

# Planering av grönstruktur

## Utveckling från 1940-talet till idag



Titel: Planering av grönstruktur: Utveckling från 1940-talet till idag

Engelsk titel: Planning of Green Structure: Development from the 1940s until today

© Karin Axi och Astrid Sjöberg

Handledare: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

*SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap*

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: Generalplan, Norrköping, Stadsplanering, Västerås, Översiktsplan

Publiceringsår: 2013

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Omslagsbild:

1.	2.	3.
4.	5.	6.
7.	8.	9.

1. Fotografi, Astrid Sjöberg 2012

2. Principskiss av den planerade grönstrukturen i Västerås 1977, Astrid Sjöberg 2013

3. Utsnitt ur Norrköpings Generalplan 1970 (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970a) Med tillstånd av Norrköping stadsarkiv.

4. Principskiss av den planerade grönstrukturen i Norrköping 2002, Astrid Sjöberg 2013

5. Utsnitt ur Preliminärt förslag till Västerås generalplan (Kartbild skala 1:10000), Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret (1951b). Med tillstånd av Västerås stadsarkiv.

6. Fotografi, Astrid Sjöberg 2012

7. Fotografi, Astrid Sjöberg 2012

8. Utsnitt ur Grönstrukturplan (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012b, s.7). Med tillstånd av Västerås stadsbyggnadskontor.

9. Principskiss av den planerade grönstrukturen i Norrköping 1970, Astrid Sjöberg 2013

# Sammandrag

Grönstrukturens utrymme i svenska städers planering har inte alltid varit självklar, vilket den idag kan anses vara i varierad utsträckning. I takt med en ökad urbanisering ställs växande krav på stadsplaneringen och städers mål för utnyttjande av mark och vatten. Att se tillbaka på planeringshistoria ger en inblick i de trender och förändringar som städer genomgått och hur de har påverkat planeringen av grönstrukturen.

*Syftet* för uppsatsen var att undersöka hur stadsplaneringen, med avseende på grönstrukturen, förändrats sedan 1940-talet till idag i Norrköping och Västerås. Målet var även att studera hur grönstruktur har definierats, vilka ställningstaganden som ligger till grund för dagens grönstruktur samt om planeringen i Norrköping och Västerås skiljer sig åt eller är likvärdig.

*Metoden* för uppsatsen har varit planstudier. Huvudlitteratur har varit de plandokument som legat till grund för vidare planering och beslut i de båda städerna har studerats utifrån aspekterna bebyggelseutveckling, trafikstruktur och grönstruktur. Resultatet är en sammanställning av grönstrukturens utveckling i de båda städerna där framförallt förändring i utformning och funktion framhävs.

Till skillnad mot bebyggelsestruktur och trafikstruktur som är prioriterade och självklara i alla studerade plandokument, har grönstrukturens utrymme och aktualitet varierat mycket. Definitionen av vad som klassas som en del av grönstrukturen samt hur den används har förändrats. Från att de har fyllt en mängd funktioner såsom friluftsliv och rekreation, till gröna lungor som mötesplatser samt för att tillgodose biologisk mångfald. Att planera långsiktigt handlar enligt oss om att lära sig av tidigare beslut och ställningstaganden. Genom att lära av tidigare erfarenheter kan hållbara planeringsverktyg för städers grönstrukturer utvecklas.

# Abstract

The space of green structure in Swedish urban planning has not always been obvious, as it today can be considered to a varied extent. Increased urbanization leads to growing demands on urban planning and the cities visions for the use of land and water. Looking back at the planning history provides an insight into the trends and changes that cities have undergone and how they have influenced the planning of green structures.

*The aim* of the paper was to examine how urban planning, with emphasize on the green structure, has changed since the 1940s until today in Norrköping and Västerås. How has green structure been defined and which positions have formed the basis of today's green structure? Does the planning of green structure in Norrköping and Västerås divide from each other or not?

*The method* of the paper has been to study city plans. Planning documents that has formed the basis for further planning and decision-making in the two cities has been studied from the viewpoint of block structure, traffic structure and green structure. The result is a compilation of the green structures development in the two cities, where the particular change in design and function is emphasized.

Unlike the built environment and traffic structure that is prioritized and obvious in all studied plan documents, the green structures space and timeliness have varied widely. The definition of what is classified as green structure and how it is used has changed from a variety of features, such as outdoor recreation to green spaces as meeting places and to secure biodiversity. For us, long-term planning is about to looking at historical standpoints in order to develop future sustainable planning.

# Introduktion

*För att förstå staden – varför den ser ut som den gör, vad som händer idag och hur den fortsatta utvecklingen kan påverkas – måste man avläsa de tidsskikt som lagrar sig över varandra i stadsmiljön (Hall 1997, s.7).*

Parker, friluftsområden, skogsområden, innergårdar och andra gröna platser utgör vad som idag kan betecknas som en stads grönstruktur. Grönstruktur består tillsammans med vägar och kvarter de mest betydelsefulla delar som utgör en stads uppbyggnad. Synen på grönområden och deras huvudsakliga användningsområde har historiskt sett varierat.

Grönstrukturens utrymme i svenska städers planering har inte alltid varit självklart, något som idag kan anses vara, om än i varierad utsträckning. I takt med ökad befolkning och urbanisering ställs växande krav på stadsplaneringen och städernas mål för utnyttjande av mark och vatten. I en växande stad kan förtätning leda till att delar av grönytor bebyggs då efterfrågan på mark är stor. För att säkerställa bevarandet av städernas grönstrukturer, samtidigt som en ökad förtätning sker, kan en översiktlig strategi för städerna och skydd för grönytor vara nödvändig.

Norrköping och Västerås är två exempel på mellanstora svenska städer med snarlik tillväxt. De har båda en historia där industriframgångar under 1900-talet skapat tillväxt, som senare har förändrats, vilket ger dem liknande bakgrund för planering av framtida utveckling. Att se tillbaka på städernas planeringshistoria ger inblick i de trender och förändringar som städerna genomgått och hur de har påverkat planeringen av grönstrukturen. På så vis kan goda förutsättningar och förståelse för långsiktig stadsplanering skapas.

Sveriges generella stadsplaneringsutveckling under 1800- och 1900-talet studeras under utbildningen till landskapsarkitekt. De generella kunskaperna kan utvecklas och fördjupas genom att undersöka grönstrukturens roll i planeringen och hur den förändrats i två svenska städer. Att studera städernas syn på och utveckling av planering för grönstruktur är intressant för byggnadsarkitekter, samhällsbyggare, planarkitekter samt andra som arbetar med eller hyser intresse för planeringsfrågor och främst grönstruktur.

## Bakgrund

Bakgrundsavsnittet syftar till att ge en översiktlig bild av grönstruktur i ett nutida och historiskt perspektiv, samt av lagar och regleringar för stadsplanering i Sverige under 1900-talets senare del.

### Grönstruktur

Planering av grönområden är idag en viktig del av översiktsplaneringen eftersom tillgång på grönområden är viktigt för städernas invånare, skriver Jan Nyström i *Planeringens grunder - en översikt* (2012). Grönområden är betydande för människors hälsa och välbefinnande, varför ett behov att bevara natur- och grönområden finns. För att säkerställa att skydd upprättas i kommunernas översiktsplaner finns ett antal miljöbestämmelser och lagar, som utvecklats sedan 60-talet i takt med miljöpolitik (Nyström 2012).

Fanny Rading Heyman har skrivit en kandidatuppsats i landskapsarkitektur om *grönstruktur*, med syfte att undersöka begreppet, dess bakgrund och hur man

kan arbeta med grönstruktur för att stödja en hållbar utveckling. Det gröna i städerna har enligt Rading Heyman (2009) historiskt använts som ett sätt att lösa två sorters problem. Antingen för att lösa svårigheter med hälsa, estetik, segregering, trångboddhet och luftföroreningar, eller som ett fysiskt sammanbindande element med strukturerande funktion. Rading Heyman (2009) skriver att det var först på tidigt 90-tal som begreppet *grönstruktur* fick sitt genomslag. Vidare menar Rading Heyman att man enkelt sammanfattat kan säga, att stadens grönska gått från den slumpmässigt uppkomna till en idag mycket välplanerad grönstruktur.

Definitionen av begreppet *grönstruktur* och vad planeringen av den innebär undersöks av Emma Sandelin i hennes examensarbete i landskapsarkitektur. Sandelin (Sandelin 2012, s.24), definierar sammantaget grönstruktur som de ytor, mark såväl som vatten, i en stad som inte är bebyggda eller hårdgjorda.

### **Grönstruktur i planeringen**

Under 40-talet växte grannskapsidén fram, vilket innebar att nya stadsdelar skulle bilda mindre avgränsade samhällen som skulle erbjuda både service och grönområden, samt öka den sociala ansvarskänslan. Detta stadsbyggnads sätt tog även hänsyn till vegetation och terräng vid utplacering av bostäder (Åström 1993).

På 50-talet ökade kraven på lekutrymmen, lekpark och bollplaner i nära anslutning till bostäderna. Bostadsområden i enklaver med gårdar som har lekplatser ut mot ett centralt grönområde byggdes. Dessa inneslöts av matargator för att undvika trafiken (Åström 1993). Bilen var enligt Jan Nyström (2012) en viktig symbol för 1950-talets moderna Sverige och biltrafikens expansion kom att påverka stadsplaneringen i stor utsträckning. Staden ansågs föråldrad och dåligt anpassad för framtidens transportmedel och i takt med anpassning till bilen sanerades staden från gamla och slitna byggnader. Konsekvenserna av anpassningen till bilsamhället kom senare att bli hårt kritiserade (Nyström 2012).

Grannskapsidén levde ännu kvar på 60-talet och bostadsområden byggdes med stora gröna ytor. Den stora bostadsbristen som började uppstå ledde dock till en massproduktion med en produktionsanpassad stadsplan som underlag. I de nya områdena utplånades befintlig vegetation och ersattes med nya planteringar (Åström 1993).

Trots att miljonprojektet hade löst bostadsbristen var besvikelsen på den ofärdiga utemiljön med enkla uterum stor, enligt Åström (1993). På 70-talet ökade intresset för småhus, vilket innebar att stora områden med villabebyggelse uppfördes på jungfrulig åkermark kring städerna (Åström 1993).

På 80-talet utvecklades den tidigare stadssaneringen till något som kallades stadsförnyelse, med förtätning av städernas centrala delar (Åström 1993). Åström beskriver vidare att förtätningen ledde till protester när grönytor togs i anspråk.

Under 90-talet försämrades kommunernas ekonomi vilket ledde till sämre underhåll av parkmarker och naturområden. För att lösa detta minskades den kommunala parkmarken medan den privata ökade, något som ledde till att förvaltningen förändrades (Boverket 2007a, s.12-15).

I takt med att städerna idag fortsätter att växa ökar behovet av nybyggnationer. Att förtäta är ett bra sätt att effektivt utnyttja transporter och att uppnå en blandad stad, samtidigt är efterfrågan på tomter i attraktiva naturområden stor. Med fler invånare i städerna ökar kraven på natur i närområdena samtidigt som förtätning ofta tar naturmark i anspråk (Boverket

2007a, s.12). För att handleda och inspirera kommunernas grönstrukturplanering gav Boverket år 2007 ut skriften *Bostadsnära natur*. Skriften ger tips och vägledning om hur Sveriges kommuner kan tillgodose behovet av natur i städerna genom planering.

### **Lagar och regleringar för stadsplanering i Sverige**

Regler kring bebyggelsesamlingars uppförande fanns redan under medeltiden, men det dröjde till slutet av 1800-talet innan stadsplanering som profession utvecklades (Nyström 2012). Enligt Tomas Hall, författare till *Den svenska staden, planering och gestaltning – från medeltiden till industrialism* (1997) handlar planering till exempel om den tänkta och framtida verkligheten (s.8), vilket med vetskapen om att synen på framtiden är föränderlig innebär det att planeringen präglas av sin tid. Nya lagar har införts i samband med nya tiders problem och frågeställningar, kunskapen och visionen för svenskt stadsbyggande med idéer och regleringar har enligt Nyström (2012) historiskt hämtats hos förebilder i Europa.

#### **1947 års byggnadsstadga – generalplaner införs**

Det dröjde till 1947 års byggnadslag och byggnadsstadga innan svensk stadsplaneringen började skilja på översiktlig planering och detaljplanering. Lagstiftningen år 1947 innebar att kommunerna fick huvudansvaret för planeringen och att varje kommun skulle upprätta en så kallad *Generalplan*. Generalplanen innebar en översiktlig planering för kommunen med grunddrag för hur marken skulle användas (Nyström, 2012). Det var dock inte obligatoriskt att anta generalplanerna, vilket krävdes för att de skulle få juridisk verkan. Enligt Nyström (2012) ville kommunerna inte anta planerna med rädsla för att binda sig för framtida utveckling, vilket resulterade i att många planer inte antogs, men ändå användes som underlag för fortsatt planering. 1947 års byggnadsstadga fick ganska snart kritik för att vara krånglig och ställa till det vid byggande, vilket ledde till att det 1959 kom en byggnadsstadga som skulle förenkla och göra att kommunen kunde lämna dispens för vissa önskemål. Då behövdes inte stadsplanen göras mer detaljerad än nödvändigt (Boverket 2007b, s.65-66).

#### **Större planeringsområden och fysisk riksplanering**

Under 1960-talet inleddes en kommunindelingsreform med kommunsammanslagningar. Kommuner skulle slås ihop för att lättare kunna erbjuda bland annat skola och sjukvård, vilket också resulterade i att kommunernas planeringsområden utökades (Nyström 2012).

I takt med människors ökade tid för fritid, ökade intresset för friluftsliv och fritidsbebyggelse enligt Nyström (2012). Detta resulterade i en ökad efterfrågan och exploatering av attraktiv mark nära städerna, vilket ledde till en konflikt mellan att bevara och exploatera naturmark. Förslag på *fysisk riksplanering* kom för att främja miljövårdspolitiken och garantera en god livsmiljö. Miljövårdspolitiken skulle bland annat tillgodose allmänhetens behov av rekreation och friluftsliv samt göra naturen tillgänglig (Nyström 2012). 1965 kom naturvårdslagen med förbud mot glesbebyggelse i värdefulla naturområden, med tanke på friluftsliv och landskapsbild (Åström 1993).

Utredningar gjordes under slutet av 1960-talet som underlag för en framtida lag om hushållningen med naturresurser (Civildepartementet 1971, ss.5-14). Samtidigt som diskussioner om naturvård uppstod, hade enligt Åström (1993)

många generalplaner på 1970-talet börjat ifrågasättas eller blivit liggande i lådor. I väntan på en ny lag introducerades den så kallade *kommunöversikten*, ett planeringsdokument som skulle innefatta hela kommunens yta och ligga till grund för beslut kring plan- och byggnadsärenden. Behovet av en uppdaterad stadsbyggnadslag, ökad samordning samt högre krav på fysisk planering gjorde att en utredning om planlagstiftningen startades år 1968 (Nyström 2012).

