

LENNART AMÉEN:

STADSPLANETYPEN

Ordet stadsplan är inte helt entydigt till sin innebörd. Det användes dels som juridisk beteckning på den projekteringsplan man numer alltid upprättar över ett stadsområde före dess bebyggande eller ombyggnad men är också gängse benämning på det i verkligheten befintliga gatumönstret i en stad. Man kan således säga: »Visby centrum uppvisar en mycket oregelbunden stadsplan» utan att därför en enda av gatorna behöver ha varit planerad innan den kom till. Det är stadsplanen i denna senare bemärkelse man i första hand har anledning att intressera sig för ur geografisk synpunkt. Riktigt begriplig blir emellertid denna den fungerande stadsplanen ofta inte förrän man också fått jämföra den med de projekteringsplaner, som legat bakom, men som många gånger kommit till utförande blott i små brottstycken.

När man följer stadsplanekonstens utveckling fram genom historien, är det slående hur dominerande ett enda element är: den räta linjen. Först under 1900-talet har vi mera allvarligt avlägsnat oss från detta ideal, och kanske kan saken ses på det viset, att människorna tidigare hade så små möjligheter att omdana naturen, att de gärna manifesterade sin begränsade dådkraft genom att bygga enligt den geometri som naturen saknar, nämligen den räta linjens. Med de tekniska resurser vi nu besitter har detta förlorat sin tjusning och vi ansluter hellre gator och kvartersbegränsningar till topografins vindlande höjdkurvor.

Redan i den egyptiska pyramidbyggerstaden Kahun fanns ca 2700 f.Kr. en regelbunden stadsplan med raka gator mellan fyrkantiga kvarter, och inom den kinesiska kulturen känner man även dylika städer

På grund av begränsat utrymme har endast ett ringa antal kartexempel kunnat medtagas. I gengäld är en asterisk utsatt efter ett antal av de i texten förekommande stadsnamnen och med den hänvisas till motsvarande artikel i Svensk Uppslagsbok (andra upplagan), där den till artikeln hörande kartan kan studeras. —

Här visade kartfigurer är alla i skala 1 : 20 000.

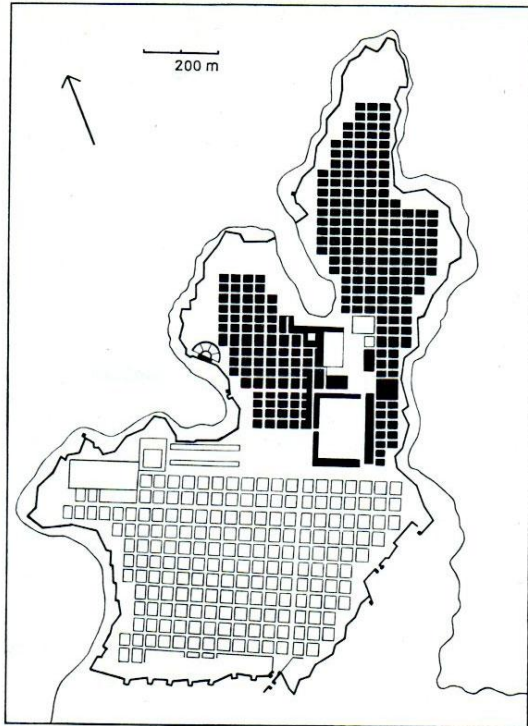


Fig. 1. *Miletos. On a rocky peninsula the first of the Greek antique towns with chess-board plan was built. The part of the town furthest south is a later Roman enlargement of the town.*

från 500-talet f.Kr. (t.ex. Kyfu, som också omgavs av en fyrkantig ringmur). Givetvis var det under dessa tidiga epoker mera undantagsvis som man verkligen lyckades åstadkomma hela städer med regelbunden plan och ofta fick man nöja sig med att anlägga någon enstaka huvudgata rätlinjigt.

Antikens äldre grekiska städer var helt oregelbundna, långsamt uppbyggda som de var, men i och med persernas totalförstöring på 400-talet f.Kr. av den joniska huvudstaden Miletos på Mindre Asiens västkust gavs det ett lämpligt tillfälle att från grunden återuppbygga något alldeles nytt. Resultatet blev den norra halvan av planen i fig. 1, d.v.s. ett strängt genomförande av en schackbrädesplan. Om än inte den ursprunglige konstruktören har den samtida Hippodamos av Miletos satts i samband med detta arbete. Han konstruerade i varje fall liknande lösningar för Athens nya hamnstad Pireus m.fl. grekiska städer, och eftersom man länge trott att detta innebar schackbrädesplanens födelse, talas det om hippodamoskt gatuschema, då man avser en

sträng rutplan. Sin mest omfattande tillämpning fick denna stadsbyggnadskonst i det hellenistiska Alexandria (med ca 300 000 inv. år 0).

Under den romerska antiken framväxte ett stadsplaneideal ur de fyrkantiga symmetriskt anordnade härlägren (*castra*). Dessa läger i främmande ockuperade länder permanentades och utvidgades till kolonialstäder, vars planer mycket liknade de grekiska. Ett särdrag blev dock att den regelbundna rutplanen ofta försågs med två mot varandra vinkelräta huvudgator, den öst—västliga *decumanus* och den nord—sydliga *cardo*. Dessa gator gavs större bredd och förband normalt stadens fyra infartsportar med varandra. Invid huvudgatornas korsningspunkt anlades ett fyrkantigt torg (*forum*). Detta hölls avstängt för körtrafik, ty förutom som ceremoni- och handelsplats fungerade det som rekreationsplats och »park». Parker i nutida mening är ett mycket sent stadsplaneelement och förekom inte alls i antikens städer. Södra delen av Miletos (fig. 1) utgör en romersk tillbyggnad av den grekiska staden, men eftersom torgplats redan fanns i den äldre stadsdelen, utvecklades intet särskilt forum. I Nordafrika byggde romarna ett hundratal städer, och eftersom dessa i regel på ett tidigt stadium gick hastiga ödeläggelser till mötes, kan man där via arkeologiska utgrävningar ganska väl studera romersk stadsbyggnad. Mest känd är kanske ruinstaden Timgad i Algeriet. Inom Italien finns få spår bevarade, de bästa är i Pompeii (hastigt konserverad genom Vesuvius' utbrott 79 e.Kr.), i Turins centrum (*Augusta Taurinorum*) och i den lilla stagnerade staden Aosta strax under Stora S:t Bernhardspasset.

