

Gångator i Sverige



– en studie över gågators struktur och gestaltning



Eva-Marie Larsson
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU Alnarp
Examensarbete Landskapsarkitektprogrammet
30 HP, Avancerad nivå E, Sveriges lantbruksuniversitet 2011



SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp, Fakulteten för
landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Författare: Eva-Marie Larsson

Titel: Gångator i Sverige - en studie över gångators struktur och gestaltning

Engelsk titel: Pedestrian streets in Sweden – a study of the structure and design of pedestrian streets

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet

Examen: Landskapsarkitektexamen

Huvudområde: Landskapsarkitektur

Handledare: Maria Kylin, SLU, Område Landskapsarkitektur

Huvudexaminator: Karl Lövrje, SLU, Område Landskapsarkitektur

Biträdande examinator: Pär Gustafsson, SLU, Område Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0545

Kurstitel: Examensarbete i landskapsarkitektur

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: Avancerad E

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2011

Nyckelord: Gångator, innerstäder, stadskärnor, Uppsala, Växjö, Kalmar

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Omslagsbild: Kalmars gångata, foto: Eva-Marie Larsson

Samtliga figurer är framställda av författaren, Eva-Marie Larsson.

Abstract

This thesis in landscape architecture concern pedestrian streets in Sweden, with the intention to investigate and reflect about what makes a pedestrian street successful. The goal with the thesis is to draw and describe general conclusions about how to plan and design successful pedestrian streets.

Literature studies have been the basis for providing increased background information about pedestrian streets and other public rooms in the city. Through studies and investigations five different criteria was formulated. These were considered significant for whether pedestrian streets have good conditions to be used by residents and visitors. The five criteria are: City structure, Availability, Buildings and functions, Materials and furniture and Social life. The pedestrian streets in Kalmar, Växjö and Uppsala were chosen for analyzing the criteria.

The analysis showed that all three cities pedestrian streets function well in some areas, while all had things to improve. Kalmar's cruciform network of pedestrian streets is positive to give improved patterns of movement in the city center, but the lack of seating most part of the year makes people not to stay on the pedestrian street as much. Växjö's pedestrian street has a rich street life with pleasant atmosphere during the whole year, but a more clear connection between the different pedestrian streets would give a greater variation for the pattern of the visitor's movement. The pedestrian street of Uppsala has a clear design with uniform materials and furniture, but the city center offers only one street where pedestrians have priority, which can lead to that people are not as prone to walk in the downtown area.

The result of the thesis shows that the complexity behind the success of pedestrian streets is large. Even if each city has its own specific conditions for achieving successful pedestrian streets, a number of general conclusions was described.

Sammanfattning

Detta examensarbete i landskapsarkitektur behandlar gågator i Sverige, med avsikten att undersöka och reflektera kring vad som är en lyckad gågata. Målet med examensarbetet är att dra och beskriva generella slutsatser om hur man planerar och gestaltar lyckade gågator.

Litteraturstudier har legat till grund för en ökad bakgrundsinformation om gågator och stadens andra offentliga rum. Genom studier och undersökningar formulerades fem olika kriterier som ansågs av vikt för huruvida gågator har goda förutsättningar att vara lyckade och använda av såväl boende som besökare. De fem olika kriterierna är: Stadsstruktur, Tillgänglighet, Byggnader och verksamheter, Material och möbler samt Socialt liv. Gågatorna i Kalmar, Växjö och Uppsala valdes för att analysera de framtagna kriterierna.

Analyserna visade att alla tre städernas gågator fungerade väl inom vissa områden, medan alla hade saker möjliga att förbättra. Kalmars korsformade gågatunät är positivt för att ge ökade rörelsemönster i stadskärnan, medan frånvaron av sittmöjlighet under stora delar av året gör att folk inte uppehåller sig på gågatan i lika stor grad. Växjös gågata har ett rikt folkliv med trevlig atmosfär under hela året, men en tydligare koppling mellan de olika gågatorna skulle ge en större möjlighet till variation i besökarnas rörelsemönster. Uppsalas gågata har en tydlig utformning med enhetliga material och möbler, men innerstaden erbjuder endast en gata där fotgängare har företräde vilket kan leda till att folk inte blir lika benägna att promenera i stadskärnan.

Resultatet av examensarbetet visar på att komplexiteten bakom lyckade gågator är stor. Även om varje stad har sina egna specifika förutsättningar för att få lyckade gågator, har ett antal generella slutsatser tagits fram.

Förord

Det här arbetet är produkten av ett examensarbete för yrkes-/masterexamen inom landskapsarkitekturprogrammet på Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp. Arbetet är på avancerad nivå E och ger 30 hp.

Jag vill rikta ett stort tack till...

- Bosse Bergman och Torsten Wallin för givande diskussioner om gågator och stadsplanering,
- Mats Haglund (Kalmar kommun), Ulf Agermark (Växjö kommun) och Karin Åkerblom (Uppsala kommun) som delat med sig av sin kunskap av vardera stads gågatas historia, funktion och framtid,
- Min handledare Maria Kylin som har strukturerat upp både mig och arbetet,
- Underbara vänner och familj som har stöttat och hjälpt mig under vägen mot min examen.

Innerstäders gator kan ibland visa upp en tystnad och en ödslighet, som om de grubblade över sin egen och sina kollegors situationer; som om de grunnade över begrepp som kontorisering, kommersialisering, trafikreglering, nedskräpning, skadegörelse och gatuvåld. Men det gör de naturligtvis inte. Gator grubblar inte. De visar bara upp sin sinnesstämning. Ibland är de lyckliga och harmoniska, ibland ledsna och håglösa.

Jag brukar passa på att promenera längs gatorna, när de är lyckliga. Det är de när de har lyckats locka till sig ett måttligt myller av människor, som fredligt strövar omkring eller som förväntansfulla jäktar från butik till butik för att om möjligt göra några uppmuntrande fynd före stängningsdags. Det är nämligen bara då som gatan på allvar har möjlighet att uppträda i båda sina älsklingsroller samtidigt – rollen som färdstråk och rollen som mötesplats. En gata som enbart måste spela rollen som färdstråk blir snart en stadens tragikomiker. Trots allt finns det ändå möjligheter att göra dessa tragikomiska färdstråk lite gladare. Det fällande beviset har vi i vår stads gågator! Säkert skulle vi kunna skapa fler sådana – om vi ville!

(Ur: Aronsson & Jönsson, 1994, Bilder & Tankar, s. 52)

Innehållsförteckning

1	Inledning	9	Byggnader och verksamheter	22	
	Introduktion	10	Material och möblering	24	
	Syfte och mål	10	Markmaterial	24	
	Frågeställningar	10	Bänkar	24	
	Metod	10	Belysning	24	
	Process	10	Utsmyckning	24	
	Litteraturstudie	10	Vegetation	25	
	Landskaps-/stadsanalyser	11	Socialt liv	25	
	Val av gågator till studien	12	Offentliga platser	25	
			Mötesplatser	25	
			Övrigt	25	
			Sammanfattning	26	
2	Bakgrund	13	4	Fallstudier	27
	Mål för införande av gågator	14		KALMAR	28
	Historik-Från handelsbodas till gågator	14		Beskrivning	28
	Trafik i innerstäder	16		Historia	28
	Gågators effekt på handeln	17		Framtidsplaner	29
3	Utgångspunkter: analyser	19		Stadsstruktur	31
	Stadsstruktur	21		Externa köpcentra	31
	Trafikeffekter	20		Tillgänglighet	33
	Trafiksäkerhet	20		Biltrafik	33
	Gallerior	20		Kollektivtrafik	33
	Externa köpcentra	20		Cykeltrafik	33
	Tillgänglighet	21		Funktionshindre	33
	Biltrafik	21		Byggnader och verksamheter	35
	Kollektivtrafik	21		Material och möblering	37
	Cykeltrafik	21		Socialt liv	39
	Funktionshindre	21		Mötes- och samlingsplatser	39
				Övrigt	39
				Sammanfattade reflektioner	40

VÄXJÖ	42		
Beskrivning	42		
Historia	42		
Framtidsplaner	43		
Stadsstruktur	45		
Externa köpcentra	45		
Tillgänglighet	47		
Biltrafik	47		
Kollektivtrafik	47		
Cykeltrafik	47		
Funktionshindrade	49		
Byggnader och verksamheter	49		
Material och möblering	51		
Socialt liv	53		
Mötesplatser	53		
Övrigt	53		
Sammanfattade reflektioner	54		
UPPSALA	56		
Beskrivning	56		
Historia	56		
Framtidsplaner	57		
Stadsstruktur	59		
Externa köpcentra	59		
Tillgänglighet	61		
Biltrafik	61		
Kollektivtrafik	61		
Cykeltrafik	61		
Funktionshindrade	61		
Byggnader och verksamheter	63		
Material och möblering	65		
		Socialt liv	67
		Mötesplatser	67
		Övrigt	67
		Sammanfattade reflektioner	68
		JÄMFÖRELSE	69
		Stadsstruktur	69
		Tillgänglighet	69
		Byggnader och verksamheter	70
		Material och möbler	70
		Socialt liv	70
		5 Diskussion och slutsatser	71
		Slutsatser	72
		Metodreflektion	74
		Litteraturstudie	74
		Val av gågator	74
		Analyser	74
		Diskussion	75
		Fortsatta studier	75
		6 Referenser	77
		Publicerade källor	78
		Muntliga källor	80

KAPITTEL 1

Inledning

I detta kapitel ges en introduktion och bakgrund till ämnet som detta examensarbete behandlar. Valet av uppsatsämnets frågeställningar beskrivs liksom arbetets syfte, mål och metod.

Introduktion

Stadskärnan är en viktig del av staden. Många gånger är det stadskärnan som bäst visar traktens historia och ger hembygdskänsla. Det har varit stadskärnan som erbjudit mötesplatser där folk har samlats och format framtiden genom idéutbyten, agitation och opinionsbildning. I dagens konsumtionssamhälle tillhör shoppingen av de mest populära aktiviteterna under semestertid, vilket är en anledning till att stadskärnorna är attraktiva ur turistsynpunkt (Handelns planinstitut, 1991). Många turister vill även få ta del av den historik och hembygdskänsla som stadskärnorna erbjuder.

Enligt den tekniska definitionen av en gågata är den en gata där trafik med motorfordon inte är tillåtet, förutom varuleveranser vid vissa tider under dygnet. Dessa får då inte föras med högre hastighet än gångfart, samt har väjningsplikt mot de gående. Det förekommer relativt ofta att gågatorna inte är skyltade med vägmärket gågata, utan istället är skyltade med förbud för motorfordonstrafik, men det förekommer även flera andra varianter. De bilfria centrumgatorna är dessutom mycket komplexa där olika system och verksamheter ska samsas och dra nytta av varandra.

Gågators attraktionskraft är ett exempel på ett komplext system. Handeln är en av de viktigaste och största folksamlarna i centrum och är därmed viktig för ett centrums attraktivitet. Men flera studier visar även att en attraktiv miljö är bland de viktigaste faktorerna för val av inköpsställe (Neergaard & Bergman, 2003). Ett vibrerande stadsliv är beroende av handel och shopping, men handeln är samtidigt beroende av möjligheten till flanerande, omkringströvande stadsliv (Bergman, 2003). Även om vi idag lever i ett konsumtionssamhälle där handeln fungerar som motorn i staden och drar till sig folk, finns det ett nära samband mellan utemiljöns kvalitet och hur mycket aktivitet som det finns i utemiljön (Gehl, 2006). En vacker stadskärna är därför inte endast viktig för estetiken i sig utan skapar även ett socialt värde och i längden även fördelar för näringslivet. Landskapsarkitekters roll i utformningen av gågator är därmed en viktig del i skapandet av attraktiva och kvalitativa utomhusmiljöer som känns trivsamma och välkomnande.

Idag förs på många håll i Sverige en livfull debatt kring en utökad handel utanför städerna. Man är rädd att denna ska utkonkurrera stadskärnans handel, vilket kan leda till utarmade centra i våra städer. Detta har lett till att många kommuner har börjat satsa mer på sin innerstad för att bättre kunna konkurrera mot externhandeln med en trivsam och lugn utemiljö och därmed locka fler besökare.

Syfte och mål

Målet med mitt examensarbete är att undersöka och reflektera kring vad som är en lyckad gågata samt försöka dra generella slutsatser om hur man planerar och gestaltar lyckade gågator.

Genom en jämförande studie av gågator i tre medelstora städer i Sverige med olika strukturer på sina gågatunät förs en diskussion om vad man bör tänka på både i den övergripande planeringen och den detaljerade gestaltningen av nya gågator samt omgestaltning av befintliga gågator.

Frågeställningar

- Hur fungerar gågatorna i tre olika städer under de kommersiella timmarna?
- Vilka generella slutsatser kan man dra om hur en gågata bör placeras i staden och vilka detaljlösningar som fungerar bäst på en gågata?

Metod

Process

Arbetet inleddes med en *litteraturstudie* för att få ökad bakgrundsfakta om, samt förståelse av, gågator och stadens offentliga rum. Samtidigt som jag satte mig in i ämnet genom litteraturen började jag formulera olika kriterier för analyserna. Genom olika studier och samtal kom jag fram till fem kriterier som jag ansåg hade stor betydelse för huruvida gågatan

hade goda förutsättningar att vara lyckad och använd av såväl boende som besökare.

Med *landskaps-/stadsanalyser* undersöktes dessa fem kriterier för att se hur de stämde in på verkliga gågator, för att se ifall det fanns något samband med kriterierna och hur välanvänd gågatan var. Landskaps-/stadsanalyserna skedde efter de inledande veckorna till stor del parallellt med litteraturstudien för att de skulle dra nytta av varandra.

Observationer på vardera gågata låg till stor del till grund för analyserna. Genom observationer undersöktes dels gågatorna utifrån kriterierna men även utifrån en generell upplevelseuppfattning av gatan.

Valet av gågator gick i flera led. I ett första skede valdes gågator i tre städer med en stor variation i storlek med tanken att undersöka hur gågator fungerar i olika stora städer. Efter samtal med bland annat Bergman (pers. medd. 2011) insåg jag att komplexiteten i stora städer är stor och att det därför är svårt, om inte omöjligt, att avgöra vad som är effekter av gågatornas uppbyggnad och vad som beror på övriga stadens struktur. Att staden endast har ett koncentrerat centrum blev därför ett viktigt urvalskriterium. Istället för att undersöka gågator i olika stora städer valdes istället gågator i tre medelstora städer som har flera likartade parametrar men som skiljer sig i hur gågatusystemet är uppbyggt. Detta gjorde att jag kunde undersöka hur och om gågatans struktur påverkar funktionen och användandet av gågatan i städerna.

Samtal med personer på respektive kommun som hade insyn i arbetet med att förbättra gågatorna var en stor hjälp i förståelsen av vardera stads gågatustruktur. Dessa samtal användes som bakgrundsmaterial i arbetet och inte som kvalitativa intervjuer. Vad för slags och hur mycket information jag fick på respektive kommun varierade då de jag pratade med hade olika befattningar på kommunerna och det därmed varierade hur mycket relevant information de kunde ge mig. Längden på samtalen skiftade också. Utöver detta fördes ett varierande antal längre eller kortare samtal med besökare och näringsidkare längs med gågatan för att få deras synvinkel på gågatan. Under dessa samtal ställde jag öppna frågor för att se vad folket tyckte var gågatans styrkor respektive brister.

Litteraturstudie

Litteraturstudier har varit en viktig källa för att söka fakta och kunskap kring ämnet. Fokus på litteraturstudien har legat på att dels beskriva övergripande teorier kring vad som är goda offentliga miljöer, dels vad som utmärker goda stadsgator och gågator i både Sverige och övriga världen. Litteraturstudien inleddes med ett brett sökande efter litteratur på ett antal relevanta nyckelord i bibliotekets databaser. Den fortsatta litteraturen hittades främst genom att undersöka referenslistor i relevanta böcker samt efter tips från olika personer som på olika sätt arbetar med gågator och offentliga miljöer.

Stadslandskapsanalyser

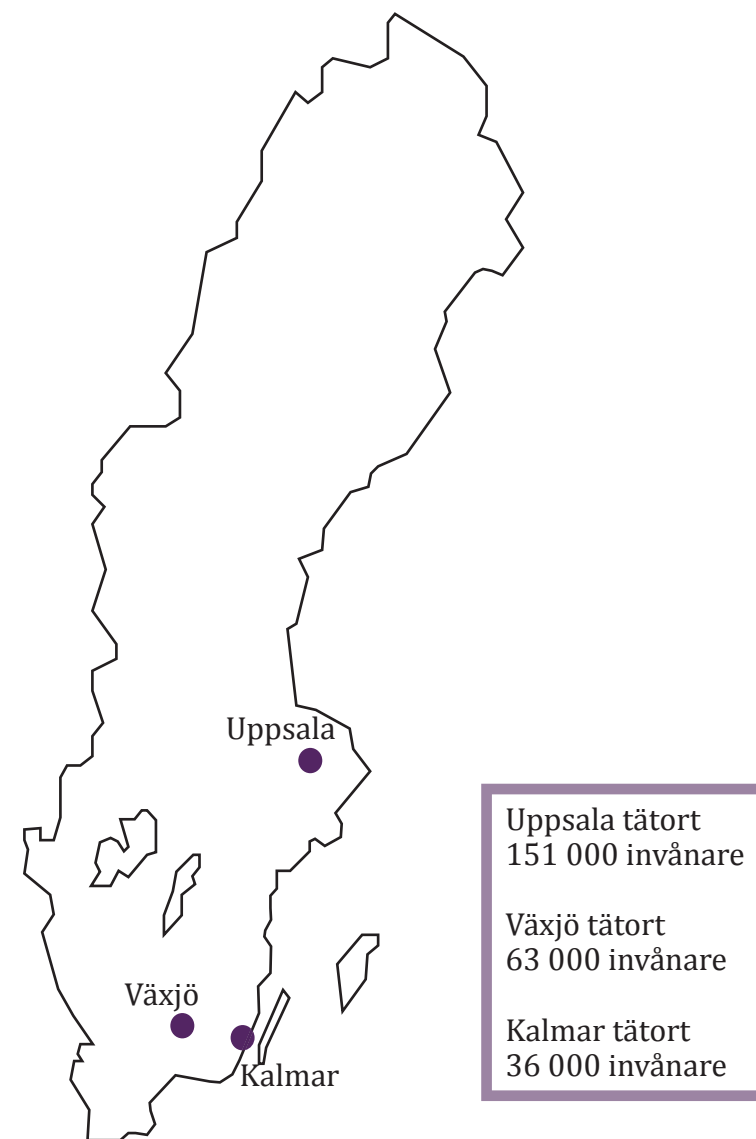
Analyserna av gågatorna skedde vid ett antal tillfällen under vår och sommar 2011. Varje gågata besöktes vid minst tre tillfällen för att ge en bredare bild över hur gågatorna fungerar i olika väder och tidpunkter på dagen. Besöken ägde rum vardagar vid olika tidpunkter mellan 10 och 16. Gågatorna har analyserats utifrån olika kriterier för att bäst redogöra vardera gågatas förutsättningar och funktion. Under besöken på gågatorna har analyserna nedtecknats och fotografier tagits för att fungera som underlag till studien.

Fem kriterier för analysen har valts för att förstå betydelsen av planeringen av gågatan samt dess utformnings inverkan för att göra gågatan attraktiv hos både besökare och näringsidkare. Dessa kriterier har valts utifrån läst litteratur, samtal med personer som är insatta i gågator genom forskning eller gestaltning, samt genom platsbesök på olika gågator. En utvecklad beskrivning och motivering till vardera kriterium finns i kapitel 3 "Utgångspunkter för analyser och kriterier" (s. 19-26)

- ❖ Stadsstruktur
- ❖ Tillgänglighet
- ❖ Byggnader och verksamheter
- ❖ Material och möbler
- ❖ Socialt liv

Val av gågator till studien

För att få bäst jämförelser av undersökningarna valdes tre medelstora svenska städer där grundförutsättningarna är relativt likartade. Både storstäder och mindre städer har helt olika förutsättningar och skiljer sig därför mycket åt, vilket gör att det är svårt att göra generella slutsatser kring analyser av städernas gågator. För att kunna göra relevanta jämförelser av städerna var det viktigt att städerna hade flera parametrar som var likartade. 1: Att staden hade ett centrum som bestod av en eller flera samlade gågator var det mest essentiella i urvalsprocessen. 2: För att underlätta analyserna av gågatorna var det även viktigt med möjlighet till sovplats hos bekanta på besöksavstånd från gågatan. 3: Tillsammans med Bergman (pers. medd. 2011) diskuterades tre olika gågatustrukturer fram: den linjära gågatan, gågatan som är uppbyggd av två gågator som bildar ett kors, samt gågatan som är knuten till gallerior. På dessa urvalskriterier valdes Växjö med sin linjära Storgata, Kalmar med Storgatan och Kaggensgatan som ligger i ett starkt kors, samt Uppsala där det finns flertalet gallerior i direkt anslutning till gågatan. 4: Både Växjö och Kalmar har fått pris för sina stadskärnor och Uppsala har nominerats till Årets stadskärna 2008 vilket tyder på alla tre städerna har värdefulla kvalitéer i sina stadskärnor som är intressanta att undersöka. 5: En annan likhet är att städerna under de senaste åren har arbetat mycket för att utveckla sin stadskärna och göra den mer attraktiv. 6: En konsekvens av urvalet men som inte fungerade som ett urvalskriterium var att alla tre städerna dessutom har en stadskärna där gatunätet har ursprung från 1600-talet.



Figur 1: Karta över Sverige med de valda städerna är markerade.

KAPITTEL 2

Bakgrund

I detta kapitel presenteras grundläggande information om forskningar och undersökningar som har gjorts på gågator och andra offentliga miljöer i staden från vilka examensarbetet bygger på. En historisk beskrivning av gågators utveckling ges också.

Mål för införande av gågator

Många av de mål som kommunerna sätter upp vid införandet av gågator är gemensamma. Önskan om en försköning av centrummiljön, en renare stad, en lugnare trafikmiljö, bättre livsmiljö för boende och besökare samt ekonomiska intressen är de främsta drivkrafterna vid en ombyggnad till gågator. Vilken som är den främsta drivkraften varierar dock med land och stad. I västra Tyskland är de ekonomiska motiven avgörande, men även en minskning av biltrafiken då många tyska städer haft trafikproblem. Det främsta motivet till gågator i Nederländerna, speciellt i städer med äldre stadskärna, är att förbättra livskvalitén. I Sverige har gågator ofta varit en del i trafiksaneringsprogram, där man har anlagt gågator för att minska biltrafiken och få en lugnare trafikmiljö med minskade miljöstörningar, avgaser och buller i centrum, samtidigt som det blir något positivt för centrumet och öka dess attraktivitet (Neergaard & Bergman, 2003).

Historik - Från handelsbodas till gågator

Under de första årtiondena av 1800-talet blev det allt vanligare med små butiker i städerna. Industrialiseringen av samhället i stort ledde till stora förändringar även för detaljhandeln. Den växande tillverkningen av produkter krävde bättre förbindelser till försäljningsplatserna, men också att varudistributionen blev mer effektiv. För att få en jämn avsättning krävdes permanenta försäljningsställen. I städerna fanns redan på 1830-taletsådana i form av köpmännens salu- och handelsbodas och småhandels garn- och hökarbodas¹, men med den ökade befolkningen i städerna fanns det behov av många fler. Tidigare hade stränga lagar om handel tyglat en ökning av butiker och bodas, men genom näringsfrihetslagen från 1864 kombinerat med den ökande befolkningen påbörjades en snabb utveckling

1 Hökare är en gammal benämning på livsmedelshandlare. Nationalencyklopedin "Hökare" (uå), tillgänglig: <http://www.ne.se/lang/hökare>, hämtad 2011-01-20.

mot ett större utbud av butiker (Bergman, 2003).

Butikerna i städerna blev nya mål- och träffpunkter för invånarna vilket innebar att deras placering i städerna blev allt viktigare. I takt med att flera butiker med samma inriktning öppnades blev det allt viktigare att ha ett centralt läge där många människor passerade dagligen. Detta ledde till att städernas butiker redan tidigt började visa tendenser till att klumpa ihop sig, vanligtvis kring torget eller någon av de anslutande infartsgatorna, vilket bildade de första butiksgatorna (Bergman, 2003).

I takt med gatornas modernisering blev butikshandeln mer framträdande i gaturummen. Rännstenen strax utanför fasaderna, trapporna som stack ut från husen och den hala och ojämna gatstenen som hela vägarna var belagda med, gjorde att ytorna intill fasaderna var gatans mest utnyttjade del. Men vid den ökade trafiken av både fordon och fotgängare började gatorna delas upp i en körbana samt mer gångvänliga trottoarer. Med undantag från några tidiga försök i Stockholm och Göteborg började trottoarer anläggas runt 1870-1880-talen i de svenska städerna (Bergman, 2003).

Fortfarande på 1870-talet var det relativt ovanligt att butikerna hade fönster mot gatan, utan nöjde sig med dörr- och fönsterluckor. Innan dess hade butikshandeln i många städer varit näst intill osynlig. Gatu- och fönsterskyltningen blev viktigare i takt med att trottoarerna blev fler samt en ökad konkurrens i städerna, då det var den som fångade de förbipasserandes intresse för butiken. Skyltningen kompletterade själva säljmomentet inne i butiken och kunde underlätta kundernas urval. Först runt 1890-1900 började man på allvar annonsera butikerna genom skyltfönster, skyltar och markiser vilket ledde till att butiksgatorna blev en ny stadsmiljö där skyltfönstren utvecklades till en attraktion. Butikerna med sina skyltfönster gav upphov till ett nytt sätt att röra sig och vistas i städerna. Att titta i skyltfönster efter skyltfönster blev en ny aktivitet där allt fler började inspektera butikernas utbud och erbjudanden. Butiksgatorna med sina många butiker och mycket folk i rörelse erbjöd goda lägen för caféer och konditorier. I början på 1900-talet sökte sig också de flesta biografteatrarna till dessa gator där butikernas handel och biografernas nöje kunde dra nytta av varandra och locka mer folk till gatorna. Ett par decennier in på 1900-talet började stadslivet på

allvar präglas av det folkliga kvälls- och fritidsliv som utvecklades längs butiksgatorna (Bergman, 2003).