#### Plan- och bygglagen införs

Efter många år kunde Plan- och bygglagen (PBL) år 1987 äntligen ersätta den då över fyrtio år gamla Byggnadslagen. Tillsammans med Plan- och bygglagen antogs en naturresurslag, NRL, för att försvara naturvårdens intressen samt för att motverka placering av industrier på olämpliga platser (Nyström 2012). Med PBL fick kommunernas översiktsplaner laga kraft redan när kommunfullmäktige antagit dem. PBL innebär att varje kommun ska upprätta en *översiktsplan* (ÖP) som ersätter tidigare generalplan, översiktsplanen ska omfatta hela kommunens yta och ange hur mark och vatten är tänkt att användas (Nyström 2012).

#### Miljöbalken och dagens planeringslagstiftning

Sedan Plan- och bygglagens inrättande år 1987 har planeringsregleringen utvecklats med fler bestämmelser. Miljöbalken inrättades år 1999 tillsammans med 15 miljömål, som senare utökades till 16. Miljöbalken och miljömålen har syftet att främja en hållbar utveckling och en god och hälsosam livsmiljö. Miljöbalkens uppgift är även att samla alla tidigare lagar inom miljöområdet och den ersatte således bland annat Naturresurslagen och Naturvårdslagen (Nyström 2012). Ett av miljökvalitetsmålen är *God bebyggd miljö*, vilket kräver en helhetssyn samt långsiktigt hållbart transportsystem för att uppnås (Nyström 2012).

År 2010 uppdaterades 1987 års Plan- och bygglag. Förändringarna handlar främst om att förtydliga vikten av att varje kommuns översiktsplanering ska vara strategisk. I den nya lagen har även planerings- och beslutandeprocesserna förenklats (Nyström 2012).

#### **Grönstrukturens förhållande till byggnads- och trafikstruktur**

Hur grönstrukturen i en stad ser ut är starkt påverkat av bebyggelse- och trafikstrukturen. De tre stadsbyggnadselementen har en relation till varandra och går hand i hand när städer växer. Vad som bevaras och planeras som grönt i en stad beror på vad som bebyggs eller inte och vilket anspråk på mark som finns. Behovet av att planera det gröna har funnits under en lång tid, men det är först på senare tid när städerna växer än mer och grönområdena därför riskerar att bebyggas, som behovet av att planera en grön struktur blivit allt viktigare (Rådberg 1986, s.67).

## Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur synen på det gröna i stadsplaneringen har utvecklats sedan 1940-talet till idag i Västerås och Norrköping. Ändamålet är att utreda hur grönstrukturen definieras i de olika plandokumenterna och vilka ställningstaganden som ligger till grund för dagens grönstruktur. Syftet är även att undersöka vad som är gemensamt och vad som skiljer sig åt i de båda städernas planering av grönstruktur.



## Frågeställning

Hur har stadsplaneringen med avseende på grönstrukturen förändrats sedan 1940-talet till idag i Västerås och Norrköping?

## Avgränsningar

Uppsatsen begränsades till att studera städernas planeringsutveckling för grönstrukturen sedan 1940-talet fram till idag. Detta då de första mer ingående plandokumenterna för svenska städer togs fram i samband med 1947 års byggnadslag, då man började skilja på översiktsplanering och detaljplanering. Som underlag för uppsatsen användes de generalplaner med sammanfattningar samt översiktsplaner som upprättats för de båda kommunerna sedan 1940-talet.

Vid urval av planer att studera valdes enbart de dokument som legat till grund för beslut samt vidare planering av städerna.

### Val av städer

Genom att studera två orter som liknar varandra hade vi lättare möjlighet att jämföra två städernas planeringsutveckling för grönstruktur, vilket kunde ge oss en mer ingående bild av utvecklingen. Valet att avgränsa studien till Västerås och Norrköping, byggde på att båda är medelstora svenska städer med en relativt jämn och liknande befolkningstillväxt under 1900-talet, varpå de kunde jämföras på liknande grunder.

Valet av arbetsmetod innebar att städernas plankartor med handlingar hämtades i städernas arkiv. Det begränsade oss ytterligare till att välja två städer inom rimligt reseavstånd från Uppsala, vilket vi ansåg Norrköping och Västerås vara.

## Metod

Uppsatsen baserades på studier av plandokument. De plandokument som undersöktes är de generalkartor med beskrivningar samt översiktsplaner som upprättats och legat till grund för beslut i Norrköping och Västerås från 1940-talet fram till idag.

## Planstudier

Besök gjordes vid Norrköpings och Västerås stadsarkiv där vi med hjälp av arkivarier letade reda på de dokument som varit styrande. För att bekräfta att ej antagna plandokument legat till grund för beslut, undersöktes mötesprotokoll från kommunfullmäktiges sammanträden, samt noteringar i senare plandokument.

Plandokumentens beskrivningar och tillhörande kartmaterial studerades utifrån städernas tankar för utveckling av de stadsbyggnadselement som vi ansåg är grundläggande i en stads uppbyggnad, vilka är grönstruktur, bebyggelsestruktur samt trafikstruktur. Informationen sammanställdes, var plan för sig, för att visa hur de båda kommunerna förhållit sig till dessa aspekter vid planernas upprättande.

## Jämförelse

För att få en bättre förståelse för om planeringen för grönstrukturen varit likvärdig eller skiljt sig åt mellan Norrköping och Västerås, gjordes en jämförelse efter planstudierna. I jämförelsen diskuterades de likheter och skillnader som finns mellan plandokumentet och städerna. Jämförelsen gjordes för att få en djupare förståelse för vilka ställningstaganden Norrköping och Västerås haft gemensamt eller inte under den studerade tiden.

## Presentation av studerade planer

I detta avsnitt presenteras de utvalda generalplaner samt översiktsplaner som legat till grund för beslut i Norrköping och Västerås sedan 1940-talet. I texten återges de ställningstaganden vi kan se att kommunerna har tagit för frågorna om bebyggelsestruktur, trafikstruktur samt grönstruktur.

### Norrköping

Norrköping är beläget i Östergötland, vid inre delen av Bråviken som mynnar ut i Östersjön. Staden är lokaliserad på båda sidor om Motala ström, cirka 15 mil söder om Stockholm (Nationalencyklopedin 2013a). De senaste tio åren har befolkningmängden ökat och år 2012 var invånarantalet cirka 133 000 (SCB 2013b).

De upprättade plandokument för Norrköping som studerats är: Generalplan 1943, Generalplan 1970, Översiktsplan 1990, Översiktsplan 2002 och Aktualitetsförklaring 2006. Följande avsnitt är en återgivning av de studerade planerna, där information i varje avsnitt enbart är hämtad ur respektive plandokument.

#### **Generalplan 1943**

Denna generalplan är den första som upprättas för Norrköping med omnejd. Avsikten är att främja Norrköpings utveckling utifrån näringspolitiska, hygieniska, sociala och trevnads-synpunkter (Norrköping stads generalplaneberedning 1942). Generalplanen avser att i större utsträckning ge riktlinjer än genomarbetade lösningar i detalj. En mycket viktig förutsättning för att kunna utarbeta en tillförlitlig generalplan för Norrköping är att bilda sig en uppfattning om storleken av de arealer som bör reserveras för framtida stadsbebyggelse. De faktorer som hittills påverkat befolkningsantalet så som inflyttning och ökad livslängd tros snart nå sin kulm, tillkomsten av nya och arbetskrävande industrier kan å andra sidan föra med sig en extra inflyttning. Om planens anvisningar följs så att staden organiskt växer ut från det redan befintliga och sammanhängande bebyggda, anser beredningen att trygghet har åstadkommit för en ekonomisk stadsbildning.

#### **Bebyggelsestruktur**

I Generalplan 1943 beskriver planberedningen att en rimlig koncentration av bebyggelse eftersträvas, exploatering föreslås endast till sådana områden som har naturliga förutsättningar för ändamålet. Utrymmeskrävande och öppen

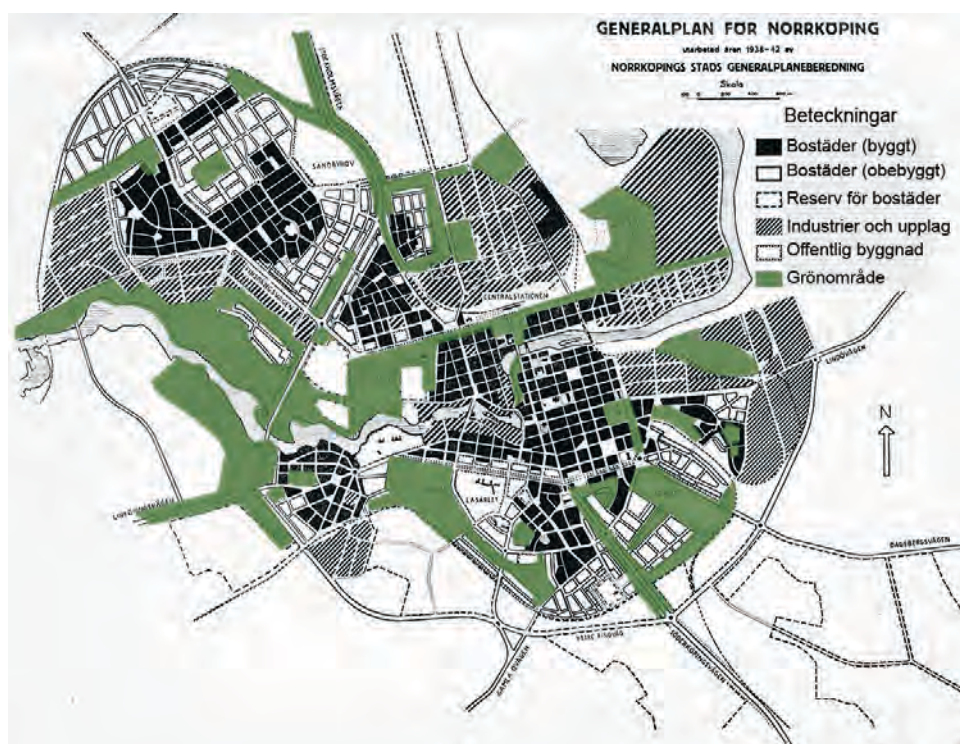
bebyggelse av villor förläggs på mindre värdefull mark, med det menas områden som ligger relativt långt ifrån stadskärnan eller inte lämpar sig för tyngre hustyper (Norrköping stads generalplaneberedning 1942). Huvuddelen av de föreslagna bostadsområdena har planlagts för hyreshus vilka har förlagts i närheten till de trafikleder där buss- eller spårtrafik med fördel kan utvecklas. Skisserna för bostadsområdena har praktiskt taget frångått de äldre hustyperna i slutna kvarter och övergått till sådana som ger luftigare stadspartier. Byggnaderna, främst i form av lamellhus är anpassade till terrängen och lätta att placera ut, dock beskriver planberedningen att en fara finns för att detta system resulterar i en enformig och tråkig stadsbild. I avsikt att förhindra detta eftersträvas "hus i park" där avstånden mellan husen är beräknade att rymma tillräckligt mycket vegetation för att motverka intrycket av enformighet. Enligt Generalplan 1943 vore det olyckligt att låta ett förhållandevis tätbebyggt område med höga hus växa upp inne i ett typiskt villa- eller småstugeområde. Övergången mellan olika områden sker genom att exempelvis skjuta in mellanliggande "grönområden".

Planberedningen uttrycker att erfarenheten visat att det moderna samhället har ett ökat behov av offentliga byggnader, därför har förhållandevis många områden anvisats till skolor, sjukhus och museum. Med begreppet stadskärnan anses i denna generalplan huvuddelen av Norrköpings äldre och mer tätbebyggda delar. Inom stadskärnan är byggnaders användning blandad mellan bostäder, kontor, butiker, lagerlokaler samt lokaler för hantverk och småindustri. Vid breddning av gatorna i stadskärnan har man förutsatt att fastigheterna även i framtiden kommer nyttjas på vitt skilda sätt. I och med breddningen och kvarterssaneringen väntas en betydande om- och nybyggnadsverksamhet, vilken önskas resultera i mindre brokiga och mer enhetliga gatufasader än hittills. Det har visat sig att om saneringen fortsätter efter hittills tillämpade principer inom hela stadskärnan kommer så pass stora byggnadsvolymer uppstå att den skulle rymma kontor, butiker samt hela stadens nuvarande befolkning. Ur ekonomisk synpunkt är en koncentration av bebyggelsen eftersträvansvärt, men en allt för hög koncentration motverkar saneringens syfte. Beredningen föreslår därför att en ny översyn görs efter önskan att stadsplanen ytterligare uppluckras och att tomtmarken nyttjas mindre hårt än vad saneringen hittills resulterat i.

#### Trafikstruktur

Generalplan 1943 behandlar järnvägar, spårvägar och busslinjer, huvudvägar och genomfartsgator. Läget av de befintliga spårvägslinjerna är enligt planberedningen väl anpassat efter trafikbehovet och trafikleder finns redan till flera av de områden som föreslås till bostadsområden (Norrköping stads generalplaneberedning 1942). Frågor om trafik tar ett stort utrymme i planen, särskilt de problem som den moderna biltrafiken har resulterat i. Avgörande för de nutida kraven på huvudgatornas bredd är biltrafikens krav på stora gatuarealer, detta gäller både den rörliga trafiken och parkering. Som ett resultat av det pågående kriget har även cykeltrafiken ökat vilket gett ytterligare krav på gatuutformningen. Även efter krigets slut tros de många cyklisterna kvarstå samtidigt som privatbilarna kommer tillbaka. Det finns nu två trafikproblem; cyklisten och bilisten. Kravet på särskilda cykelbanor eller särskilt utrymme i körbanan, vilket är av stor betydelse för trafiksäkerheten, bör tillgodoses på olika sätt i stadens inre och yttre delar. I Norrköping pågår en utveckling av stadskärnan där tidigare bostäder tas i anspråk för kontor, lager, hantverk och

liknande. Denna omvandling i kombination med de ökade hushöjderna har en tendens att resultera i stärkt varutrafik i centrum. Bortsett från den lokala trafiken rör sig även delar av genomfartstrafiken genom stadskärnan.