Under »The Dark Age» mellan den romerska kulturens utdöende och medeltidens återvunna stadsintresse omkring år 1000 förde städerna, i den mån de bestod, en tynande tillvaro och ägnades föga omsorg. Sedan var det inte så lätt att taga vid just där man slutat, och ett drag som nästan helt saknades i den i och för sig välutvecklade äldre medeltida staden var den rätta linjen. Detta innebär dock inte att man byggde helt planlöst, även om de oregelbundna kvarteren och de krokiga gatorna kan ge sådant sken. Inom hela den västeuropeiska kulturkretsen var ju kyrkans makt stor under denna tid, och ett av de ständigt återkommande stadsplanedragen var att »kyrkan placeras mitt i byn» i anslutning till torg och rådhus. De bildade samman en nästan oupplöslig treenighet. Torget utgjordes vanligen blott av en ansvällning på huvudgatan till större bredd på ett kortare avsnitt eller hade det formen av en triangel, s.k. vägskälstorg. I städer vid vatten lät man gärna huvudgatan löpa parallellt med kustlinjen och på en kvartersbredds avstånd från denna. Utmed stranden fanns ingen kaj eller gata, utan

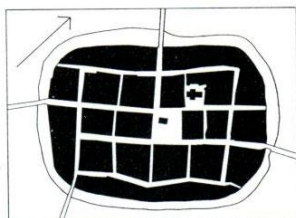


Fig. 2. *Strasbourg. A town built during the 13th century, with typically late medieval block formations.*

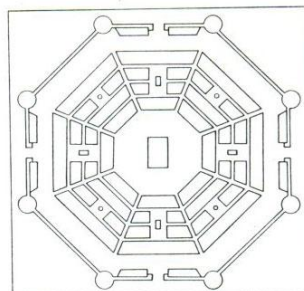


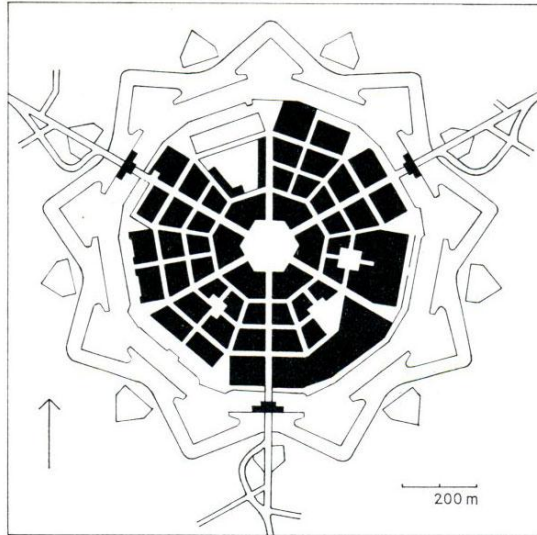
Fig. 3. *Vitruvius' ideal plan for a town. Never built.*

de nedersta husen kunde stå ute i vattnet, medan smala s.k. vattugränder i stort antal och mycket nära varandra löpte från huvudgatan ned till bryggor i vattnet. Ett funktionellt skäl till denna anordning var, att man snabbt måste kunna forsla upp vatten till huvudgatan i händelse av brand, och därför stationerades ofta också stora vattentunnor i alla hörnen mellan huvudgata och vattugränder.

Redan vid 1100-talets slut framträdde särskilt inom Tyskland en bestämd tendens att försöka göra stadskvarteren någorlunda fyrkantiga. Här i fanns säkerligen ingen ideologisk kontakt med det hippodamoska stadsschemat, utan det var bara ett naturligt sätt att få lite bättre ordning på bebyggelsen. Det fyrkantiga torget kom nu tillbaka, man avstod helt enkelt från bebyggande i ett av kvarteren. Denna senmedeltida planeringstyp eftersträvade alltså inte estetiskt rätlinjiga gator i och för sig och den igenkännes lätt på sitt småvingliga utseende. Som vanligt är det i perifera kolonisationsområden med hastigt uppvuxna städer man hittar de bäst utbildade exemplen, och i detta fallet är det tacksamt att peka på den germanska koloniseringen från Elbe och österut in på slaviskt område under 1200-talet. Slaverna hade inga egna nämnvärda städer, och en rad nyanläggningar kom till stånd, varibland Neu Brandenburg är den oftast avbildade. Som omväxling exemplifieras här från en helt annan del av det tyska området i stället med Strassburg, också från 1200-talet (fig. 2).

Med 1500-talet kom renässansen, och de antika idealen plockades fram inom alla tänkbara områden, även stadsplaneringens. Den enda skrivna stadsbyggnadslära, som överlevt från romartiden, är Pollo Vitruvius' »De Architectura» (författad ungefär vid Kristi födelse), och i den lovsjunges den cirkulära staden med från centrum mot peri-

Fig. 4. *Palmanova*. This Renaissance town (established in 1593) inspired by Vitruvius has apparently been shaped with many deviations from the strict symmetry plan, originally thought out. The three main roads out of the town, winding from the cause of defence, have not until recent times been replaced by straight extensions.



ferin radiära spikraka gator (fig. 3). Någon sådan stadsbyggnad hann veterligen aldrig bli genomförd i klassisk tid, och renässansens stadsplanerare kom alltså redan i starten in på ett villospår, då de tillämpade Vitruvius. Saken komplicerades även av att man vid nya tidens början på grund av alltmer avancerad krigsteknik måste överge de släta ringmurar, som omgett antikens och medeltidens städer, för att i stället bygga ut en zig-zag-formad befästningskrans med bastioner, redutter och vallgravar, så att varje del av murarnas yttersidor skulle kunna bestrykas med egen längseld från punkter innanför murarna. Försvarskravet var inte så lätt att kombinera med radiärt gatunät, ty man ville ju helst inte ge fienden möjligheter att skjuta längs gatorna ända in till stadens mittpunkt. Det vanliga blev därför fr.o.m. 1600-talet att renässansstäderna som en kompromisslösning fick den mera lättmanövrerade schackbrädesplanen. Därmed kom man ju faktiskt, om än omedvetet, Hippodamos och antiken mycket närmare. Under 1500-talet nygrundades det ganska få städer i Europa och de många vitruviustrogna stadsplaneutkastet från denna tid stannade i regel på pappret. Ett lysande undantag utgör den lilla italienska staden Palmano.a (fig 4) strax nordväst om Trieste. Den grundlades 1593 såsom venetianskt gränsfäste mot turkarna.

