen**

Människor vill bo i städer som utvecklas och som är levande. För att en stad ska kunna utvecklas och leva måste den förändras. Detta innebär att man måste bygga om, bygga nytt och bygga till i staden. Samtidigt som man gör detta är det viktigt att komma ihåg att inte förändra för mycket på en gång eller att inte ta hänsyn till hur staden ser ut i dag. (Boverket, 1996, s.40-41) Att successivt förändra stadens trafiksystem, byggnader med mera och att ta stor hänsyn till platsens förutsättningar och människors vardagsliv innebär det verkligt hållbara för stadens framtid. (Boverket, 2002, s.27)

Den attraktiva och trivsamma staden har ett rikt kulturarv med byggnader, platser och miljöer från olika epoker som kan vara värda att bevara även i framtiden. Ofta finns vackra och välgjorda hus i mänsklig skala med omsorgsfullt utförda detaljer, som hjälper till att skapa en miljö med stor variation. Att klargöra vilka äldre byggnader och platser som finns och om dessa bör bevaras eller inte är betydande för stadens framtid. (Boverket, 1996, s.40-41, 88)

### **Gemensamma värden och mål**

Hans Gillgren (2000, s.11) menar att vi inom den svenska samhällsplaneringen arbetat mycket uppdelat med olika planeringsområden historiskt sett. Man har till exempel länge skiljt på bostadsfrågor, trafikproblem, miljöproblem samt natur- och kulturmiljöfrågor. Funktionalismens och modernismens ideal med funktionsseparering stämde bra överens med den svenska synen på att summan av väl lösta delproblem skulle ge ett bra helhetsresultat. Bostadsområden planerades av specialister utifrån forskningsresultat som visade på hur bra bostäder skulle byggas. Vägsystem planerades av en annan grupp specialister med hänsyn till framkomlighet och säkerhet. Industriområden planerades av en tredje grupp specialister som utformade dessa områden utifrån industrins särskilda behov av utrymme, tillgänglighet, skyddsavståndskrav med mera.

Denna planeringssyn har, enligt Gillgren, gjort att möjligheterna att skapa karaktärsfulla och genomtänkta helhetsmiljöer kommit i skymundan. Istället har det uppstått ett komplicerat sammanvägningsarbete, utan något större genomtänkt mål, där det viktiga varit att minimera konflikter mellan olika sektorsintressen. Detta har gjort att många områden saknar kopplingen till en tydlig idé om vilken helhetsmiljö man ville ha i sin stad. Att sträva efter en helhetslösning på hur man vill att staden ska upplevas är viktigt och bör vara en grundläggande del i all planering. Att arbeta fram en helhetsvision och därefter låta dellösningar bli en del av denna vision är bättre än att det är tvärtom.



Att ha nära till naturen men samtidigt möjlighet att träffa andra människor på gator och torg är viktiga faktorer för att vi ska trivas i staden.

1. Amsterdam (Holland), 2. Stockholm, 3. Strömstad, 4. Stockholm.