*Generalplan 1943 eftersträvar en rimlig koncentration av bebyggelse, nybyggda områden och industrier bör åtskiljas med vegetation och grönområden med olika funktioner och skötselbehov planeras i staden (Norrköpings stads generalplaneberedning 1942).*

*Norrköpings Generalplan 1943 med förtydliganden, Norrköpings stads generalplaneberedning (1942, s.3). Med tillstånd av Norrköpings stadsarkiv.*

### Grönstruktur

För att tillgodose åtskilliga samhällsbehov bör en stad ha tillgång till vissa i huvudsak obebyggda områden (Norrköping stads generalplaneberedning 1942). Begravningsplatser, skydds- och skiljeområden mellan bebyggelse av sinsemellan olika art samt områden för vila, rekreation, lek, idrott och friluftsliv. Enligt numera vanligt språkbruk kallas dylika områden för ”grönområden”. Huvudsyftet med dessa områden är att de ska användas till verksamheter utan fokus på bebyggelse. Av ekonomiska skäl kommer det inte vara möjligt att uppföra nya prydnadsparker, men det går att skapa parker utan större skötselbehov. Planen beskriver olika grönområden som ska upprättas, fyra lek- och idrottsplatser och elva parkområden med varierande karaktär och därmed skiftande behov av skötsel. Strandområdena längs med Motala ström har utlagts till parker då naturen i området lämpar sig mycket väl för ändamålet. Planberedningen anser att utsikten längs med strömmen är en av de vackraste i Norrköping samtidigt som platsen lätt nås från stadens olika delar.

Parker och andra ”grönområden” bör utformas på olika sätt efter det skiftade ändamål de anses fylla. Gator och vägar skall mjukt och följsamt anpassas i terrängen och huvudvägarna bör helst vara omgivna av trädvegetation. Träden

skall skänka behag och avskildhet åt såväl vägen som den bakomliggande bebyggelsen. Industriområden bör avgränsas från bostadsområden genom planteringar av lämplig bredd, vilka bildar en välgörande inramning av fabriksbyggnaderna. Parker bör även anläggas som begränsningar mellan bostadsområden. Det är enligt Generalplan 1943 av modern stadsbyggnadsprincip att dela upp bebyggelsen i ytterområdena i mindre enheter åtskilda av parkområden, den flyter då inte ihop till en svåröverskådlig massa och parkerna bildar ett sammanhängande system. I plankartan för Generalplan 1943 utmärks grönområden som en del av stadens väsentliga delar och Folkparken och tre idrottsområden märks ut i plankartan.

### **Generalplan 1970**

Under 60-talet expanderade Norrköping kraftigt. På grund av nya krav på utbyggnadsområden, bostäder, arbetsplatser och kommunikationsanläggningar ökade den stadsbebyggda ytan med nästan 50 procent per invånare. Generalplan 1970 är ett resultat av denna kraftiga expansion som krävde ett nytt plandokument för att vägleda Norrköpings framtida utveckling. Generalplan 1970 ersatte generalplanen från 1943 som även fått en uppdatering över tätorten år 1955. Med en folkmängd som nu har ökat till 97 000 invånare, är staden i en förändring där boendetätheten förmodas minska i framtiden. En utveckling sker där färre lägenheter efterfrågas men bostadsytan per person förväntas öka kraftigt. Ytterligare nya bostadsområden behöver uppföras i stadens utkanter för att tillgodose bostadsbehovet, en förtätning av byggnader i befintliga bostadsområden sker också. Samtidigt fortsätter det senaste årtiondets omfattande innerstadssanering, eftersom många byggnader anses slitna och oändamålsenliga (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970b).

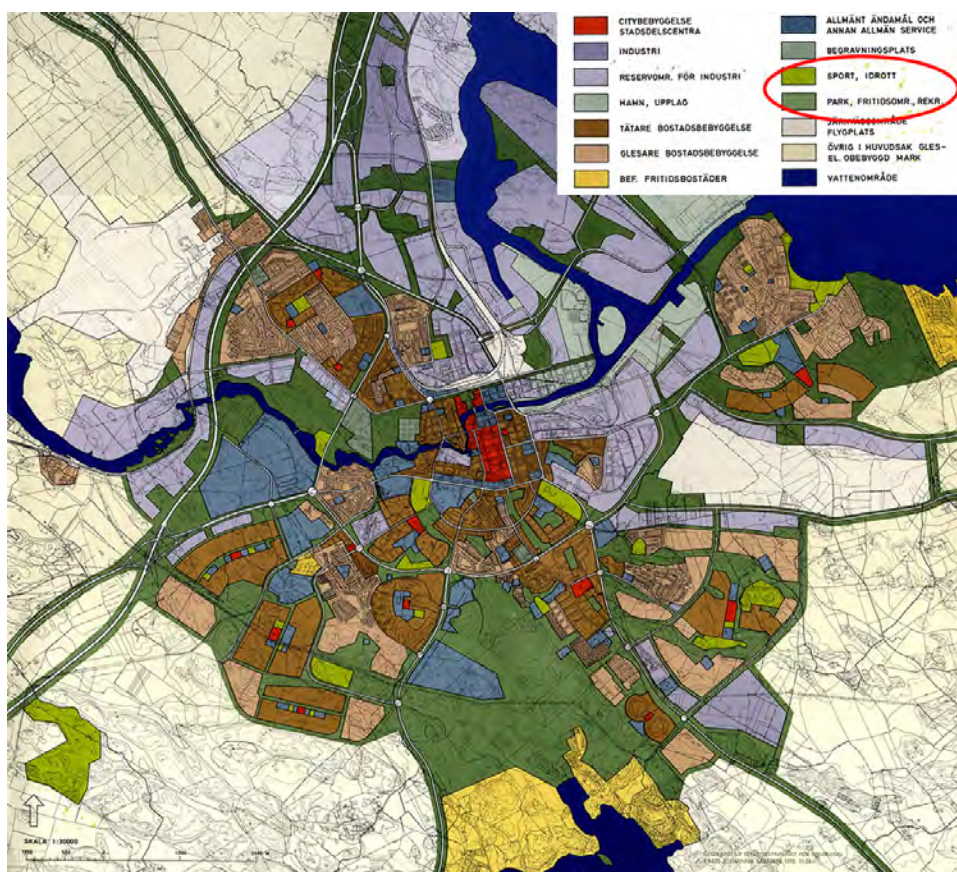
### **Bebyggelsestruktur**

Som grundprincip för stadens utbyggnad vill kommunen tillvarata den medelstora stadens främsta konkurrensfördel, att Norrköping gentemot de rena storstäderna kan erbjuda god och mångsidig service för alla stadens invånare inom ett kort reseavstånd (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970b). Norrköpings centrum upptar en fjärdedel av innerstaden, som i övrigt består av bostäder. Viktigt för innerstadens karaktär är att behålla den tydliga karaktären av rutnätsstad och stenstad. Centrum definieras som området kring Drottninggatan, där kommunen önskar en koncentration av cityfunktioner. I kombination med detta eftersträvas att centrum till största del ska vara fredat från trafik och största möjliga del av gatunätet ska reserveras för gående. Även om trafiken i största möjliga mån bör minskas, framförs i generalplanen risker om att cityhandeln kan bli lidande om den inte görs tillgängligt för biltrafiken.

### **Trafikstruktur**

För att uppnå önskemålen kring trafiken i centrum föreslås en separering av lokal-, kollektiv- och genomfartstrafik (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970b). För att komplettera promenaderna som går runt innerstaden föreslås att en ringväg dras längre ut från stadskärnan, detta för att trafikanterna inte ska lockas att köra längre in än de behöver i centrum. För att även minska bilresorna ges kollektivtrafiken företräde i innerstaden och prioriteras med egna gator. Cykeltrafikens inordnande i trafikplaneringen skall vidare utredas.

Generalplan 1970 anser att förslaget för cityfilialer i stadens yttre delar är onödiga då de enbart skulle kunna komma att försämlra citys utbud. Däremot anses mindre stadsdelscentra vara en god lösning för att tillgodose servicebehoven i de yttre bostadsområdena. Externa varuhus kan komma att placeras utmed riksmotorvägen vid stadens nordvästra delar.



*Under 60- och 70-talet expanderar Norrköping kraftigt, nya områden förläggs till stadens ytterkanter. En mängd områden klassas som gröna i plankartan, allt från parker till "mellanrumsområden" och utmed vägar (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970b).*

*Utsnitt ur Norrköpings Generalplan 1970. (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970a). Med tillstånd av Norrköpings stadsarkiv.*

### Grönstruktur

I planbeskrivningen till Generalplanen 1970 skrivs inget om grönområden, parker och liknande. Istället är plankartan detaljerad med utmärkta områden för sport och idrott samt områden för park, fritidsområden samt rekreationsområden (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970a). De områden som är utmärkta för sport och idrott är främst lokaliserade kring bostadsområden för idrottsarenor, men även mindre skogsområden samt golfbanor definieras på detta sätt. Som park, rekreationsområden och fritidsområden är till största del stadens tätortsnära skogar samt större strövområden utmärkta. Även alla "mellanrumsområden" inne i staden fyller funktion av detta, samt områden utmed större trafikleder. Någon skillnad på parker samt större grönområden och skogar görs alltså inte.

## Översiktsplan 1990

I och med att Plan- och bygglagen (PBL) trädde i kraft år 1987 ställs kravet att alla kommuner skall upprätta en översiktsplan före år 1990, denna plan är Norrköpings första som skrivs utifrån PBL:s riktlinjer. Huvudsyftena med planen är att den ska vara en del i kommunens utvecklingsplanering, visa på hushållning med resurserna och ange bevarandet av värdefulla natur-och kulturmiljöer (Norrköpings kommun 1990a). De problem som särskilt uppmärksammas i planen är de sociala ojämlikheter mellan människor och mellan geografiska områden som råder. Framtiden tros komma att präglas av motsättningar mellan centrum och periferin.

Historiskt har Norrköpings kommun successivt ökat i folkmängd, från ca 81 000 invånare år 1900 till ungefär 122 000 invånare år 1971. De så kallade rekordåren varade under 1960-talet fram till mitten av 1970-talet, vilka resulterade i starkt bostadsbyggande. Framst på grund av utflyttning minskade invånarantalet under 1970-talet och början av 1980-talet, med undantag från de år då utlokaliseringen av de statliga verken genomfördes. Efter 1983 har invånarantalet åter igen börjat stiga och för att beräkna bostadsbyggnadsbehovet används ett intervall på 123 000 – 126 000 invånare till år 2010 (Norrköpings kommun 1990a).

### Bebyggelsestruktur

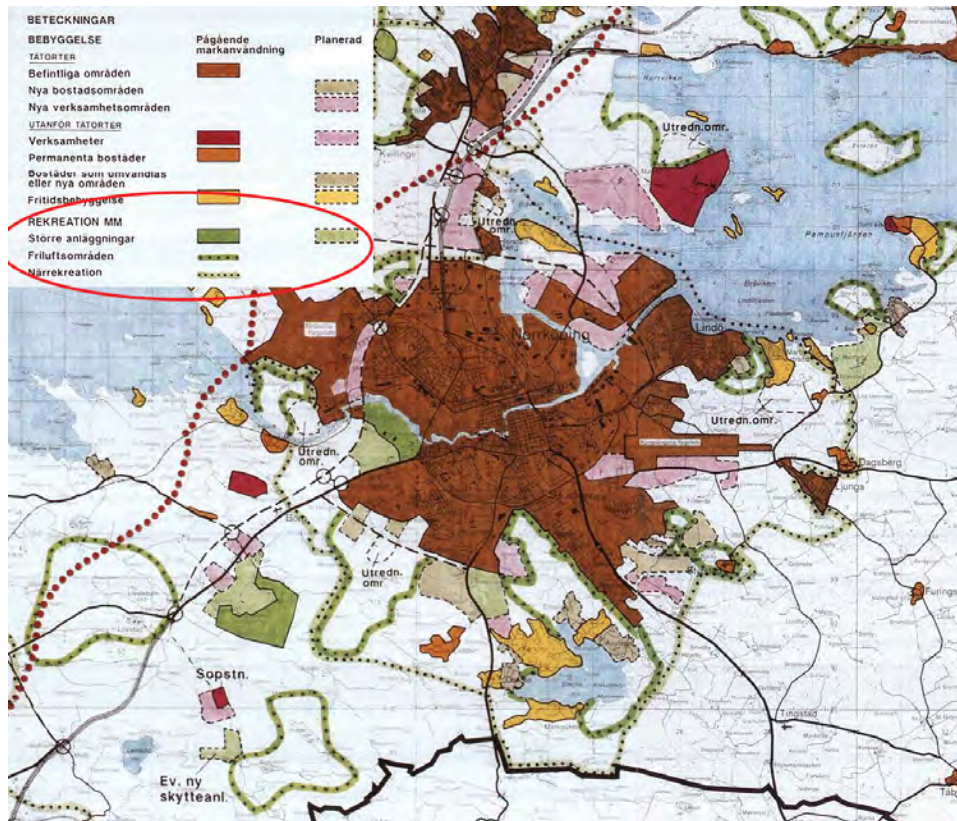
Trots kraftiga satsningar på bostadsbyggande präglas staden av utglesning och en obalans mellan olika stadsdelar (Norrköpings kommun 1990a). Flertalet stadsdelar har en ensidig befolkningssammansättning och balansen mellan bostäder och arbete är ojäm, samtidigt som kravet på bilangöring till bostadsområdena har skapat otrygga miljöer för barnfamiljer. Dessa motsättningar och problem kan enligt kommunen avhjälpas med stöd från översiktsplaneringen.

Medan statistiken visar att tätorterna utanför staden har expanderat är stadskärnan dominerad av invånare i medelåldern och är mer eller mindre död kvällstid. Kommersiella och attraktiva anläggningar i ytterområdena har påverkat innerstadens attraktionskraft. Risker i dagsläget är att innerstaden utarmas på kommersiella, kulturella och sociala verksamheter vilket slår ut innerstaden som naturligt centrum i Norrköping. För att skapa en attraktiv innerstadsmiljö krävs enligt översiktsplanen en strävan att vilja skapa en tilltalande fysisk miljö, kvalitativ god service samt bostäder för en varierande befolkningssammansättning. Variation i bostadsstorlekar och upplåtelseformer eftersträvas i flera delar av staden. Målet är att uppnå mindre ensidiga och mer komplexa samhällen präglade av variation och ökad närhet till arbete, boende och service. Den idag hårda funktionsuppdelningen bör brytas ner eller i varje fall modifieras. Den önskvärda kommunstrukturen kan beskrivas som att Norrköping bör utvecklas till "en småskalig storstad" uttryckt i "stjärnmodellen". I modellen är stadskärnan den kraftigast lysande stjärnan i ett mönster med omgivande kommundelar som större eller mindre lysande stjärnor. Vidare ska exploatering och lokalisering av ny bebyggelse ta hänsyn till naturvården, friluftsentresset och strandskyddet utmed kusten, öar samt Göta kanal.