Den rätta linjen återfinns således i all renässansplanering såsom grundelement, men det var inte så mycket av funktionella skäl som under sen-

medeltiden man eftersträvade t.ex. raka gator, utan den arkitektoniska verkan ställdes i förgrunden. Givetvis ingick då även i stadsplanerandet noggranna bestämmelser om hur husfasaderna utmed gatorna skulle se ut för att ge en samlad enhetlig effekt. Det är tämligen omöjligt att geografiskt klart utskilja barockplanering såsom ledande till en särskild stadstyp. Bättre är nog att inom renässansens ram peka på olika riktningar alltefter städernas uppgifter. Inom medeltidens löst sammanhållna riken var det ju så, att varje stad mer eller mindre isolerat fick sköta sitt eget försvar, och alla befästa städer blev varandra då ganska lika. Inom nya tidens fastare organiserade statsbildningar utvecklades snarare ett system med gränsfästningsstäder i ytterkanterna av varje rike, medan huvudstäderna i ländernas centrala delar kunde planeras mera fredligt kring slott och kungliga residens som mittpunkter. Som exempel på denna anordning kan nämnas Frankrike, där den kände fästningsbyggaren Vauban under 1600-talets senare del konstruerade över hundratalet gränsstäder, medan Ludvig XIV invid Paris lekte fram staden Versailles kring sitt slott. Badens huvudstad Karlsruhe har också en ännu välbevarad solfjäderformad stadsplan med ett sjuttonhundratalslott som mittpunkt. Det är dylik monumentalplanering kring poängterade centralpunkter som ofta rubriceras barock, men egentligen är det bara ett återupplivande av den vitruviustrogna 1500-talsrenässansens.¹ USA:s huvudstad Washington,* anlagd ungefär 1800, blev med sin stadsplan utgående från Capitolium och Vita huset en senare upprepning på samma tema. Övriga nordamerikanska städer har vanligen till tristess gränsande regelbundna rutplaner. Man kan kalla detta renässansinspirerat, men mera avgörande i sammanhanget har nog den amerikanska år 1785 lagfästa markdelningsprincipen varit. Den innebär att man utgick från gradnätet och lade gränslinjer i nord-syd och öst-väst ända ned till så små enheter som kvarteret och tomten. Även de sydamerikanska städerna har i sina äldre delar schackbrädesplan, men där var det från början fråga om äkta renässansrutor givna i instruktion av spanske kungen till 1500-talets koloniserande conquistadorer. I en ursprungligen spansk stad som Los Angeles blandar sig nu äldre spanska och yngre nordamerikanska rutmönster men kan skiljas åt genom att de förra har sned orientering (i princip efter förhärskande vindriktning) och de senare strikt nordsydlig. Genom att renässans-

¹ Att från konsthistoriskt håll såväl barocken som 1700-talsklassicismen och nyantiken jämnställes med renässansens såsom stadsbyggnadsepoker är alldeles invändningsfritt, ty där är intresset för stadsplanens utseende alltid kombinerat med studium av utseendet hos de byggnadsverk varmed planens kvarter är fyllda.

idéerna i stort sett stod sig ända in på 1900-talet utan nämnvärd konkurrens, har oerhört mycket av åtminstone de västerländska stadslandskapen fått de rätlinjiga dragen. Det bör dock anmärkas att engelsk stadsplanering i endast begränsad omfattning påverkats därav. Efter den stora londonbranden 1666 uppgjordes visserligen en berömd renässansplan men tillämpades aldrig, och Londons city har ännu ett mycket oregelbundet gatunät liksom de flesta landsortsstäderna. En viktig faktor vid förklaringen av detta förhållande är säkerligen att engelsmännen på sin isolerade ö inte hade behov av att befästa sina städer och utan den tvingande nödvändigheten gick det dåligt att åstadkomma de hårda ingrepp i ägoförhållandena som renässansplanering kräver. Blott det skotska Edinburgh kan uppvisa ett regelbundet centrumavsnitt. Även den mohammedanska världens städer har mestadels förblivit utanför med sina gytriga stadsplaner fyllda av återvändsgränder.

Även där man helt gick in för renässansplanering, gick det sällan att utplåna de medeltida stadskärnorna, om man inte fick hjälp av krigsförstörelse eller brand. Men vid anläggandet av 1600-talets komplicerade försvarslinjer kring gamla städer passade man ofta på att vidga stadsområdet högst betydligt, och de nyvunna arealerna mellan medeltidsmurarna och de nya zig-zag-linjerna fylldes naturligtvis med tidsenliga regelbundna kvarter. Med tysk terminologi kan man i dessa städer särskilja de olika delarna såsom Altstadt och Neustadt. Däremot skall inte de stadsdelar, som efter industrialismens genombrott på adertonhundratalet byggts upp *utanför* de då ofta slojade försvarsvallarna, benämnas Neustadt även om de fått enahanda stadsplanemönster. I Sverige har aldrig någon typisk Altstadt-Neustadtkombination utbildats, men Köpenhamn* visar upp ett riktigt skolexempel med Frederiksstaden kring Amalienborgs slott och Christianshavn som Neustädte.

Bortsett från några enstaka fornstäder som Birka och Hedeby blomstrade stadsväsendet i Norden upp först på 1000-talet, och innan medeltiden var slut fanns ett avsevärt antal städer. De flesta av dessa består ännu fast mestadels utan sina ursprungliga stadsplaner. Detta kan till stor del skyllas på att trä varit det gängse byggnadsmaterialet, vilket lett till förödande totalbränder och fullständiga nyplaneringar efter renässansideal. Blott i Danmark, Skåne, södra Halland och på Gotland har kontakterna med det tysk-baltiska kulturområdet gett anledning till stenhusbebyggelse på ett tidigare stadium, och det är just inom denna region man finner de flesta bevarade medeltidspla-

nerna. Också Stockholm kom som huvudstad att redan under medeltiden få stenhusebebyggelse, trots att staden låg utanför detta område.¹ Givetvis inträffade brand och krigsförstörelse även i dessa städer, men i regel lönade det sig där bäst att reparera de gamla stenhusen i oförändrade lägen. Även där ingen plötslig förstörelse ägt rum kantas nu de medeltida gatusträckningarna oftast av idel nya hus mindre än tvåhundra år gamla, men i och med att aldrig samtliga tomter hus varit totalt nedrivna samtidigt har heller inte någon chans funnits att ändra den krokiga gatulinjen.