Under 1940-talet blev den växande bilismen en stadsomvandlande faktor. Detta tillsammans med en gammal och sliten bebyggelse i städerna utgjorde grunden till det statliga initiativet 1947-1948 där kommuner uppmanades att upprätta general- och översiktsplaner för hur den statliga marken skulle användas i framtiden. En bostadssocial utredning blev 1954 inledningen till "saneringen av stadskärnorna". Förebilderna för hur de nya stadskärnorna skulle vara utformade hade ursprung från den modernistiska arkitektur och stadsuppfattning som slagit igenom på 1930-talet (Bergman, 2003).

Le Corbusier hade i sin skrift *La Charte d'Athenes*, utgiven 1941, skrivit om att fotgängare bör ha särskilda vägar skilda från biltrafiken, men det var inte förrän efter andra världskriget som hans tankar fick någon större tillämpning. De moderna gågatorna var från början en funktionalistisk syn för att skydda fotgängare från olyckor, buller och dålig luft från avgaserna. I slutet på 1950-talet växte Townscape-rörelsen fram med ursprung från England, vilken hade en estetisk inriktning där platser analyserades utifrån öppenhet, slutenhet, utblickar, överraskningar, betoningar, variationer mm. Gågatan passade bra in i vad Townscape-rörelsen ansåg var viktigt för städernas struktur, i och med att gågatorna gjorde det möjligt att behålla äldre gaturum med trånga passager, trappor och vegetation i en tid då många äldre byggnader revs för att göra plats åt mer rationella gator och gaturum. Detta gjorde att gågatan inte bara var en funktionalistisk idé utan den fick även stöd av intressen inom estetik och historia (Nordqvist, 1984).

I USA på 1940-talet började man i stor skala bygga köpcentrum, där gågator med butiker som var omgivna av bilplatser var karakteristiskt. I Sverige var det först under början på 1960-talet som de första mer betydande gågatorna anlades. Uppsalas generalplan från 1957 avgränsade ett 18 kvarter stort kommersiellt city, omringat av breddade kring- och genomfartsleder. Planen var dessutom kompletterad av förslaget om bilfria gator i mitten, vilket ledde till stor uppståndelse. Förslaget var en konsekvens av den förtätning som ägt rum i Uppsalas affärscentrum. Köpmannaföreningen samlade till stor debatt för att försvara detaljhandelns intressen där de kallade in

Gösta Boman som då var direktör på Handelskammaren i Stockholm för att få större tyngd bakom sina argument. Köpmannaföreningen hävdade den stora betydelsen av handelns närkontakt med de bilburna kunderna då de ansåg att både den lokala biltrafiken och genomfartstrafiken skulle hållas så nära handeln som möjligt och endast avlägsnas från storgatorna då det var absolut oundvikligt. Det tog flera år och åtskilliga debatter innan Uppsala vågade ta steget ut, men 1963 gjordes Kungsängsgatan om till Uppsalas första gågata (Bergman, 2003; Nordqvist, 1984).

1963 blev även delar av Korsgatan och Kungsgatan i Göteborg gågator, liksom Västerlånggatan i Stockholm. Västerlånggatan fungerade i realiteten redan som en gågata vid omvandlingen, då de smala butiksgatorna i den gamla stadskärnan och den täta gångtrafiken minskade framkomligheten för bilarna (Bergman, 2003; Nordqvist, 1984).

Debatten i Uppsala visar hur man under stora delar av 1960-talet på många håll fortfarande ansåg att bilarna hade förtur och skulle få den plats som de behövde, även i centrum av städerna. Men trots protester började mer praktiskt sinnade trafikplanerare bedriva en mer rationalistisk stadsmodell genom att föra genomfartstrafiken till trafikleder utanför stadskärnan samt att separera de olika trafikslagen med hänsyn till körfält, vägar och leder. Det var denna separering som ledde fram till att det blev allt fler gågator i våra svenska kommuner (Bergman, 2003). Gågatu-epoken, som inleddes under 1960-talet, nådde sin första kulmen under första hälften av 70-talet (Nordqvist, 1984) varefter utvecklingen av nya gågator stagnerade fram till början av 1980-talet, då gågator började byggas på flera håll i Sverige igen. Idag är det relativt vanligt med bilfria centrumgator i Sveriges kommuner där nästan hälften har infört någon form av begränsningar av personbilstrafik på en centrumgata. I en undersökning gjord av Trivector Traffic AB angående gågator i de svenska kommunerna svarade alla stora kommuner att de hade bilfria centrumgator, och 82 % av de mellanstora, medan endast 26 % av kommunerna med ett invånarantal under 25 000 hade gågator (Neergaard & Bergman, 2003)

I och med en ökning av arbetslösa, studerande och pensionärer samt införande av flexitid i större bemärkelse blev gågatorna riktiga mötesplatser dagtid. Under kvällstid däremot blev det allt mer ödsligt då speciellt de vuxna i och med välfärden blev mer lockade av hus, TV, bil, föreningsliv

och resor. Ungdomarna samlades inte heller på gågatorna utan istället på knutpunkter som erbjöd något mer som till exempel biograf, caféer, pubar och biljardhallar (Bergman, 2003).

Under 1980-talet blev det allt vanligare att nya stora köpcentra skapades utanför stadskärnorna. Dessa köpcentra hade en mångsidig uppsättning av butiker, och försökte samtidigt återskapa stadskärnornas karaktär och stämning. Bara något år efter att A 6 i Jönköping hade invigts 1987, precis utom gångavstånd från stadskärnan, stod 30 butikslokaler tomma i stadskärnan. Detta blev ett resultat på flera platser i landet, och stadskärnorna med deras handel blev alltmer försvagade. Från slutet av 1980-talet började man i flera städer på initiativ från både privata näringslivet och kommunerna ta ett nytt grepp på sina centra för att göra dem mer attraktiva. Detta gjordes genom effektivare utnyttjande av alla citytomter, trivselskapande miljöåtgärder, förbättrad marknadsföring av affärscentrerna samt samordning av alla intressenters ansträngningar för att skapa mer stabila centrumföreningar i stadskärnorna (Bergman, 2003).

Även om det i många fall har blivit protester från köpmannaföreningar då nya gågator ska anläggas eftersom de befärrar att det ska leda till att stadskärnan dör, finns det inga belägg för att detaljhandelns omsättning påverkas av att gator gjorts om till gågator. Både i Sverige och utomlands finns det exempel på både positiva och negativa resultat, även om de positiva är i majoritet. Effekten på detaljhandeln vid införande av gågator varierar rimligen med omständigheterna för varje stad. Ifall handeln i en stad får större delen av sin kundkrets från ett omland med relativt dåligt kollektivnät kommer många kunder med bil, vilket kan leda till att en avstängning av biltrafik i centrum verkar negativt på handeln. Detta används ofta som argument mot införandet av nya gågator fast detta i de flesta fall inte verkar stämma (Nordqvist, 1984).

Trafik i innerstäder

Det finns delade meningar kring hur trafikplaneringen i innerstäder ska fungera. Vissa åsikter formuleras kring att innerstäderna ska vara fullt tillgängliga. Full tillgänglighet innebär att det ska vara möjligt att köra och parkera på nästan alla gator men att biltrafiken inte behöver vara prioriterad. Detta menar man ger en lugnare trafik som är knuten till stadsdelen. Bilfria gator anses vara en chimär eftersom bilen har kommit för att stanna och en blandad trafik hör till stadens miljö. Genom signaler ska bilisterna påminnas om att staden tillhör fotgängarna och att bilen finns i stadsmiljön på deras villkor. Förekomst av smala körfiler, breda trottoarer, träd, gatumöbler och lägre intim gatubelysning är indikationer på att fotgängarna har prioritet i miljön. Genom utformningen av gatan ska biltrafiken på så sätt få en minskad hastighet vilket gör en säkrare miljö för fotgängare och cyklister (Arnstberg & Bergström, 2001; Balgård, 1994). Det finns även åsikter att ifall man stänger av vissa gator för biltrafik så tvingas bilisterna köra omvägar, vilket leder till en ökad produktion av avgaser samt ökar belastningen på gatumiljön (Arnstberg & Bergström, 2001).

Andra hävdar betydelsen av att ha bilfria gator med att det skapar bättre förhållanden i städerna. Bilar gör att de oskyddade trafikanterna som fotgängare och cyklister löper större risk för allvarliga olyckor i trafiken vilket kan leda till en känsla av otrygghet och även minska barns förutsättningar till att röra sig fritt på gatorna. Buller och avgaser från bilarna gör att färre vill promenera och dessutom gör biltrafiken att stadskärnan blir mindre attraktiv då den inte upplevs lika vacker samt förlorar sin mänskliga skala. Bilarnas buller är ofta det som låter mest i städerna. Då biltrafiken försvinner tenderar folk att prata mer med varandra och bli mer rofyllda. En viktig aspekt är även att biltrafiken kräver mycket plats, både med körfiler och för parkeringsytor. Ett borttagande av biltrafiken skapar mer plats åt handel och fotgängare. Trafikingenjörer har fastlagt att det bästa sättet att förhindra trafikstockningar är att reducera antalet vägar. Trots att man kan tänka sig att trafiken endast flyttar till en annan väg, har en undersökning visat att trafiken minskade med cirka 20 %, då vissa antingen inte åker på sitt ärende eller använder sig av ett annat färdmedel (Crawford, 2002). I undersökningar om folks

attityder till gågator i Stockholm respektive Göteborg är det tydligt att folk är positiva till gågator och gärna ser att fler gator omvandlas till gågator. Motiveringarna rör främst att man anser att gågator skapar en trevlig miljö och ger ett lugn i stadsmiljön (Delipara et.al., 2010; Ericsson, 2003).

Gågators effekter på handeln

Trots att det finns vetenskapliga studier att reducerad biltrafik i innerstäder generellt ger positiva effekter på detaljhandeln finns det en utbredd uppfattning att tillgänglighet med bil är en förutsättning för en fungerande handel i innerstäder. Undersökningar gjorda i flertalet tyska städer av konsekvenser för en ökning av gågator i stadskärnor har visat positiva resultat. Innerstädernas attraktionskraft ökade generellt och antalet gående längs med gågatorna ökade med 20-40 % redan under det första året (Svensson, 2008). Även om det finns ett flertal europeiska studier om gågator, behandlar de i huvudsak detaljhandelns effekter av gågator i större städer. Det finns få studier som studerar trafiken och förändringar i resemönstret. Detta gäller speciellt i städer med under 70 000 invånare vilken är den vanligaste storleken på tätorter i Sverige. Kommunernas subjektiva bedömningar av effekterna av anläggandet av gågator är dock positiva och infaller i de studier som gjorts utomlands. En kartläggning som Trivector Traffic AB gjort visar att de flesta kommuner idag har en positiv inställning till gågator (Neergaard & Bergman, 2003).

Alla branscher får dock inte positiva effekter av anläggandet av gågator. Vissa branscher, som till exempel säljer skrymmande varor och därför har en stor fördel av att kunderna har tillgång till bil nära butiken, flyttar till mer externa lägen i städerna och lämnar plats åt andra branscher i de bilfria centrerna. Den ökande omsättningen för butiker längs med gågator leder dessutom till att lokalerna blir mer åtråvärda vilket resulterar i ökade lokalhyror. Stora varuhus, butiker som tillhör kedjor med höga marginaler samt snabbmatkedjor gynnas av omvandlingen, medan mindre restauranger och butiker som inte tillhör något större företag inte har samma förutsättningar att klara högre hyror (Svensson, 2008).

I en rapport skriven av Hass-Klau, där man ville förmedla kunskap om vilka faktorer som styr ifall en innerstad är attraktiv, framförs teorin att ju fler människor som rör sig och vistas på en plats, desto högre blir omsättningen i butikerna och andra kommersiella verksamheter. Därför bör stadsplanerare inte rikta in sig på att skapa fördelaktiga miljöer för detaljhandeln, utan istället fokusera på att skapa stadsmiljöer som uppfattas som trevliga och attraktiva för besökare och boende. Bilfria torg och gator är en central del i detta. En stadskärna med tråkiga butiker och oattraktiv urban miljö blir inte ett livfullt centrum bara för att man gör den till en gågata (Hass-Klau et al., 1999).

I en svensk studie över gågator, utförd av Trivector Traffic AB, konstaterades att i samband med ombyggnadsprocessen fanns det i många fall en negativ opinion från näringsidkare som befarade att den reducerade biltillgängligheten skulle leda till en minskad omsättning för dem. Men precis som i de tyska undersökningarna kunde man konstatera att opinionen vände och fick en positiv inställning i takt med att det blev fler kunder, ett ökat folkliv samt ökad omsättning (Neergaard & Bergman, 2003). Det tidigare motståndet mot restriktioner för biltrafiken i stadskärnor har börjat ändras. Idag finns en tydlig trend i att det nu är fastighetsägare, köpmannaföreningar och andra intressegrupper som börjar driva på införandet av en utökning av gågator och andra bilreducerande åtgärder (Svensson, 2008).

KAPITTEL 3

Utgångspunkter: analyser

Genom litteratur, samtal med personer som på olika sätt arbetar med staden och dess gator samt egna studier/analyser kom jag fram till fem kriterier att analysera på vardera gågata. I detta kapitel redovisas argumenten till dessa kriterier.

Stadsstruktur

Det finns kritiska röster mot gågator som anser att gågatan ligger som en isolerad blindtarm utan sammanhang med stadens gatustruktur i övrigt. Genom att gågatorna får en ökad gångtrafik kan det dessutom leda till att andra gator i närheten få karaktär av bakgator och den biltrafik som blivit förpassade från gågatorna bildar istället en förtätning på andra gator där det då krävs större utrymmen samt ökar nivån av buller och avgaser (Nordqvist, 1984).

Trafikeffekter

De flesta studier som behandlat förändringen i resmönstret till följd av gågator behandlar endast den ombyggda gatan och inte hela centrumets effekter av ombyggnationen. Studierna fokuserar främst på räkning av gåendetrafiken före och efter gågatans införande, och konstaterade en ökning av antalet gående efter ett eller flera år med i snitt runt 20-40 %. I en studie om gågatunätet i Boston studerades dock effekterna på hela centrumområdet. Studien visade på en minskning av biltrafiken samt en ökning av både antalet gående och kollektivresenärer. Efter trafikmätningar som gjordes under en tvåårsperiod konstaterades det att gågatunätet inte resulterade i en ökning av trafiken på de omgivande gatorna heller. Orsaken till det lyckade resultatet i Boston beror troligen på samverkan med andra faktorer som att området har en bra kollektivtrafik, en hög grad arbetande i centrum samt att staden parallellt genomförde fysiska förskönande åtgärder och ett marknadsföringsprogram av centrumet. I Nederländerna har studier visat att gågatorna blivit attraktiva för både boende och besökare, vilket visat sig i fler besökare, nöjda bostadsinnehavare och ökade fastighetspriser längs med gågatan. Dock visar studien även på att de som bor utanför området är missnöjda då det i dessa områden har blivit ökad trafik och parkeringsbelastning (Neergaard & Bergman, 2003).

Trafiksäkerhet

De flesta Svenska kommuner anser att säkerheten på deras gågator är god. Det finns endast ett fåtal olyckstal på gågatorna, och de som redovisas har främst inträffat i korsningar. Men då olyckstalen är hämtade utifrån polisrapporter finns det ett visst mörkertal på främst olyckor mellan oskyddade trafikanter som gående och cyklister. Den vanligast

förekommande olyckstypen på gågator är fotgängare i singelolyckor. För att undvika dessa är ett halkfritt underlag utan ojämnheter som uppstickande plattor eller gropar ett effektivt medel. Flera kommuner har försett sina gågator med markvärme för att reducera halkrisken under vintern (Thulin, 1996).

Gallerior

På grund av det svenska klimatet med både kyla, regn och blåst kan man uppleva att de öppna gågatorna inte är speciellt inbjudande för en shoppingtur. Som ett resultat av det har det blivit alltmer vanligt att man glasar in områden i stadskärnan till en galleria. Det finns flera positiva erfarenheter av gallerior med intressant utformning och ett lyckat kommersiellt koncept. Men det finns även farhågor om att stadskärnan får ett mer splittrat intryck av gallerior och att gatumiljön kan bli utarmad runt omkring gallerian. Gallerian ökar även stadens zonindelning vilket kan göra att stadskärnan riskerar att bli tråkig och händelsefattig (Handelns planinstitut, 1991). Vid anläggandet av inomhusmiljöer som exempelvis gallerior finns det några principiella behov som man måste tillgodose, nämligen sittyta, mat, handel och toaletter (Whyte, 1980).

Gallerior kan betraktas som en förlängning av gågator inomhus. Men samtidigt som gallerian filtrerar bort gatornas högljudda uttryck utesluter den även vissa andra aktiviteter helt. Gågatan kan man betrakta som ett centrums exklusiva lobby där förhoppningar om att se och träffa andra under sin shoppingtur är som störst, speciellt under sommarmånaderna. Galleriornas passager används mest som entréer till de anslutande affärerna, vilket gör att stopp för möten med bekanta eller för att stanna till och titta i skyltfönster blir klart färre än på gågatorna (Bergman, 2003).

Inomhusmiljöer som gallerior och köpcentra är inte lika offentliga som utomhusmiljöer i staden. De har begränsade öppettider samt har fler regler om vad som är tillåtet och inte. Speciellt den begränsade öppettiden gör att dessa områden kvälls- och natttid kan upplevas som döda och ovälkommande (Alexander et al., 1977).

Externa köpcentra

Länge ansåg många att de alltför stormarknaderna i utkanterna av städerna riskerade att utarma innerstäderna och leda till en "butiksdöd".

Idag anser vissa att det finns tecken på att det snarare är frågan om en komplettering och anpassning till delvis olika kundmarknader där innerstädernas butiks- och serviceutbud kompletterar det externa. Flera städer har dessutom börjat satsat mer aktivt på att skapa en attraktivare utformning av innerstäderna med högre ambitioner för arkitektoniska element samt fler bilfria innerstadsmiljöer (Svensson, 2008).

Under 1990-talets Stockholm ökade de externa stormarknadernas omsättning markant. Detta ledde till att försäljningen av dagligvaror i stadskärnan och stadsdelarna minskade och att affärsutbudet reducerades. I vissa länder har man infört lagar för att förhindra storskalig etablering av extern handel som riskerar att utarma stadskärnan. Dessa restriktioner mot nya stormarknader har visat sig öka intresset för etablering av ny handel i stadskärnan. För att undvika att de externa stormarknaderna ska hota handeln i centrumet är det viktigt att vara rädd om och utveckla det befintliga centrumet så det blir attraktivt (Berglund et. al. 2004).

Forskning från 1990-talet om effekterna från externa köpcentra visar att externa etableringar ökar både trafikmängden och avgasutsläppen. Detta står i stark kontrast till de nationella trafikpolitiska målen om en minskning av trafik och avgasutsläpp. Endast ett fåtal kommuner har gjort några andra studier än handelsutredningar på effekterna av den externa handeln vilket gör att konsekvenserna för trafiken är dåligt utredda (Neergaard et al., 2004).

De vanligaste argumenten för externhandel är:

- Handeln ges chans att utvecklas
- Konsumenterna ges ökad valfrihet
- Stadskärnan avlastas så att trafiktrycket lättar
- Miljöförbättringar i stadskärnan kan enklare genomföras
- Pris- och hyresnivån sänks

De vanligaste argumenten emot externhandel är:

- Servicestrukturen som byggts upp under lång tid saknas
- Utbudet splittras med mer komplicerade inköpsresor som följd
- Stadskärnan blir mindre attraktiv
- Bilen blir nödvändig och trafikarbetet ökar
- Hot mot resurssvaga grupper (Handelns planinstitut, 1991).

Tillgänglighet

Biltrafik

Biltrafik på gågator är starkt begränsad. Det är främst varuleveranser som kör på gågator. Genom att reglera leveranserna till tider på dygnet då det är få gående, vara restriktiv då det gäller dispenser samt att det finns möjlighet att sköta varuleveranser från butikernas baksidor ifall dessa inte är gågator kan man minska konflikter mellan gående och motorfordon (Ericsson, 2003; Thulin, 1996). En ökad användning av butikernas baksidor för varuleveranser kan dock göra att dessa blir mindre attraktiva för andra användningsområden. Att placera hinder vid gågatans anslutning samt längs gågatan fungerar också för att begränsa biltrafiken (Thulin, 1996) samtidigt som hindrena kan ha en utformning som blir utmärkande för gågatan. Ett exempel på det är stenlejonen längs Drottninggatan i Stockholm. En hindrande möblering kan dock ge problem då de även försvårar framkomligheten för utryckningsfordon, renhållningsfordon samt synskadade. Men då gågator i de flesta fall anläggs i befintliga stadsmiljöer är det inte alltid möjligt att vidta åtgärderna som krävs för att eliminera eller reducera fordonstrafiken. Det är endast vid nybyggnation genom bestämmelser enligt detaljplanen som det går att ha helt fritt från motorfordon. Flera kommuner som i en studie gjord av VTI tillfrågats om deras synpunkter angående biltrafik på gågator anser att polisövervakning är det bästa sättet att undvika olovlig biltrafik (Thulin, 1996). Men att sätta polisresurser på att jaga bilister på gågator gör att det blir mindre resurser kvar till att lösa andra brott och göra rattonykterhetskontroller. Därför borde en genomtänkt och tydlig planering istället vara att eftersträva.

Där gågator korsar gator med fordonstrafik är det vanligt att markera korsningen för att få fordonstrafikanterna att uppmärksamma de gående och anpassa sig till dessa förhållanden. De vanligaste sätten att markera korsningen är att höja upp övergångsstället till gågatans nivå, markera med avvikande markmaterial som kantsten samt minska bredden på den anslutande fordonsgatan för att minska farten. Det förekommer även skyltning som varnar fordonstrafiken för att den korsande gatan är gågata med mycket fotgängare (Thulin, 1996).

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en viktig del i arbetet med att få ett fungerande centrum utan biltrafik. I många av de fall där bilfria områden inte har fungerat har kollektivtrafiken varit undermålig. För att få folk att använda kollektivtrafiken krävs det att den är av hög kvalitet med turer som går ofta och i tid, är bekväma och lätta att komma av och på samt har ett effektivt nätverk där antalet stopp reduceras till ett minimum för att få upp hastigheten på turen men samtidigt ska stanna inom gångavstånd från användarnas destinationer (Crawford, 2002).

Cykeltrafik

Det förekommer ofta att de gående klagar på cyklister på gågatorna. Främst är det de äldre och de rörelsehindrade som känner sig drabbade. Fotgängarna upplever att cyklisterna inte respekterar det förbud mot cykel som gäller på gågatorna. För att minska irritation och andra olägenheter av cyklister och mopedister på gågatan finns det flera åtgärder som kan vidtas: alternativ väg för cyklisterna, cykelställ i gågatans ytterkanter, bättre utmärkt utrymme för cyklisterna, kompletterande skyltning samt tidsreglering av cykeltrafiken (Thulin, 1996). I städer där man satsat på att vända utvecklingen av en ständigt ökande biltrafik har man ofta sett tydliga förändringar där stadslivet har blivit mer uppskattat och att invånarna går och cyklar i mycket högre grad än innan (Berglund et. al. 2004). Det är då speciellt viktigt att det finns ett välutvecklat cykelstråk i hela staden.

På vissa gågator är det tillåtet med cykeltrafik. Vanligtvis har dessa gågator speciellt framhävda områden för cyklisterna genom exempelvis avvikande markmaterial som asfalt- eller plattbeläggning eller målade linjer eller figurer som visar var cykeltrafiken är hänvisad. Utöver att använda avvikande markmaterial används även möblering längs med gågatan för att markera cykelstråket genom placeringen av blomlådor, bänkar, papperskorgar och belysningsstolpar. Då viss fordonstrafik är tillåten på gågatan är dessa hänvisade till samma områden som cyklisterna. Dock finns argument mot att ha särskilt utmärkta områden för fordonstrafik, då det finns risk att ett angivet område för fordon gör att cyklister och övriga fordonstrafikanter ser området som sitt och att fotgängarna ska anpassa sig till dem. Ett gemensamt område för alla som färdas på gågatan där alla rör sig på de gåendes villkor kräver att det finns en viss mängd fotgängare

(Thulin, 1996). I en studie av Lilla Fiskaregatan, en gågata i Lund vilken innehåller två gångzoner med ett cykelstråk i gatans mitt, visade det sig att gatan inte är osäker och att de konflikter som sker mellan gående och cyklister sällan var av allvarlig karaktär. Äldre besökare på gågatan ansåg ofta att cyklisterna gav upphov till osäkerhet, men studien visade att cyklisterna respekterade gatans zonindelning medan hela 20 % av fotgängarna gick på cykelstråket (Santmiquel, 2004).

Funktionshindrade

Rörelsehindrade och synskadade känner sig ofta säkrare på bilfria gator. Vissa bilbegränsade åtgärder i centrum kan dock påverka funktionshindrades tillgänglighet negativt. Exempel på det kan vara brist på parkeringsmöjligheter nära affärerna vilket leder till att de har svårt att ta sig till affärerna (Neergaard & Bergman, 2003). Kombinerade cykel- och gångstråk utgör svårigheter för synskadade då cyklisterna kör tyst och snabbt och därmed utgör en risk för de som ser, hör eller går dåligt (Månsson, 2002).

Ojämn markbeläggningar som exempelvis stor- eller smågatsten utgör ett hinder för funktionshindrade personer i rullstol eller med rullator. Genom att fälla in stråk av jämnare beläggning som exempelvis naturstenshällar eller betongplattor förbättras framkomligheten. Ränndalar för regnvattnet kan också utgöra hinder för rullstolsburna och bör i de fallen täckas över med exempelvis galler för att få ytan jämn (Boverket, 2005).