### Trafikstruktur

Kommunens Transportråd har utvecklat två olika scenarier för Norrköpings framtida trafikutveckling (Norrköpings kommun 1990a). Det ena scenariot

bygger på utvecklad kollektivtrafik och det andra på ökad andel privatbilar. För att andelen resande med den kollektiva trafiken skall kvarstå eller öka behöver linjenätet genomgå en stor utveckling samtidigt som det inte skall bekosta biljettpiserna. Bil- och kollektivtrafikleder skall utformas för att ge korta transporter mellan service, arbetsplatser och bostäder, vilket ska få staden att hänga ihop.



*Kring tätbebyggda områden visas schematiskt närrecreation och fritid i Norrköpings översiktsplan från år 1990. Vidare uttrycker kommunen en okunskap kring närrecreationens funktion och avgränsning (Norrköpings kommun 1990a). Utsnitt ur Norrköpings markanvändningsplan, Norrköpings kommun (1990b). Med tillstånd av Stadsbyggnadskontoret Norrköpings kommun.*

### Grönstruktur

Miljöfrågorna står i centrum för allmänhetens intresse, alla har ett ansvar gentemot kommande generationer att överlämna en värld med ren luft, mark och vatten. Genom planering kan kommunen bidra till att skapa ett samhälle i ekologisk balans (Norrköpings kommun 1990a). Norrköpings Översiktsplan 1990 är ett av verktygen i arbetet med att förebygga och begränsa de miljöproblem som Naturvårdsverket identifierat. Ett av de mål som utformats bygger på att underlätta och skapa förutsättningar för människans möjlighet till vistelse och umgänge med naturen genom friluftsliv. I plankartan för Översiktsplan 1990 har områden för rekreation delats upp och märkts ut i kategorierna större anläggning, friluftsområden och närrecreation (Norrköpings kommun 1990b). Vidare beskrivs aktiviteter som camping, badplats, småbåtshamn, skidbacke, vandringsled och golfbana. Vad gäller närrecreationens områden är dessa utformade runt större tätorter vars främsta värde



anses vara just närheten till tätorten. Norrköpings Översiktsplan 1990 uttrycker den okunskap som finns för stadens närrecreation varav avgränsningen i kartbilden endast är schablonmässig. Till skillnad från närrecreationen som är belägen runt och i staden är de större rekreationsanläggningarna och friluftsområdena placerade i utkanten (Norrköpings kommun 1990b).

### **Översiktsplan 2002**

Syftet med översiktsplanen är att den ska vara ett strategiskt instrument för utveckling av de fysiska strukturerna (Norrköpings kommun 2002a). Planen förhåller sig till miljö-, naturvårds-, grönstrukturprogrammet samt kommunikationsplanen. Den gemensamma värdegrunden för dessa dokument är en hållbar utveckling. En hållbar samhällsutveckling ska bygga på sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer. Norrköping ska vara en bra plats att leva och verka i, för att uppnå detta är en vacker, praktisk och hållbar stad målet.

Planen stödjer sig i tre huvudprinciper: Den första är förhoppningen att kommunen ska växa, människor ska vilja flytta hit för att det finns goda livsmiljöer och förutsättningar att försörja sig. Den andra principen är att Norrköping ska vara stolt över sin historia, planen ska stödja utvecklingen från tung industristad till ett mer kunskapsintensivt företagsklimat. Den tredje principen är att Norrköping ska bli en av Sveriges mest attraktiva städer.

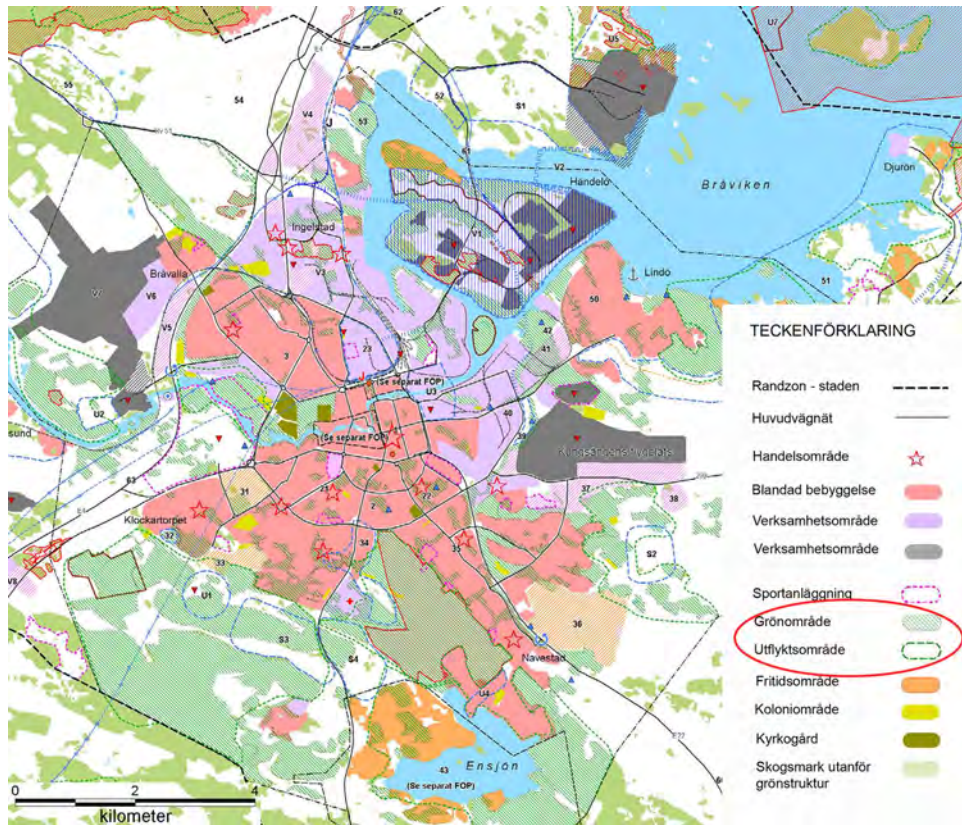
### **Bebyggelsestruktur**

Vid utveckling av staden ska de områden som exploateras tillföra staden något nytt, som till exempel havskontakt (Norrköpings kommun 2002a).

Huvudriktningen är att satsa på att bygga om och utveckla redan befintliga strukturer samt vårda stadens täthet. Det är viktigt att motverka en utglesning av staden i halvperifera lägen, i stadskärnan är målet ”mera stad i hela staden”. För att uppnå planens övergripande mål krävs en planering som underlättar vardagslivet och förverkligar den goda staden. Ett gott stadsliv är ett allmänt intresse vars övergripande riktlinjer är en livsmiljö med mänskliga mått, skönhet, tillgänglighet och mångfald i stadsliv samt platser. Offentliga utrymmen bör erbjuda plats för variation av kultur, rekreation, motionsaktiviteter eller att bara koppla av i tankfullhet.

### **Trafikstruktur**

Trafik är ett uttryck för mänsklig aktivitet, men för mycket trafik kan innebära en begränsning för annan aktivitet (Norrköpings kommun 2002a). Vägtrafiken har en betydande riskfaktor i samhället, eftersom den för med sig buller och utsläpp skadliga för både miljön och människor. Norrköping behöver enligt kommunen minska stadens bilberoende och öka andelen cykel- och kollektivresor, det ska även bli lättare att röra sig i staden för funktionshindrade och till fots. Enligt översiktsplanen kommer denna satsning troligtvis att förbättra vardagen för stadens kvinnor då de är de som idag främst använder sig av kollektivtrafik.



*Redan befintliga strukturer ska utvecklas och täthet eftersträvas i bebyggelseutvecklingen. Nära bostäderna ska mindre grönstråk finnas, som ska leda ut till större grönområden (Norrköpings kommun 2002a).*

*Utsnitt ur Karta nr. 1 Huvuddragen i avsedd mark- och vattenanvändning, Norrköpings kommun (2002b). Med tillstånd av Stadsbyggnadskontoret Norrköpings kommun.*

### Grönstruktur

Till Översiktsplan 2002 har ett speciellt program för grönstrukturen utformats. Liksom bebyggelse- och trafikstrukturen ses grönstrukturen som en av stadens byggstenar. De områden som ingår i grönstrukturen är exempelvis trädgårdar, parker, koloniträdgårdar, stränder, ruderatmark, natur- och jordbruksmark och mindre biotoper som åkerholmar, alléer och stenrösen (Norrköpings kommun 2002a). Dessa har alla olika karaktärer och funktioner så som sociala, rekreativa, kulturhistoriska, estetiska, biologiska och fysiska vilka utgör en viktiga delar i det uthålliga samhället. Visionen är att skapa gröna mötesplatser för alla, ge en ökad kunskap om gröna värden, utgöra en del av det hållbara samhället och bidra till stadens karaktär och historia. För att uppnå visionen ska en utveckling ske av rekreationsstråk, nya och befintliga grönområden, utflyktsområden samt stadens entréer och genomfarter. Norrköpings invånare bör inom 300 meter ha tillgång till någon form av grönområde med upplevelsemässiga kvalitéer. Det behöver inte handla om större områden utan kan vara så kallade ”pocket parks” med exempelvis vattenspel och planteringar. Högst 500 meter från bostaden ska ett grönstråk eller rekreationsstråk som leder till ett större grönområde finnas tillgängligt, invånarna ska kunna gå eller cykla i attraktiva grönstråk som förbinder parkerna med varandra. Stråken förändras desto närmre stadskärnan besökaren befinner sig, karaktären blir mer stadsmässig och det gröna kan ta uttryck i ett gaturum med till exempelvis alléer. Vatten och stränder har ett högt

rekreationsvärde och en stor dragningskraft. Därför är stränderna förbjudna att exploatera eller privatiseras om inte särskilda mål uppfylls för dispens. Här upplevs en konflikt då värdet för områdena lämpar sig likasåväl för boende som för rekreation.

### **Aktualitetsförklaring 2006**

Syftet med Aktualitetsförklaringen 2006 är att beskriva de förändringar som skett sedan översiktsplan 2002 antogs, vad som påverkar plangenomförandet samt att lyfta särskilt strategiska frågor på ett tydligare sätt om så behövs (Norrköpings kommun, Kommunfullmäktige 2007). Det som främst berörs är anpassningen till de nya regelverk som tillkommit och som i varierad grad finns beaktade i Översiktsplan 2002 och andra gällande dokument. De aktualiseringar som görs innefattar till exempel specificering av markanvändningsförhållanden, förändringar av dem samt infrastrukturella trafikförändringar och miljö kvalitetsnormer.

Vidare arbetar kommunen med en översiktsplan för landsbygden samt fördjupningar av Översiktsplan 2002, något arbete med en ny övergripande översiktsplan är inte aktuellt i dagsläget.

## **Västerås**

Västerås är beläget i Västmanland vid Mälarens norra strand, drygt tio mil väster om Stockholm (Nationalencyklopedin, 2013b). Västerås har i dagsläget, år 2013 en folkmängd på cirka 140 000 invånare (SCB 2013a).

De upprättade plandokument för Västerås som studerats är: Generalplan 1951, Kommunöversikt 1977, Översiktsplan ÖP 42, Översiktsplan ÖP 52 och Översiktsplan 2026. Följande avsnitt är en återgivning av de studerade planerna, där information i varje avsnitt enbart är hämtad ur respektive plandokument.

### **Generalplan 1951**

Det upprättades endast ett preliminärt förslag till Generalplan 1951, förslaget godtogs av kommunfullmäktige men någon revidering gjordes aldrig. Huvudsyftet med Generalplanen 1951 är att ange grundragen för markanvändningen (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1951a). Den skall verka som ett ledande dokument för närmare planläggning av stadens ordnande och bebyggande. Folkmängden i staden förväntas växa från 60 000 invånare år 1950 till 110 000 invånare år 1980.

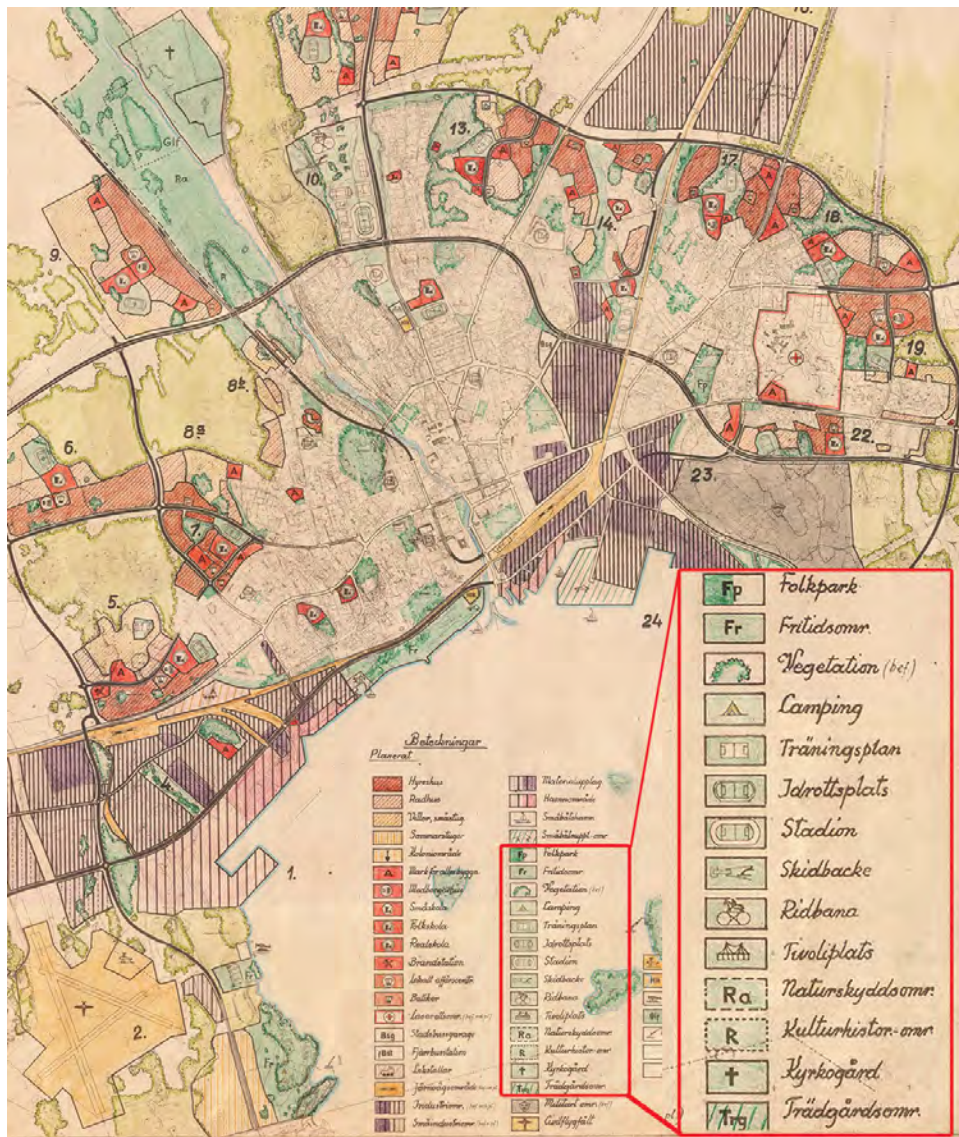
### **Bebyggelsestruktur**

Nyutvecklade bostadsområden hänvisas i huvudsak till marker med öppen terräng kantade av mer bevuxna delar (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1951a). Bostadsområdena är tänkta att bestå av blandad bebyggelse, villor, rad- och hyreshus, som i de flesta fall grupperats i enheter om cirka 4 800-5 100 invånare vilket ger ett underlag för skola och service. I varje område planeras ett samlat och centralt centrum med butiker och hantverkslokaler. Mark avsätts även för allmänna verksamheter såsom kyrkor och ålderdomshem samt mindre parkområden. Beroende av bostadstyp är tillgängligheten till busshållplats olika, boende i hyreshus skall ha närmare till en hållplats än boende i villa som har ett maximalt avstånd på 700 meter. Busslinjerna kan tänkas gå igenom bostadsområdena och helt friläggas från

infartslederna och större vägar som reserveras för snabbare trafik. I dessa fall kan tätare bebyggelse och centrum förläggas längs med bussgatorna.