Innovationerna söderifrån nådde sent till Norden och renässansidéerna avlöste inte medeltidsplanerna förrän något decennium in på 1600-talet, men då startades i gengäld en intensiv nygrundnings- och ombyggnadsverksamhet efter de nya linjerna av kungarna Gustav II Adolf och Christian IV (bägge tog personligen mycket aktiv del i arbetet). Vid den tiden hade ju som nämnts de tidiga fantasifulla radialplanerna av vitruviustyp hunnit ersättas med enklare rutmönsterideal av hippodamostyp, och det var alltså vad som kom att tillämpas. Många gånger gällde det att bygga befästa städer, och det innebar alltid att hela bebyggelsen måste hållas innanför vallarna. Utanför skulle det vara fritt skottfält och inga hus för en eventuell belägrare att söka skydd i. Även i de fall inga befästningar fanns hölls stadsytan mycket koncentrerad inom en distinkt helst regelbunden yttergräns, ty mellan åren 1622 och 1810 upptogs här i landet stadstull för införda varor, och staden måste vara omgiven av ett staket i vilket blott några få bevakade portar fanns.

Här är inte utrymme att närmare behandla de välbevarade medeltidsplanerna i t.ex. Stockholm (Gamla stan),* Visby,* Simrishamn,* Ystad,* Lund* och Hälsingborg.* Blott från Malmö skall ett kartexempel medtagas. Fig. 5 visar hur stadsplanen idag ter sig i vad som populärt kallas »det gamla Malmö», d.v.s. området innanför kanalerna. Man kan strax ovan bildens mitt urskilja den inom sitt kvarter fristående S:t Petri kyrka, byggd omkring år 1300. Omedelbart norr därom löper i öst-väst det medeltida Malmös huvudgata (Adelgatan), och den har mittför kyrkan en i verkligheten lätt iakttagbar ansvällning = den äldsta torgplatsen. I det lilla kvartersavsnittet mellan kyrkans västdel och torgplatsen stod det första rådhuset, d.v.s. den tidigare beskrivna treenigheten fanns där. I början av 1500-talet överflyttades torgfunctio-

¹ Ifall man ansluter sig till uppfattningen att det var Hansans handelsförbindelser som förmedlade kulturkontaktarna, ingår Stockholm helt naturligt i området med stenhustäder.

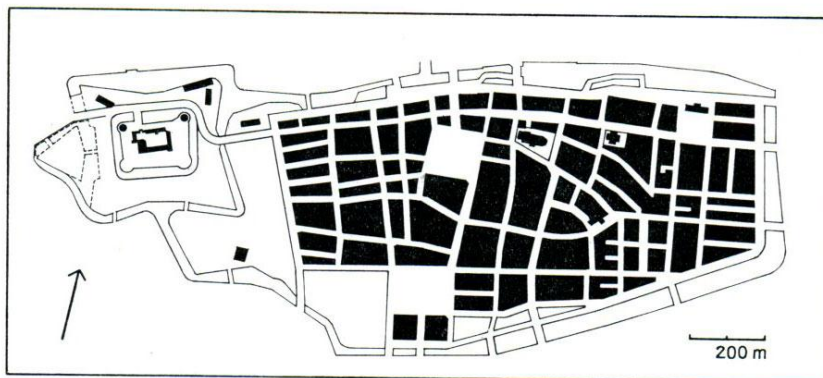


Fig. 5. Malmö. The map shows the present face of "the old town" inside the canal. In the centre there is an ancient medieval plan, in the west a late medieval plan and in the south-east a Renaissance pattern arising after the year 1800, when the canal was moved outwards to the present extension.

nera till det nya Stortorget, beläget en kvartersbredd sydväst om S:t Petrikyrkan och åstadkommet genom nedrivning av alla hus inom ett par kvarter. Vid det alltså till karaktären senmedeltida Stortorget östsida placerades det ännu bestående rådhuset. Hela det väster om Stortorget belägna stadsområdet visar också typiska senmedeltida drag med nästan, men inte riktigt, regelbunden plan och är alltså en utvidgning av staden. Bebyggelsen har sträckt sig ännu längre åt väster än den nu gör, men ett tiotal av de yttersta kvarteren nedrevs helt på 1600-talet för att ge fritt skottfält från fästningen, som återfinns längst åt väster i fig. 5. Vid denna tid omgavs staden också med försvarsgördel av zig-zag-typ men utan att ytan innanför vidgades, och plats för någon Neustadt gavs alltså ej. I södra och östra kanterna av kartbilden återfinnes dock omisskännlig renässansplan med raka gator och räta vinklar. Den tillkom efter det renässansbefästningsverket slopats år 1804. Bl.a. på grund av stadstullen ville man fortfarande ha kanal kring bebyggelsen men passade på att vidga stadsområdet genom att förskjuta den nya kanalen utåt i sydöstkanten. Det är ganska lätt att med hjälp av de raka och rätvinkliga gatorna avgöra omfattningen av det nyvunna stadsområdet. Just på den slojade försvarsterrängen fick man tillfälle att också nyanlägga två torg, nämligen Gustav Adolfs torg i söder och Drottningtorget i öster. Detta att fylla ut gammal försvarsterräng till öppna platser är ett vanligt knep i strävandena att skaffa fram centralt belägna torgplatser och vi ser det upprepat i

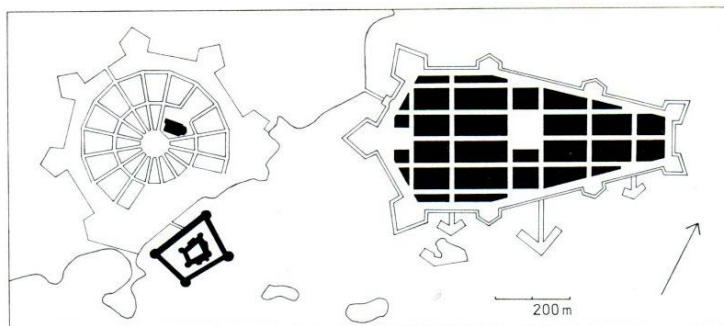


Fig. 6. Kalmar. Here it was worked on a projected double town about 1650. The west radial town was begun with the start from the medieval church, that except for the castle was the only remaining building after a town fire in 1647. Only the east new town placed on an island was completed and still, with small alterations, it remains as the centre of Kalmar.

Drottningtorget (Göteborg), S:t Jörgens Plats (Hälsingborg) samt Raadhuspladsen och Grønttorvet (Köpenhamn) för att taga några exempel. Även där en bred försvarszon inte funnits disponibel, har sammanfogning av medeltidsplan med rutnätsmönster ofta lett till nya torgplatser. Exempel är Clemenstorget (Lund), Österportstorg (Ystad) och Kornhamnstorg (Stockholm). Västsidan av Gamla stan i Stockholm bjuder med sin tillfogade rutplan för övrigt på en direkt motsvarighet till sydösthörnet av Gamla stan i Malmö.