För att underlätta framkomligheten för synskadade och funktionshindrade bör utstickande byggnadsdelar, kantstenar på trottoarer, stolpar i gångbanor och andra detaljer samt strategiska punkter som busshållsplatser, övergångsställen och entréer kontrastmarkeras. Den skillnad i ljushet som behövs för att utgöra en tydlig kontrast är dock mycket stor för markbeläggningsgrad. Många material förändras dessutom i färg med tiden på grund av solljus, slitage, luft och smuts vilket gör det svårt att få tillräckliga kontraster i markbeläggningen. Kontrastmarkering kan även utformas genom material av avvikande strukturer som fälls in i beläggningen (Boverket, 2005).

Fasta hinder så som bänkar, papperskorgar, blomlådor, skyltmontrar och pollare är svåra för gravt synskadade att upptäcka och behöver därför ha

markeringar som kontrasterar i ljushet mot omgivningen. De bör heller inte vara placerade i gångbanor där detta går att undvika (Boverket, 2005). Att placera alla gågatans möbler i en speciell zon särskild från gångzonerna kan vara ett bra sätt att underlätta för synskadade.

Byggnader och verksamheter

Jacobs (1961) huvudtankar kring trygghet går ut på att befolkade och starkt trafikerade platser är säkra och trygga platser medan en folktom gata ofta är en riskabel och otrygg plats. Genom att i samhällsplanering bejaka en inbjudande öppenhet i städerna kan man få människor att övervaka gatorna endast genom att de frivilligt utnyttjar och använder gatorna. Grundförutsättningarna för att detta ska ske är att det finns ett omfattande utbud av butiker och andra inrättningar för allmänheten längs med gatorna. Att blanda bostäder där folk befinner sig på kvällarna med butiker och kontor där folk befinner sig under dagarna gör att det under hela dygnet finns ögon som betraktar gatan och därmed gör den säkrare. Speciellt viktigt är att det finns faciliteter som används på kvällen och natten då det annars finns risk att gatorna ligger öde vilket gör dem otrygga. Butiker, restauranger och barer jämt utspridda över en gata ökar tryggheten på gatorna på flera sätt. De ger både invånare och besökare konkreta skäl att använda de gator som leder till faciliteterna samtidigt som den aktivitet som skapas av de människor som går ärenden eller letar efter en bra restaurang eller bar lockar dit ännu fler människor genom att åsynen av människor är ett fenomen som drar till sig ytterligare människor. Eftersom innehavarna till butiker och restauranger vill ha ordning och reda runt sina lokaler för att locka till sig kunder, kan de fungera som utmärkta väktare längs gator ifall de är tillräckligt många (Jacobs, 1961).

Det är viktigt att locka till sig besökare som består av många olika kategorier av individer för att inte utestänga någon grupp under delar av dygnet. En sådan aktivitetsnivå uppnås endast ifall det är en omfattande blandning av olika verksamheter och ändamål (Hass-Klau, 1999). För att attrahera en större mängd människor är det viktigt att det finns en mångfald av butiker och restauranger längs med gågatan. Jacobs ansåg att

för att få en variation på butiker behöver byggnaderna vara olika gamla, så att det finns äldre billigare byggnader för de företag som inte har råd med nyproducerade dyra lokaler. Ofta är det redan etablerade och lönsamma affärs- och restaurangkedjor som har råd med hyran i nya lokaler, medan mindre butiker som antikhandlare, musikaffärer, kvarterskrogar och utländska restauranger behöver den lägre hyran som äldre byggnader kan erbjuda för att kunna ha råd att hyra en lokal på gatan (Jacobs, 1961). Fasadväggarna har betydelse för gatans uttryck genom att de ger skala åt gatan. Enhetligt formade fasader ger klarhet och tydlighet men kan även upplevas som enformigt och tråkigt medan en stor variation av fasaderna ålder, storlek och uttryck dels kan ge en känsla av oklarhet och splittring men även kontrast och spänning (Balgård, 1994).

I en skrift av Handelns planinstitut ansågs att det är viktigt att de som bor i stadskärnan måste acceptera att bo där på stadskärnans villkor. Bostäderna i stadskärnan menade man dessutom till största delen borde vara smålägenheter för alla de ensamstående som helst bor inne i staden (Handelns planinstitut, 1991). Även ifall de flesta som bor i stadskärnan kan tolerera liv och rörelse under affärstid så vill de flesta ha det relativt tyst under kvällar varpå viss reglering kan behövas för att vissa verksamheter som låter mycket placeras på andra platser. Ljud och os från restauranger kan också behöva kontrolleras (Crawford, 2002).

Zonering i staden med handel längs gågatan och ett annat område för kvällsliv med restauranger, pubar, bibliotek och teatrar kan vara bättre då det blir tydligare var allt är (Bergman, B., pers. medd., 2011). Även Alexander (1977) diskuterar detta och anser att för att få folk att vilja gå ut om kvällarna behöver man samla nattöppna faciliteter så som barer, hotell, restauranger, nöjen samt nattöppna affärer. Genom upplysta, säkra och livliga platser kommer det att bli fler fotgängare som dras till dessa platser under kvällar och nätter. För bästa effekt bör dessa nattlivscentrum innehålla fler än sex stycken olika aktiviteter.

Det är viktigt att gaturummet varken är för brett eller för smalt. Smala gaturum kan bli trånga och instängda och göra att man inte får kontakt med himlavalvet och därmed ge en känsla av instängdhet. Trånga gator kan även vara svåra att ta sig fram på och ger dessutom inte utrymme för landskapsarkitektur då all yta behövs för att räddningsfordon ska

ta sig fram. För breda gator kan dock bli för tomma och kännas öde och tråkiga. Det är även viktigt att byggnaderna inte är för höga och skuggar för mycket. Höga byggnader kan dessutom göra gågatan blåsigare (Wallin, T., pers. medd., 2011).

Material och Möblering

Markmaterial

Markmaterialet har betydelse för hur skalan på platsen uppfattas. Ofta upplevs en mindre skala som mer välkomnande och intim. Det finns blandade meningar om vilket markmaterial som är det mest lämpade för gågator. Gestaltare har en förkärlek till att använda smågatsten för att få en känsla av småskalighet på platsen samt för att markera för andra trafikslag att det är en gågata. Trots att smågatsten endast har funnits sen början på 1900-talet och därmed är en relativt ung markbeläggning anses det väl passa in i gammaldags stadsmiljöer (Boverket, 2005). Smågatsten är även ett beständigt markmaterial då det har en mycket lång livslängd och fungerar bra att återanvända på andra platser vilket gör att det är ett uppskattat markmaterial i gestaltningar där ett hållbarhetstänk är centralt (Åberg, E., pers. medd., 2011)

För rörelsehindrade är smågatsten ett problem då den ojämna ytan gör att det är svårt att ta sig fram. Kvinnor med högklackade skor är en annan grupp som i stor grad är negativa till smågatsten då klackarna fastnar i fogarna (Thulin, 1996). Längs med gångstråk bör ledstråk finnas för synskadade. Naturliga ledstråk som kan användas är exempelvis tydliga avgränsningar mellan olika material, kanter eller olika typer av beläggningar som tydligt skiljer sig i både struktur och ljushet och därmed underlättar att ta ut gångriktning. Ifall det inte är möjligt att anordna bra naturliga ledstråk bör taktilla ledstråk anläggas (Helsingborg, 2006).

Bänkar

Soffor behövs på regelbundet avstånd för att äldre och funktionshindrade personer ska kunna besöka gågatan. Ett önskvärt avstånd mellan sittplatser är 25 meter och de bör placeras på hårdgjort underlag bredvid gångvägen (Månsson, 2002).

Whyte undersökte i en studie vad som gjorde att torg och plazor blev välbesökta av folk. Han konstaterade då att varken tillgången eller bristen på sol, estetiska värden, formen på torget och byggnaderna intill eller hur stor öppen yta som torget bestod av var det som var avgörande för hur mycket folk som använde torget, även om de spelade viss roll. Whytes studie visade ett samband mellan hur mycket folk som använde torget och mängden sittbar yta. Som sittbar yta räknades både formella sittplatser som bänkar och stolar samt informella sittplatser som trappor, murar och fundament till konstverk och fontäner. Whyte konstaterade därför att arkitekter alltid bör eftersträva en stor mängd sittyta i utformningen av offentliga miljöer för att de ska bli populära att använda av folk. (Whyte, 1980). Placeringen av sittmöjligheter är också viktigt, då folk vill sitta på platser där det finns något att titta på (Hass-Klau et al., 1999). Även om sittmöjligheterna är den främsta anledningen till platsers attraktionsgrad är dock gågatans andra aspekter som den strukturella uppbyggnaden samt de estetiska värdena inte att förglömma då de tillsammans är en viktig del i gågatans uttryck, tillgänglighet och trevnad. Även om både torg och gågator är offentliga miljöer i stadskärnan så gör deras olika funktioner också att de har något skilda krav på sin utformning då utbudet av kommers är en stor del av gågatans attraktionskraft.

Belysning

Den bästa belysningen ur en fotgängares perspektiv är då gångbanan är väl upplyst samtidigt som de mötande personernas ansikten är väl synliga. Belysningen får inte heller vara bländande. En varierande belysning underlättar för synskadade varpå belysningen bör koncentreras till korsningspunkter, övergångsställen och andra anslutningar. Ifall gatans fasader är ljusa men inte vita reflekterar de belysningen och bidrar på så sätt till att skapa en god belysning i gaturummet (Balgård, 1994).

Utsmyckning

Offentlig konst kan bidra till en plats' skönhet, samtidigt som de kan ge ett budskap av historiskt eller nutida slag. Vatten i alla dess former, från ett litet fågelbad till en större damm eller fontän, uppskattas av de allra flesta människor (Berglund et. al., 2004). Blomlådor gör att gågatan kan få en helhetskänsla, samt ge en känsla av trivsel för att någon bryr sig om platsen.

Vegetation

Träd i staden mjukar upp gatubilden genom att de tar ner skalan och gör platser mer intima. På samma gång kan träd ha en stor visuell betydelse i stadsbilden då de kan hjälpa till att ordna stadsbilden och göra staden lättare att orientera sig i samtidigt som de ger liv åt stenstaden. Gaturummet får ofta mer karaktär av träden genom att de för in dofter från löven och blommorna, ljud från vindens sus genom löven och genom att skapa rum för fågelsång. Samtidigt förmedlar träden övergångar samt ger variation i stadsbilden då grönskan har olika uttryck för varje årstid. Träd skuggar även mot solstrålar i den varma stenstaden och skyddar mot regnet. (Berglund et al., 2004; Balgård, 1996). Vegetation i stadsmiljöer har flera positiva effekter på mikroklimatet på gatan. De sänker lufttemperaturen, förbättrar luftkvaliteten, dämpar blåst samt absorberar en del av dagvattnet (Balgård, 1996).

Socialt liv

Offentliga platser

Offentliga platser är de platser som är tillgängliga för alla sorters människor oavsett bakgrund, åsikt eller klädsel, vid alla tidpunkter. Men för att en allmän plats ska upplevas som offentlig räcker det inte med att den är tillgänglig och öppen för alla vid alla tidpunkter samt att den är gemensam. Den måste även användas på ett sådant sätt att ingen har anledning att känna sig utestängd eller ovälkommen. Det är viktigt att det finns förutsättningar för människor att se och synas för att det sociala livet på offentliga platser ska fungera. Människor måste också kunna känna sig säkra och trygga i offentliga miljöer. Ifall användarna av stadens gator och torg inte känner sig säkra kommer de att undvika att använda sig av platsen annat än i nödvändiga fall. För att öka känslan av trygghet kan ett sätt vara att få till en så omfattande variationsrikedom och mångfald som är möjligt i det offentliga rummet. Då människor av flera olika kategorier och med en variation av ärenden har anledning att röra sig och vistas i de offentliga rummen kan en informell social kontroll och övervakning uppstå varpå folk känner sig tryggare att uppehålla sig på gatan (Lieberg, 2003).

Mötesplatser

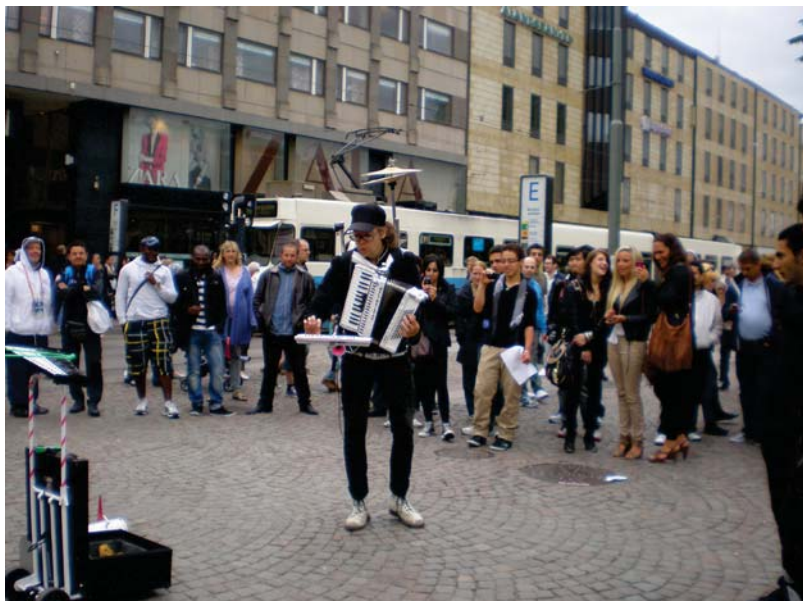
Det behövs platser som kan fungera som mötesplatser med tydligt landmärke och plats att uppehålla sig och vänta på någon utan att vara i vägen för andra (Wallin, T., pers. medd., 2011). I en studie av Whyte märkte han att folk har en tendens att samlas på vissa speciella punkter, särskilt vid tunnelbanestationer. Han märkte även att när folk stannar för att prata med någon så stannar de i mitten av gatan där det är som störst flöde av människor, folk hade dessutom en förkärlek till att placera sig nära eller intill objekt som gör platsen väldefinierad såsom en trappa, flaggstolpe eller skulptur (Whyte, 1980).

Övrigt

Gatuförsäljare på torg och längs med gator brukar vara ett säkert tecken på att folklivet på platsen är aktivt och vibrerande. Whyte (1999) anser att ifall man vill ha en plats med aktivitet ska man göra så att det finns tillgång på mat där, då mat drar människor vilka i sin tur drar ännu mer människor. Han tar också upp att gatuförsäljare har ett gott öga för att hitta platser som fungerar bra och oavbrutet testat marknaden. Där det är god lönsamhet är det inte ovanligt att det bildas kluster av flera gatuförsäljare på rad. Whyte undersökte effekterna som matförsäljning hade på en ny plaza som från början inte hade någon matförsäljning och där det var en måttlig ström av människor som använde plazan. Då man satte in en matvagn på plazan så blev det ett markant större tillflöde av människor till plazan. Ännu fler gatuförsäljare kom till plazan och restaurangen intill plazan började med uteservering. Tillströmningen av folk till plazan växte, inte endast med folk som ville äta, utan även andra människor kom attraherade av mängden folk som befann sig i området (Whyte (1999).

Ljud som dämpar trafikens buller runt omkring gör att folk tycker att stämningen är bättre. Även om ljudet från t.ex. vattenfall är relativt högt, upplever folk platsen som tyst och lugn. Ljudet maskerar trafikljud och även gör att konversationer mellan folk inte hörs lika tydligt utan att man kan prata rätt högt och ändå känna sig privat (Whyte, 1980). Vatten i urbana miljöer är även attraktivt ur fler synvinklar då de flesta människor, speciellt barn, upplever det som positiva inslag. Därför drar fontäner och andra vattenspel till sig mycket folk speciellt om sommaren. En stor fontän i stadens centrum kan även fungera som ett landmärke där folk samlas (Hass-Klau et al., 1999).

Folk uppskattar att det händer saker i stadsmiljön. Gatumusikanter drar åskådare, liksom skulpturer – speciellt de skulpturer som är intressanta att röra vid. Gatuartister gör att staden känns vänligare och det brukar snabbt bildas folksamlingar runt dem (Whyte, 1980). Marknader är ett annat viktigt attraktionsmoment i städer då de genererar positiva syn- och luktntryck vilket attraherar människor till platsen. Underhållning på gator och torg är också positivt då man vill locka till sig fler besökare till en plats (Hass-Klau et al., 1999).



Figur 2: Gatumusiker i Göteborg som drar till sig en stor folksamling.

KAPITTEL 4

Fallstudier

Fallstudierna beskriver och analyserar stadskärnorna i Kalmar, Växjö och Uppsala utifrån de tidigare beskrivna kriterierna.

KALMAR

Beskrivning

Kalmar ligger i östra Småland, precis vid Kalmar sund. Det finns ca 63 000 invånare i Kalmar kommun (SCB, 2010), varav 36 000 bor i tätorten (Kalmar kommun, 2009). Kalmar är idag ett centrum för utbildning, kultur och handel. De centrala delarna av Kalmar är bland de äldsta i Sverige, vilket staden framhäver genom att i dessa områden ha ett brett kulturhistoriskt tänk i planering och gestaltning (Haglund, M., pers. medd., 2011). Nya byggnader utformas till att vara anpassade till den gamla miljön (Kalmar kommun, 2011). Kalmars vision är att staden ska vara växande, integrerad och framgångsrik samtidigt som den är socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar (Kalmar kommun, 2010a).

Kalmars stadskärna är beläget på ön Kvarnholmen. Två gånger har Europa Nostra-priset tilldelats Kvarnholmen för den välbevarade historiska stadsmiljön som återfinns där. Inom promenadavstånd finns i stadskärnan ett brett utbud av både välkända affärskedjor och små butiker, restauranger, kaféer och pubar (Destination Kalmar AB, 2010). Kalmar kommun anser att en blandning av kontor, matställen och bostäder med butikerna är positivt för tryggheten och attraktiviteten och strävar därför efter att de centrala kvarteren på Kvarnholmen ska ha ett brett utbud av verksamheter (Kalmar kommun, 2008). Idag bor ca 1500 människor på Kvarnholmen (Forsberg Warringer et. al., 2006).

Historia

1641 kom det ett regeringsbeslut om att flytta Kalmar stad från slottsområdet till Kvarnholmen för att skydda den mot attacker från Danmark. Beslutet förverkligas på 1650-talet (Kalmar Kommun, 2010b) samtidigt som den nya staden befästes med en ringmur (Länsstyrelsen Kalmarlän) av vilken delar av finns kvar i södradelen av Kvarnholmen. Under 1600-talet var det barockens stadsbyggnadsideal som var rådande med strikta, välorganiserade rutnätsplaner med raka gator och monumentala torg. Offentliga platser liksom symmetri och balans var viktiga inslag i

städerna som byggdes under den här tiden (Balgård, 1994). Kalmar är ett av Sveriges främsta exempel på 1600-talets stadsbyggnadskonst i och med att de centrala delarna av Kvarnholmen i stort sett har kvar samma struktur som när den anlades med rätvinklig rutnätsplan och småskalig träbebyggelse (Kalmar kommun, 2008).

Från andra världskrigets slut 1945 fram till början på 1970-talet så förändrades Kvarnholmen i och med att 75 nybyggen eller större tillbyggnader och ett tiotal andra ingrepp gjordes på Kvarnholmen (Kalmar kommun, 2010b). Efter omfattande protester mot rivningarna under 1970-talet omvärderades den gamla bebyggelsen och 1974 utfärdades rivningsförbud för hela Kvarnholmen för att skydda den återstående 1600-tals stadskärnan (Kalmar kommun, 2008).

Kalmar fick sina första gågator på tidigt 1970-tal (Kalmar kommun, 2010b; Enge, 1985) då delar av affärsgatorna Kaggensgatan och Storgatan fick förbud mot fordonstrafik. Dessa gator var utrustade med rotfast växtlighet vilken tillsammans med belysningsstolparna skapade irritation då de försvårade gatuunderhållet och varutransporter. Kantstenar i gatan skapade nivåskillnader vilket utgjorde problem för rörelsehindrade. I samband med att ett fjärrvärmenät skulle installeras på Kvarnholmen på mitten av 1980-talet ansåg staden att det var viktigt att man tidigt började fundera på hur gatorna skulle se ut efter arbetena. Detta ledde till att man kom fram till att det skulle vara en uppdelning av gatan med skylt-zoner närmast fasaderna, därefter gångzoner och i mitten skulle det vara en angöringszon och en möbleringszon. Som markmaterial ansåg man att ju slätare ytbehandling desto bättre för de gående, men för att inte förlora den kulturhistoriska prägeln som Kvarnholmen besitter ville man inte helt överge de traditionella beläggningarna. För att hålla nere materialkostnader var det även viktigt att återanvända en del materialtyper som man ansåg fungerade. Detta resulterade i att angörings- och möbleringszonerna belades med storgatsten vilket var den traditionella beläggningen i centrum (Enge, 1985). Idag anser man på Kalmar kommun att storgatstenen inte är lyckad då tillgängligheten på denna beläggning är dålig, men den får ligga kvar då det är för dyrt att byta (Haglund, M., pers. medd., 2011). På 1980-talet ansåg gestaltarna dock att storgatstensens ojämna yta var att föredra då man på prov ville tillåta cykling i angöringszonen och att cyklisterna på grund av det ojämna

underlaget skulle hålla en lägre hastighet (Enge, 1985). Dock blev det inte något försök med cyklister på gågatorna, men diskussionen finns kvar ännu idag då Kalmar i stort arbetar för att gynna cykling i staden. Men då det på vissa håll i staden har blivit konflikter mellan fotgängare och cyklister är man rädda för att det kommer att bli det även på gågatorna (Haglund, M., pers. medd., 2011).

1997 gjordes även Norra Långgatan om till gågata, tillsammans med en upprustning av Larmtorget. Vid gestaltningen av Norra Långgatan följdes inte de tankar som man hade vid utformningen av Kaggensgatan och Storgatan utan den fick avvikande markmaterial och plataner planterade. Uttrycket på denna gata skiljer sig därmed från övriga stadskärnan. Då Södra Långgatan blev omgjord till gångfartsgata² 1999 hade politikerna önskemålet att det skulle erbjudas mycket parkering längs med gatan vilket också införlivades i utformningen. Samma år blev även den södra delen av Kaggensgatan gågata vilket förband Baronens köpcenter med gågatorna i stadskärnan. 2003 gjordes Stortorget om där man tog bort parkeringen som tidigare dominerat torget. Samtidigt rensades den mycket varierande markbeläggningen bort för att ersättas med fältsten för att få tillbaka den ursprungliga karaktären från 1600-talet. 2009 gjordes även Larmsgatan om till gångfartsgata (Haglund, M., pers. medd., 2011).

Framtidsplaner

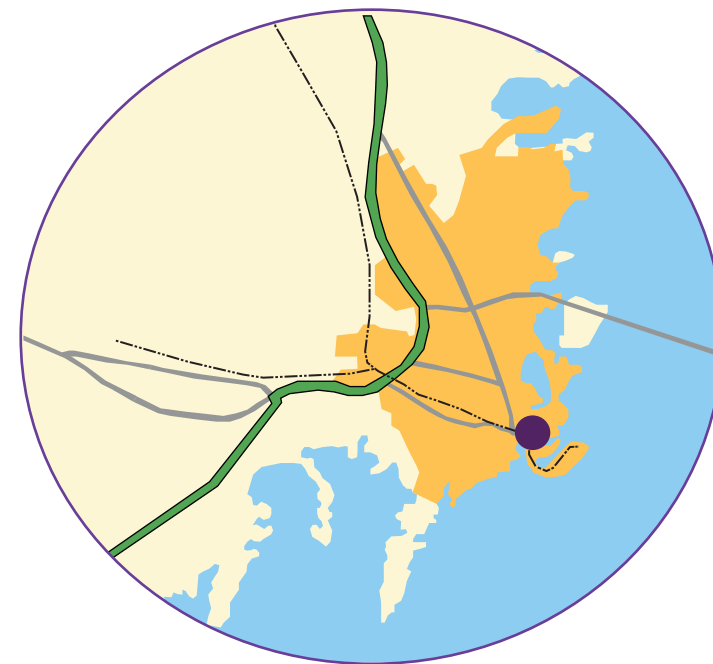
För tillfället håller man i Kalmar kommun på att diskutera en planerad förskjutning av Kalmars centrum åt nordväst på andra sidan av kanalen. Idag finns relativt gott om parkering på Kvarnholmen, men det finns politiska intressen av att använda dessa tomter till annat än parkering. Därför är målet att få mer parkering utanför Kvarnholmen och att under en 20-års period minska parkeringen på Kvarnholmen bit för bit. Kommunen anser det främsta problemet är de som arbetar och bor på Kvarnholmen och därmed parkerar långa tider. Detta vill man styra med avgifter och tidsbegränsningar (Haglund, M., pers. medd., 2011).

Kalmar kommun satsar även på kollektivtrafiken och har nyligen köpt in nya fräscha biogasbussar, och man diskuterar kontinuerligt nya linjedragningar för att förbättra kollektivtrafiken (Haglund, M., pers. medd., 2011).



Figur 3: Kalmars gågata.

² Gata där fordon inte får föras med en högre hastighet än gångfart och har väjningsplikt mot gående.



Figur 5: Kalmar stadskärnas placering i staden.

Figur 4: Plan över gågatans struktur.

Stadsstruktur

Gågatusystemet i Kalmar utgår från Kaggensgatan och Storgatan som båda är starka kommersiella gator och tillsammans bildar ett kors. Dessa starka gågator har under åren fått uppbackning av dels en ny gågata, Norra Långgatan, samt två gångfartsgator – Södra Långgatan och Larmgatan. Utöver det så är de flesta andra gator runt omkring enkelriktade.

Kalmars stadskärna är placerat på ön Kvarnholmen varpå den blir naturligt begränsad av det omgivande vattnet. Därmed går det inte att bygga ut stadskärnan då utrymmet tar slut. Detta har lett till att stadskärnan är relativt kompakt.

Handelsstråket på Kvarnholmen är tydligt avgränsat med Baronens köpcentrum som slutpunkt i söder, medan Larmtorget och Stortorget i väster respektive öster fungerar som avslut på gågatorna. I norr är dock slutet på handelsstråket mer flytande där det inte finns något tydligt avslut.