### Trafikstruktur

År 1950 var stadens bilbestånd cirka 19 invånare per bil, till år 1980 beräknas trafikvolymen inom Västerås stad och på infartsvägarna bli tre till fyra gånger större (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1951a). För att anpassa vägarna till den ökade trafikmängden skall stadens vägar rätas ut, förlängas och breddas och tvärgator till större vägar kan komma att stängas i mynningen. I och med en förväntad fortsatt trafikökning även efter år 1980 bör vägarna dimensioneras efter en ännu större trafikintensitet än ovan nämnt. Enligt Generalplan 1951 är den planerade riksvägen en viktig del av stadens trafikplanering, riksvägen ska verka som en genomfartsled och inte en förbifartsled. Syftet med vägen är att minska avståndet mellan riksvägen och stadens centrum, så att största möjliga andel av genomfartstrafiken skall följa riksvägen och inte lockas att ta vägen genom stadskärnan, samt att användas för lokaltrafik mellan stadsdelarna.



En mängd olika områden har märks ut med grönt i plankartan, och är spridda över hela staden i generalplanen från år 1951.

20 Utsnitt ur Preliminärt förslag till Västerås generalplan (kartbild skala 1:10 00), Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret (1951b). Med tillstånd av Västerås stadsarkiv.

## Grönstruktur

I Generalplan 1951 beskrivs den natur som omger Västerås som något som ger staden fördelaktiga förhållanden ur estetisk synpunkt (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1951a). Enligt Generalplan 1951 omfattar parker och idrottsplatser cirka 13 procent av stadens yta, borträknat industri och hamnområden, vilket motsvarar cirka 19 kvadratmeter per invånare. Vid utformning av Generalplan 1951 har hänsyn till de stora skogspartierna i största möjliga mån tagits, samt att strandområden frilagts från bebyggelse för att tillgängliggöras åt allmänheten som fritidsområden. Av ekonomiska skäl finns ingen möjlighet att planlägga nya parkområden i stadens centrala delar. Samtidigt ska de nya bostadsområdena, planerade för cirka 5000 invånare, innehålla mindre parker, idrottsplatser med träningsplaner samt ett flertal mindre bollytor. Folkets parks area kommer enligt Generalplanen att öka med 70 procent och ett nytt idrottsområde förläggs på Rocklundagärdet. I plankartan märks en mängd olika områden ut som del av stadens gröna, med allt från parker, idrottsanläggningar, tivoliplatser och liknande (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1951b).

## Kommunöversikt 1977

Kommunöversikt 1977 som antogs i februari 1977, upprättades av Generalplanekontoret som en plan för hela Västerås kommun (Västerås kommun, stadsbyggnadskontoret 1976a). Västerås har enligt Kommunöversikten 118 000 invånare år 1977. Ortsstrukturen för Västerås består av en stor centralort där 84 procent av stadens invånare bor, därtill en krans av medelstora tätorter med 1000-4000 invånare samt ett tiotal småorter med 50-300 invånare per ort.

## Bebyggelsestruktur

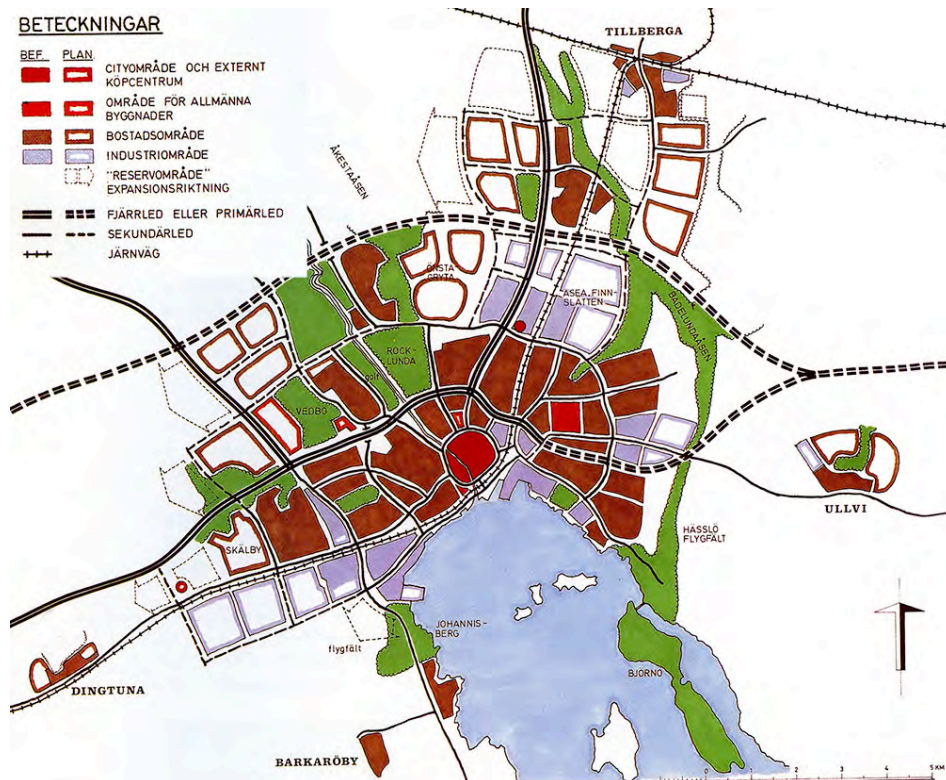
Som underlag för Kommunöversikt 1977 fanns tre förslag för stadens utbyggnadsriktning av den relativt centrerade staden vid Mälaren. Förslagen som låg till grund för diskussionerna om framtida utveckling var koncentrisk, bandstad och stjärnstad (Västerås kommun, stadsbyggnadskontoret 1976a). Huvudalternativet med en koncentrisk stadsutveckling där staden ska växa cirkulärt ut från centrum, utsågs till att vara det optimala förslaget att arbeta vidare med. På så vis kan en stad med små avstånd inom staden och nära till servicefunktioner och enkla kommunikationer skapas.

Stadens bostadsbestånd är, vid Kommunöversiktens upprättande, relativt ungt. Huvuddelen av det framtida tillskottet av bostäder och arbetsplatser föreslår man ska förläggas inom stadens gränser. På så vis blir det enligt kommunöversikten lättillgängligt, med korta reseavstånd för många och varierande arbetsplatser, god service samt med bra vägnät för såväl biltrafik som gång, cykel och buss. Mellan östra och västra delarna av Västerås råder en obalans i fördelningen av arbetsområden och bostäder. En samlokalisering är önskvärd och således föreslås en etablering av mer bostäder i stadens östra delar och mer arbetsplatser i de västra delarna. Dock begränsas staden från att expandera mycket åt dessa håll på grund av stadens två flygfält, Hässelö i de östra delarna och Johannisbergs flygfält i de västra delarna.

Trots att en tendens till decentralisering av vissa verksamheter märkts under 70-talet, bedöms området innanför cityringen som i dagsläget är dagens centrum, även i framtiden att vara kommunens huvudcentrum. Cityområdet bedöms fortsatt vara centrum för handel, varför stormarknader som avlastning för city inte bedöms ha någon aktualitet före 1985.

## Trafikstruktur

Ett antal trafikleder inom staden samt klarställandet av E18 planeras för att tillgodose behovet av vägar för trafiken (Västerås kommun, stadsbyggnadskontoret 1976a). En kollektivtrafikutredning har gjorts men den innebär inga markreservationer utan enbart rekommendationer för bebyggelseplaneringen, som föreslås följa kollektivtrafikstråken. Under de senaste åren har en viss decentralisering av verksamheter från centrum, särskilt industrier, som flyttat till stadens yttre delar. Detta har lett till att en del större områden nu står tomma i stadens inre delar, för vilka framtida användning inte är bestämd.



*I 1977 års plankarta finns inte det gröna med bland beteckningar, så som byggnader och bostäder, trots att det märks ut i kartbilden.*

*Utsnitt ur Förslag till tätortsstruktur i Västerås kommun samt förslag till generalplan för kommunen år 2000 (kartbild), (Västerås kommun, stadsbyggnadskontoret 1976b).*

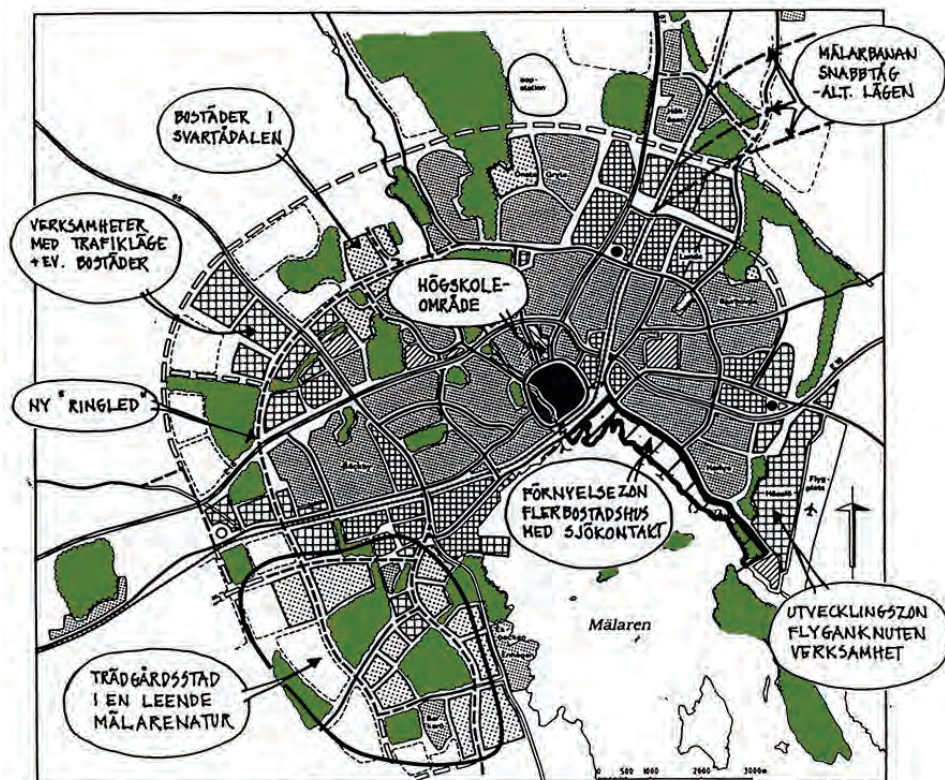
*Med tillstånd av Västerås Stadsarkiv.*

## Grönstruktur

De friluftsområden samt större skogsområden som finns intill staden är de rekreationsområden som identifieras i Kommunöversikten 1977. Det fastställs att kommunen i ett framtida arbete bör studera sambanden mellan grönområden och möjligheten att skapa sammanhängande grönstråk (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1976a). I plankartan för Västerås där bland annat cityområde, bostadsområden och industriområden är utmärkta är även gröna områden utmärkta men saknas i teckenförklaringen och omnämns inte heller. De områden som utmärks som gröna är fördelade runt staden i dess yttre delar, men väldigt få återfinns inne i centrum (Västerås kommun, stadsbyggnadskontoret 1976b).

## Översiktsplan ÖP 42

ÖP 42 är Västerås första översiktsplan sedan den nya plan- och bygglagen trätt i kraft och planen antogs 1992 (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1992). De övergripande målen i ÖP 42 är att utveckla Västerås som regionalt centrum för Västmanland och Bergslagen, att göra staden till en del av *Triaden*: Västerås – Eskilstuna – Örebro, samt att göra Västerås till en viktig del i Mälarenregionen. Västerås framtida vision enligt ÖP 42 är att öka stadens kontakt med Mälaren och göra Västerås till en Mälarstad, vilken beräknas förverkligas år 2000. För att nå visionen vill kommunen satsa på förbättrad kontakt med Mälaren genom att bygga bostäder i stadsnära läge med vattenkontakt.



STADENS EXPANSION, ILLUSTRATIONSKARTA  
ALTERNATIV 1 SBK DEC 1989

### BETECKNINGAR

BEF PLAN



BEF PLAN



BEF PLAN



Västerås 1992, staden ska utöka kontakten med Mälaren och nya områden ska främst byggas i stadens ytterkanter för att grönområden inte ska förloras (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1992).

Förtydligande av Karta över Västerås, ur Översiktsplan ÖP 42. Kommuntäckande Översiktsplan Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret (1992, s.37). Med tillstånd av Västerås Stadsarkiv.

Övergripande mål i ÖP 42 är att mark, vatten och fysisk miljö ska utnyttjas ur en ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning. Resurshushållning och ett ekologiskt handlingsätt ses som mycket

viktigt, samt att bibehålla mångfald och variation av representativa vegetationstyper och biotoper.

Enligt ÖP 42 förväntas befolkningen i Västerås öka från 120 000 invånare vid planens upprättande till 125 000 invånare år 2000. För att bevara befolkningen och tillväxten ska Västerås bland annat satsa på en högskola.