Som exempel på de otaliga svenska renässansstadsplanerna får här Kalmar (Fig. 6) och Östersund (Fig. 7) tjäna. Den förra innehåller ett för våra breddgrader sällsynt försök med radialplan, vars gator faktiskt påbörjades under 1620-talet men aldrig fullföljdes. I stället koncentrerade man sig på den som Kalmar centrum ännu bestående Kvarnholmsstaden, där havet onödiggjorde särskilda vallgravar. Den enda verkligen utbyggda radialstaden i Norden är den finska Hamina (Fredrikshamn). Östersund är en obefäst stad grundlagd 1787. Ursprungligt är i fig. 7 blott det nordvästra symmetriskt kring Stortorget uppbyggda partiet, medan resten är utvidgningar från 1800-talets början och mitt.

Det enda som efter renässansens genombrott någon gång kunde rubba rätvinkligheten inom de stadsdelar man sedan nyuppförde var speciella försvarsskäl. Detta kan iakttagas i Varberg*, där den gamla danska staden brann 1666 och den nuvarande utlades omedelbart där-

efter i ett nytt skyddat läge precis symmetriskt bakom fästningen. Gatumönstret blev strängt rutnät utom beträffande de nordligaste och sydligaste tvärgatorna (=nuvarande Norrgatan och Södergatan), vilka är snett inriktade för att kunna bestrykas med kanoneld från fästningens hörnbastioner. — Då man i Landskrona* kring 1750 ville vidga den öppna terrängen framför stadens citadell försköts bebyggelsen söderöver till nytutfyllda strandområden och arrangerades med mot den befästa ön Gråen konvergerande skjutgator, varav nuvarande Storgatan är en. — Kring Halmstads* medeltidsplan hade en stark försvarslinje just färdigställd då brand ödelade staden 1619. För att vid återuppbyggandet kunna förena kravet på att nya rätlinjiga gator skulle nå vällen mittför de redan befintliga bastionerna med att åtskilliga branden överlevande stenhus fortfarande skulle ligga vid gata måste sneda gaturiktningar tillgripas. Resultatet kvarstår än i dag och är förvillande likt senmedeltida stadsplanering.

Ett av de vanligaste stadsbyggnadsproblemen under 1600- och 1700-talen var att en redan existerande stad skulle byta ut sin gamla oroliga och trånga medeltidsplan mot en rutplan, och detta innebar naturligtvis för borgarna våndor, liknande dem bönderna fick uppleva, då skiftena vid 1800-talets början krävde att gårdarna skulle flyttas ut från de gamla byarna. Fullständiga regleringsplaner uppgjordes särskilt på 1640-talet för nästan alla äldre svenska städer, men så länge dessa inte eldhärjats blev ofta blott huvudgatan utlagd i rät linje. Fig. 8 visar sålunda hur den redan av drottning Kristina påbjudna rutplanen för Örebro* ännu 1784 bara resulterat i Drottninggatan med den gamla huvudgatan kvarliggande vid sidan som en ringlande orm. Först 1854 inträffade där den stora brand, som öppnade vägen för fullständig reglering. Norrköping* hade på samma sätt 1653 blott Drottninggatan färdigställd, men där fick man redan två år senare den brand, som snabbt ledde till hela övriga stadens uppbyggande i rutmönster. Nyköpings medeltidskvarter brann likaledes i tiden »läggligt» 1665 så att totalreglering snabbt kunde genomföras. I Linköping* finner man att en ensam rak storgata åstadkommits i vanlig ordning vid 1600-talets mitt, men sedan storbranden inträffat år 1700 lyckades man inte trots Karl XII:s stränga direktiv hindra borgarna från att delvis återuppbygga sina hus utmed de gamla krokatorna. Ända fram till 1850 sökte man sedan genomföra räta gator bit för bit, men därefter upphörde snabbt allt intresse för dylika regleringar, och under de sista hundra åren har man efter hand alltmer värnat om de kvarvarande oregelbundenheterna, som nu är inbäddade i den för övrigt stränga rut-

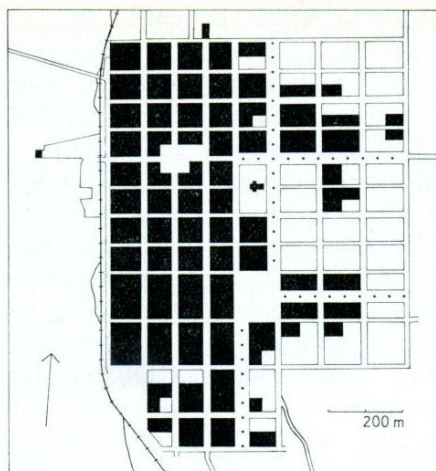


Fig. 7.

Fig. 7. Östersund. The map shows the town plan and occupied building-lots (black) in 1886. The town was established in 1787 in the presumable exactly north-south orientation and the original plan only included the north-west small blocks around the market. The broad boulevards were laid out in Modified Renaissance style after the extension of the town plan in 1881.

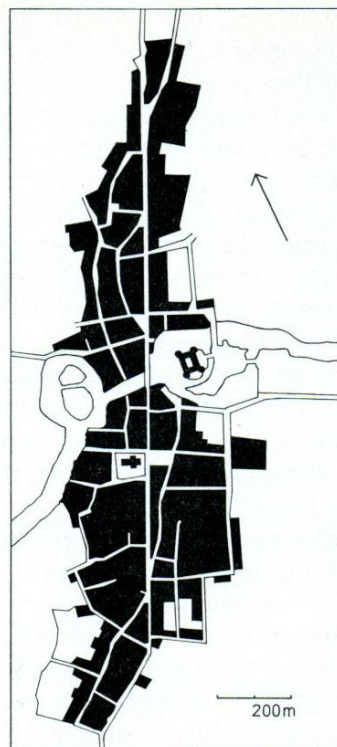


Fig. 8.

Fig. 8. Örebro. The face of the town in 1784 when only one street had been finished after the chess-board plan of the town, confirmed in 1654.

planen. Linköpingsfallet är inte unikt men kanske mer utpräglat än liknande på andra håll i landet. Också bör Uppsala nämnas, närmast såsom ett ovanligare fall, där man redan före den stora branden (1702) faktiskt lyckades utplåna det medeltida gatunätet ganska fullständigt. I Stockholm gick detta efter huvudregeln inte beträffande den centrala Gamla stan, men de förstadsbetonade träkåskvarten på Norrmalm och Södermalm reglerades obarmhärtigt till i stort sett nuvarande utseende under Claes Flemings ståthållartid på 1640-talet.