Externa köpcentra

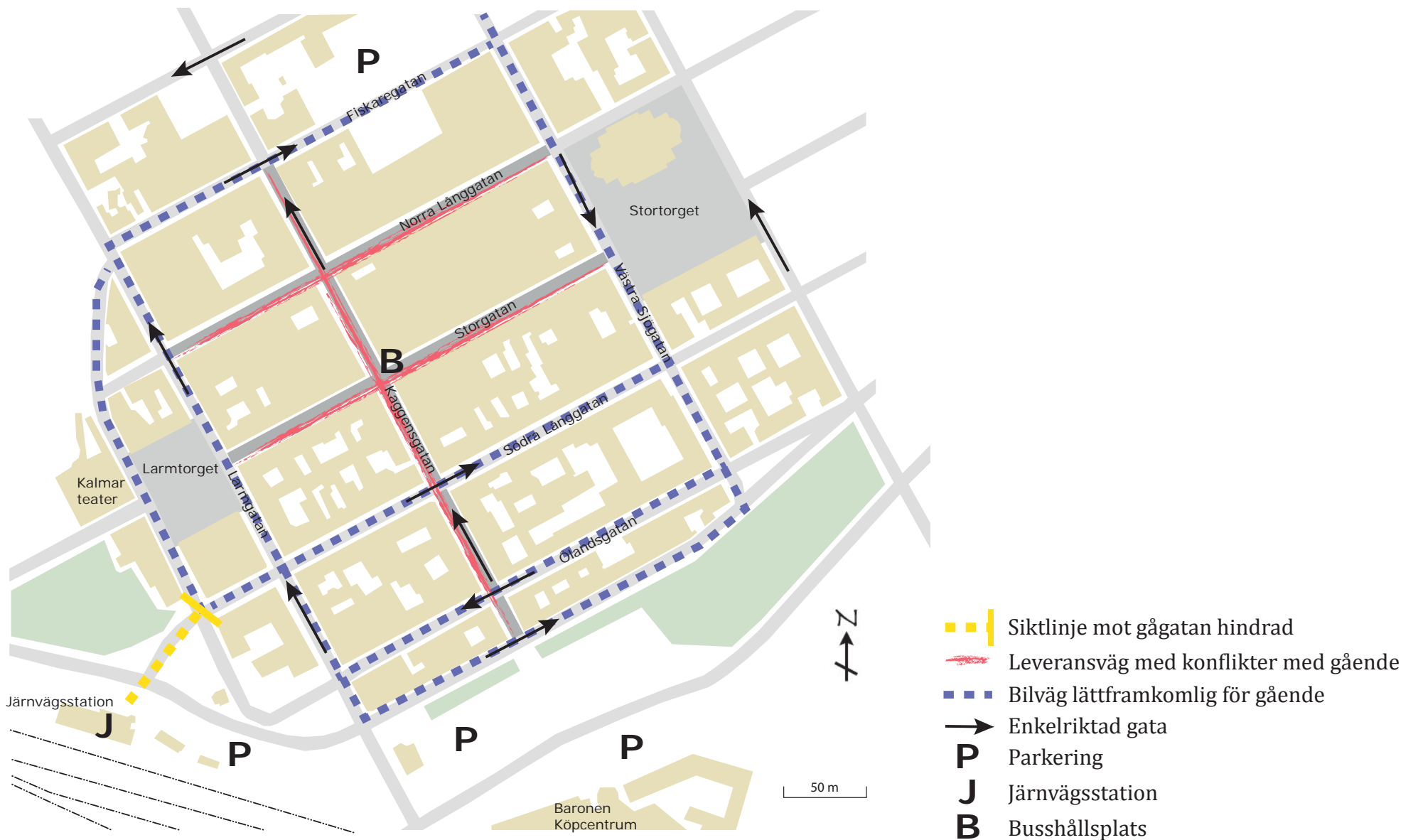
I Kalmar finns det två stora köpcentra som ligger utanför stadskärnan: Giraffen Köpcentrum, 2 km utanför Kvarnholmen, och Hansa City, 4 km utanför stadskärnan vid E22:an och Ölandsleden. Giraffen Köpcentrum öppnade 1986 (Wagner, G., pers. medd., 2011), medan utvecklingen av Hansa City påbörjades 2006 i och med att IKEA öppnade sin butik där. Åren därefter öppnade flera stora butikskedjor i området med främst hemelektronik, bygg, trädgård och heminredning. 2009 öppnade även ett modehus på området (Hansa City, uå).

Då Giraffen Köpcentrum har funnits så länge i Kalmar är det svårt att avgöra ifall det påverkar stadskärnan på vare sig positivt eller negativt sett. Då köpcentret dessutom har ett stort utbud av hemelektronik och stormarknader vilket saknas i stadskärnan kan man tänka sig att de till viss del kan komplettera varandra. Jag får uppfattningen att Giraffen Köpcentrum främst lockar besökare som vet vad de vill ha då man där snabbt kan köpa sina varor, medan man åker till Kvarnholmen för att strosa runt, fönstershoppa, umgås och uppleva folkliv.

Men hur har i så fall denna balans påverkats av Hansa City? Mats Haglund på Kalmar kommun (pers. medd., 2011) anger att det har blivit en nergång av besökare till Kvarnholmen sedan anläggandet av Hansa City, men det finns inga siffror som understödjer detta utan är snarare en känsla. Men på samma gång som folk åker till Hansa City istället för till stadskärnan drar också Hansa City folk från omgivande region till Kalmar, med IKEA som främsta dragplåstret. Då Kalmar dessutom på senare år har blivit en allt större turiststad, istället för endast fungera som genomfart på väg till Öland, har det blivit mer folk i Kalmars centrum under speciellt somrarna. Detta gör att det kan vara svårt att uppskatta hur stor inverkan Hansa City har haft på stadskärnan.

I samtal med affärsidkare längs med gågatorna på Kvarnholmen anser hälften sig inte har upplevt någon förändring i sin omsättning sedan anläggandet av Hansa City. En butiksupplever att helgförsäljningen har blivit något sämre sedan öppnandet av Hansa City medan en annan butiksägare anser att det har blivit en relativt liten men ändå märkbar skillnad för alla affärer på Kvarnholmen de senaste åren med en minskad omsättning. Dock påpekar butiksägaren även att nedgången kanske inte enbart beror på Hansa City utan på en utbredd lågkonjunktur i hela landet.

Vid intervjuer med besökare av gågatorna i Kalmar svarar folk att de föredrar gågatan framför de externa köpcentrerna. En äldre man säger att han och frun nästan alltid åker till Kvarnholmen då de tycker att utbudet är bra. Enda gången de åker och handlar någon annanstans är ifall frun vill till IKEA, då de istället åker till Hansa City. En ung kvinna berättade att hon är lika mycket på Kvarnholmen som på Hansa City då hon arbetar på båda ställena. Hon påpekar även att hon inte tycker att Hansa City har dragit folk från Kvarnholmen vilket många trott innan. Hon tror att det kan bero på att Hansa City inte erbjuder några spännande affärer som inte finns på Kvarnholmen.



Figur 6: Analys över tillgängligheten på gågatan.

Tillgänglighet

Biltrafik

Biltrafiken i Kalmars stadskärna är mycket reglerad. Tre av gatorna är gågator, två gator är enkelriktade gångfartsområden och resterande gator runt omkring stadskärnan är enkelriktade. De flesta bilgator är relativt smala, eller har smalnats av med hjälp av parkering och möbler, vilket gör att bilarnas hastighet är låg. På somrarna då det är mycket turister i staden blir trafikens hastighet ännu lägre som en följd av att de gående besökarna fritt korsar och rör sig längs med gatorna. Detta sammantaget gör att biltrafiken i stadskärnan är begränsad och har en underordnad roll vilket gynnar fotgängarna som kan röra sig relativt säkert i hela centrumet. En av kvinnorna som jag pratade med ansåg dock att det är ett problem med att stora lastbilar får köra i stadskärnan då de har svårt att se speciellt hur de backar och det då känns otryggt att gå med barn där. Varuleveranser är tillåtna på gågatorna innan klockan 11 på vardagar och innan 10 på lördagar. Enligt en affärsinnehavare kan det ofta bli kö på gågatorna av alla lastbilar som lastar av sina varor. De flesta leveranser håller sig till mitten av gatan vilket gör att folk kan gå på gångzonerna utan större hinder. I stort verkar leveranserna hinna klaras av före klockan 11.

Det finns flera större bilparkeringar strax utanför centrumet varifrån det ofta endast tar några minuter att gå till stadskärnan. Dock har några tomter som tidigare varit parkering de senaste åren blivit bebyggda och kommunens planer är att fler tomter som i dagsläget är parkering ska bebyggas för att inhysa fler verksamheter i centrumet (Haglund, M., pers. medd., 2011). Detta gör att det blir allt färre parkeringar i direkt anslutning till gågatorna. Några av affärsinnehavarna jag samtalade med pratade om vikten av att det finns bra parkering på Kvarnholmen, dock ansåg de att dagens utbud av parkeringar och deras placering utanför stadskärnan var fullt tillräckligt. En affärsinnehavare påpekade dock att funktionshindrade kan ha problem då det inte finns så många parkeringsplatser för dem nära handeln. Ingen av de besökande jag samtalade med angav parkeringsmöjligheterna som något problem.

Kollektivtrafik

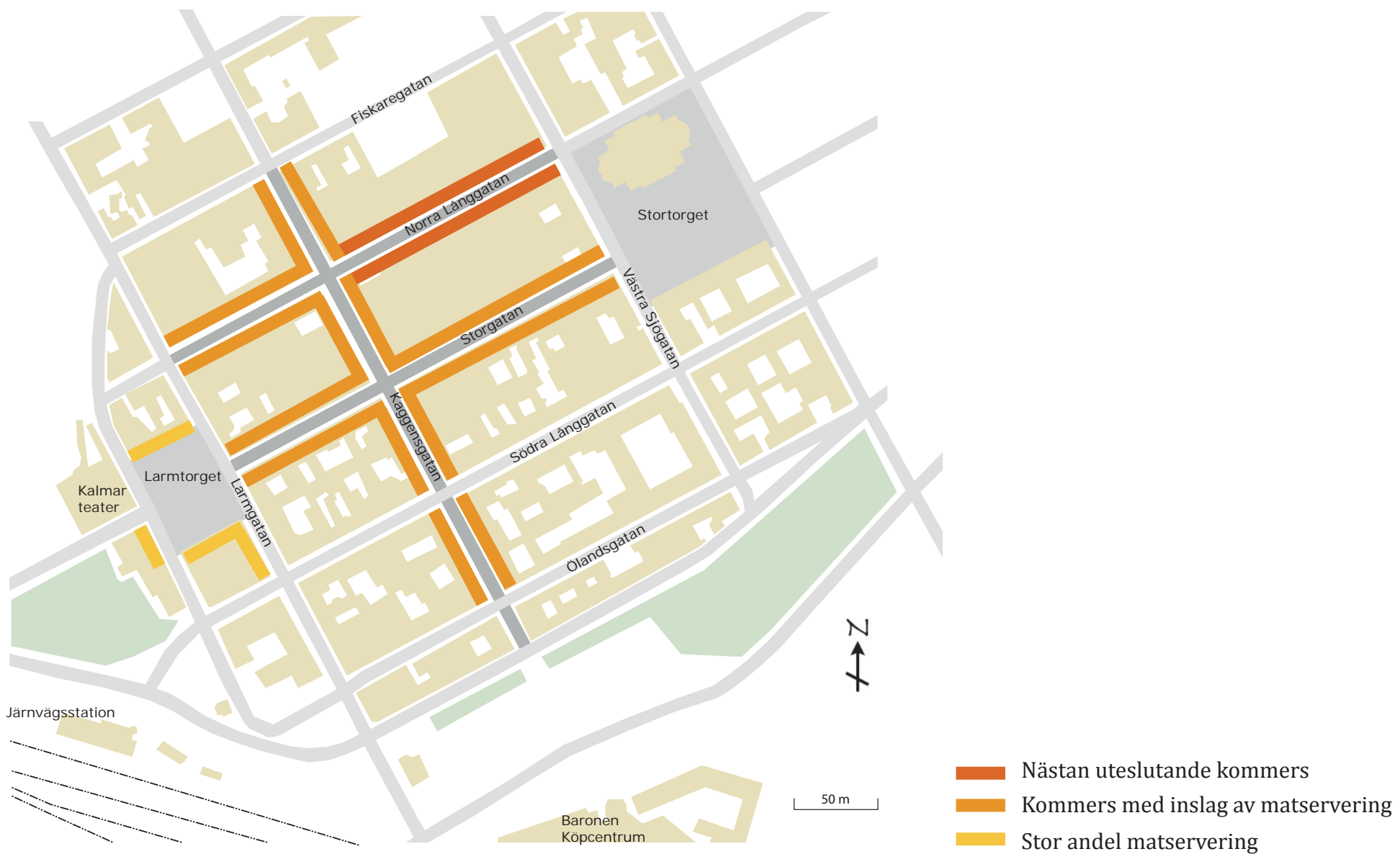
Kalmar Centralstation dit både tåg, länsbussar och stadsbussar kommer ligger på Kvarnholmen endast några hundra meter från stadskärnan. Från centralstationen finns det ingen direkt siktlinje till gågatorna, däremot syns Baronen köpcentrum varåt många som kommer från stationen verkar gå. Det finns dessutom två busslinjer från Närtrafiken som stannar mitt i korsningen av Kaggensgatan och Storgatan. Dessa busslinjer går fyra gånger varje vardag och används främst av äldre människor som har svårt att ta sig in till centrum på andra sätt.

Cykeltrafik

Det är inte tillåtet att cykla på gågatorna i Kalmar. Under påbudsmärket för gågata finns det en tilläggstavla som förbjuder cykel- och mopedtrafik på gågatan. I ändarna på gågatorna så finns cykelställ. Tanken från kommunens sida är att cyklisterna ska se förbudet och sen parkera cykeln direkt efter (Haglund, M., pers. medd., 2011). Förbudet efterlevs inte helt då det förekommer en blandning på folk som parkerar sina cyklar i kanterna, de som leder cykeln på gågatorna och ställer den utanför affärerna de besöker, samt folk som cyklar på gågatorna. Överlag verkar det vara främst ungdomar och medelålders personer som cyklar på gågatorna, medan äldre till synes var bättre på att leda cykeln. Vissa av personerna som jag pratar med ansåg att det vid lunch och eftermiddagar kan bli problem med många cyklister då man som gående inte ser cyklister som kommer bakifrån.

Funktionshindrade

Eftersom många av byggnaderna är K-märkta så får de inte byggas om, vilket kan skapa problem för funktionshindrade att ta sig in i de affärer som är placerade i äldre byggnader som har trappsteg till entrén. Gångzonerna längs med sidorna av gågatorna är främst satta med betongplattor vilket skapar en slät markyta vilket är bra ur tillgänglighetsaspekter. Gatans mittzoner som har storgatsten som underlag kan dock utgöra framkomlighetsproblem för vissa funktionshindrade. Då möbleringen av gågatorna är mycket begränsad speciellt på vinterhalvåret är det inte en massa skyltar, bänkar och annat som gör att det är svårt att orientera sig och ta sig fram på gatorna för synskadade. Sommarens möblering utgör inte heller något större hinder då den är centrerad till en möbleringszon och lämnar de övriga ytorna öppna.



Figur 7: Analys över gågatans verksamhetszoner.

Byggnader och verksamheter

Byggnaderna längs med gågatorna är en blandning av allt från gamla trähus med ursprung från 1600-talet till betongbyggnader från trafiksaneringsprogrammet på 1970-talet och byggnader som endast är några månader gamla. Med några få undantag är alla byggnader 2-3 våningar höga, vilket gör att gaturummet är ganska öppet mot himlen. Materialen på byggnadernas fasader är en variation av främst betong, puts, trä och tegel, och fasadernas väggar går i relativt ljusa och neutrala färgtoner, ofta med grå, gula, orangea eller röda nyanser. Eftersom de flesta av byggnaderna är smala mot gatan blir det en stor variation av fasadernas uttryck längs med gågatorna. Gallerian Kvasten samt Åhlens varuhus särskiljer sig från det genom att dessa stora och massiva byggnader bildar långa homogena väggar av slät betongfasad.

Det förekommer en variation av verksamheter längs med gågatorna. På bottenvåningarna är det främst butiker och restauranger som huserar, men det finns även andra verksamheter som exempelvis banker och kaféer insprängda. Butikerna är en blandning av vanliga större rikstäckande kedjor och mindre mer lokala butiker. I byggnadernas andra och tredje våningar är det förutom i gallerierna inte några vanliga butiker, utan är främst andra verksamheter som kontor, optiker, fotoateljéer, lokaler åt föreningar samt boende.

Kalmar kommun har inte haft någon medveten zoneringsplanering i sin planering av stadskärnan, men efter ombyggnationen av Larmtorget så gynnades restauranger i och med att det fanns gott om plats för uteserveringar där. På så sätt har Larmtorget blivit ett centrum för nattliv med restauranger, pubar och nattklubbar.



Figur 8: Flera av byggnaderna längs med gågatan är historiskt värdefulla



Figur 9: Gallerian Kvasten till vänster i bild har en grå betongfasad.



Figur 10: Markmaterialet varierar på gågatan.



Figur 12: Plataner och blomurnor på Norra Långgatan.



Figur 11: Korsningarna markeras med markmaterial i mönster.



Figur 13: Möblering på Kaggensgatan.

Material och Möblering

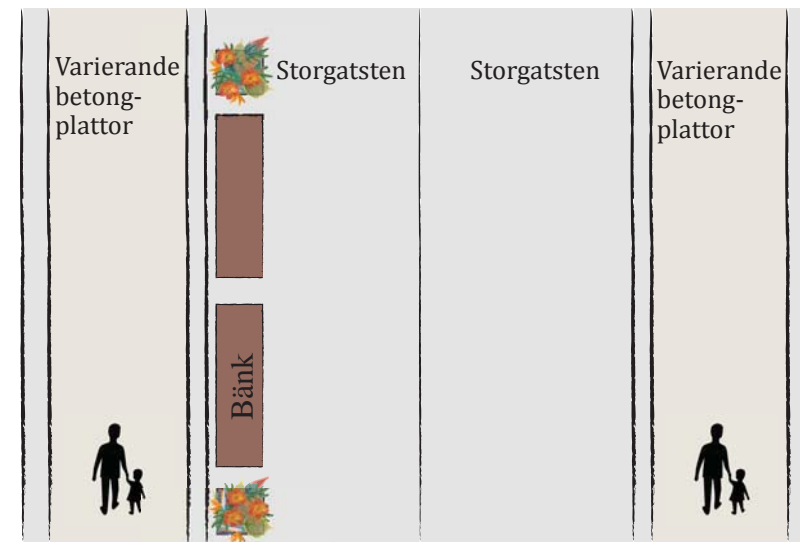
Markmaterialet på Kaggensgatan och Storgatan är likartat med storgatsten i gatans mittdel och olika jämnare beläggningar av betongplattor och smågatsten på gångzonerna. Beläggningen har inte gjorts om sedan anläggningen på slutet av 1980-talet. Till gångzonerna valdes då ett jämnare markmaterial som är lätt att gå på. Tanken med beläggningen var att det skulle synas var de gamla fastighetsgränserna hade varit. Detta har lett till att gångytorna har ett relativt rörigt uttryck med många olika beläggningar som varierar både längs med gågatorna och på de olika sidorna av gatorna (Haglund, M., pers. medd., 2011). Norra Långgatan är helt belagd med betongplattor vilket gör att den gatan inte hänger ihop lika väl med de andra två gågatorna. De flesta av gatukorsningarna är markerade med annorlunda markbeläggning, vilket oftast består av smågatsten i olika mönster. I korsningarna mot gator med biltrafik markerar dessa materialskillnader övergången för bilisterna så att de förstår att det kan komma gående.

Både på 1980-talet och idag anser man att det är viktigt att all möblering av gågatorna är flexibel och flyttbar. Detta underlättar för en flexibel användning och underhåll av stadskärnan, samtidigt som det stämmer med Kvarnholmens historia som befästningsstad där de raka gatorna, fria från träd och annan möblering, gjorde den lätt att försvara (Haglund, M., pers. medd., 2011; Enge, 1985). Kalmar kommun plockar in både soffor och blomurnor efter sommarmånaderna för att dels kunna behandla sofforna under vintern så att de ska hålla bättre men även för att ge gågatorna det rena och öppna uttryck som stämmer med områdets historik (Haglund, M., pers. medd., 2011). Men frånvaron av bänkar och annan möblering som skulle kunna fungera som informella sittplatser gör att det för besökarna under resterande året finns mycket begränsade möjligheter till att sitta ner. Under mina besök i mars var det endast på den fasta scenen på Larmtorget som jag såg folk sitta ner. En av personerna som jag pratade med uttryckte att det är viktigt att det finns bänkar på en gågata, men hon tyckte samtidigt inte att det var en nödvändighet under höst, vinter och vår, utan att bänkarna skulle sättas ut så fort det började bli varmt ute. Sommarmånadernas möblering utgörs av bänkar och blomurnor placerade i möbleringszonen. Bänkarna är enhetligt utformade, medan

urnorna varierar i material och färg på de olika gatorna i innerstaden. Men då varje enskild gata har ett enhetligt uttryck känns möbleringen inte splittrat.

Längs med ena sidan av gatorna finns höga svarta ljusarmaturer som står tätt intill väggen. Deras diskreta utformning och placering gör att de är relativt osynliga i gaturummet. Ljusarmaturerna kompletteras dessutom av belysning placerad på vajrar över gatorna.

Norra Långgatan har en trädrad av plataner som är planterade. I övrigt är gågatorna fria från vegetation förutom de sommarblomsplanteringar i urnorna som finns under somrarna.



Figur 14: Gågatans zonindelning.



Figur 15: Analys över gågatas sociala liv.

Socialt liv

Under mina besök i Kalmar i mars så är det inte så rikt folkliv på gågatorna. De människor som befinner sig på gågatorna rör sig dessutom relativt snabbt fram och stannar inte så ofta för att titta på varuutbud eller folkliv. De flesta som rör sig längs med gågatorna verkar ha ett tydligt mål och inte endast vara ute för att strosa runt i lugn och ro. Men även om det egentligen rör sig relativt mycket folk längs med gågatorna så får man ett intryck av att det är ganska folktomt eftersom folket kommer och går i strida strömmar och så få stannar kvar en längre tid. De främsta flödena av folk är längs med Kaggensgatan och längs Storgatan. Det är främst längs med Storgatan som folk cyklar, vilket tyder på att gatan fungerar som en transportlänk för många människor.

Mötes- och samlingsplatser

Det finns tre huvudsakliga mötesplatser i Kalmars stadskärna. Den främsta är i korsningen av Kaggensgatan och Storgatan där det ofta står folk som väntar på någon och det är även här som Närtrafikens bussar genom stadskärnan stannar. Under sommaren är det även här som det finns flest stånd för korv, jordgubbar med flera. Personer från olika föreningar som går runt i städerna för att få folk att skriva upp sig på listor eller samla in pengar har korsningen som utgångspunkt. Det som gör att den här korsningen fungerar så väl som mötesplats är för att den ligger helt i mitten av det kommersiella området och att de två största gatustråken möts här. Detta gör att i stort sett alla som besöker Kalmars stadskärna rör sig genom korsningen, ofta flera gånger, vilket skapar ett folkliv att titta på för de väntande samt att det är större chans att man stöter på bekanta här.

Baronen Köpcenter vid Kaggensgatans södra ände är en annan mötesplats. Där finns flera affärer och de största parkeringsplatserna vilket gör att detta ofta används som utgångspunkt för besöket på Kvarnholmen. Eftersom Baronen syns väl från tåg- och busstationen blir det naturligt att folk som inte är så hemma i Kalmar börjar med att gå dit. I Baronen finns även innerstadens enda biograf vilket också kan dra folk om kvällen. Bredvid Baronen ligger småbåtshamnen, som kommunen de senaste åren arbetat med för att göra mer attraktiv, vilket också samlar folk.

Kvällstid är Larmtorget den främsta mötesplatsen. Under sommar-månaderna är torget fullt av uteserveringar både dag- och kvällstid vilket gör att platsen ofta är fylld av folkliv. Flera av restaurangerna blir om kvällarna barer och nattklubbar med dansgolv vilket gör att Larmtorget är den platsen i Kalmar där kvälls- och nattlivet är som starkast. Larmtorgets placering nära järnvägsstationen varifrån många ungdomar kommer för sina utekvällar är också av betydelse.

Övrigt

Torghandeln i Kalmar är mycket begränsad med endast några enstaka stånd placerade på Stora Torget. Försök har gjorts för att öka torghandeln utan framgång. Planer finns på att vid centrumets utvidgning skapa en ny plats för torghandeln vid den planerade saluhallen (Haglund, M., pers. medd., 2011).

Gatumusiker är tillåtna på gågatorna, men kräver tillstånd. Det förekommer inte gatumusikanter i någon större utsträckning i innerstaden. Det finns en stor fontän på Larmtorget vilken om sommaren skapar ett plaskande ljud som döljer biltrafikens ljud en aning.



Figur 16: Korsningen Kaggensgatan/Storgatan har ofta försäljare.

Sammanfattande reflektioner

Den begränsning av innerstadens utbredning som läget på en ö har, medför att innerstaden är kompakt och centrerad till ytan. Tillsammans med de tydliga avsluten på affärsstråken gör detta att Kalmars stadskärna är enkel att förstå i sin struktur. Detta gör att stadskärnan upplevs attraktiv då vi människor känner oss mer bekväma då det finns tydliga strukturer i miljön vi vistas i.