#### Bebyggelsestruktur

Viktigt i bebyggelseutvecklingen i Västerås är att utveckla attraktiva bostäder och arbetsområden (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1992). Nya bebyggelseområden behöver exploateras runt omkring staden på tidigare obebyggd mark för att tillgodose behovet av bostäder och verksamhetslokaler. Kommunen är restriktiv mot förtätning i befintliga områden för att inte förlora parkmark. Stadens främsta utvecklingsområden är Gamla hamnen i centrala Västerås och Johannisberg sydväst om centrum utmed Mälaren, där Västerås vill etablera av nya bostäder och arbetsplatser samt en trädgårdsstad.

#### Trafikstruktur

Enligt ÖP 42 ska nya vägar byggas och en utredning av kollektivtrafiken bör ske. Stadens kommunikationer lyfts fram som en del i stadens utveckling med stor betydelse för framtiden och näringslivet, där bättre kommunikationer både regionalt och nationellt krävs. Hamnen i Västerås är Sveriges största insjöhamn och därför av stor betydelse för stadens utveckling och ekonomi (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1992).

#### Grönstruktur

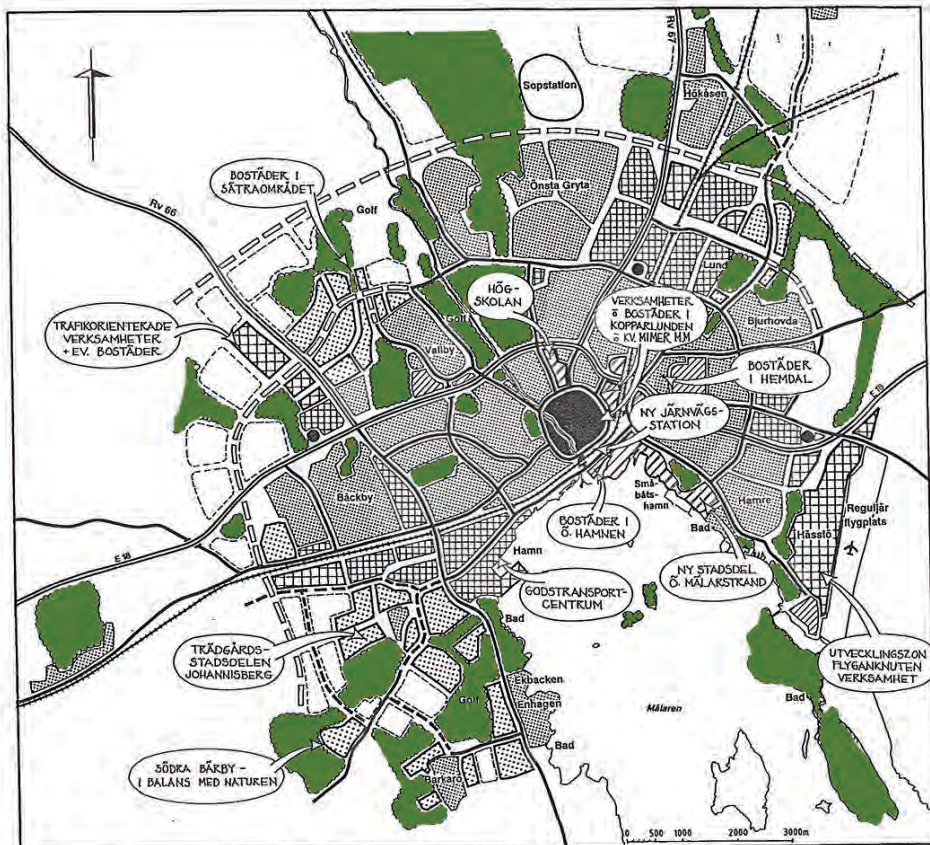
Enligt ÖP 42 ska rekreation och friluftsliv finnas tillgängligt på nära håll för Västeråsborna, men på vilket sätt och var finns ingen plan för 1992. Samtidigt framhävs att som utgångspunkt vid expansion av Västerås ska stadens natur- och kulturresurser tillvaratas och utvecklas, framförallt området utmed Mälaren. I kartan över stadens expansion (se karta s.23) markeras stadens grönområden. Dessa ligger främst i stadens ytterkanter eller som små öar in mot centrum.

#### Översiktsplan ÖP 52

Den kommuntäckande översiktsplanen ÖP 52 antogs i februari 1998 och ersätter och uppdaterar ÖP 42 (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1998a). Utgångspunkterna i ÖP 52 är att försöka hitta en metod för en översiktsplan som är lätt att hålla aktuell, samt mer lättläst. ÖP 52 uttrycker möjligheten att i framtiden kunna göra översiktsplanen digitalt tillgänglig och att få Västeråsborna att bli mer aktiva i stadens planering.

Huvudmålet för tankarna kring Västerås utveckling i ÖP 52 är att staden långsiktigt ska utvecklas till ett samhälle i samförstånd med naturen och dess kretslopp. Ett av planens mål är att ta vara på och utveckla den medelstora stadens förutsättningar med gott om service inom korta avstånd. Visionen är fortsatt som i ÖP 42, att utveckla Västerås som Mälarstad genom bättre kontakt med Mälaren, vilket definieras som stadens största framtidsutvecklingsprojekt.





## STADENS EXPANSION PLANÖVERSIKT 1997 STADSBYGGNADSKONTORET VÄSTERÅS

BETECKNINGAR		BEE		PLAN		BEE		PLAN	
	CENTRUMOMRÅDE OCH EXTERNT KÖPCENTRUM		ARBETSOMRÅDE		FJÄRR- ELLER PRIMÄRLED		SEKUNDÄRLED		MARKRESERVATION FÖR TRAFIKLED
	INSTITUTIONSOMRÅDE MM		CENTRALA FÖRNYELSE-OMRÅDEN		JÄRNVÄG				
	BOSTADSOMRÅDE		MÖJLIGT EXPLOATERINGS-OMRÅDE PÅ SIKT						
			GRÖNOMRÅDE						

De centrala delarna av staden ska växa för att minimera resor, och vikten av rekreation nära bostadsområdena belyses i Västerås översiktsplan 1998 (Västerås kommun, stadsbyggnadskontoret 1998a).

Förtydligande av Karta över Västerås expansion, ur Översiktsplan ÖP 52.

Kommuntäckande Översiktsplan. Planbeskrivning Markanspråk, Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret (1998b, s.5). Med tillstånd av Västerås Stadsbyggnadskontor.

### Bebyggelseutveckling

Bebyggelseutvecklingen ska resultera i en god livsmiljö för alla invånare både i dag och för framtida generationer (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1998a). Stadens byggnadstakt förväntas bli förhållandevis låg, men beredskap för en högre tillväxttakt finns. Utgångspunkterna för bebyggelseutvecklingen är att ta till vara naturresurserna samt att utveckla Västerås som Målarstad. Med Västerås som Målarstad menas att stadens vattennära läge ska utnyttjas och tillgängliggöras för rekreation och bostäder. Staden ska erbjuda områden med

blandade funktioner av verksamheter och attraktiva bostadsområden med ett brett spektrum av bostadstyper.

Nya bostäder ska enligt ÖP 52 koncentreras till ett fåtal områden för att minska kostnader för skolor och vägar. Huvuddelen av den nya bebyggelsen ska koncentreras till tätorten på tidigare obebyggda ytor, samt halvcentrala industriområden utmed Mälaren. Idéer finns om en ny stadsdel utmed Mälaren, Öster Mälarstrand, samt en trädgårdsstad i Johannisberg sydväst om centrum. I planhandlingarna uppmärksammas det att tätortsexpansionens behov av stora arealer innebär en konflikt, varför exploatering av redan utnyttjade ytor anses mest lämplig. Samtidigt är ÖP 52 mycket restriktiva mot utnyttjande av parkmark för bebyggelse, för att inte minska den bostadsnära naturmarken och rekreativsmöjligheterna.

#### Trafikstruktur

Enligt ÖP 52 är det lämpligast att den centrala staden växer för att minimera resandet och för att effektivisera kollektivtrafiken (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1998a). Bebyggelseexpansionen bör därför orienteras till kollektivtrafikstråken, detta för att inte förutsätta ett högt bilinnehav samt att främja kollektivtrafikresandet. En utredning har gjorts som föreslår ytterligare satsningar på lokaltågtrafik samt utvecklad busstrafik. Samtidigt har markreservationer föreslagits för att kunna utveckla och förbättra E18 runt staden. Ett arbete med en trafikledsplan har påbörjats där visioner om Västerås framtida trafiksystem ska utarbetas.

#### Grönstruktur

Enligt ÖP 52 vill Västerås kommun värna om jordbrukslandskapet med dess biologiska produktion och kulturhistoriska värden samt främja och bibehålla hotade arter och biotoper (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1998a). Viktigt är även att hushålla med Västerås naturresurser såsom mark och vatten enligt naturresurslagen, vilket är kommunens ansvar att följa. ÖP 52 anser att intressena för friluftsliv och rekreation särskilt bör prioriteras i tätorten och dess närområden, samt utmed Mälaren och dess stränder. Rekreation nära bostadsområden är viktig för att både tillgodose intresset och närhetsbehovet, samtidigt finns en konflikt mellan att bevara naturmark och att exploatera den för att tillgodose byggnadsbehovet.

#### Översiktsplan 2026

Västerås nyaste översiktsplan, Västerås Översiktsplan 2026, antogs i december 2012 och ersatte då ett antal tidigare gällande översiktsplaner, bland annat ÖP 52 (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012a).

Västerås Översiktsplan 2026 har visionen *staden utan gränser*, med vilken kommunen vill visa att stadsbyggande är en långsiktig process. De har därför valt att i denna plan fokusera på hur Västerås kommer att vara år 2026 och samtidigt blickar ända till 2050. Västerås räknar med en fortsatt stadig befolkningsökning, vilket kräver fler bostäder, arbetsplatser och transportsystem.

Översiktsplan 2026 fokuserar på vardagslivets villkor. Västerås ska vara en attraktiv stad, erbjuda attraktiva bostäder, ha ett attraktivt city, samt vara en mångfaldig stad och en knutpunkt med framåtanda i regionen.

## Bebyggelsestruktur

Strategin för nybyggnation är att bygga staden inåt, för att bevara värdefull jordbruksmark och utnyttja marken effektivare (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012a). Övergivna områden och andra dåligt utnyttjade tomter bör ges en ny användning som är kvalitetshöjande. I Översiktsplan 2026 poängteras det att i en förtätad stad blir avstånden kortare och närhet finns till både service och arbetsplatser, något som kommunen vill uppnå. Projektet med att utveckla Västerås som Mälarstad fortsätter och en stor del i detta är Öster Mälarstrand som under en längre tid varit Västerås viktigaste utvecklingsområde. Ytterligare bostäder ska uppföras på Öster Mälarstrand, det finns även planer på ett Naturum för att ytterligare stärka stadens koppling till vattnet.



*I Västerås översiktsplan 2026 har grönområden värderats som mycket värdefulla eller värdefulla och staden ska växa inåt och bli en attraktiv stad vid Mälaren (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012a). Utsnitt ur Grönstrukturplan (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012b, s.7). Med tillstånd av Västerås Stadsbyggnadskontor.*

## Trafikstruktur

De strategier som framförs för att uppnå målet med en tät och blandad stad är att ny bebyggelse ska koncentreras till kollektivtrafikstråk samt att blanda funktioner så att bostäder och verksamheter finns i samma områden (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012a). På så vis kan transportbehovet minskas samt rörelse skapas dygnet runt. Vid planering av ny bebyggelse samt förändring av befintlig ska cyklisterna och gående prioriteras för att det ska vara enkelt att gå och

cykla oavsett vart man ska. Kollektivtrafiken ska fungera som en ryggrad i staden och som utgångspunkt för bebyggelseplaneringen. City ska fungera som en naturlig mötesplats med koncentration av handel och kultur för alla åldrar, detta bidrar även till en tryggare miljö att vistas i.

#### Grönstruktur

Tillgängligheten till grönområden i Västerås ska förbättras genom etablering av nya samt utveckling av de redan befintliga, så att alla invånare har tillgång till ett brett utbud (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012a). Bland annat ska gröna lungor i inre delarna av staden utvecklas för att vara naturliga mötesplatser. Begreppet gröna lungor får ingen vidare förklaring i Översiktsplan 2026. Kommunen anser att det är viktigt med närhet till offentliga platser och grönområden i en allt tätare stad, samt att det bidrar till en bättre miljö. Det framförs att vistelse i naturområden och parker ökar vårt välbefinnande. En god tillgång till grönområden av olika sorter, planering för ökad fysisk aktivitet samt goda förutsättning för detta kan bidra till en bättre miljö samt ökad besöksfrekvens. För att Västerås ska uppfylla de önskemål och krav som kommunen satt upp, har de upprättat en Grönstrukturplan med riktlinjer för grönområden i Västerås tätort (Västerås Stad, Stadsbyggnadskontoret 2012b). I Grönstrukturplanen har värdefulla och mycket värdefulla områden definierats och märkts ut på en karta (se karta s.27). Grönområdena är många till antalet och innefattar både parker och större rekreationsområden, de bildar ett grönt mönster över hela staden med blandning av mycket värdefulla och värdefulla områden.

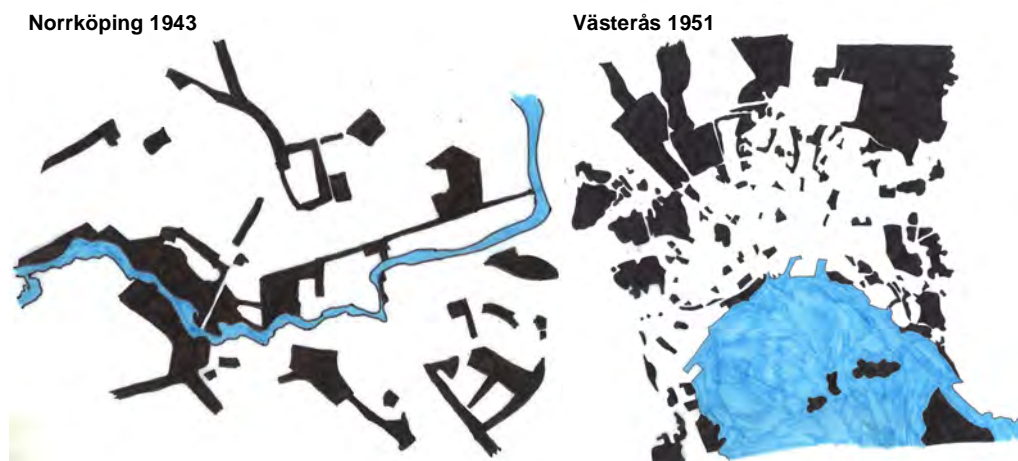
# Analys och jämförelse

I följande avsnitt presenteras en analys och jämförelse av plandokument. Plandokument från samma tidsintervall presenteras och jämförs med varandra med avseende på grönstrukturplanering. Vidare presenteras förenklade skisser över de båda städernas utbredning av grönstruktur vid tidpunkten för varje plandokument.