En speciell variant av renässans, som ej kan förbigås, är den vars prototyp finns i Amsterdam,* där kanalerna ej bara byggts runt staden i försvarssyfte utan även genom själva staden ersättande gator för trafikuppgifter. Idéen fanns lanserad i medeltida tappning i Venedig*

och passade holländarna väl, då de byggde städer i låglänt terräng, där man också måste tänka på ständig dränering. Vi kan något populärt kalla detta holländsk vattenrenässans. Särskilt intresse har denna renässanstyp för oss, eftersom den första utförda rätlinjiga stadsplanen i Sverige var Göteborgs.* Staden anlades med start 1620 i ett strategiskt fördelaktigt läge på sank mark intill Göta älv, och det var helt naturligt att Gustav II Adolf tillkallade holländare för den besvärliga uppgiften. Nu återstår förutom större delen av vallgravskanalen blott Stora Hamnkanalen (=stadens ursprungliga hamn). Östra och Västra Hamngatorna har kunnat få sin nuvarande stora bredd genom centrum endast tack vare att de löper över, i sen tid igenfyllda, tvärkanaler. Hade Axel Oxenstierna och sedermera Karl XII fått sin vilja igenom, hade även Norrmalm i Stockholm fått holländska kanaler i de trakter, där Stockholms centralstation nu ligger på låglänt, i Klara Sjö utfylld, mark. Jönköping fick bara utfört delar av det kanalsystem som planerades i denna anda, men såväl Kanalgatan som Östra torget vilar på utfyllda kanalavsnitt.

Den vanligaste formen av utfyllnad i samband med stadsbyggande är att man försöker vinna centralt belägen tomtmark i omedelbar närhet till en kuststads hamn. Däri finns en viktig omständighet för förståelsen av gatusystemens utseenden. I Hälsingborg* finner man t.ex. ett helt stråk unga fyrkantskvarter mellan det typiskt medeltida centrumområdet och nuvarande hamnkajer, och när man säger att östsidan av Gamla stan i Stockholm har medeltida karaktär måste Skeppsbron undantagas. Den är en utfyllnad varmed man i senare tid förbundet de blint mot stranden slutande vattugränderna, som löper ut från Österlånggatan. På mostvarande sätt var Riddargatan nedersta längsgata i det på 1640-talet fastlagda rutmönstret för Östermalm, och de även där blint mot vattnet slutande tvärgatorna har först tvåhundra år senare sammanbundits genom Strandvägens breda kajstråk utmed Nybroviken. Att man i medeltidsplanerna, och faktiskt ännu mer under 1600-talsrenässansen, undvek gator parallellt utmed stränderna hade också rent praktiska orsaker. Den transportkontakt mellan fartyg och landfordon, vi numer eftersträvar via hamnkaj, hade man den gången i brist på lämpliga landfordon föga intresse av. I stället vinschades varorna från fartyg och pråmar direkt upp i magasinen, som alltså måste stå delvis ända ut i vattnet. Vidare var många vattenförbrukande fabriksrörelser helt beroende av dylik direktlokalisering invid sjön så länge inga vattenledningsnät fanns i städerna. På 1700-talet började man av estetiska skäl att bättre taga vara på strandlin-



Fig. 9. Göteborg. An area to the west of the town centre along the south bank of the river (Göta älv) in 1880.

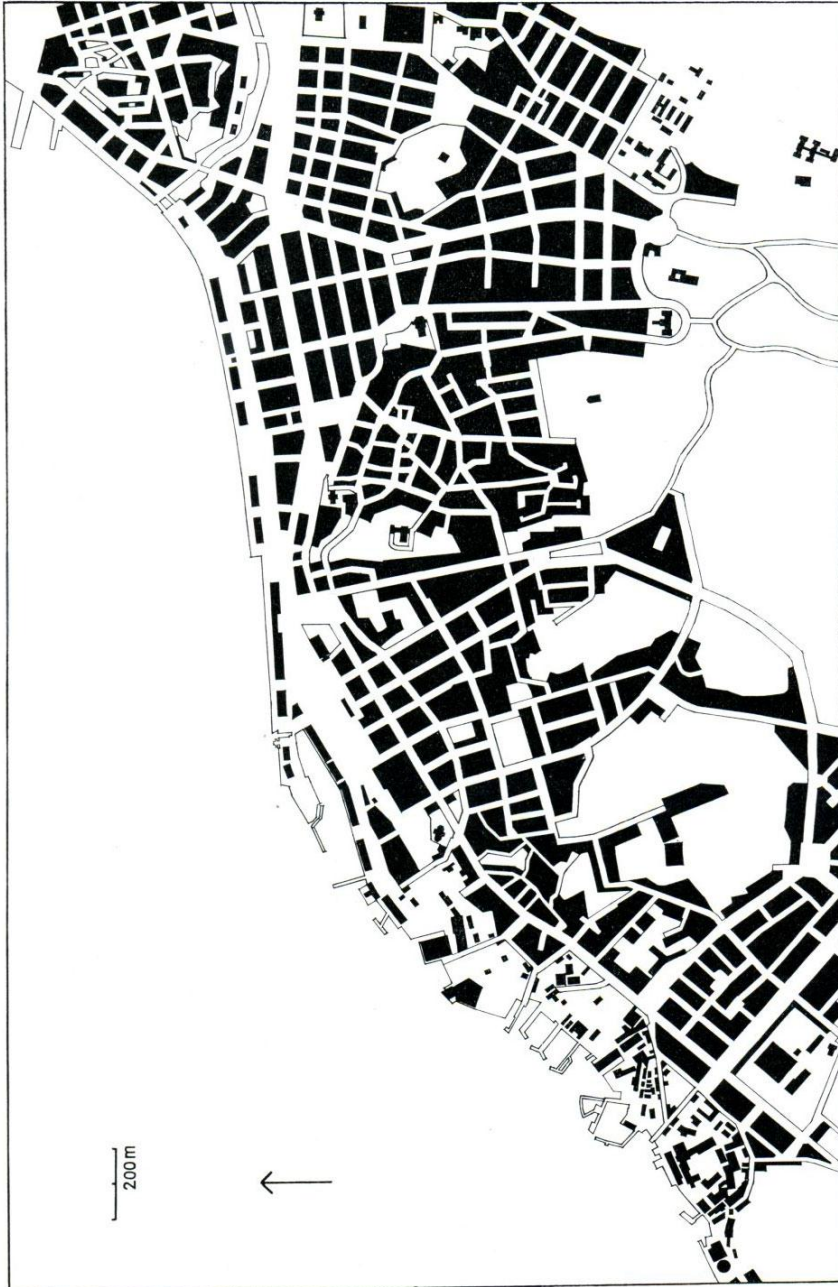


Fig. 10. Göteborg. The same area as in fig. 9, but concerning the year 1940.