De externa köpcentrerna i Kalmar har inte påverkat innerstadens handel speciellt mycket. Giraffen Köpcentrum har funnits så länge i Kalmar att det är svårt att säga något om hur det påverkar innerstadens handel. Men eftersom köpcentrumet har funnits så länge i Kalmar och det är först vid etableringen av Hansa City som folk har börjat diskutera en risk för utarmning av centrumet tyder det på att innerstaden och Giraffen Köpcentrum snarare har kompletterat varandra genom att ha relativt olika utbud av butiker. Det är tydligt att både affärsinnehavare, besökande och kommunen ser Hansa City som det största hotet mot kommersen i innerstaden. De flesta som jag har pratat med har ändå inte märkt någon speciellt stor skillnad sedan Hansa City öppnade. Jag tror att det ligger mycket i kommentaren jag fick från en av dem jag pratade med om att affärsutbudet på Kvarnholmen är större och bredare än det på Hansa City, och att folk därför främst åker till Kvarnholmen ifall de inte har ett specifikt ärende och vet precis vad de vill ha. Men eftersom de externa köpcentrerna går runt så är det en del som fördrar dessa med den nära och gratis parkeringen. Det främsta dragplåstret vid Hansa City är IKEA. Då detta är det enda IKEA på flera mils avstånd är det troligt att många som bor i närkommunerna åker till Kalmar för att handla på IKEA vilket säkerligen leder till att vissa av dessa besökare även upptäcker Kalmars stadskärna. Så även om Hansa City drar en viss del av Kvarnholmens tidigare användare så är det troligt att köpcentrumet även drar en ny publik vilket har lett till att omsättningen i innerstaden inte har minskat speciellt mycket.

Biltrafikens begränsade tillgänglighet i hela stadskärnan med både gågator, gångfartsgator och enkelriktade gator är positivt då det gör att fotgängarna har ett stort nät av gångvänliga stråk. Gågatorna fungerar på det viset inte

som isolerade öar utan sammanhang i stadsnätet, utan är en del av en övergripande struktur där fotgängarna ges företräde. Regleringarna för cykeltrafiken i stadskärnan gör att det saknas ett cykelstråk för de som förflyttar sig från den östra delen av Kvarnholmen där det finns bostäder och kontor samt övriga staden väster om innerstaden. Då Kalmar vill utmärka sig som en cykelkommun är det en brist att cyklarna inte är tillåtna i stadskärnan då det inte heller finns ett alternativt tydligt cykelstråk i anslutning till gågatorna.

Att det saknas en tydlig koppling mellan kollektivtrafikens centrum och gågatorna gör att ovana besökare till Kalmar kan bli förvirrade. Detta uppvägs av att det finns en siktlinje till Baronens Köpcentrum varifrån det är enkelt och tydligt att ta sig till gågatorna.

Gatubilderna längs med gågatorna i Kalmar är intressanta och spännande då den stora variationen på byggnader i olika åldrar samt fasadernas skiftningar i olika milda och varma toner gör att fasadernas uttryck varierar. Samtidigt gör byggnadernas liknande höjder och färgernas variationer att gaturummen känns sammanhållande. Byggnadernas olika åldrar är även positiva för att skapa en mångfald av olika sorters butiker då en variation av åldrar på byggnader skapar en variation av hyror, vilket gör att även mindre oetablerade butiker har möjlighet att hyra lokaler längs med gågatorna. Det faktum att det i Kalmar finns flera olika lokala butiker understödjer denna teori.

Larmtorgets koncentration av mat och nöje förstärker stadskärnans struktur och gör kvälls- och nattlivet mer attraktivt. Det finns även flertalet restauranger och fik på fler ställen längs med gågatorna vilket är positivt för besökarna på gågatan som därmed lätt kan hitta ställen att äta på.

Avsaknaden av sittplatser i stadskärnan under stora delar av året är en brist ur både tillgänglighetssynpunkt för funktionshindrade och för att skapa förutsättningar för ett rikt folkliv på gågatorna. Kommunens kulturhistoriska tanke med avskalade gator är förståelig, men kan leda till att folk inte orkar gå i lika många affärer eller känner sig lockade till spontaninköp i lika hög grad som ifall det funnits fler möjligheter att vila både kropp och själ. Folklivet hämmas också då det inte finns platser att sitta och betrakta människorna som rör sig på gågatan.

Kalmars tre stora mötesplatser kompletterar varandra. Dels är deras placering utspridd över stadskärnan vilket gör att oavsett från vilket håll man kommer till centrumet så finns en tydlig mötesplats nära till hands. Mötesplatserna agerar dessutom olika starkt beroende på dagens tidpunkt. Mötesplatsernas stora variation i uttryck, att de är utspridda över staden samt att det både finns tydliga dag- och kvällsplatser är positivt för Kalmars stadskärna.

VÄXJÖ

Beskrivning

Växjö ligger mitt i Småland där Växjösjön har ett centralt läge i staden. I Växjö kommun finns det cirka 83 000 invånare (SCB, 2010) varav drygt 63 000 i Växjö stad, många med centrumnära lägen. Växjö är en universitetsstad med 31 000 studenter på Linnéuniversitetet. Växjö har i vissa sammanhang blivit kallat Europas grönaste stad och stadens ambition är att vara en grön plats som präglas av innovativt och brett miljöarbete, stark tillväxt, öppenhet, trivsel och ett gemensamt arbete för framtiden (Växjö citysamverkan AB, uå). 2010 fick Växjö utmärkelsen "Årets stadskärna 2010" för sitt arbete med en målmedveten strategi, god struktur med bred förankring och en stabil ekonomi som lagt grunden för en långsiktigt hållbar stadsutveckling (Svenska stadskärnor, 2010).

Historia

Växjö stad har ursprung från medeltiden med domkyrkoområdet som dominerande element. Växjö har genom åren varit utsatta för många bränder som helt eller delvis förstört hela staden. Speciellt två stora bränder har i hög grad påverkat stadens uppbyggnad och utseende. Efter branden 1658 byggdes staden upp i en rutnätsplan för att reglera den eldhärdade staden. 1843 brann nästan hela staden upp på nytt, vilket ledde till att en ny stadsplan upprättades där brandsäkerheten var en viktig faktor. Detta gav till resultat att Växjö växte upp som en ljus och öppen stad med mellanrum mellan husen för odling. För att ytterligare öka brandsäkerheten utformades förordningar om byggnadernas utformning där de inte fick vara högre än 2,5 våningar höga samt att de skulle byggas i sten. Stenbyggnaderna blev inte så många men träbyggnaderna fick putsade fasader vilket gjorde att bebyggelsen fick ett lågmält och ljust uttryck (Svensgård, 2009).

På slutet av 1800-talet ökade Växjös befolkning vilket gjorde att det fanns ett större underlag för handlare och näringsidkare. Under början av 1900-talet byggdes flertalet nya stora fastigheter längs med Storgatan vilket dels ersatte befintliga byggnader med olika inrättningar, men även

täppte till de stora hål som fanns i husraderna. Luckorna mellan husen som skapats för att göra staden mer brandsäker togs över av bland annat stadens biografer för att ge access till gatan. Idag finns det så få luckor kvar att de har k-märkts. Under 1900-talets första årtionden ägde även många ombyggnationer rum i Växjös stadskärna för att anpassa byggnaderna bättre till handel med entréer mot gatan och större skyltningsytor. Under 1920-talet blev Storgatan Växjös ledande affärsgata, ett epitete som tidigare innehafts av Kungsgatan. Med sina många kaféer och biografer blev Storgatan även ett aktivt kvällsstråk (Bergman, 1999).

På 1950-talet påbörjades en modernisering av Växjös stadskärna för att tillgodose ökningen av både konsumtion, bilanvändning och invånarantal. Denna förnyelse avslutades inte förrän 30 år senare och resulterade bland annat i att en stor mängd av byggnaderna ersattes av nya, att den nya bebyggelsen höjdes en eller flera våningar, samt att fastigheternas tjocklek ökade markant. Eftersom de nya byggnaderna var tvungna att följa den ursprungliga tomtindelningen längs Storgatan bevarades gatan som ett sammanhängande och variationsrikt gaturum (Bergman, 1999).

1800-talets Storgata var belagd med kullersten, satta med flatan uppåt. Den ökande trafiken under 1900-talets första decennier då hästskjutsar fortfarande fanns kvar samtidigt som bilismen satte igång gjorde att gatubeläggningen blev allt viktigare. På 1930-talet satte man storgatsten på torget och på delar av de stora gatorna, vilka senare täcktes av asfalt (Bergman, 1999).

I Växjö fanns det främst från handeln, länge ett stort motstånd till att göra om Storgatan till en gågata. Istället gjorde man i början av 1970-talet Storgatans parallellgata Sandgårdsgatan samt tvärgatorna Bäckgatan och Klostergatan bilfria (Bergman, 1999; Agermark, U., pers. medd., 2011). I början av 1980-talet började man tycka att Storgatan hade dålig luft och mycket utsläpp från bilarna. 1982-83 gjordes en trafiksaneringsplan vilken resulterade i att ett förslag på att anlägga gågata på vissa delar av Storgatan skickades in på remiss och antogs 1985. Under 1986 togs busstrafiken bort från Storgatan och ombyggnationen av gatan till gågata påbörjades. I detta begynnande läge var det kommunen som var helt den drivande motorn bakom Storgatan som gågata och kommunen och fastighetsägarna delade lika på kostnaderna. Efter några år tog kommunens pengar slut och bygget

stannade upp. Men då handeln märkte en ökning på omsättningen på de delar som var gågata var det fastighetsägarna som blev pådrivande till att ta upp projektet på nytt. 1992-93 så hade hela Storgatan blivit gågata och året därefter gjordes även utformningen av Sandgårdsgatan, Bäckgatan och Klostergatan om för att stämman in med Storgatan (Agermark, U., pers. medd., 2011).

Framtidsplaner

Sedan 2-3 år tillbaka pågår det en uppfräschning av gågatorna där man bland annat tar bort viss möblering för att Storgatan ska blir rymligare och fler besökare ska få plats. För tillfället håller kommunen även på att göra om Västergatan till gångfartsområde då den ska fungera som kulturstråk och man därför vill ha mer fokuserat på fotgängare. Det finns även funderingar att på lång sikt att göra om Norrgatan till gågata. "Blendapassagen" är ett annat pågående projekt där man håller på att bryta upp en passage mellan Storgatan och Sandgårdsgatan för att bryta upp ett långt kvarter samt få in mer handel i stadskärnan. Ett annat pågående projekt är att göra Sandgårdsgatan mer attraktiv för att få dit mer handel och besökare. Man har bland annat utrustat gatan med glaskonstverk för att få upp intresset för gatan (Agermark, U., pers. medd., 2011).



Figur 17: Växjös gågata med cykelstråk.



Figur 19:
Växjö stadskärnas
placering i staden.

Figur 18: Plan över gågatans struktur.

Stadsstruktur

Gågatusystemet i Växjö är starkt kopplat till Storgatan där nästan all kommers och besökare befinner sig. Delar av Sandgårdsgatan, Klostergatan samt Bäckgatan utökar gågatunätet, men dessa är i dagsläget ej så välanvända utan ganska tomma på besökare. Som ny besökare av Storgatan är det inte heller självklart att man upptäcker Sandgårdsgatan då tvärgatorna dit inte erbjuder något intresse av att undersökas närmare. Norrgatan och Nygatan norr om Storgatan är enkelriktade, men i övrigt finns idag inga andra regleringar på gatorna i stadskärnan.

De delar av Storgatan som är gågata sträcker sig från Stortorget i öster till Storgatans korsning med Liedbergsgatan i väster. Storgatans sträckning gör gågatan relativt lång och utdragen och det tar en bra stund att gå hela gågatan från en ände till den andra.

Avslutet av Storgatan mot Liedbergsgatan är relativt diffust och platt där gågatan slutar med en liten öppen yta innan den stora korsningen. Däremot fungerar Stortorget som ett tydligt avslut mot öster. Bäckgatan och Klostergatan är inte distinkta affärsstråk med tydlig gågatukaraktär så de fungerar mer som en övergång mellan gågatan och bilvägarna, detta är speciellt tydligt mot norr. I söder sträcker sig Klostergatan till den nya järnvägsstationen vilket blir ett tydligt avslut på gatan.

Externa köpcentra

Det finns ett flertal olika externa köpcentra utanför Växjös stadskärna. Grand Samarkand, Västerport och I11 i västra Växjö och Norremark nordost om stadskärnan. Under våren 2011 höll Grand Samarkand, som ligger ca 2 km utanför centrum, på att förbereda en nyöppning med flera nya affärer. Detta kommer göra köpcentrumet mycket stort med totalt över 60 butiker. Växjö kommun gör handelsutredningar med jämna mellanrum och dessa har inte visat någon minskning i omsättning sedan de externa köpcentrerna blivit fler och vissa av butikerna på Storgatan har gjort räkningar av besökare vilket inte heller visat någon större förändring i folk som besöker butikerna (Agermark, U., pers. medd., 2011).

Samtal med affärsidkare i butiker längs med Storgatan berättar också

en uppfattning att det inte förekommer någon större skillnad på antalet besökare av gågatan sedan externa köpcentra kommit. Däremot så anses en viss nergång märkas vid nyöppningar av köpcentra då folk är nyfikna på nya butiker och erbjudanden, men denna effekt brukar endast hålla i sig några dagar innan flödet på gågatan är sig likt igen. Växjö har många ungdomar som rör sig i staden i och med studenter på universitet och även gymnasieskolor. Eftersom dessa rör sig främst med cykel eller buss så är det troligtvis smidigare för dem att åka till gågatan istället för till köpcentrerna utanför stadskärnan.

Av de personer på gågatan som jag pratade med var det endast en person, en medelålders man, som angav att han besökte gågatan mer sällan sedan det blivit fler köpcentra utanför. Men då han även berättade att han alltid tar bilen när han handlar och anser att parkeringarna i centrum är för få och alldeles för dyra är detta troligen den största anledningen till hans förändrade shoppingvanor. Övriga personer besökte för det mesta gågatan och angav den mysiga stämningen med mycket folk som främsta anledningen till detta. En kvinna berättade att efter att hon drabbats av utbrändhet så är det ytterst sällan som hon åker till externa köpcentra då hon upplever den miljön som stressande med för mycket intryck.



Figur 20: Analys över tillgängligheten på gågatan.

Tillgänglighet

Biltrafik

Utöver gågatorna så är inte biltrafiken i Växjös stadskärna speciellt reglerad. De två parallellgatorna norr om Storgatan är enkelriktade åt var sitt håll men i övrigt så är tillgängligheten för bilarna god i centrumet. Vid Storgatans korsande gator som Västra Esplanaden, Västergatan och Kungsgatan kör bilarna långsamt och ger i de flesta fall företräde för fotgängarna som korsar gatan.

Varuleveranser är tillåtna på gågatan fram till 11 på vardagarna och till 9 på lördagarna. Under förmiddagarna blir det trångt på gågatan av de många varuleveranser och det är dessutom ett flertal som inte följer tidsregleringen utan är kvar även efter klockan 11. Tillgängligheten är då undermålig och både fotgängare och cyklister får ta omvägar kring leveranserna. Varuleveranserna gör även att gatan ser stökig och rörig ut vilket gör att uttrycket inte är lika inbjudande som senare på dagen. Kommunen har funderingar på att försöka samordna alla leveranser på en plats utanför centrumet och därefter köra in mindre lastbilar till centrumet för att slippa alla de stora lastbilarna som ofta dessutom knappt är halvfulla. Dock har försök gjorts på detta i andra städer utan speciellt lyckade resultat (Agermark, U., pers. medd., 2011).

Bilparkeringen i Växjö centrum är indelad i två zoner. Zon 1 är de mest centrala kvarteren i stadskärnan vid gågatorna där även timpriset är relativt dyrt. Zon 2 ligger runt om zon 1 och är därmed placerade längre ifrån gågatorna. Timpriset för att parkera i zon 2 är betydligt lägre än den centrala zonen. Ifall man alltså är beredd att gå några hundra meter från bilen till shoppingstråket finns det flera parkeringar att välja för en billig timpenning. Parkeringsfrågan verkar vara viktig för växjöborna då alla de affärsidkare jag pratar med, samt nästan alla besökande män på gågatan, tar upp vikten av god parkering för att hålla stadskärnan vid liv. De anser även att parkeringarna i Växjö centrum både är för få och alldeles för dyra. Vid mina besök i Växjö hade jag inte några problem alls med att få tag på parkering, men då mina besök inföll vardagar under tidig vår är det möjligt att trycket på parkeringar är större under helger och sommarmånader. Värt att notera var dock att inga av de besökande kvinnorna som jag pratade

med ansåg att parkeringsfrågan var något problem. Huruvida detta beror på ren slump eller att Växjös kvinnor är mer flexibla till både avstånd och pris är svårt att avgöra. Eftersom Växjö arbetar för att vara Europas grönaste stad så anser kommunen att ett viktigt led i det arbetet är att arbeta för minskad biltrafik. Kommunen tror att detta fås bäst genom en minskning av parkering i stadskärnan och man arbetar därför för att ha parkering i utkanterna av staden för att man sedan ska gå en liten bit in till gågatan. Man ska även ta bort halva Stortorget's parkeringar vilken ändå är avstängd under torgdagar (Agermark, U., pers. medd., 2011).

Kollektivtrafik

Stationsområdet med det nya resecentrumet ligger precis intill gågatorna med Klostergatan som en direkt siktlinje till Storgatan. Därför går det snabbt och enkelt både för vana och ovana växjöbesökare att ta sig mellan gågatan och resecentrumet.

Cykeltrafik

Cykeltrafik har varit tillåten på gågatan sedan den anlades, men det har hela tiden förts en diskussion angående att ta bort tillåtelsen eller låta cyklister fortsätta köra där. Cyklisterna är hänvisade till ett eget markerat stråk i mitten av gågatan med betongplattor som bildar ett slätt och lättframkomligt underlag. Cykelstråket är tydligt markerat med stora symboler ritade på cykelbanan med jämna mellanrum. Växjö kommun marknadsför sig som en cykelkommun och då Storgatan är en viktig öst-västlig axel för cykelpendling i Växjö så anser kommunen att gågatan behövs som en del i cykelnätet. På de dryga 20 år som Storgatan varit gågata har endast en skada efter krock mellan fotgängare och cyklist polisanmälts. Även om de förekommer konflikter mellan gående och cyklister så är dessa inte speciellt många eller allvarliga, så kommunen anser att överlag fungerar cykeltrafiken på gågatan bra. De största problemen med cyklister på gågatan som kommunen upplever är att fotgängarna i hög grad går på cykelbanan samt att det är ont om cykelparkering på eftermiddagarna då gymnasieskolorna slutar (Agermark, U., pers. medd., 2011). Överlag verkar de flesta jag pratar med både på gatan och i affärerna tycka att det är positivt med cyklister på gågatan. Många påpekade att de konflikter som förekommer främst beror på att folk går på cykelbanan eller korsar den utan att se sig för innan. Några anser dock att cyklisterna är för många vilket är störande och kan skapa otrygghet när man går på gågatan med



Figur 21: Analys över gågatas verksamhetszoner.

barn. Det finns många cykelställ längs med Storgatan, och det är cyklar parkerade längs med hela gågatan, både i ställen och bredvid andra möbler.

Funktionshindre

De flesta av byggnaderna längs med gågatan är lättillgängliga för funktionshindrade i och med att få av dem har trappsteg upp till butikernas entréer. Det finns gott om sittplatser längs med gågatan för äldre och andra som kan ha svårt att gå längre sträckor. Gångzonerna på gågatans kanter är satta i betongplattor av olika färg och form vilket skapar en jämn och slät yta vilket är positivt ur tillgänglighetsaspekter. Trots att gågatan har en stor mängd möbler är de koncentrerade till möbleringszonen vilket gör att det inte skapar något problem för synskadade. Alla varuleveranser kan dock troligtvis upplevas som stressande och i vägen då dessa ibland inkräktar på gångzonerna. En av personerna som jag pratade med hade en rullstolsburen make och hon uppgav att underlaget av gatsten på gågatan är svårt att komma fram på med rullstolen. Men då de delar av gågatan där gångzonen inte är lagd av betongplattor är få och korta är det svårt att se att detta skulle vara något större problem.

Byggnader och verksamheter

Byggnaderna längs med gågatorna visar tydliga tecken på moderniseringen av stadskärnan som påbörjades på 1950-talet då många av byggnaderna är från denna epok. Men insprängt bland dessa finns även några enstaka äldre byggnader. 3-våningshusen är i stor majoritet, men finns även några byggnader som är 1-2 våningar höga. Materialen på fasaderna är relativt varierande med främst puts, tegel och betong. Det finns även några enstaka hus med träfasad. Fasaderna har en grå-beige ton som bas, med några fasader som bryter av i gult, orange, rött och även någon grön byggnad. Fasadernas längd ut mot gatan varierar med några smalare byggnader, men de flesta byggnaderna är relativt långa. Detta gör att varje butik får mer skyltningsyta, men att gatubilden inte blir så varierande.

Växjö kommun arbetar för att det ska vara en blandning av verksamheter som handel, kontor, restauranger och bostäder längs med gågatan vilket

man anser att det till stor del är. Boende ses som en viktig del längs gågatan då de ger mer liv åt en gata. Det förekommer inte några klagomål eller problem med boende som irriterar sig på gågatans liv. Kommunen styr inte vilka verksamheter som kommer till gågatan, utan det sker spontant av de olika fastighetsägarna. Då det nya stationsområdet strax söder om gågatorna blir klart kommer det att tillföra 500 nya bostäder och även mer handel till stadskärnan (Agermark, U., pers. medd., 2011). På bottenvåningarna är det nästan uteslutande handel, medan de övriga våningarna främst har kontor och boende. Butikerna längs med gågatan är en blandning av stora rikstäckande kedjor och lokala butiker.

Det förekommer inte någon medveten zonerings i stadskärnan, men längs med Storgatan finns det få restauranger medan det erhålls ett större utbud av matställen på Sandgårdsgatan. Butiker förekommer dock inte i så stor utsträckning på varken Sandgårdsgatan eller tvärgatorna utan är koncentrerat till Storgatan. Natlivet finns inte samlat till någon speciell plats utan barerna och nattklubbarna finns utspridda i stadskärnan.



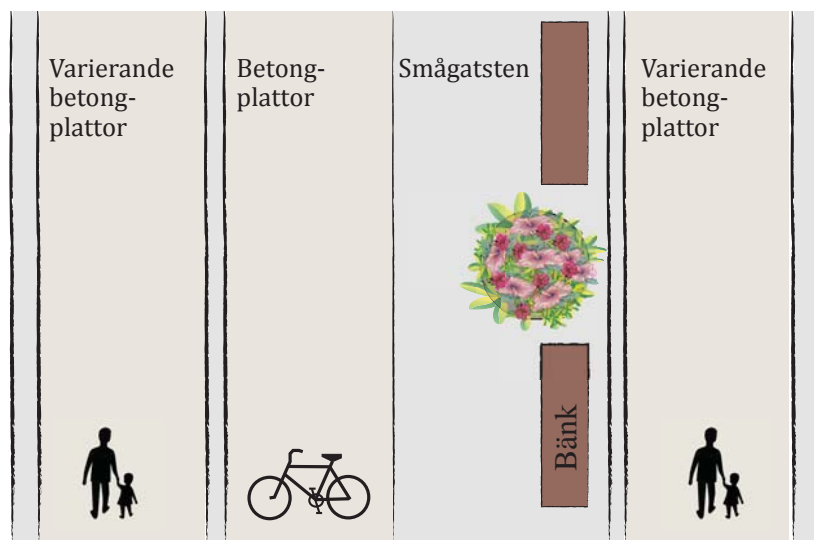
Figur 22: Fasader i gula och grå nyanser.



Figur 23: Markbeläggning längs med gågatan.



Figur 25: Träd, blomplantering och uteservering på gågatan.



Figur 24: Gågatans zonindelning.



Figur 26: Blomurna och bänk.

Material och Möblering

Storgatan är indelad i fyra zoner. Längs med fasaderna finns gångzonerna som har en slät beläggning av betongplattor. Betongplattorna varierar i både färg och form eftersom man ville skapa lite variation på den långa gatan (Agermark,U., pers. medd., 2011). Resterande gata är indelat i två zoner, en för cykel och en för möblering. Cykelbanan är precis som gångbanorna belagd med betongplattor men dessa är samma över nästan hela sträckan och skiljer sig från gångzonernas plattor i sin form. Färgen på betongplattorna på cykelstråket är olikt den på gångbanorna, men detta syns ej så tydligt då plattorna genom åren har blivit mycket lika i sin färg av bland annat slitage. Möbleringszonen har smågatsten som beläggning vilket passar bra då det inte är tänkt att man ska förflytta sig längsmed denna yta och det lite ojämna underlaget då inte hindrar framkomligheten. På vissa ställen där gaturummet öppnar upp sig lite går smågatstenen över hela gatans bredd, men dessa ytor är relativt få och korta. Den västligaste delen av Storgatan skiljer sig från resterande gågata genom att hela gaturummet är belagt i större betongplattor. Utformningen av markmaterialet på Sandgårdsgatan samt tvärgatorna är till största delen likadan som Storgatan.

Möbleringszonen längs med Storgatan i Växjö är full av olika slags möbler med allt ifrån bänkar, blomurnor, sopkorgar, belysningsstolpar, cykelställ och upphöjda växtbäddar med buskar och träd till en glasscen, korvkiosker, granitmurar och fontäner. Alla dessa olika element gör intrycket ganska rörigt, speciellt som de olika elementen i många fall skiljer sig i både stil, färg och material från varandra.