## År 1940 - 1969

Tidsintervallet innefattar Norrköpings Generalplan 1943 och Västerås Generalplan 1951.

Till skillnad från Norrköpings Generalplan 1943 är Västerås Generalplan 1951 upprättad efter att 1947 års byggnadslag och byggnadsstadga införts. Trots detta finns inga större skillnader i planbeskrivningarna utifrån de aspekter vi har studerat. Både Västerås Generalplan 1951 och Norrköpings Generalplan 1943 är innehållsrika och har en hög detaljeringsgrad. Landskapets former och de gröna strukturerna utgör i båda generalplanerna ett stadsbyggnadselement, där det gröna skapar basen för de byggda strukturerna.



*Utbredning av grönstrukturen visas i svart. Både Västerås och Norrköping har i 40- och 50-talets plankartor en stor mängd områden med någon form av grön funktion, däremot ser den fysiska strukturen olika ut. Skiss: Astrid Sjöberg 2013.*

### Grönområden som samlingsnamn

Det för sin tid moderna begreppet ”grönområden” presenteras i Norrköpings Generalplan 1943. Grönområden är ett samlingsbegrepp med varierande funktion, som används för att beteckna de mellanrum i staden vars karaktär är grön. Funktionen för grönområdena utvecklas inte mer än att de är till för rekreation och för att rama in och avgränsa olika områden från varandra (Norrköpings stads generalplaneberedning 1942). I Västerås Generalplan används inget övergripande samlingsnamn för det gröna men i plankartan specificeras vilken typ av ”grön” aktivitet som är belägen var.

### Grönstrukturens funktion och användning

I Norrköping ska trafiknätet skiljas från bebyggelse med hjälp av gröna områden och likaså ska bebyggelsestrukturers luftiga karaktär fyllas ut med grönska. Bebyggelsen och vägnätet ska anpassa sig efter terrängen efter principen ”hus i park” (Norrköpings stads generalplaneberedning 1942).

I Västerås plankarta är bland annat folkparker, idrottsplatser, tivoliytor och trädgårdsytor utmärkta och Västerås omgivande natur beskrivs som en estetisk fördel för stadens karaktär. Vid exploatering av nya bostadsområden tas hänsyn till befintliga skogspartier och strandområden. I nya bostadsområden ska idrottsplatser, parker och bollytor finnas, medan friluftsliv ska bedrivas utanför staden (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1951a).

### År 1970 - 1989

Tidsintervallet innefattar Norrköpings Generalplan 1970 och Västerås Kommunöversikt 1977.

Jämfört med båda städernas tidigare generalplaner från år 1943 och år 1951 tar det gröna mindre utrymme i Norrköpings Generalplan 1970 och Västerås Kommunöversikt 1977. Tankar om det gröna som en av stadens byggstenar framhävs inte, utan det gröna avser främst att utnyttjas för sport- och friluftaktiviteter.



*Utbredning av grönstrukturen visas i svart. Det finns en stor variation i grönstrukturens utformning mellan städerna, vilket skulle kunna förklaras med att Norrköping till skillnad från Västerås betecknar utrymmen mellan bebyggelse och utmed motorleder som gröna. Skiss: Astrid Sjöberg 2013.*

### Grönstrukturens funktion och användning

I Västerås Kommunöversikt från år 1977 framförs, till skillnad från Norrköpings Generalplan från år 1970, tankar om ett framtida mål att skapa sammanhängande grönstråk i staden (Västerås kommun 1976a). Detta är inget som vidare beskrivs eller som syns i plankartan till Västerås Kommunöversikt 1977 (se karta s.22), där är ett flertal områden markerade med grön färg, men till skillnad från kartans andra markeringar finns det gröna inte med i beteckningen. Detta ger

trots allt en bild av att grönstrukturen inte fått ett särskilt stort inflytande i Kommunöversikten 1977.

I planbeskrivningen för Norrköpings Generalplan 1970 nämns ingenting om grönområden, parker eller liknande. I plankartan är däremot områden för sport och idrott samt parker, fritidsområden och rekreationsområden markerade. De områden som är markerade som sport och idrott är främst lokaliserade i anknytning till bostadsområden. Beteckningen park, fritidsområde och rekreationsområde används för att fylla ut områden utmed och mellan bebyggelse och vägar (se karta s.14) Alla tre begreppen park, fritid och rekreation används för samma områden, utan att någon närmare förklaring framkommer i kartan eller planbeskrivningen (Norrköping, Stadsarkitektkontoret 1970a).

Plankartan till Norrköpings Generalplan 1970 (se karta s.14) inger en känsla av att andelen grönområden i staden är stor och att de har en sammanhållen struktur. Till skillnad mot Västerås 1977, vars kartbild (se karta s.22) inte är lika grön.

## År 1990 - 2001

Tidsintervallet innefattar Norrköpings Översiktsplan 1990, Västerås Översiktsplan ÖP 42 och Översiktsplan ÖP 52.

Både Norrköpings Översiktsplan 1990, Västerås ÖP 42 från år 1992 och ÖP 52 från år 1998 framför tankar om ett hållbart samhälle och att möjliggöra en god framtid för nästkommande generationer. I Norrköpings Översiktsplan 1990 har de sociala- och miljörelaterade frågorna fått ett större fokus än i Norrköpings Generalplan 1970. Som övergripande mål eftersträvas ett ekologiskt hållbart samhälle. I Västerås ÖP 42 från år 1992 ligger fokus på att utnyttja stadens resurser ur ett långsiktigt och hållbart perspektiv (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1992), begrepp som tidigare inte använts för att beskriva stadens användning av mark och vatten. I Västerås översiktsplan ÖP 52 från år 1998 utvecklas detta till att samhället ska existera och utvecklas i samförstånd med naturen och dess kretslopp. Tankar framförs om att livsmiljön i staden ska vara ”god” för såväl dagens som framtida generationer. Likheter mellan plandokumenterna har sannolikt att göra med införandet av Plan- och bygglagen, och Naturresurslagen år 1987, samt andra förändringar i miljöpolitiken som kommunerna tagit hänsyn till vid översiktsplaneringen.

### **Närrekreation och Mälarstad**

I Norrköpings Översiktsplan 1990 får de gröna delarna i staden uttryck främst i form av friluftsliv i natur-och kulturmiljö samt sportanläggningar. I plankartan är områden för rekreation indelade efter kategorierna friluftsområden, närrekreation och områden för större rekreationsanläggningar. Vid kartläggningen av närrekreationen har den endast förenklat pekats ut kring tätorterna, till skillnad från kartläggningen av de större rekreationsanläggningarna och friluftsområdena som upplevs utförda med en högre precision. Genomgående har de större rekreationsanläggningarna och friluftsområdena placerats i utkanten av staden och bara några få områden har kontakt med de mer centrala stadsdelarna. I planbeskrivningen påtalas en brist på kunskap om funktion och avgränsning för stadens närrekreationsområden.

Visionen att utveckla Västerås till en Mälarstad, kan ses som ett tecken på stadens fördjupade insikt om naturens och rekreationens betydelse för invånarnas

välbefinnande. Med Mälärstaden menas att det strandnära läget ska utnyttjas och tillgängliggöras för promenadstråk samt bostäder och småbåtshamnar. I ÖP 42 framgår att rekreation ska finnas inom korta avstånd i staden (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 1992).

Norrköping 1990



Västerås 1992



*Utbredning av grönstrukturen visas i svart. I Norrköping har man förenklat kartan genom att alla obebyggda ytor i tätorten inom streckat område räknas som närrekreation, fast enbart större märks ut. I Västerås märks endast större områden ut. Skiss: Astrid Sjöberg 2013.*

### **Förtätning**

Både Västerås och Norrköpings översiktsplaner uttrycker viljan att återskapa dragningskraften till centrum samt att förtäta genom att bygga på redan exploaterad mark. Tidigare plandokument för Västerås har framhåvt att staden främst ska växa inåt, men i ÖP 42 är kommunen tydligt restriktiv med vad de uttrycker som förtätning. Fortsatt i ÖP 52 vill kommunen undvika exploatering av parkmark, samtidigt som Västerås helst ska växa inåt för att undvika en stad med stora avstånd. I både ÖP 42 och ÖP 52 framhävs konflikten mellan att tillgodose byggnadsbehovet genom utnyttjande av tidigare obebyggd mark och bevarande för rekreation och friluftsliv (Västerås Stad, Stadsbyggnadskontoret 1998). Dock finns ännu ingen plan för var förtätning ska undvikas.

Trots att ett av målen i Norrköpings Översiktsplan 1990 är att motverka utglesningen av bostadsområden, diskuteras inte hur en förtätning kan påverka stadens grönområden.

### **Grönstrukturens funktion och användning**

Funktionen och utformningen av grönområdena uttrycker sig i de tre plandokumenterna främst i form av friluftsområden, natur och sport. Någon vidare beskrivning av de gröna platserna i stadens mer centrala delar förekommer inte i någon av planerna.

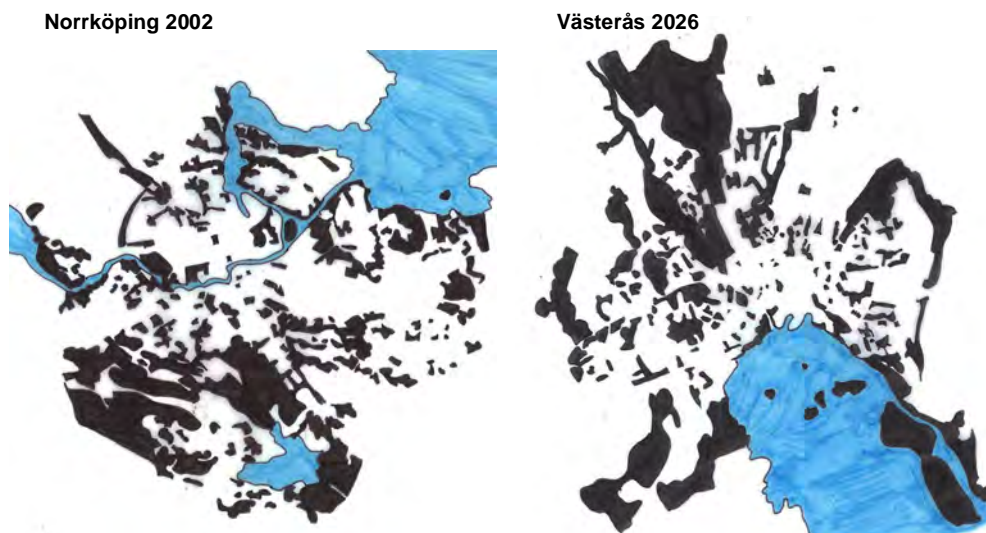


## År 2002 till idag

Tidsintervallet innefattar Norrköpings Översiktsplan 2002 och Västerås Översiktsplan 2026.

I Norrköpings Översiktsplan från 2002 används för första gången, av alla de dokument som studerats, begreppet grönstruktur. Utvecklingen av stadens grönstruktur används som en viktig del i arbetet för att uppnå målet med ett hållbart samhälle. Västerås använder begreppet grönstruktur för första gången i Översiktsplan 2026, i bemärkelsen att definiera stadens gröna områden på ett sammanhängande sätt.

Det är ett stort tidsspänn mellan de två planernas upprättande vilket blir tydligt i Västerås Översiktsplan 2026 som är mer omfattande, visionär och har ett längre tidsperspektiv än Norrköpings Översiktsplan 2002. I Västerås Översiktsplan 2026 påpekar kommunen att stadsplanering är en mycket långsiktig process. Denna skillnad kan härledas till den uppdatering som gjordes av PBL år 2010 där en mer långsiktig och strategisk planering eftersträvas (Nyström 2012).



*Utbredning av grönstrukturen visas i svart. Båda städerna har upprättat specifika grönstrukturprogram/planer. Det som innefattas av begreppet grönstruktur är allt av grön karaktär, vilket ger en bild av stor areal grönområden i båda städerna. Skiss: Astrid Sjöberg 2013.*

### Grönstrukturprogram och Grönplaner

I både Västerås Översiktsplan 2026 och Norrköpings Översiktsplan 2002 tar planeringen av det gröna ett större utrymme i plandokumenterna än i tidigare. Till plandokumenterna har specifika plankartor och beskrivningar för grönstrukturen, så kallade grönstrukturprogram/planer, utvecklats. I Norrköpings Grönstrukturprogram markeras de områden som anses innefattas av begreppet grönstruktur, vilket i princip är allt som är av grön karaktär, från alléer och klassiska parker till ruderatmark (Norrköpings kommun 2002a).

Västerås Grönstrukturplan (se karta s.27) har syftet att visa på hur grönområdena ska utvecklas och hur de värderas (Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret 2012a). Till skillnad från tidigare kartor i Västerås ÖP 42

(se karta s.23) och ÖP 52 (se karta s.25) är en större mängd grönområden, stora som små, utmärkta i Grönstrukturplanen.

### **Grönstrukturens funktion och användning**

I Norrköpings Översiktsplan 2002, till skillnad från 1970 års generalplan och 1990 års översiktsplan, innefattar inte längre grönstrukturen sport och fritidsaktiviteter i någon högre grad. I Översiktsplan 2002 beskrivs främst det grönas funktion som rekreativ och som en del i att uppnå ett hållbart samhälle.

I Västerås Översiktsplan 2026 beskrivs innerstadens gröna områden som ”gröna lungor” vars främsta funktion är att främja möten mellan människor. Samband ska finnas mellan grönområden för att uppnå en ekologisk hållbarhet.

Båda städernas beskrivningar ger en bild av att syftet med de gröna områdena i staden är mer än endast rekreativt.

### **Utveckling och värdering**

Enligt Norrköpings Översiktsplan 2002 ska de gröna platserna i stadskärnan utvecklas, vikt ska läggas på god tillgång framför storlek på området. ”Pocket parks” presenteras som exempel för hur man kan arbeta med det gröna i centrum. Vidare belyses även strandområden som en del av grönstrukturen. Kommunen anser att dessa områden lämpar sig för såväl allmänna som mer privata angelägenheter, men att konflikter mellan de två intresseområdena kan uppstå (Norrköping 2002).

Tillgängligheten och kvaliteten på befintliga grönområden i Västerås ska förbättras samt nya ska tillföras, detta i kombination med att staden ska förtätas inåt på tidigare outnyttjade ytor (Västerås 2012). Var gränsen går mellan outnyttjade ytor och mindre använda grönområden definieras inte i planen.