jerna i stadsplanearbetet, men förändringarna genomfördes mycket långsamt eller inte alls där det ännu fanns behov av den gamla anordningen. Detta kan exemplifieras med fig. 9 och 10 visande utseendet av Göta älvs södra strand omedelbart nedanför Göteborgs centrum år 1880 resp. 1940. Dessa två kartor kan också vara lämpliga att studera med tanke på det oroliga gatumönster de uppvisar. De renässansplaner, som man vanligen exemplifierar med, är sådana som kunnat utarbetas för stora ytor i ett stycke och därför haft möjlighet att bli helgjutna. I städernas perifera delar har däremot marken ofta exploaterats i varje ägofigur för sig, vid olika tidpunkter och utanför de stränga stadslagarnas bestämmelser. Resultatet blir då ganska förvirrat som i göteborgsfallet. Större delen av området på kartorna inkorporerades med Göteborg först 1868, och de i och för sig intensiva försöken att efterhandsreglera har som synes inte lett särskilt långt. Man vill kanske invända, att det här gäller ett mycket kuperat område, men den saken avskräckte sällan renässansplanerarna i utläggandet av raka gator, även om därigenom onödigt branta backar och rent av trappgator blev följen.

Hittills har egentligen blott två huvudepoker i svensk stadsplaneutveckling urskilts, medeltiden och renässansen. Den senare ledde ju vanligen till ganska enformig rutnätsrutin, och vid 1800-talets mitt började en viss reaktion förmärkas. Det då nya var egentligen något som också funnits redan i den äldsta renässansen, nämligen poängtering av vissa huvudstråk genom större bredd och skapande av begränsade radialplaner kring runda torg med gator utstrålade i många riktningar (s.k. stjärnplatser). Ända sedan Ludvig XIV:s tid hade man försökt att successivt bygga om det gyttriga medeltidspräglade Paris* efter dylika linjer, och på 1800-talet fullföljde Haussmann arbetet genom att färdigställa en hel rad boulevarder. Höjdpunkten nåddes med paradgatan Champs-Élysées mynnande i Place de l'Étoile kring Triumfbågen. I Sverige lanserades dylika idéer i en plan för Göteborg 1863 och i Albert Lindhagens ombyggnadsplan för Stockholm av år 1866. Den stora massan av rutkvarter i huvudstaden kunde Lindhagen givetvis inte ändra på, men han lade in boulevarder, ofta på sned genom rutmönstret mellan tänkta nya stjärnplatser. Hans djärva snedgata genom Östermalms hyreshuskvarter mellan Stureplan och Karlaplan var alltför utopisk men själva Karlaplan, Sveriges nu förnämsta stjärnplats, kom till utförande liksom den breda diagonalplacerade Karlbergsvägen. Sveavägen blev en boulevard, fast den gröna mittremsan sedermera plockats bort där, och Ringvägens stora halvcirkel på Sö-

dermalm genomfördes också så när som på det omöjliga avsnittet över Vita Berget.

Dessa nya idéer kan också spåras efter en mera landsortsbetonad linje. Efter en förödande brand 1834 återuppbyggdes Vänersborg* med en rutplan, vilken som centralaxel hade en 500 meter lång och 100 meter bred brandgata delande staden i två lika hälfter. Brandgatsytan upptogs av torg, stadspark samt några friliggande brandsäkra byggnader av officiell typ: residens, kyrka, läroverk och museum. Denna både nyttiga och estetiska idé togs upp av järnvägsarkitekten Adolf Edelsvärd i hans plan 1859 för en ny stad, där södra och västra stambanorna sammanknöts knappt två km norr om Falköping. Detta projekt med stationen som monumentalbyggnad vid brandgatans ena ändpunkt utfördes visserligen aldrig men blev en idealmodell för många av de järnvägsstäder som sedan skapades (ex. Nässjö* och Hässleholm*). Även i äldre städer som t.ex. Norrköping* och Umeå* tillreddes dylika monumentalplatser framför stationshusen. Många brandgator skapades också utan anknötning till järnväg i äldre stadscentra kring stortorgen som t.ex. i Örnsköldsvik* (uppbyggt på 1850-talet), Örebro* (brand 1854) och Gävle* (brand 1869). Givetvis är det här fråga om ting i samma anda som Lindhagens nyssnämnda boulevarder, vilka också fick efterföljare i landsorten. Knappast någon svensk stad undgick vid 1800-talets slut att i sina nybebyggda delar erhålla dylika breda och trädplanterade gator, oftast kallade esplanader. Östersundskartan (fig. 7) visar detta ganska typiskt. Körbanorna fick sällan någon större del av esplanadens bredd, men allteftersom biltrafiken ökat har man lätt kunnat minska på grönskan och utnyttja dem som huvudtrafikleder genom städerna. Där slopad, ännu outnyttjad försvarsteräng stod till buds, var det givetvis särskilt lätt att lägga ut esplanader (ex. Nya Allén i Göteborg). Stjärnplatser med tillhörande strålgator kräver betydligt större planeringsytor än boulevarder och utanför Stockholm har ingen riktigt fullföljts. Dock är Vasatorget i Örebro och Odinsplatsen i Göteborg till hälften genomförda stjärnplatser. Sådana tvingade ju automatiskt till snedgator i den förut strikta rutplanen, men även där inga stjärnplatser var påtänkta, frångick man gärna den räta vinkeln vid kvartersutformningen. Med undantag för enstaka regelbundna cirkelbågar bibehölls dock den räta linjen, och vi kan ur svensk synpunkt kalla hela denna det sena 1800-talets stadsbyggnadskonst för modifierad renässans. Ganska mycket av den nu bestående stadsbebyggelsen hann planeras med dessa drag under industrialismens första expansiva tid, men redan omkring år 1900 började de

efterträdas av vad Nelson (NELSON 1931) kallar den moderna stadsplanen. Den innebär till synes en återgång till de medeltida krokigarna och oregelbundna kvarteren. Skillnaden är emellertid stor, eftersom ingenting längre lämnas åt slumpen utan varje båglinje har dragits med passare eller mall på ett ritkontor. I början tillämpades denna plantyp främst i de just efter sekelskiftet snabbt uppväxande villaförorterna utanför de gamla städerna. Där gällde det ofta att exploatera mycket oregelbundna ägofigurer, i vilka det gick dåligt att inpassa rätlinjigt renässansmönster. För stadskvarter med flerfamiljshus slog den moderna stadsplanen inte igenom på allvar förrän efter andra världskriget, då man började överge det slutna byggnadssättet med gatuanlutna huskroppar och i stället idealiserade den öppna bebyggelsetypen med friliggande hyreshus. I helt unga städer utan renässansskärna leder det moderna gatumönstret lätt till en känsla av oordnat samhälle saknande samlat centrum. Detta därför att man uppfört husen utmed gamla godtyckligt vindlande landsvägssträckor utan att tycka sig behöva några uträtningar. Karlskoga* är en stad som i stor utsträckning har sådan kvasimodern stadsplan. Som bäst framträder kanske vår egen tids plantyp i nya förstäder som Farsta (Stockholm) och Biskopsgården (Göteborg). Där har särdeles kuperad terräng tack-samt kunnat utnyttjas såsom grundelement i gatumönstren, och sedan har genomgående körtrafik koncentrerats till ett fåtal leder, medan de stora kvarterens inre delar nås med bil blott via smärre återvändsgator.