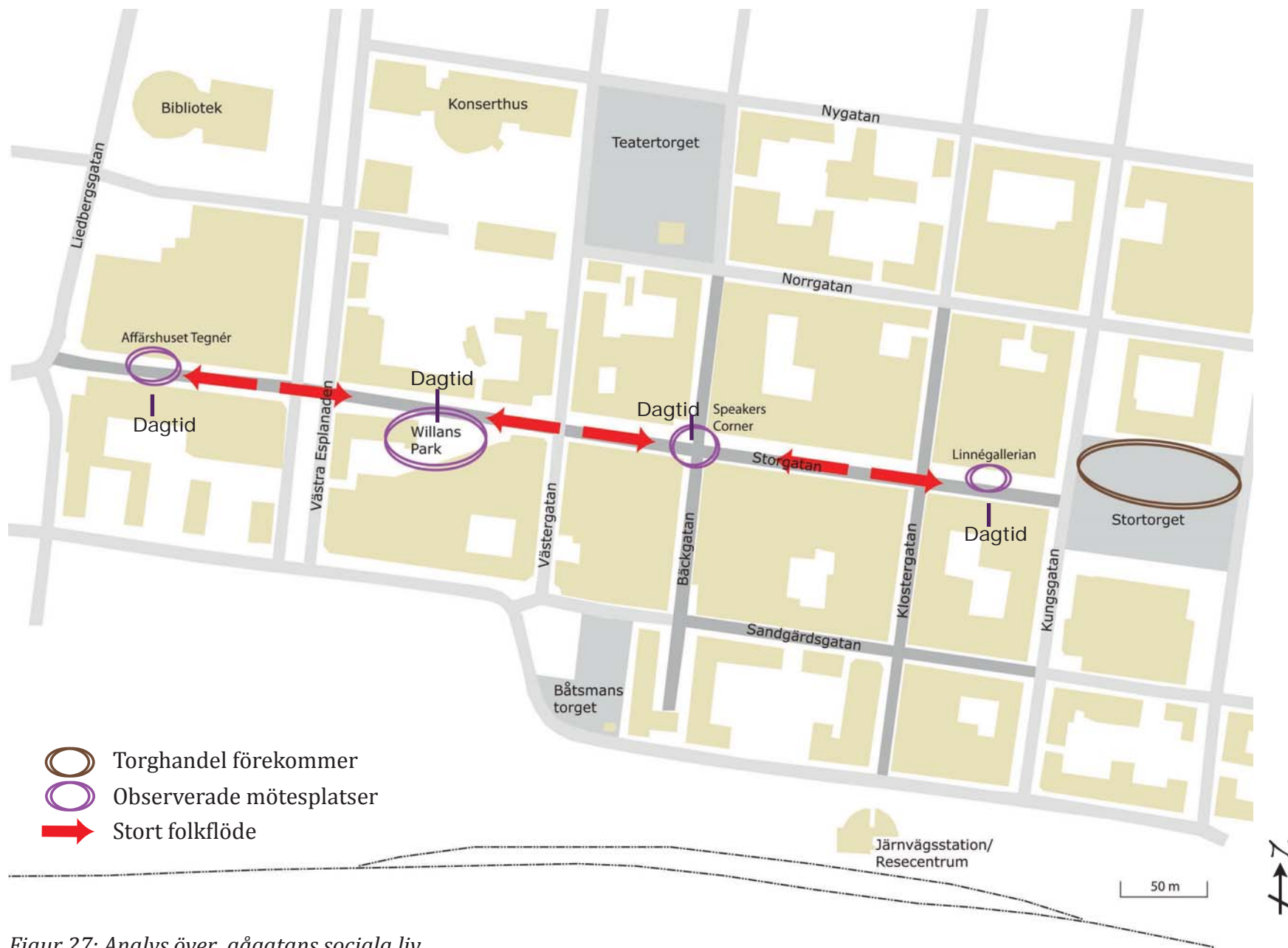
Växjö kommun anser att möbler som soffor och urnor med blommor gör gatorna mer levande, och behåller därför dem över hela året förutom vissa blomurnor som tas in på vintern (Agermark, U.,pers. medd., 2011). Sofforna längs med gågatan är fasta och varierar något i sin utformning, från enklare träfärgade soffor till lite mer speciella röda breda bänkar. Blomurnorna är liksom sopkorgarna olika längs med gågatan även om det finns en sorts urna respektive sopkorg som är dominerande. Det finns flera cykelställ varav de flesta är fulla, folk parkerar även sina cyklar intill andra möbler men håller sig överlag till möbleringszonen. För tillfället finns det

tre stycken kiosker längs med gågatan som säljer korv och glass. Trots att kioskerna är relativt små så är de ändå så pass stora att de skymmer sikten längs med gågatan. Det finns råhuggna granitmurar placerade på flera platser längs med gågatan där det inte finns någon annan specifik möblering. Dessa ger ett intryck av att man velat fylla gatan med något utan att tänka på dess funktion för gaturummet. Murarna ger dock flera goda informella sittplatser och kan även användas som lekredskap åt barn fick jag erfara då jag fick se två killar i tioårsåldern som hoppade runt på dem. Glasscenen är helt genomskinlig och smälter in i gatubilden då den inte hindrar sikten alls när den ej används. Placeringen av scenen i en korsning gör att det finns lite mer plats för folk att stanna och lyssna eller se på framträdandena som sker på scenen. Dock är det möjligt att den redan relativt trånga gågatan kan bli för trång med en folksamling i korsningen som hindrar flödet av människor. Överlag fick jag inte så många kommentarer om möbleringen från folket som jag pratade med, utan de flesta anser den vara bra och saknar inget. En kvinna uttryckte dock att hon saknade en behållare att fimpa cigaretter i vilket det i dag inte finns och fimparna istället till stor del hamnar på marken.

Sandgårdsgatan har utrustats med flertalet skulpturer gjorda av kända glaskonstnärer verksamma på de småländska glasbruken som finns i omgivningen. Dessa skulpturer är tänkta att skapa ett ökat intresse över gatan så att fler börjar röra sig längs med gatan.

Idag finns det på vissa av sträckningarna svarta gammaldags ljusarmaturer på stolpar, men dessa håller kommunen på att ersätta med armaturer på linor mellan husen som ett led i uppfräschningen av möbler och belysning på gågatan där man vill ha bort en del av möbleringen på gatan för att ge ökat utrymme åt besökare (Agermark, U., pers. medd., 2011).

Längs med Storgatan finns det pyramidalt hamlade almar som står med jämna mellanrum på en rak linje. Vissa av träden är placerade i upphöjda växtbäddar i vilka det även kan förekomma någon enstaka buske. På vissa av tvärgatorna finns höga trädstöd i smide vilka troligtvis används som stöd för klättrväxter för att skapa vertikal grönska i en mindre storlek än ett träd.



Figur 27: Analys över gågatas sociala liv.

Socialt liv

Växjös gågata ger en känsla av behagligt lugn och trevnad där gatan har gott om människor som rör sig, men varav de flesta inte verkar ha bråttom utan mer strövar fram längs gatan. Bänkarna är flitigt använda av folk som både sitter ensamma och tittar på folklivet och av människor som sitter och pratar med en eller flera bekanta. Flödet av människor är stort på Storgatan medan Bäckgatan, Klostergatan och Sandgärdsgatan är relativt folktomma. På dessa gator är det även färre som sitter på bänkarna.

Mötes- och samlingsplatser

Det är svårt att upptäcka några självklara mötesplatser längs med Växjös gågata som används av flera personer. En ung kvinna anger dock entrén till Linnégallerian som den främsta mötesplatsen i stadskärnan. Detta stämmer även in på Agermarks (pers. medd. 2011) reflektioner om att de båda gallerierna i vardera ända av Storgatan används som mötesplatser. Galleriornas placering i ändarna av Storgatan tillsammans med att byggnaderna sticker ut lite från mängden som gallerior och därmed bildar en lättdefinierad plats gör att de fungerar bra som mötesplatser.

Willans Park utgör en vidgning av gaturummet utmed den västra delen av Storgatan. Här finns i dagsläget flera bänkar samt ett kafé inhytt i en gammal träbyggnad. Kommunen har planer på att utveckla Willans Park genom en ny kiosk, ett vattenspel och mer uteservering på platsen (Agermark, U., pers. medd., 2011).

I korsningen av Storgatan och Backgatan finns en glasscen som kallas "Speakers Corner" där talare och underhållare kan framträda. Det faktum att scenen är placerad i en korsning gör att det finns mer plats för folksamlingar, men det kan också leda till att det blir svårt för resterande besökare på gågatan att ta sig fram. Platsen kan främst anses som samlingsplats då scenen används, annars fungerar korsningen som de resterande korsningarna längs med gågatan.

Övrigt

Varje onsdag och lördag är det torghandel på Stortorget. Parkeringen på halva torget får då ge plats åt denna handel där det finns torgstånd med

varierande utbud. Dock verkar inte torgmarknaden speciellt välbesökt utan de flesta personer tycks endast passera Stortorget utan att undersöka utbudet av varor på torghandeln.

Gatumusiker är tillåtna på gågatorna, men förekommer inte speciellt ofta.



Figur 28: Glasscenen "Speakers Corner".

Sammanfattande reflektioner

Växjös gågatusystem är så starkt kopplat till Storgatan att de övriga gågatorna inte används eller upplevs som gågator på samma sätt. Detta gör att gågatans besökare främst rör sig upp och ner längs med Storgatan. Bristen på olika intressanta färdvägar kan upplevas som enformigt. Storgatans avslut i väster är vagt vilket skapar en osäkerhet över gågatans sträckning. En markör som exempelvis en staty skulle kunna fungera för att betona platsen så den blir mer tydlig.

Förutom gågatorna så finns det inte något utvecklat nät av stråk där fotgängare har företräde i Växjös innerstad. Att kommunen håller på att göra om en gata till gångfartsgata är därför positivt för att öka rörligheten för gående i innerstaden. Storgatans biltrafikerade tvärgator upplevs dock inte som osäkra eller som något större hinder för fotgängarna då bilarna i kör långsamt i korsningen med gågatan och ofta ger de gående företräde. Då kommunen vill få en minskad biltrafik i stadskärnan är det befogat att ha höga timpriser på centrumnära parkeringar samt att avveckla vissa parkeringsplatser. Även om många Växjöbor klagat på parkeringen slutar de inte att åka till gågatan vilket visar att gågatans atmosfär lockar mer än parkeringsfrågan avskräcker. Då det är tillåtet att cykla på gågatan är detta ett billigt och smidigt komplement till att ta bilen.

Cykeltrafiken på gågatan fungerar till största delen väl. Även om det förekommer en del konflikter där fotgängare som går på cykelstråket är den största orsaken, håller cyklisterna bra uppsyn och tar hänsyn. Det fungerar att ha ett cykelstråk på gågatan eftersom gågatan är relativt bred och det därmed finns utrymme för dem utan att framkomligheten för gående minskas.

Den nära och tydliga kopplingen till Växjös stationsområde är positiv då även folk som kommer från platser utanför stadskärnan snabbt och lätt tar sig till gågatorna. Detta gör stadskärnan mer tillgänglig och kan locka fler besökare.

Att det finns så få restauranger längs med Storgatan, och att dessa istället finns på Sandgärdsgatan, påverkar båda gatorna negativt. Besökare

på Storgatan som inte har kännedom om Sandgärdsgatan har inte så många valmöjligheter till matställen. Att restauranger har etablerat sig i Sandgärdsgatans lokaler istället för butiker gör att gatan inte blir lika attraktiv och drar folk då det saknas en utvecklad kommers.

Den stora variationen av både byggnader och möbler på gågatan gör att uttrycket känns osammanhängande. Flera av de nya byggnaderna bryter skarpt av både mot varandra och mot den äldre bebyggelsen stilmässigt. På vissa platser fungerar detta bra men på andra blir uttrycket splittrat och oklart. Möbleringens stora variation där de flesta möbelement finns i flera utformningar utan någon enhetlig tanke eller tema verkar negativt för gågatans uttryck. En mer sammanhållande och väl genomtänkt utformning av gågatans möblering skulle göra gågatans uttryck lugnare och mer harmoniskt. Alla formella och informella sittplatser längs med gågatan är dock väl använda och verkar positivt för folklivet på gågatan. Kommunens arbete med att rensa upp möbelzonen för att ge rum åt fler besökare leder förhoppningsvis till en mer öppen och sammanhållande karaktär utan att alltför många sittplatser försvinner.

Utsmyckningen av Sandgärdsgatan med glaskonst har gjort att speciellt många Växjöbor har fått upp ögonen för gatan. Detta har dock inte varit tillräckligt för att få gatan aktiv i kommerssammanhang, men arbetet med uppfräschningen av utemiljön kan ses som en bra utgångspunkt för att gatan på sikt ska kunna bli mer attraktiv.

Frånvaron av tydliga och varierande mötesplatser är en brist i Växjös stadskärna. Gallerierna som verkar vara dagens främsta mötesplatser är placerade på gågatans ändar vilket gör att det, framför allt på gågatans mitt, saknas en tydlig plats att mötas på. Satsningen på att utveckla Willans Park är därför positiv då detta kan bli en framtida stark mötesplats då läget är mer centralt på gågatan och gaturummets utvidgning gör att flera människor får plats. En ny kiosk, vattenspel samt mer uteservering skulle stärka platsen då det drar folk och ger människor något att betrakta vilket är viktigt för att skapa en bra mötesplats.

UPPSALA

Beskrivning

Uppsala ligger i Uppland, endast 6,7 mil norr om Stockholm, vilket gör Uppsalas läge centralt i Sverige. Uppsala är Sveriges fjärde största stad med ca 198 000 invånare i kommunen varav 151 000 bor i tätorten (Uppsala, 2011a). Uppsala kombinerar storstadens puls med den mindre stadens närhet och intimitet. Sedan 1477 är Uppsala en av världens mest framstående städer på det vetenskapliga området. Staden har två högt rankade universitet som tillsammans med regionsjukhuset Akademiska sjukhuset skapar en solid bas för avancerad forskning (Uppsala kommun, 2011c).

Utmärkande för Uppsala stadsbild är Domkyrkan och Uppsala slott, men även Fyrisån som rinner genom staden. 2008 nominerades Uppsala stadskärna till Årets Stadskärna, men fick se sig slagna av Örnsköldsvik (SKL, 2008).

Historia

Fram till år 1000 så var Uppsala, nuvarande Gamla Uppsala, en känd kultplats. På 1130-talet invigdes domkyrkan där och från 1164 fanns Sveriges ärkebiskop på platsen. År 1245 skadades dock domkyrkan svårt i en brand varpå man valde att flytta ärkesätet till Östra Aros. I och med flytten så ändrades namnet på Östra Aros till Uppsala. Omkring år 1000 så hade Fyrisån sitt utlopp i Mälaren på platsen där Uppsala nu ligger (Uppsala, 2011b). Flera viktiga handelsvägar korsades på platsen vilket gjorde staden till ett betydande handelscentrum där bland annat Sveriges största marknader hölls (Johansson & Lindroth, 1991).

Under 1500 talet förekom flera bränder i Uppsala. Bränderna innebar inte någon större förändring av stadsstrukturen, men branden 1543 förstörde all bebyggelse på den östra sidan av ån. De nya byggnaderna uppfördes på de gamla husgrunderna. Under 1600-talet gjordes en nyreglering över gatunätet i Uppsala. Målet med stadsplanen från 1643 var att göra staden monumental, mer representativ samt att klart avgränsa den från

landsbygden. Uppsala är den enda staden i Sverige förutom Stockholm där det skedde en radikal stadsreglering utan samband med en brandkatastrof eller stadsförflyttelse. I samband med den nya stadsplanen byggdes även nya infartsvägar och ett nytt torg anlades, nuvarande Stora Torget. Under 1700-talet härjades Uppsala av två stora bränder. 1702 brann tre fjärdedelar av staden upp (Johansson & Lindroth, 1991).

Bebyggelsen i Uppsalas stadskärna har förändrats mycket under 1900-talet eftersom nära hälften av husen i innerstaden har byggts efter 1950 (Johansson & Lindroth, 1991). Många av husen i Uppsalas centrum är idag fem våningar höga och byggda i sten. Detta har sitt ursprung i en byggnadsstadga från 1874 där stora krav ställdes på nybebyggelsen (Vikstrand, 2010).

Svartbäcksgatan och Kungsängsgatan som tillsammans utgör Uppsalas gågata har sitt ursprung i 1600-talets stadsreglering. Under medeltiden fanns ingen motsvarighet till detta gatustråk utan då var Vårfrugatan, som löpte parallellt med ån, Uppsalas viktigaste gata och fungerade som stadens handlegata där köpmännens bodar fanns. Den norra delen av gågatan, Svartbäcksgatan, som går från Stora Torget till St. Olofsgatan invigdes 1970 (Johansson & Lindroth, 1991).

Som tidigare beskrivits i kapitel 2 *Bakgrund* (sid. 15) förekom det en omfattande och långdragen debatt i Uppsala innan delar av Kungsängsgatan 1963 blev omgjord till gågata. Under 1970 – 80-talen förändrades synen på innerstaden där man började bygga bostäder och uppföra ett nytt stadsbibliotek samtidigt som busstrafiken lättades något. Dessutom blev gatusträckningar omgjorda till gågator och grön- och trädplaner började växa fram. Dessa åtgärder utgjorde en vilja att åter göra innerstaden till ett representativt och människovänligt gaturum (Johansson & Lindroth, 1991).

1992 startade Uppsala kommun projektet Glad Stad, ett initiativ för att höja kvaliteten i stadskärnan, där fokus låg på att renovera de offentliga rummen. Projektet är en följd av medvetenheten av en ökad konkurrens till följd av externhandeln (Vi i stan AB & Uppsala kommun, 2007). I samband med Glad Stad lades ny beläggning på gågatorna med fastlagda principer för både gågatorna och gränderna. Fastighetsägarna var med i

upprustningen och var de som drev igenom att gågatan skulle vara utrustad med markvärme från spillvärme. Detta underlättar dels städningen för butikerna, då snö och slask inte kommer in, men är även positivt ur förvaltningsperspektiv då det inte krävs någon snöröjning och vårflodens blöta undviks (Åkerblom, K., pers. medd., 2011). Under 2000-talet har en rad satsningar skett i Uppsala för att utveckla stadens centrum. För att ge större utrymmen till handel och andra verksamheter har man arbetat med att utvidga stadskärnan mot söder, norr och öster. Förnyelsearbetet av Dragarbrunnsgatan ska göra gatan till ett nytt shoppingstråk parallellt med gågatan. Årummet, gatan längs med ån, är tänkt att bli Uppsalas nya vardagsrum och utvidga centrum mot söder (Vi i stan AB & Uppsala kommun, 2007).

Framtidsplaner

Förtillfället pågår förnyelsearbetet av Dragarbrunnsgatan. Målet med gatan är att den ska ha hög tillgänglighet men låg framkomlighet, så att alla kan ta sig fram men att gatan inte ska användas som genomfartsled. Eftersom en stor del av leveranserna till gågatan sker från Dragarbrunnsgatan och många av stadskärnans parkeringshus är belägna längs med gatan är det inte möjligt att omvandla den till gågata. Gatukontoret har dock skickat ut en remiss om att göra om Dragarbrunnsgatan till gångfartsområde, men oenigheter hos politikerna har hittills hindrat detta. Planen är att förnyelsearbetet med Dragarbrunnsgatan ska vara klart 2013 (Åkerblom, K., pers. medd., 2011).

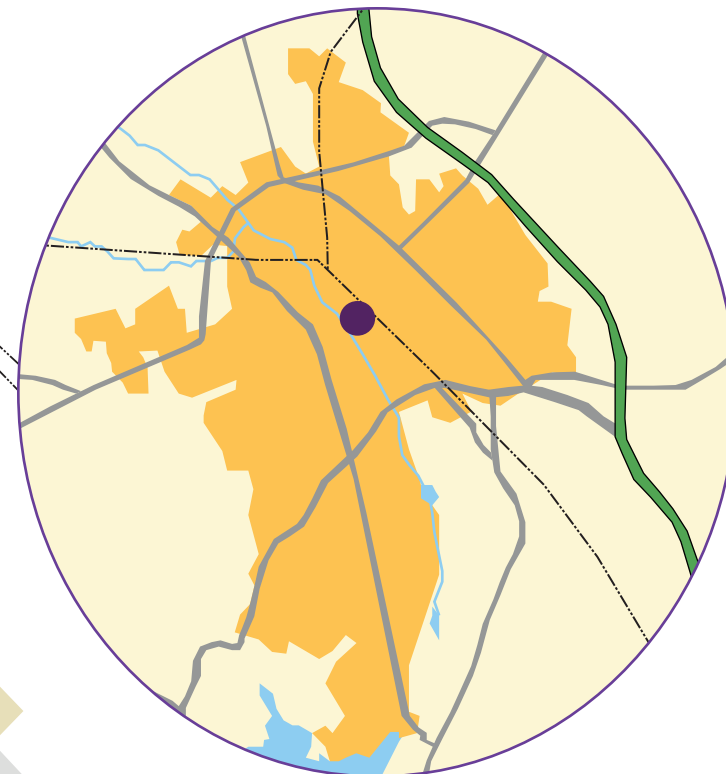
Det finns inga planer på förändringar av gågatan i Uppsala. Dock kommer gatan vara tvungen att höjas inom några år då hela Uppsala ligger på lera och därmed sjunker. Från kommunens sida finns det även önskemål om att göra om gågatans gränder för att förbättra tillgängligheten och öka kopplingarna mellan gågatans parallellgator (Åkerblom, K., pers. medd., 2011).




Figur 29: Gågatan i Uppsala.



Figur 30: Plan över gågatans struktur.



Figur 31: Uppsala stadskärnas placering i staden.

-  Bilväg
-  Gågata
-  Torg
-  Byggnader
-  Vattendrag
-  Galleria
-  Järnvägsspår



50 m

Stadsstruktur

Gågatusystemet i Uppsala utgörs av Svartbäcksgatan och Kungsängsgatan. Den senare utgör den sydöstra delen av gågatan fram till Stora Torget där gatan byter namn och fortsätter som Svartbäcksgatan. Tvärgatorna till gågatan är bilfria men används i liten grad för affärsverksamheter utan fungerar främst som transportleder till gågatan från parallellgatorna samt till cykelparkering. Östra Ågatan som går parallellt med både gågatan och Fyrisån är enfilig och enkelriktad för biltrafik.

Uppsalas gågata ligger mitt i stadskärnan utan några specifika naturliga avgränsningar. Kungsängsgatans övergång från bilgata till gågata är otydlig och ommarkerad, medan Svartbäcksgatans övergång fungerar bättre i och med att platsen blir markerad med en hög fontän, den något välvda gatan och att stadsbibliotekets byggnad bryter av mot omgivande byggnation.

Uppsalas gågata är starkt kopplat till flertalet gallerior som är placerade på olika platser längs med gågatustråket. Dock finns det något fler gallerior i den östra delen av stadskärnan. Några av gallerierna fungerar dessutom som kopplingsleder mellan Uppsalas nya resecentrum där både bussar och tåg har hållplatser och gågatan. Gallerierna har till viss del olika inriktningar. För tillfället håller en av gallerierna på att byggas om till en matgalleria och rådhusbyggnaden på Stora Torget ska snart byggas om till en ny galleria. Vissa av gallerierna har byggts om så att varje affär har en öppning mot gatan utan genomgångar mellan affärerna. Detta gör att de upplevs som vanliga affärer men är placerade i samma byggnad. Från kommunens sida anser man att det är positivt med nya gallerior då det genom dem kan bildas nya rörelser i staden. Gågatans gränder är idag inte så händelserika men genom gallerior kan de bli mer använda genom att nya rörelsemönster skapas (Åkerblom, K., pers. medd. 2011).

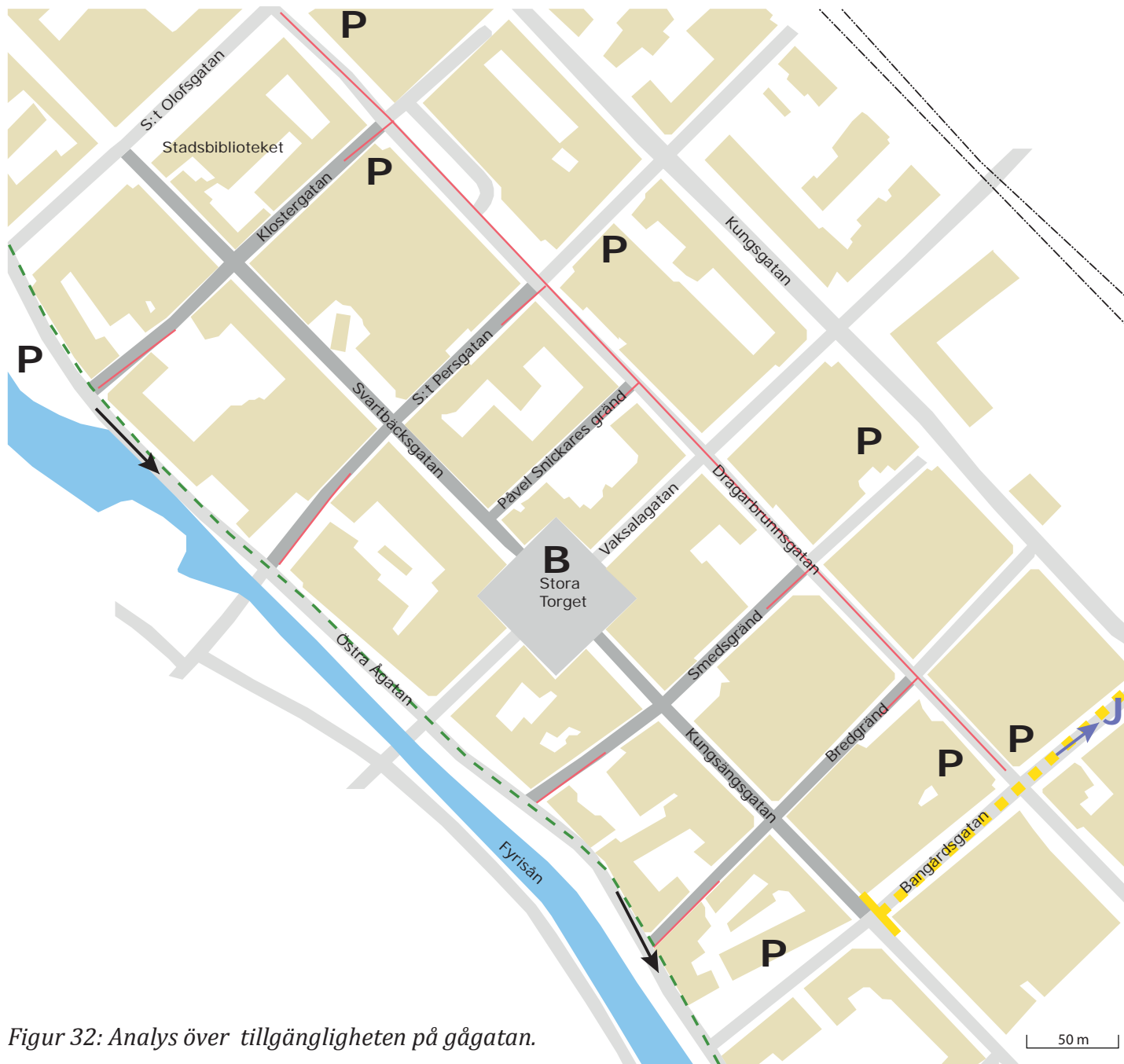
Externa köpcentra






Det finns fyra stora externa köpcentra i Uppsala: Stenhagen, Gränby centrum, Bolandcity och Gottsunda centrum. I Uppsala ses dessa köpcentra som komplement till centrumhandeln och inte som en konkurrerande kraft, då köpcentrerna till en viss del har ett avvikande utbud. Kommunens vision är att Uppsalas stadskärna ska inneha udda märken och mindre

butiker och inte endast de största butikskedjorna, för att attrahera folk till centrumet istället för till köpcentrerna (Åkerblom, K., pers. medd., 2011).