Sammanfattningsvis kan konstateras att av de många stiltyper, som förekommit inom stadsplanekonsten, är det blott de med vilka man på ett eller annat kunnat tillfredställa stadens funktionella behov som fått någon större utbredning.

LITTERATUR

- B a g e r, E.: »Nya staden» och »Gamla staden». Malmö fornminnesförenings års-skrift 1954.
- B e r n o u l l i, H.: Die Stadt und ihr Boden. Zürich 1946.
- B o e s c h, H.: Schachbrett-Texturen nordamerikanischer Siedlungen. Stuttgarter Geographische Studien, Band 69. 1957.
- E i m e r, G.: Die Stadtplanung im Schwedischen Ostseereich 1600—1715. Stockholm 1961.
- H i o r n s, F.: Town-Building in History. New York 1958.
- J o s e p h s o n, R.: Stadsbyggnadskonst i Stockholm intill år 1800. Stockholm 1918.
- K e y s e r, E.: Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittel-alter. Forschungen zur Deutschen Landeskunde. Band 111. Remagen 1958.

- Leighly, J.: The Towns of Mälardalen in Sweden. A Study in Urban Morphology. Berkeley 1928.
- Lorenzen, V.: Christian IV:s Byanlæg. København 1937.
- Mayer, H. and Kohn, C.: Readings in Urban Geography. Chicago 1959.
- Nelson, H.: Svenska stadstyper. Byggnadsmaterial och stadsplaner. Svensk Geografisk Årsbok 1931.
- Paulsson, G.: Svensk stad. Del I—III. Stockholm 1950—1953.
- Rasmussen, S. E.: Byer og Bygninger. København 1949.
- Schultze, J. H.: Stadtforschung und Stadtplanung. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Abhandlungen 23. Bremen-Horn 1955.
- Selling, G.: Esplanadsystemet och Albert Lindhagen. Samfundet S:t Eriks Årsbok 1960.
- Smiles, A.: The Geography of Towns. London 1953.
- Wilhelmy, H.: Südamerika in Spiegel seiner Städte. Hamburg 1952.

SUMMARY

Different types of city plans

By LENNART AMÉEN

Even in the Egyptian town of Kahun (2700 B.C.) and in the Chinese Kyfu (6th century B.C.) we meet regular town plans with square blocks between straight streets. For a long time it was supposed that this type of town plan appeared for the first time in the 5th century B.C. in the Greek town of Miletos on the west coast of Asia Minor. This chess-board plan was also applied during the Roman classical antiquity for newly established colonial towns. When during the Middle Ages the interest in towns was reawakened the regular pattern of streets was not applied. Church, town hall and market, however, were collected in a central unit, but the market only consisted of an enlargement of the main street or it was shaped as a triangle in a road junction. In the late 12th century (in Sweden not before 1250) a tendency emerged to arrange the blocks rather rectangularly, but the streets seldom became quite straight (see fig. 2). By the agency of the Renaissance the antique town ideas were readopted during the 16th century. What they had to base their opinion upon at that time was Vitruvius' book. "De Architectura", worked out about the birth of Christ. There a radial town is recommended (fig. 3). So far as is known such a town was never built during classical antiquity, but during the 16th century some experiments were carried out, among which Palmanova in north-eastern

Italy is particularly well-known (fig. 4). War technology began to call for better defensive arrangements, and as these could best be combined with the chess-board plan, this one became the dominating town plan pattern from the 17th century up to the end of the 19th century.

From a geographical point of view there is no reason to speak of a special baroque planning; this is only a Vitruvius-related variant of the Renaissance with radiating streets coming from a central place or another monumental building (e.g. Versailles, Karlsruhe and Washington).

In Sweden the Renaissance was introduced in its Dutch variant with a network of traffic canals by the time of the building of the town of Göteborg in 1620. During the following decades strict chess-board plans were made for most of the towns of the country and in most cases they also became realized, as wood was the common material of house-building and rather regularly recurring total fires smoothed the way for the radical re-plannings. Only part of the towns, situated farthest to the south (most of them in Scania), were built in stone according to German-Baltic pattern, and they also still keep their medieval town plans. Also the capital of Stockholm early had stone house settlement and has a medieval plan, still kept intact, in its oldest parts. A pervading characteristic of the 17th century Renaissance was that they caused the blocks to adhere directly to the water without a quay or embankment. Not until the means of land carriage had developed so that they could better send on the goods, unloaded from the ships, were special quay streets constructed in the 19th century. How slow this adjustment was appears from fig. 9 and 10. These maps also show how a suburb territory, settled outside the town boundary (incorporation into the town in 1868), to a large extent lacks blocks planned in advance.

At the middle of the 19th century a reaction against the monotonous chess-board plans took place, and as far as Stockholm was concerned the so-called Lindhagen's plan was submitted in 1866, involving a system of broad boulevards between star-places. A lot of this really was carried through and became a Swedish application of Hausmann's transformation work in Paris. This new style, which the author wishes to call "Modified Renaissance", was soon applied in the country towns too, where they often caused new boulevards and symmetric park grounds to come from the railway stations, which just at this time arose in one town after another. One also finds that the new style can be affectively used for fire-stopping purposes in the small towns settled with wooden houses, for when a very broad boulevard is placed as a

middle axle through the town an effective fire-break is obtained. — In about 1900 the modern or neo-medieval town-plan began to be applied in Sweden, with winding streets, following the contour-lines of the topography. First it was only used within the villa-districts of the suburbs and is hardly found in densely built over town regions before the second world war.

Fig. 5, 6, 7, 8, 9 och 10 för spridning godkända i rikets allmänna kartverk den 16 november 1961.