De flesta butiker jag pratade med ansåg sig inte ha märkt någon skillnad i omsättning sedan de externa köpcentrerna har blivit fler. En butiksinnehavare påpekar dock att dagen för nyöppningar av externa köpcentra så är det klart färre besökare på gågatan, men att det snabbt återhämtas till det tidigare flödet. All butikspersonal som jag pratade med var mycket nöjda med sin placering på gågatan. Gågatan ansågs mer tillgänglig än externa köpcentra med ett högt och jämnt flöde av människor till vardags med många stamkunder som går runt på gågatan på exempelvis luncher. Detta gör gågatan mer livfull och attraktiv.

En äldre man på gågatan berättar att han oftast åker till externa köpcentra då han bor utanför stadskärnan och köpcentrumet därmed ligger närmast hans hem. Övriga besökare av gågatan i Uppsala som jag pratade med angav att de besöker gågatan mer än externa köpcentra.



-  Siktlinje mot gågatan hindrad
 -  Cykelstråk utan konflikt med gående
 -  Leveransväg utan konflikter med gående
 -  Enkelriktad gata
 -  Riktning mot Järnvägsstation
 - P** Parkering
 - B** Busshållsplats
- ↑
Z

Figur 32: Analys över tillgängligheten på gågatan.

Tillgänglighet

Biltrafik

Biltrafiken i Uppsalas centrum är relativt oreglerad. Gågatan är helt bilfri, Östra Ågatan är enkelriktad för biltrafik medan Drottninggatan endast är till för bussar och taxi. Resterande gator i stadskärnan har inga restriktioner för bilar. Förutom busstrafiken på Drottninggatan förekommer inte biltrafik på gågatans korsande gator vilket gör att gågatans besökare fritt kan röra sig längs med hela gågatusträckningen utan att oroa sig över bilar. Varuleveranserna till gågatans butiker sker främst genom gränderna från Dragarbrunnsgatan, men även till viss del från gränderna mot Östra Ågatan. En butik anger dessutom att deras varuleveranser kommer med bud med posten direkt från gågatan. Det förekommer ingen tidsbegränsning av varuleveranserna. För att minska Dragarbrunnsgatans belastning av stora fordon finns det önskemål från kommunens sida att införa en tidsreglering av varuleveranserna till morgonar. Handeln är dock emot det då det skulle innebära en kostnad att ha personal i butiken på morgonen för att ta emot leveranserna (Åkerblom, K., pers. medd. 2011).

Längs med Dragarbrunnsgatan finns flera parkeringshus. Kommunen arbetar mycket med parkeringsfrågan i stadskärnan då man upplever att folk tycker att det är besvärligt att parkera i parkeringshus, men man samtidigt inte vill förstöra fina torgplatser genom att ha bilparkering på dem. Vissa av torgen i Uppsalas centrum används dock för bilparkering i dagsläget. Inga av dem jag pratade med i Uppsala, varken butikspersonal eller besökare, uppgav några synpunkter på parkeringsfrågan.

Kollektivtrafik

Uppsalas nya stora Resecentrum, som ska bli helt klart under 2011 (Uppsala Resecentrum, 2011), ligger två kvarter ifrån gågatan. Det finns ingen siktlinje eller annan tydlig koppling mellan stationsområdet och gågatan, utan det är folkströmmarna som leder nyanlända besökare mot gågatan. Stora Torget mitt på gågatan är en hållplats för flera stadsbusslinjer. Detta gör att folk enkelt kommer direkt till gågatan och de mest centrala delarna av Uppsala. Bussarna kör med låg hastighet vilket gör att de snabbt kan väja för fotgängare som går över torget. Men även om busstrafiken ökar tillgängligheten för vissa grupper gör den också att det naturliga flödet

av folk hindras. En äldre kvinna jag pratade med brukade ta bussen till Stora Torget och tyckte att det fungerade mycket bra. En yngre uppsalabo ansåg däremot att det är mycket störande med bussarna och att torget fungerade som bäst för några år sedan då gatan stängdes av för bussarna då markbeläggningen behövde bytas.

Cykeltrafik

Det är inte tillåtet att cykla på gågatorna i Uppsala. Skyltningen på gågatan visar förbud mot fordonstrafik, vilket även inkluderar cyklister. Förbudsmärket har dessutom kompletterats med ytterligare skyltning om att cykelparkering endast är tillåten i cykelställ. Längs med gågatans tvärgator finns det många cykelställ. Trots att det finns en stor mängd cykelställ i centrum är det ändå stor brist på dem. För att minska trycket på cykelställen finns det cykelparkering i parkeringshusen som personalen i fastigheterna är tänkta att använda (Åkerblom, K., pers. medd., 2011).

Det har länge varit diskussion kring hur cyklar på gågatan ska lösas. Det är inte möjligt att ha cykeltrafik längs med gågatan då den är för smal för det. Dock finns det funderingar från kommunens sida att tillåta att man får cykla tvärs över gågatan från vissa gränder. Sommaren 2010 införde kommunen cykelvärdar på gågatan som påpekade cykelförbudet för folk samt hjälpte folk att parkera rätt. Detta projekt upplevdes så positivt att det ska bli ett permanent inslag under somrarna (Åkerblom, K., pers. medd., 2011). Under mina besök i Uppsala var det få som cyklade på gågatan.

Funktionshindrade

Majoriteten av byggnaderna längs med gågatan har inga trappsteg till sina entréer, vilket gör dem tillgängliga för funktionshindrade. Längs med gågatan finns det flera bänkar under hela året vilket är positivt för bland annat äldre. Gågatans sparsmakade möblering är placerad i speciella zoner vilket gör att de inte hindrar tillgängligheten. Eftersom de största delarna av gågatans markmaterial utgörs av betongplattor är underlaget slätt och ger funktionshindrade bra tillgänglighet. Stora Torget kan dock utgöra ett hinder för flera olika grupper. Drottninggatan som går igenom torget är belagd med smågatsten vilket vissa grupper kan uppleva som hinder medan andra kan tycka att busstrafiken är störande och blir otrygga. Den decimeterhöga kant som finns mellan bussgatan och gågatan tvingar dessutom vissa grupper till torgets kanter där en fasad övergång finns.



Figur 33: Analys över gågatas verksamhetszoner.

Byggnader och verksamheter

De flesta byggnader längs med gågatan är uppförda under 1960-70-talen och byggda i sten med puts eller tegel som fasadmateriäl. Två anslutande byggnader på Svartbäcksgatan är uppförda i trä på 1800-talets början, varav det ena på senare år blivit beklätt med puts (Johansson & Lindroth, 1991). Färgskalan på fasaderna går främst i gula och bruna nyanser, men det finns även flera stora grå betongbyggnader. Utformningen av fasaderna är relativt variationsrik men de flesta har en förhållandevis bred sida ut mot gatan. Byggnaderna är 2-4 våningar höga mot gatan, men flera ökar i höjd längre in mot gården.

Bottenvåningarnas lokaler används främst för affärer medan resterande våningar främst är kontor. Både längs med gågatan och i gallerierna är det mycket stora affärskedjor, medan det på tvärgatorna finns några mer lokala butiker. Det finns inte så många restauranger längs med gågatan. Vid Stora Torget, på tvärgatorna samt längs med Östra Ågatan finns det en högre andel restauranger. Kommunen har inte haft någon tanke på att zonindela stadskärnan, men fastighetsägarna har blivit mer inriktade på att etablera mer nöjesinriktade verksamheter längs med årummet och lämna gågatan till butiker.



Figur 34: Byggnader i äldre stil.



Figur 35: Byggnader i modernare formspråk.



Figur 36: Markmaterialet är sammanhållande för hela gågatan.



Figur 38: Prunkande blomurnor och bänkar.



Figur 37: Materaimötena är välgjorda.



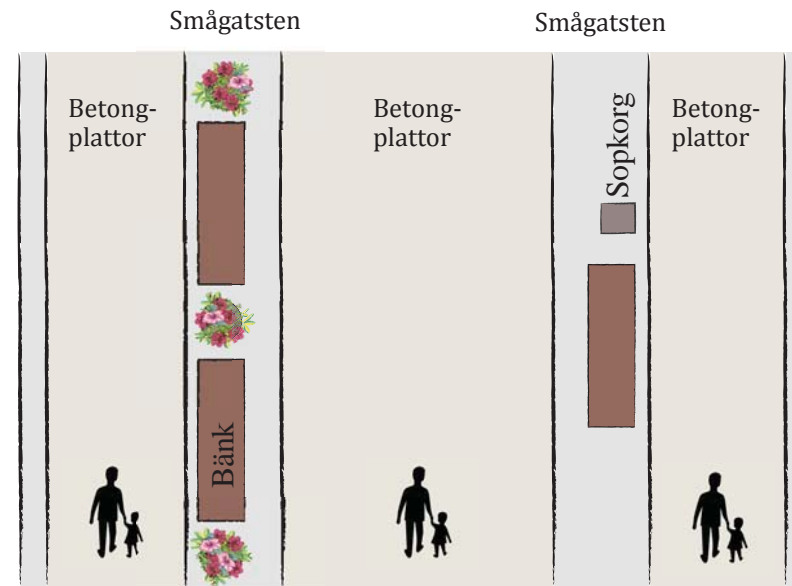
Figur 39: Träd syns i bakgrunden. I förgrunden finns uteserveringar.

Material och Möblering

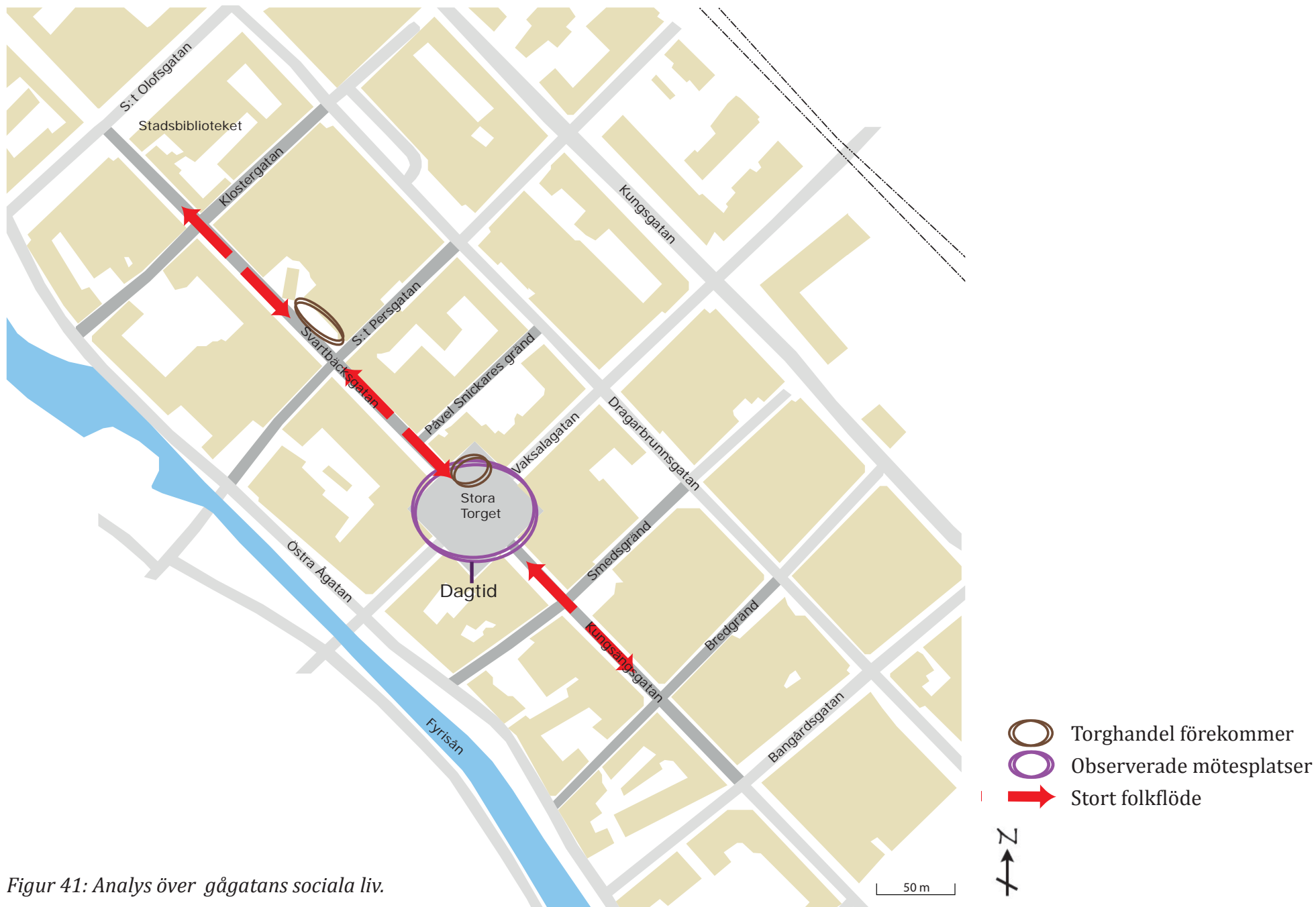
Både materialanvändningen och möbleringen på gågatan är mycket enhetlig. Planen med markmaterialets gestaltning var att den skulle visa den gamla gatustrukturen genom att de olika materialen visar de gamla trottoarerna och körbanorna (Åkerblom, K., pers. medd., 2011). Markmaterialet är betongplattor på gångytorna i mitten och vid kanterna, mellan vilka möbleringzonerna med smågatsten är placerade. Även runt brunnar och andra hinder längs med gågatan är smågatsten satta. De bilfria tvärgatorna är satta i storgatsten. Anläggningen av markmaterialen är överlag bra vilket skapar jämna ytor och fina materialövergångar. Att trädgallren samt gallret över vattenrännorna är i samma material och stil bidrar ytterligare till att skapa ett enhetligt uttryck över hela gågatan.

Möbleringen på gågatan består främst av bänkar, soffor, blomurnor, tidningsställ, postlådor och sopkorgar. Denna möblering är samma under hela året men innehållet i blomurnorna är säsongsanpassat. Möbleringen är mycket sammanhållande då respektive möbelgrupp är från samma serie över hela gågatan. Belysningsarmaturerna är placerade hängande på linor över gågatan, vilket gör att gågatans lysas upp diskret.

På delen av gågatan som är söder om Stora Torget finns turkisk hassel planterat vid hörnen mot tvärgatorna. Vid St. Per-gallerian finns även två körsbärsträd och en gammal lind.



Figur 40: Gågatans zonindelning.



Figur 41: Analys över gågatans sociala liv.

Socialt liv

Folklivet på Uppsalas gågata är relativt rikt. Den största koncentrationen av folk finns runt Stora Torget och blir allt glesare närmre gågatans ändar. Det är en stor variation av besökare; de som rör sig snabbt mot ett tydligt mål och de som flanerar i maklig takt.

Mötes- och samlingsplatser

Stora Torget vid Åhlens är den självklara mötesplatsen för uppsalaborna. Placeringen i mitten av gågatan gör att man kan träffas här och därefter bestämma om man ska gå norrut eller åt söder. I och med att bussarna stannar på torget är det även lätt att ta sig dit. Funktionen som busshållplats gör också att det nästan alltid är folk på torget som väntar på en buss. Torget utgör också en stor öppen yta där många människor får plats att samlas utan att vara i vägen. Verksamheterna i lokalerna på torget utgörs av bland annat restauranger, barer och mataffärer vilket kan dra till sig folk. Stora Torget särskiljer sig mycket från gågatan då platsens öppenhet kontrasterar mot gågatan som är relativt sluten. Under sommarmånaderna har två av torgets restauranger uteserveringar på torget vilket gör det mer livfullt.

Övrigt

Det förekommer ingen organiserad torghandel i anslutning till gågatan. Däremot finns det utmed gatan flera marknadsstånd som säljer allt från jordgubbar, korv, godis och accessoarer. Kommunen anser i stort att det är positivt med försäljare på torget och gågatan, men att det behövs strängare reglering för att det inte ska bli så stökigt uttryck eller att stånden skymmer fina fasader (Åkerblom, K., pers. medd. 2011).

Det finns två fontäner längs med gågatan. Den ena är placerad utanför St: Per-gallerian där det är en öppning i gaturummet. Den andra markerar gågatans avslut i norr genom sin placering utanför biblioteket. Ingen av fontänerna har något större fundament utan fungerar mer som skulpturer och ger inte så stor tillgång till vattenlek.

Det är tillåtet med gatumusikanter på gågatorna i Uppsala. De flesta musikanter utgörs av äldre män som spelar dragspel. Dessa drar inte till

sig någon folksamling då de snarare upplevs som tiggare och gågatans besökare därför snarare undviker dem. De senare åren det blivit allt fler tiggare i Uppsalas stadskärna (Åkerblom, K., pers. medd., 2011).



Figur 42: Stora Torget är den självklara mötesplatsen.

Sammanfattande reflektioner

Att Uppsalas gågata kompletteras av flertalet gallerior placerade längs med eller i närheten av gågatan gör att folkströmmarna i stadskärnan blir mer varierande och inte endast knutna till den linjära gågatan. Detta är positivt för att skapa ett rörligt och varierande folkliv. Att flera av gallerierna ligger en bit ifrån gågatan gör det dock svårt för folk utifrån att upptäcka dessa vilket kan vara ett problem. Även om gallerierna drar bort en del besökare från att gå längs med gågatan så blir inte gågatan folktom. Orsaken till det är troligen att befolkningen i Uppsala är stor vilket gör belastningen på gågatan hög, samt att gågatan är relativt smal och därför inte kräver lika mycket folk för att upplevas livfull. Gågatans odefinierade avslut i öster gör att den delen av gatan upplevs som otydlig. Att skapa en stark koppling från korsningen Kungsängsgatan/Bangårdsgatan till Resecentrumet vore positivt, då det hade gjort platsen mer definierad.

Avsaknaden av ett större uppbyggt nät av stråk där fotgängare har företräde är en brist för Uppsalas stadskärna. Därför skulle den önskade omvandlingen av Dragarbrunnsgatan till gångfartsgata vara positiv för att ge stadens gående besökare mer utrymme att röra sig fritt på sina egna villkor. Galleriernas funktion som inglasade gågator gör att de gående i staden har bredare möjligheter att röra sig säkert på bilfria shoppingstråk. Detta gör att Uppsalas gallerior blir ett positivt inslag i att göra stadsstrukturen mer tillgänglig för fotgängare. Eftersom Östra Ågatan fungerar som ett starkt cykelstråk parallellt med gågatan påverkar inte förbudet mot cyklisterna på gågatan cyklisternas framkomlighet i stadskärnan.

Det behövs en mer distinkt koppling mellan Uppsalas Resecentrum och gågatan för att förstärka dem båda speciellt för turister. Med en tydligare förbindelse kommer dock det korta avståndet mellan gågatan och Resecentrumet att bli positivt. Den stora mängden människor som reser via Resecentrumet kan då snabbt ta sig till gågatans kommers. Busshållplatsen på Stora Torget gör att tillgängligheten blir hög, men minskar framkomligheten för gågatans fotgängare. Då Resecentrumet ligger i så nära anslutning till gågatan vore det mer fördelaktigt att flytta busslinjen dit för att gynna folkflödet som rör sig längs med gågatan. Fler

uteserveringar på torget för flera åldersgrupper skulle få bättre utrymme på torget ifall busstrafiken försvann, vilket skulle göra att Stora Torget även fortsättningsvis skulle bli en stark mötesplats.

Många av gågatans byggnader är uppförda vid samma tidpunkt vilket gör att deras stilmässiga uttryck upplevs som relativt likartat. Den likartade byggnadsstilen gör gatubilden lugn och sammanhållande men frånvaron av äldre stadsbebyggelse gör att den historiska dimensionen i stadsbilden saknas. Byggnadernas variation i höjd och fasadfärg skapar dock ett omväxlande uttryck.

Att restaurangerna är spridda över stadskärnans gator gör dem tillgängliga och det går lätt att hitta platser att äta på. För tillfället finns det inte något läge i innerstaden där restauranger är koncentrerade. Östra Ågatan håller dock på att utvecklas till en gata som erbjuder flera restauranger med uteserveringar. Fyrisåns dragning längs med Östra Ågatan ger en fin utsikt från Östra Ågatans uteserveringar, men då gatan har både bil- och cykeltrafik kan detta upplevas som störande.

Uttrycket på gågatan med markmaterial och möblering är väl sammanhängande längs med hela gågatans sträckning. De enhetliga materialen gör att det syns att gågatans utformning är väl genomtänkt och att gatan är betydelsefull. Möbleringen är relativt enkel med främst funktionella möbler samt blomurnor för utsmyckning. Då gågatan är smal är detta nödvändigt för att möbleringen inte ska ta för mycket plats från de gående. Att kommunen har kvar all möblering över hela året är positivt då det gör att gatans uttryck upplevs som mer levande.

Stora Torget fungerar bra som gågatans mötesplats. Torgets storlek gör att många får plats där samtidigt, utan att torgets andra funktioner får brist i utrymme. Placeringen av torget mitt på gågatan gör att det blir en bra utgångspunkt för stadens aktiviteter. Kvälls- och nattetid finns det dock inga aktiviteter kopplade till Stora Torget vilket gör att torget fungerar bäst dagtid då handeln är öppen.

JÄMFÖRELSE

Stadsstruktur

Innerstadens uppbyggnad avgör hur gågatans struktur kan utformas i staden. I Kalmar ligger stadskärnan i stadens ena kant vilket medför att det inte finns så viktiga bil- eller cykelstråk genom området utan stora delar kan anpassas för fotgängare genom gågator, gångfartsgator och enkelriktade gator. I både Uppsala och Växjö däremot ligger stadskärnan helt centralt i staden, vilket gör att flera viktiga färdleder går genom området och gör att fotgängare inte kan få företräde på så stora delar. Detta är tydligt i Uppsala där man anser att busslinjen som tvärsar gågatan på Stora Torget är ett så viktigt stråk att det bör vara kvar, trots att det stör fotgängarnas framkomlighet.

Strukturen runt gågatorna i de tre städerna varierar på flera olika sätt. Dels genom att Kalmar har ett korsformat gågatunät, Växjö en linjär gågata och Uppsalas gågata som är kopplad till flertalet gallerior, men även genom sina avgränsningar och kopplingar till resterande staden. Det korsformade gågatunätet som finns i Kalmar tjänar för en variation i folks rörelsemönster och bidrar till att hela centrumet används och blir mer livfullt. I Uppsala gör de många gallerierna att nya och varierande rörelsemönster skapas. För att öka besökarnas rörelsemönster i Växjö behövs tydligare kopplingar mellan de olika gågatorna genom att utveckla tvärgatorna till att bli mer intressanta. Kalmars gågatunät har tydliga avgränsningar mot övriga stadsstrukturen i de flesta håll. Både Växjös och Uppsalas gågatunät har däremot endast tydligt markerade avslut på gågatan i en riktning, medan den andra änden har en mer svårläst avgränsning mot angränsande stad.

Analyserna har inte visat att externa köpcentra påverkar stadskärnorna negativt i någon stor skala. Det var endast i Kalmar som folk angav att de upplevde en skillnad efter införandet av ett nytt externt köpcentrum, men varken kommunen, affärsidkarna eller besökarna hade mer grund bakom argumentet än att det var en känsla de hade. I både Växjö och Uppsala

däremot så har det förkommit regelbundna räkningar av besökare till olika platser i stadskärnan, vilka har visat att besökarantalet inte har minskat de senaste åren. I de städerna var även både kommunen och affärsidkarna positiva till de externa köpcentrerna och ansåg att de var ett komplement till innerstadshandeln.

Tillgänglighet

Störst restriktioner mot biltrafik finns i Kalmar, medan Uppsala tillåter bilar på de flesta gator i stadskärnan. Detta gör att centrumets fotgängare inte har något större utvecklat nät av gångstråk där de inte behöver ta hänsyn till motorfordon. För att öka fotgängarnas rörlighet i stadskärnan skulle därför en omvandling av Dragarbrunnsgatan till gångfartsgata vara positiv. Däremot är Uppsalas gågata fri från varuleveranser, vilket gör att själva gågatan är helt fri från all fordonstrafik som kan störa besökarna. I både Växjö och Kalmar är varuleveranser ett stående inslag på gågatorna hela förmiddagarna, och förekommer dessutom ofta utöver de utsatta tidsrestriktionerna. Dessa hindrar ofta framkomligheten för de gående samt gör gågatans uttryck mindre tilltalande.

Växjö var den enda staden där människorna på gågatorna samt affärsidkarna påpekade en brist på parkeringsplatser samt för dyra avgifter. I varken Kalmar eller Uppsala var det någon som kommenterade parkeringsfrågan i varken positiva eller negativa ordalag. Överlag gav dock personerna i Växjö fler och mer ingående kommentarer kring sina gågator än personerna i de andra två städerna, vilket kan ha betydelse för det resultatet.

Cykeltrafik på gågatorna är något som diskuteras mycket i alla tre städerna. Det är i dagsläget endast på gågatan i Växjö som det är tillåtet att cykla. Dock förekommer viss cykeltrafik även på gågatorna i de andra två städerna. I Uppsala anses cykeltrafiken vara ett problem som man jobbar för att begränsa. Den begränsade bredden på Uppsalas gågata samt de många besökarna gör det till en omöjlighet att tillåta cykeltrafik där. Cykeltrafiken på gågatan i Kalmar anses inte som något problem av kommunen, men förekommer i relativt hög utsträckning. Men besökarantalet till Kalmars

stadskärna är inte speciellt högt, förutom på sommarmånaderna, i jämförelse med de breda gågatorna. Detta möjliggör ett beviljande av cykeltrafik på gågatorna de månader då besökarna inte är så många i Kalmar eftersom cyklisterna inte skulle trängas med fotgängarna.

Byggnader och verksamheter

Genom att flera byggnader av äldre ursprung i Kalmar har bevarats, bildar de tillsammans med de nyare betongfasaderna en stor variation i fasadernas uttryck. I både Växjö och Uppsala är fasaderna mer likartade genom att ha uppförts under en kortare tidsperiod.

Det finns boende på gågatorna i Växjö och Kalmar, och det har inte varit några problem i någon av städerna med konflikter mellan de boende och besökarna. Att båda städerna är mindre än Uppsala och därmed har ett tystare och lugnare klimat under speciellt kvällstid är troligtvis den största anledningen till att bostäderna på gågatan fungerar väl. Alla tre städerna har en större koncentration av restauranger samlade till en specifik plats i innerstaden i anslutning till gågatan. I Uppsala och Växjö är de placerade på parallellgator till den stora gågatan, medan de i Kalmar främst finns runt ett torg vid ena gågatans avslut. Parallellgatorna i Växjö och Uppsala kan vara svåra att upptäcka för turister då tvärgatorna som leder dit inte är så lockande. Då torget i Kalmar är placerat på en av de största gågatornas avslut är det dock relativt lätt för besökare att hitta dit.

Material och möbler

Markmaterialet på städernas gågator skiljer sig från varandra. Uppsala har en enhetlig markbeläggning med fåtalet olika material och färger. Både Växjö och Kalmar har däremot en stor variation på markbeläggningarna. Detta skapar ett något rörigare uttryck på gågatan, men ger också en större känsla av småskalighet.

I Växjö och Uppsala finns den mesta möbleringen ute året om. Bänkarna

används flitigt av besökarna hela året, och blomurnornas blomarrangemang är säsongsbetonat. Kalmars gågata saknar möbler större delen av året. Både blomurnor och bänkar plockas endast ut för sommarperioden då gågatan är full av turistande besökare. Avsaknaden av möbler under årets andra månader gör att gågatan blir mycket öppen och kan uppfattas som öde.

Socialt liv

Alla tre städernas gågator är välbesökta under sommarmånaderna. Resterande året har gågatorna inte lika många besökare, även om det i både Växjö och Uppsala är gott om besökare året om. I Kalmar däremot är det förhållandevis folktomt på gatorna under veckodagarna under höst, vinter och vår. Detta beror delvis på att Kalmar inte har så stort invånarantal. De personer som rörde sig på Kalmars gågator hade dessutom ett snabbt och stressat tempo och använde främst gågatorna som färdväg mellan olika destinationer, istället för att strosa runt. I Växjö hade en stor del av besökarna ett lugnt tempo där många stod och pratade med bekanta eller satt på en bänk och betraktade folklivet. På Uppsalas gågata finns alla sorters människor, både de stressade som snabbt rör sig längs med gågatan på väg mot ett tydligt mål, samt de som flanerar runt och upplever folklivet. Då Uppsala är en större stad i närheten av Stockholm så besöker turister staden under hela året vilket bidrar till ett vibrerande folkliv utan stress på gågatan.

I Kalmar har mötesplatserna en variation i karaktär och placering vid gågatorna, vilket gör att det dygnet runt finns en passande plats att träffa folk. Mötesplatsernas variation är inte lika stor i varken Uppsala eller Växjö. Uppsalas enda mötesplats på Stora Torget är lätt att urskilja och har ett bra läge centrerat på gågatan, men erbjuder inte så mycket under kvällstid. Växjös främsta mötesplatser vid gågatans två gallerior erbjuder inte heller så stor variation.

KAPITTEL 5

Diskussion och slutsatser

Kapitlet redovisar de sammanfattande slutsatserna kring analysernas resultat. En reflektion kring arbetets metod och en övergripande diskussion kring ämnet och arbetet ges dessutom.

Slutsatser

Målet med examensarbetet var att undersöka och reflektera kring lyckade gågator. Under processens gång har flera teorier kommit upp angående begreppet "lyckad gågata", dels mina egna synpunkter och funderingar, men även genom samtal samt läst litteratur. Det finns flera olika sätt att bedöma hur lyckad en gågata är. Ur näringslivets synvinkel avgör mängden pengar som folk handlar för på gågatan hur lyckad den anses vara. En annan synvinkel är att mängden besökare på gågatan avgör, medan en tredje synvinkel rör den fysiska utformningen av gågatan, där besökarnas trivsel i miljön avgör hur lyckad gågatan är. På många sätt hör dessa tre utgångspunkter ihop och påverkas av varandra, både i positiva meningar och i negativa, vilket gör gågatorna till komplexa system. För att locka besökare till gågatan är en väl utvecklad handel viktig, men handel är i större grad benägna att etablera sig på platser där det finns underlag till många besökare. Det är ett samband mellan antalet besökare på en gågata och hur mycket pengar som spenderas där. Men det finns även ett samband mellan hur många besökare en plats har och kvalitén av utemiljön. Därför är en vacker och trivsam stadskärna viktig både för estetiken i sig och för att ge fördelar till näringslivet. Som landskapsarkitekt är det i första hand den fysiska utformningen som är möjlig att påverka för att ge de största möjliga förutsättningarna för en lyckad gågata. Vid planering och gestaltning av gågator bör man vara medveten om att komplexiteten bakom lyckade gågator utökas genom att hur lyckad gågatan är varierar med flera olika parametrar. Något som fungerar bra i en stad kanske inte alls blir lyckad i en annan där andra förutsättningar finns.

De slutsatser jag har dragit kring hur gågator bör utformas för att vara lyckad rör främst gestaltning och planering av den fysiska miljön. Av de fem kriterierna som togs fram i arbetet rör Stadsstruktur, Tillgänglighet, Byggnader och verksamheter samt Material och möbler den övergripande stadsplaneringen och den fysiska gestaltningen av själva gågatan. Socialt liv däremot rör till största del inte gestaltningen, utan istället kring hur folk rör sig i och påverkas av den fysiska miljön, d.v.s. på vilket sätt de övriga fyra kriterierna har lösts. Följande slutsatser är ett resultat av hela examensarbetet, både litteraturstudien och analyserna gjorda på gågatorna.

Stadsstruktur

- Det är viktigt att gågatan är en del av den övergripande *stadsstrukturen* och har tydliga kopplingar och avgränsningar till den för att inte ligga som en isolerad ö i staden.
- En gågatustruktur som består av mer än en linjär gågata inbjuder i större grad till att ge ökade *rörelsemönster* i stadskärnan. Ett korsformat gågatunät samt gallerior i anslutning till gågatan är exempel på hur varierande rörelsemönster kan skapas. Ifall det finns flera gågator i stadskärnan är det dock viktigt att det finns tydliga kopplingar mellan dem så att folk använder sig av hela gågatunätet.
- Även om det i vissa städer kan förekomma en viss nedgång av besökarantalet efter införandet av nya *externa köpcentra* så tyder analyserna på att det inte är något som automatiskt hänger samman. Genom att erbjuda en välgestaltad innerstadsmiljö borde kommuner därför kunna fortsätta att attrahera besökare.

Tillgänglighet

- I de städer där det inte är möjligt att anlägga flera gågator är *gångfartsgator* ett alternativ för att få ökad framkomlighet för fotgängare i staden.
- *Varuleveranser* bör om möjligt ske via gator eller under tider som ej stör fotgängare. Detta gör att gatubilden hålls öppen och fotgängarnas framkomlighet inte hindras.
- Välutvecklad *kollektivtrafik* med tydliga kopplingar till gågatorna är viktigt för att ge folk möjlighet att ta sig till gågatan utan bil då fordonstrafiken bör minimeras i stadskärnan för att bland annat minska trängsel och avgaser.

- *Cykeltrafik* på själva gågatan leder ofta till konflikter mellan fotgängare och cyklister. Då det är viktigt att även cyklister har god tillgänglighet i staden kan ett cykelstråk placeras på en parallellgata till gågatan. På gågator som är breda och inte har så många besökare är det dock möjligt med cykeltrafik då konflikterna med fotgängarna inte blir så många.
- Liksom i alla offentliga miljöer är *funktionshindrades* tillgänglighet viktig. Valet av markmaterial samt entréer till affärerna utan hinder är betydelsefullt för detta.

Byggnader och verksamheter

- *Fasader* med varierande uttryck ger gågatan en trivsamt karaktär. Att bevara byggnader från äldre tidsepoker är därför viktigt.
- Det bör finnas *restauranger* och fik utspridda över gågatan för att öka tillgängligheten till dem för besökarna. Att dessutom samla flera matställen och andra kvällsöppna faciliteter tillsammans kan vara ett sätt att skapa ett nöjescentrum som drar folk.
- I mindre och medelstora städer kan *boende* längs gågatan vara positivt för att skapa mer aktiviteter under större del av dygnet. I stora städer är det större risk för konflikter mellan de boende och besökare.

Material och möblering

- En sammanhängande och välgenomtänkt *materialanvändning* kan förstärka gågatans uttryck.
- *Möblering* på gågatan såsom bänkar, belysning, vegetation och blomurnor är viktiga för att skapa liv på gågatan och bör placeras i en separat zon för att underlätta för funktionshindrade.

- För att ge gågatornas besökare möjlighet att uppehålla sig längre tider på gågatan behövs det tillgång på *sittplatser* där äldre och andra trötta besökare kan vila sig. Brist på sittplatser kan leda till att gågatans besökare stressar sig igenom gågatan.

Socialt liv

- Att skapa platser längs med eller i anslutning till gågatorna där det finns utrymme för folk att samlas ger bättre förutsättningar för aktiva *mötesplatser*.
- *Aktiviteter* på gågatorna så som gatuförsäljare, gatumusiker, torghandel och gatuunderhållning kan bidra till ett ökat folkliv. Därför bör de vara tillåtna på gågatan samt ha platser där det finns utrymme för dem.

Metodreflektion

Litteraturstudie

Examensarbetets främsta grund ligger i litteraturstudier. De var nödvändiga för att skapa en bas att stå på och för att ge en större kunskap och förståelse kring ämnet. Det finns mycket litteratur som rör stadens offentliga rum och gator i staden, medan det inte finns lika gott om litteratur som rör själva gågatan. Mitt arbete grundar sig därför i viss omfattning av forskning kring offentliga rum, som exempelvis torg, samt undersökningar av stadsgator i de fall jag ansett det relevant.

Flera av de undersökningar av gågator som beskrivs i litteraturen rör dessutom främst större städer utanför Sverige. Komplexiteten kring undersökningarna av de stora städerna är oftast hög på grund av att andra åtgärder samtidigt har genomförts i tätorterna eller dess omland. Detta gör det svårt att urskilja gågators konsekvenser för staden och dess invånare.

Eftersom en stor del av den lästa litteraturen behandlar städer som är klart större än de som jag i mitt examensarbete har analyserat skiljer sig vissa av förutsättningarna mot mina tre analyserade gågator. Dock har jag under arbetets gång varit medveten om denna problematik och därför granskat litteraturens relevans för mitt uppsatsämne.

Den mesta litteraturen som rör gågator behandlar endast den enskilda gågatan utan att beskriva hur hela stadens struktur påverkas av gågator. Flera oberoende undersökningar visar att centrumgator påverkas positivt av att göras bilfria, med både ökad mängd gående och större lönsamhet för handeln. Om hur gatorna runt omkring gågatan påverkas är det däremot svårt att hitta fakta. De få undersökningar som nämner de omgivande gatorna är dessutom inte samstämmiga. Vissa beskriver en positiv utveckling med mindre trafik och fler gående, medan andra hänvisar till att boende på gågatans "bakgator" ansett en försämring av deras gata med ökad biltrafik och parkering.

Val av gågator

Att välja gågator med olika strukturer men från städer som hade relativt

sett likartade parametrar gjorde att analyserna fick en större mening då det gjorde att jämförelserna mellan gågatorna blev mer relevanta.

En risk med valet av Kalmar som den ena fallstudien är att jag personligen känner till staden med dess gågator väl från min uppväxt och därmed kan uppleva Kalmars stadskärna på ett annat sätt än de andra två städerna. Men samtidigt gjorde min kännedom om Kalmars uppbyggnad att det var lättare att komma igång med mina analyser. Medvetenheten om denna problematik fanns dock med från början och analysernas objektivitet har därför varit under ständig reflektion.

Analyser

Analysmetoden som använts i arbetet har framtagits utifrån de kriterier som hittats genom litteraturstudien, undersökningar av gågator samt samtal med olika personer istället för att ha utgått från en befintlig analysmetod. Detta kan ha medfört att några aspekter saknas eller borde fått större utrymme i studien. Men då alla kriterier har utgått från eller anpassats för att stämma med gågator är sannolikt de viktigaste aspekterna inkluderade i analyserna.

Gågatornas uttryck och funktion varierar utefter flera parametrar. Under sommarmånaderna är det i regel många fler besökare som rör sig på gågatorna vilket gör att gågatorna fungerar olikt mot när endast stadens invånare använder gatorna. Men oavsett hur väl gågatan fungerar på sommaren är det viktigt att den inte ligger helt öde under de månader som sommarturisterna inte är där. Därför har det varit en stor tillgång för studien att ha besökt gågatorna vid flera tillfällen för att se deras totala funktion.

Eftersom vädret i stor utsträckning påverkar hur mycket folk som en viss dag rör sig på gågatan är det svårt att avgöra hur attraktiv gågatan är. Detta har varit ytterligare en anledning till att besöka vardera gågata flera gånger.

Samtalen med personer ute på gågatorna gav varierande resultat. I Kalmar och till viss del även Uppsala var det svårt att hitta personer som hade tid och lust att ställa upp på mina frågor vilket gjorde att underlaget därifrån inte blev så omfattande. I Växjö var det däremot lätt att hitta intresserade

personer, vissa kom till och med fram självmant och undrade om de kunde hjälpa mig, vilket gav varierande och mer omfattande synpunkter. Överlag var det dock i alla tre städerna svårt att få folk att komma med relevanta kommentarer då de flesta inte reflekterar över sin utemiljö och främst kommer med kommentaren "Det är väl bra".

Diskussion

Att på nära håll ha fått undersöka och jämföra tre olika gågator har varit en unik möjlighet och har både lett till ökad medvetenhet över hur gågator fungerar och är uppbyggda samt över analysprocessen.

En kvinnlig besökare till Växjös gågata påpekade gågators betydelse för stresskänsliga personer. Människor som drabbats av exempelvis utbrändhet eller stroke har ofta en nedsatt förmåga att hantera stress. Stora gallerior och externa köpcentra kan av dessa upplevas ha en otydlig struktur med för mycket synintryck vilket skapar stress. I dagens samhälle där allt fler drabbas av utbrändhet blir denna aspekt därmed allt viktigare, och ger ytterligare ett starkt argument för att utveckla och satsa på stadskärnors gågator.

Fortsatta studier

Mina studier har övertygat mig om att det behövs mer forskning kring gågator i Sverige. Dagens forskning som främst är fokuserad på gågator i större städer utanför Sverige behöver kompletteras med undersökningar av gågator i små och medelstora städer. Då Sveriges vanligaste ortsstorlek är en befolkning under 70 000 invånare (Neergaard & Bergman, 2003) är det viktigt att dessa får utrymme i forskningen. Vidare forskning om hur gågator fungerar och används kan därför ge utökad information kring hur gågator bäst bör utformas för att anses som lyckade och dra folk till stadskärnor.

En annan intressant aspekt att undersöka mer är hur den storskaliga stadsstrukturen påverkas av gågator. Det finns flera studier som visar på de förändringar som sker på en specifik gata av att omvandlas till gågata

med exempelvis räkningar av gående på gatan. Däremot saknas det undersökningar kring hur de omgivande gatorna i både innerstaden och i orten i stort påverkas av förändrade mönster för biltrafik och fotgängare. Ger omvandlandet av en centrumgata till gågata att det blir mer eller mindre biltrafik i innerstaden? Eller blir det ingen förändring? Blir folk mer benägna att gå mer överlag ifall det finns gågator på orten?

KAPITTEL 6

Referenser

I det sista kapitlet ges en förteckning över samtliga källor som använts i examensarbetet.

Publicerade källor

Alexander, C. et al. (1977). *A Pattern Language: towns, buildings, construction*. New York: Oxford University Press.

Arnstberg, K-O., Bergström, I. (2001). *Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö*. Stockholm: Formas.

Aronsson, M. & Jönsson, W. (1994). *Bilder & Tankar*. Växjö: Halls Offset AB.

Balgård, S. (red.) (1994). *Den goda stadsgatan: om gestaltningen av gator*. Stockholm: Carlsson Bokförlag.

Berglund, K. et al. (2004). *Hela staden – från mellanrum till stadsrum*. Stockholm: AB Svensk Byggtjänst.

Bergman, B. (1999). *Storgatan genom Växjö*. Sundsvall: Fritz Hæggström AB.

Bergman, B. (2003). *Handelsplats, shopping, stadsliv : en historik om butikformer, säljritualer och det moderna stadsliv*. Stockholm - Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.

Boverket (2005). *Enklare utan hinder*. Boverket [online] Tillgänglig: http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2005/enklare_utan_hinder.pdf [2011-05-12].

Crawford, J.H. (2002). *Carfree cities*. Utrecht: International Books.

Delipara, B. et al. (2010). *Fler gågator i stadsdelen Inom Vallgraven – förutsättningar och konsekvenser för en bilfri innerstad*. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för bygg- och miljöteknik. Examensarbete.

Destination Kalmar AB (2010). Hemsida [online] Tillgänglig: <http://www.kalmar.com/> [2011-03-02].

Enge, B. (1985). *Gator och Torg i Kalmar*. Kalmar: Gatukontoret.

Eriksson, J. (2003). *Fotgängaren har företräde*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan, Institutionen för infrastruktur. Examensarbete.

Forsberg Warringer, G. et. al. (2006). *Kalmars historia i korthet*. Kalmar stads hembygdsförening. [online] Tillgänglig: <http://www.kalmarsshbf.com/atl%C3%A4sa> [2011-03-02].

Gehl, J. (2006). *Life between buildings: using public space*. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Handelns planinstitut (1991). *Förnya stadskärnan: näringslivets idéer till förnyelse av stadskärnor och mindre orters centrum*. Stockholm: Handelns planinstitut.

Hansa City. (uå) Hemsida. [online] Tillgänglig: <http://www.hansacity.se/1/1.0.1.0/2/1/> [2011-03-18].

Hass-Klau, C. et al. (1999). *Streets as Living Space*. London: Landor Publishing Ltd.

Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Bokförlaget Daidalos.

Johansson, B-I. & Lindroth, P. (red.) (1991). *Stadens ansikte: uppsatser i arkitektur- och bebyggelsehistoria. D. 5, En studie av Svartbäcksgatan-Kungsängsgatan*. Uppsala: Stadsarkivet.

Kalmar kommun (2008). *Detaljplan för kvarteret Mästaren*. Samhällsbyggnadskontoret. [online] Tillgänglig: <http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Demokrati/Planer/Detaljplaner/M%c3%a4staren/Planbeskrivning%20081021.pdf> [2011-03-02].

Kalmar kommun (2009). *Kalmar kommuns befolkning*. [online] Tillgänglig: <http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Demokrati/Statistik/Befolkningsstatistik09.pdf> [2011-06-01].

Kalmar kommun (2010a). *Vad vill vi i Kalmar?* [online] Tillgänglig: <http://www.kalmar.se/t/page.aspx?id=23270> [2011-03-16].

Kalmar kommun (2010b). *Viktiga årtal inom Kalmars historia.* [online] Tillgänglig: <http://www.kalmar.se/t/page.aspx?id=29309> [2011-03-02].

Kalmar kommun (2011). *Kalmar i korthet.* [online] Tillgänglig: <http://www.kalmar.se/t/page.aspx?id=30424> [2011-03-16].

Lieberg, M. (2003). *Att ta staden i besittning: om ungas rum och rörelser i offentlig miljö.* Lund: Byggnadsfunktionslära.

Länsstyrelsen Kalmar län (uå). *Sevärdheter i Kalmar län.* [online] Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/kalmar/sv/om-lansstyrelsen/om-lanet/besoksmal/Pages/sevardheter.aspx> [2011-03-16].

Månsson, K. (2002). *Bygg för alla: ett studiematerial om tillgänglighet och användbarhet i byggd miljö.* Stockholm: Svensk byggtjänst.

Nationalencyklopedin "Gågata" (uå). Tillgänglig: <http://www.ne.se/sve/gagata> [2011-02-07].

Nationalencyklopedin "Hökare" (uå). Tillgänglig: <http://www.ne.se/lang/hokare> [2011-01-20].

Neergaard, K. & Bergman, L. (2003). *Bilfria centrumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner.* Lund: Trivector Traffic AB.

Neergaard, K. et al. (2004). *Vad som händer när handeln flyttar ut.* [online] Tillgänglig: http://www.trivector.se/fileadmin/uploads/Traffic/TrivectorNytt/trnytt_04_nr1.pdf [2011-04-22].

Nordqvist, S. (1984). *Gågatu-epoken.* Stockholm: Nordiska institutet för samhällsplanering.

Santmiquel, R. (2004). *The traffic environment of Lilla Fiskaregatan - a study of cyclist-pedestrian interactions.* Lund: Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.

SCB (2010). *Befolkningsstatistik.* [online] Tillgänglig: http://www.scb.se/Pages/TableAndChart___287608.aspx [2011-03-17].

SKL (2008). *Örnsköldsvik Årets stadskärna 2008.* [online] Tillgänglig: http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/plan/nyheter_1/ornskoldsvik_arets_stadskarna_2008 [2011-05-16].

Stadsbyggnadsförvaltningen, Helsingborg stad (2006). *Handbok för en tillgängligare utemiljö.* [online] Tillgänglig: http://www.helsingborg.se/ImageVaultFiles/id_4098/cf_2/handbok_for_tillganglig_utemiljo_2011_sbf.PDF [2011-05-17].

Svensgård, J. (2009). *Växjö – Fördjupad beskrivning av ett riksintresse för kulturmiljön.* Länsstyrelsen i Kronobergs län. [online] Tillgänglig: http://www.lst.se/NR/rdonlyres/4704DA01-FE91-489F-BB84-FE99DB42368F/136760/Vaxjo_riksintresse_webb.pdf [2011-03-17].

Svenska stadskärnor (2010). *Årets Stadskärna 2010 är Växjö!* [online] Tillgänglig: <http://www.svenskastadskarnor.se/new/user/news.asp?SiteID=2&RootID=32&NewsID=529> [2011-04-25].

Svensson, T. (2008). *Konsekvenser för detaljhandeln och innerstäders attraktivitet av gågator och bilfria torg.* Linköping: VTI.

Thulin, H. (1996). *Gågator.* Linköping: VTI.

Trafikförordningen (1998). Tillgänglig: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm> [2011-02-07].

Uppsala kommun (2011a). *Befolkningsutveckling 1920-2010 i Uppsala stad och kommun, exkl Knivsta kommun.* [online] Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Om_kommunen/Befolkningsutveckling/UppsalaexKN1920-2010.pdf [2011-05-11].

Uppsala kommun (2011b). *Uppsalas historia.* [online] Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/sv/Kommunpolitik/Kommunfakta/Uppsalas-historia/> [2011-05-12].

Uppsala kommun (2011c). *Kommunfakta*. [online] Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/sv/Kommunpolitik/Kommunfakta/> [2011-05-16].

Uppsala Resecentrum (2011). Hemsida. [online] Tillgänglig: <http://www.uppsalaresecentrum.se/projektet-resecentrum/> [2011-05-18].

Vii stan AB & Uppsala kommun (2007). *Från gågata till levande vardagsrum – Uppsalas ansökan till Årets stadskärna 2008*. [online] Tillgänglig: http://www.ukk.se/upload/dokument/huset/arets_stadskarna_tavlingsansokan_2007.pdf [2011-05-16].

Vikstrand, A. (2010). *Storstadsambitioner hotar unikt Uppsala*. UNT. [online] Tillgänglig: <http://www.unt.se/kultur/storstadsambitioner-hotar-unikt-uppsala--916687.aspx> [2011-05-12].

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: The Conservation Foundation.

Växjö citysamverkan AB (uå). *Växjö city – från Linné till Tegnér*. [online] Tillgänglig: <http://www.aretsstadskarna.se/1.pdf> [2011-03-03].

Växjö kommun (2008). *Stadsmiljöprogram för Växjö stadskärna*. [online] Tillgänglig: http://www.vaxjo.se/upload/29685/Broschyr%20Stadsmiljoprogram_mf.pdf [2011-03-17].

Muntliga källor

Agermark, Ulf. Chef för trafikplanering, Växjö stad. Samtal 2011-03-23.

Bergman, Bosse. Stadsbyggnadshistoriker och forskare vid institutionen för samhällsplanering och miljö på KTH. Samtal 2011-02-24.

Haglund, Mats. Landskapsarkitekt, Kalmar kommun. Samtal 2011-03-14.

Wagner, Gabor. Centrumchef Giraffen Köpcentrum. Telefonsamtal 2011-03-18.

Wallin, Torsten. Landskapsarkitekt, WSP Globen. Samtal 2011-02-25.

Åberg, Eva. Landskapsarkitekt, WSP Globen. Samtal januari 2011.

Åkerblom, Karin. Processledare stadsutveckling, Uppsala kommun. Samtal 2011-04-08.