Vidare har Västerås Översiktsplan 2026 aktivt värdesatt olika grönområden efter kategorierna värdefulla och mycket värdefulla. Det blir på så vis tydligt vad staden definierar som gröna områden och vilka som inte får utgöra plats för förtätning. I Översiktsplan 2026 beskrivs även varför gröna områden, natur och rekreation är viktiga för stadens invånare genom att peka på de positiva hälsoeffekterna hos människan (Västerås 2012). Denna värdegrundade kartläggning finns inte i Norrköpings Översiktsplan 2002, som däremot satt riktlinjer för hur långt invånarna ska ha från bostad och arbete till närrekreation samt större rekreativområden i stadens utkant.

## **Diskussion**

Syftet med uppsatsen var att undersöka och ge en bild av hur synen på det gröna i stadsplaneringen har utvecklats och förändrats sedan 1940-talet i Västerås och Norrköping. Vi ville utreda vilka ställningstaganden som ligger till grund för dagens grönstruktur, samt hur grönstrukturen definierats under olika tider. Slutligen ville vi undersöka det som är gemensamt och det som skiljer sig åt i de båda städernas planering av grönstruktur.

De frågor vi funnit mest intressanta utifrån planstudiens resultat gäller förändringen av de gröna områdenas struktur och användning samt skillnader i vad som har betecknats och definierats som grönt i plandokumentet. I och med definitionens utveckling följer även en förändring i funktionen av de gröna.

Frågorna som uppstått diskuteras nedan i resultatdiskussionen, därefter följer en slutsats av de lärdomar vi fått av arbetet. Avslutningsvis diskuteras vi metoden för vårt arbete och framtida riktlinjer för planering av grönstruktur.

## Resultatdiskussion

Hur grönstrukturen ser ut och hur den används, är två aspekter som ligger till grund för hur städernas planering av grönstruktur presenteras.

Med struktur menar vi hur det gröna gestaltas, vad som anses ha ett värde och därmed kartlagts eller beskrivits, samt hur grönområdena förhåller sig till varandra. Det innebär också att definitionen av vad som menas med grönstruktur har förändrats och därmed beteckningen av vad som klassas som grönt.

Med användning menar vi funktionen av de gröna områdena. De idéer om hur grönområden ska användas och i vilket syfte, men också när de har utvecklats och förändrats sedan 1940-talet fram till idag.

### Förändring av grönstrukturens definition

I resultatet kan vi se en förändring av vad som presenteras och definieras som grönt i plandokumentet från 1940-talet till idag. Variationen i den information som presenteras i dokumenten beror troligtvis på de olika tidernas problem, idéer och miljödebattens roll i samhället.

Både kartbilder och beskrivningar från 1940- och 1950-talet har en högre detaljeringsgrad med avseende på grönstruktur, än 1970-talets plandokument. Den högre detaljeringsgraden medför en mer precis kartläggning av vilken typ av grön aktivitet som är planerad var och hur dessa förhåller sig till varandra. Vi tror att den höga detaljeringsgraden av hur grönområden definieras kan ha att göra med den byggnadsstadga som tillkom år 1947 som innebar att kommunerna fick huvudansvar att upprätta generalplaner. Kartbilderna från 1970-talets plandokument visar att alla områden som inte planeras för andra ändamål betecknas som grönt. I 1970-talets planer presenteras för första gången tankar för ett hållbart samhälle, tankar som växer i och med miljöpolitikens utveckling. Tankarna kring ett hållbart samhälle växer sig än starkare under 1990-talet. I de plandokument från 1990-talet som vi studerat kan vi se hur ett ekologiskt och socialt hållbart samhälle uttrycks som mål, däremot betecknas liknande area med grönområden på samma odefinierade sätt som i 1970-talets planer. Dagens gällande plandokument är i motsats till 1970- och 1990-talets planer mycket detaljerade. Dagens målsättning med planering, att kartlägga och utveckla grönstrukturen, gör att näst intill alla ytor som kan upplevas som gröna definieras som en del av grönstrukturen.

### Förändring av grönstrukturens utformning

Grunden till städernas grönstruktur har formats under lång tid. Idag planeras det aktivt utifrån den struktur som uppkommit under tidigare mer eller mindre oplanerade omständigheter. I och med den ökade stadsutbredning och förtätning som sker idag blir planeringen av grönstrukturen allt viktigare. Som tidigare nämns är planeringen präglad av sin tid. Den varierade omfattningen av grönstrukturplaneringen behöver inte betyda att de gröna områdena var mindre värdefulla under de år då andra frågor ansågs viktigare. I och med den ökade exploateringen i städerna finns det idag ett behov av en grönstrukturplanering, vars främsta syfte blir att skydda och bevara stadens gröna och i många fall

allmänna platser. Samtidigt som förtätningen bidragit till det ökade behovet av en grönstrukturplanering tror vi även att städernas utbredning haft en inverkan. I och med stadsutbredningen är det idag, till skillnad från 1940-talet, längre från centrum till grönområden utanför staden. Synen på bilismen har även förändrats och påverkat planeringen av grönstrukturens utformning. Under bilens intåg i samhället och planeringen var bilismen en del av framtiden och en del av upplevelsen vid utflykter till grönområden utanför staden. Idag kan vi se att den övergripande målsättningen är att minska bilberoendet och öka tillgängligheten av grönområden, varav det finns ett ökat behov av fler och mindre gröna ytor inom och nära stadskärnan.

### **Förändring i funktion och användning av gröna områden**

Resultatet visar att grönområdena i Norrköping och Västerås under 1940-talet och fram till 1970-talet främst var planerade för friluftsliv, sport och rekreation. Under 1990-talet var tankarna kring grönstrukturen mer översiktliga och ett hållbarhetstänkande, socialt som ekologiskt, var i fokus. I dagens planer, framförallt i Översiktsplan 2026 från Västerås, poängteras det att gröna områden ska fungera som sociala mötesplatser, en funktion av gröna områden som i de tidigare planerna inte belysts. Idag finns ett ökat behov av gröna områden i staden för att ge invånarna möjligheten att uppleva det gröna på ett lättillgängligt sätt. Till skillnad från de utflyktsområden som under 1940–50-talet planerades utanför stadskärnan, tänkta att besökas under helgerna med bil, fokuserar dagens översiktsplaner i större utsträckning på lättillgängliga grönområden för vardagsbruk. I dagens plandokument kan vi se hur grönområden preciseras utifrån hur värdefull marken anses vara och därav inte bör exploateras.

1940- och 1950-talets och dagens plandokument har gemensamma tankar om att det gröna är en av stadens byggstenar och att dess funktion och användning varierar. I Norrköpings generalplan från 1943 beskrivs stadsbyggnadsprincipen efter ”hus i park”. Gröna områden skapar skyddszoner mellan olika typer av bebyggelser och verksamheter samtidigt som de rekreativa och estetiska aspekterna anses värdefulla. Vi kan se hur dagens översiktsplanering använder sig av liknande redskap för att beskriva gröna områdets funktion i staden och dess användning. I Norrköpings Översiktsplan 2002 beskrivs grönstrukturen som en av stadens tre stadsbyggnadselement vars funktion både är rekreativ och ekologisk. Grönstrukturen används som ett arbetsredskap för att minska negativa klimateffekter och som en del i arbetet med att uppfylla miljömålen samt för att erbjuda städernas invånare en ”god” livsmiljö.

## **Slutsats**

Eftersom definitionen av grönstruktur har varierat, har det även varierat i hur det märkts ut i planer, till skillnad från bebyggelse som alltid har märkts ut. Detta kan bero på variationen av användningssättet och värderingen av gröna områden. Vi kan se en likhet i att man märkt ut en liknande mängd områden under 1940- och 1950-talet och i dagens planer, men användningen av dessa grönområden har förändrats samt att dagens planer har infört en värdering av områdena. Dagens gällande översiktsplaner och 1940–50-talets generalplaner över både Norrköping och Västerås har alla ett påtagligt större fokus på det gröna än planerna däremellan, där fokus mer ligger på naturminnesvård och biotoper.

Planeringens utveckling vad gäller grönstruktur skiljer sig från bebyggelsen och trafiken. Vi har funnit att kartläggning av bebyggelsestruktur och trafikstruktur är prioriterad och självklar i alla studerade plandokument, till skillnad mot grönstrukturen som beskrivs där och när det passar. När det kommer till det gröna handlar det mer om hur man väljer att ta med det eller ej i plandokumentet, än om vilka visioner som funnits.

Grönstrukturens variation i planeringen vad gäller utrymme och aktualitet kan vara en trendfråga, likväl som starkt influerad av miljöpolitikdebatten som startade på 1960-talets slut och senare av de regleringar och lagar kring miljövärd som införts. Förtätningen i och utbredningen av staden skapar och påverkar behovet av planering av grönstrukturen.

## Metoddiskussion

Eftersom några av de planer vi undersökt inte har antagits av kommunerna, har de inte heller varit tvungna att följa dessa. Även om vi undersökt huruvida dokumenten legat till grund för beslut så finns det andra dokument som också används vid kommunernas beslutsfattning. Således vet vi inte helt säkert om vi valt de viktigaste dokumenten som legat till grund för planeringen. Hur den faktiska verkligheten har blivit utifrån plandokumentet har vi således bortsett från.

Att objektivt sammanfatta plandokumentet utan att tolka har inte alltid visat sig lätt, då vissa plandokument varit mycket mer innehållsrika än andra. Vi hyser självkritik mot några punkter gällande planstudierna. Risker finns att all relevant information inte kommit med i och med att vi gjort subjektiva urval. En svårighet har även varit risken att läsa mellan raderna och tolka utifrån den generella stadsplaneringshistorien, med följden att information sätts i ett sammanhang som inte är korrekt.

Att studera plandokument har varit mycket intressant och gett oss en tidstypisk bild och information. Den information som vi fått från plandokumentet tror vi skulle ha varit svår att hitta på andra sätt, såsom genom litteraturstudier. Med litteraturstudier hade det varit svårare att hitta de enskilda kommunernas fokus på olika frågor, samt deras ställningstaganden.

## Framtida riktlinjer för grönstrukturplanering

Att planera långsiktigt handlar, enligt oss, om att se till historien för att på ett långsiktigt och hållbart sätt kunna utveckla framtida planeringsverktyg. Det finns ett problem när politiker inte vill ta strategiska beslut, som nya PBL förespråkar. Politiker behöver fatta långsiktiga beslut för att en långsiktig planering ska kunna vara möjlig.

### **Vikten av förståelse för historien**

Dagens stora fokus på gröna frågor i översiktsplaneringen har inte alltid haft en självklar plats och dess utrymme i planeringen har varierat. I resultatet blir det tydligt att planeringen av grönstruktur varierat mycket sedan 1940-talet, vilket kan vara ett problem i arbetet med att uppnå en hållbar planering. Det är främst kommunala planeringen som kan och måste ta ansvaret för att grönstrukturen planeras strategiskt. Kommunens roll är viktig för att säkerställa att planerna

genomförs eller omarbetas och att strategier överförs till andra och nya styrdokument.

### **Koppling till idag, vad tror vi kommer i framtiden?**

Med tanke på variationen av grönstrukturens utrymme i planeringen, kan det diskuteras hur framtida planer kommer se ut, om grönstrukturen kommer ta ytterligare utrymme eller inte.

Vi kan tänka oss ett framtida ökat fokus på att värdera grönområden, samt att framhäva dess karaktär och identitet, för att minska risken för utnyttjande av grönstrukturen för förtätning.

Intressant skulle vara att i framtida forskning undersöka vad strategisk grönplanering kan innebära och hur detaljerade kommunerna måste vara i sin översiktsplanering. Det vore även intressant att undersöka hur mycket en stads grönstruktur behöver gestaltas i stadsplaneringen och vilka strategier som krävs för att uppnå mål och krav om god boendemiljö.

# Referenser

- Boverket. (2007a). *Bostadsnära natur – inspiration och vägledning*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. (2007b). *Bostadspolitiken – Svensk politik för boende, byggande och planering under 130 år*. Karlskrona: Boverket, Publikationsservice.
- Civildepartementet. (1971). *Hushållning med mark och vatten. Inventeringar, planöverväganden om vissa naturresurser, former för fortlöpande fysisk riksplanering, lagstiftning. SOU Rapport 1971:75*. Stockholm: Allmänna förlaget AB.
- Hall, T. (1997). *Den svenska staden, planering och gestaltning – från medeltiden till industrialism*. Lund: Sveriges Radios Förlag.
- Nationalencyklopedin. (2013a). *Norrköping*. [Elektronisk]. Sökväg: <http://www.ne.se/norrköping/271844>. [2013-05-19].
- Nationalencyklopedin. (2013b). *Västerås*. [Elektronisk]. Sökväg: <http://www.ne.se/vasteras/347587>. [2013-05-21].
- Norrköpings kommun. (1990a). *Översiktsplan ÖP-90 Norrköpings kommun*. [Elektronisk] Norrköping. Tillgänglig: <http://www.norrköping.se/bo-miljo/stadsutveckling/oversiktsplaner/antagna/oversiktsplan-op-90/OP-90-.pdf>. [2013-05-29].
- Norrköpings kommun. (1990b). *Översiktsplan ÖP-90 Norrköpings kommun. Grunddragen i avsedd markanvändning*. (Kartbild). [Elektronisk] Norrköping. Tillgänglig: <http://www.norrköping.se/bo-miljo/stadsutveckling/oversiktsplaner/antagna/oversiktsplan-op-90/OP-90-karta-A1-Markanvandning.pdf>. [2013-05-29].
- Norrköpings kommun. (2002a). *Framtid Norrköping, Översiktsplan 2002, Utvecklingsplan för staden*. Norrköping.
- Norrköpings kommun. (2002b). *Framtid Norrköping, Översiktsplan 2002, Utvecklingsplan för staden. Karta nr. 1 Huvuddragen i avsedd mark- och vattenanvändning*. (Kartbild). Norrköping.
- Norrköpings kommun, Kommunfullmäktige. (2007). *Aktualitetsförklaring 2006 av översiktsplan för Norrköpings kommun*. [Elektronisk] Norrköping. Tillgänglig: <http://www.norrköping.se/bo-miljo/stadsutveckling/oversiktsplaner/antagna/aktualitetsforklaring/aktualitetsforklaring-2006.pdf> [2013-05-14].
- Norrköping, Stadsarkitektkontoret. (1970a). *Generalplan 1970*. (Kartbild skala 1:30 000). Norrköping. Tillgänglig: Norrköpings stadsarkiv, Stadsarkivet J 3 a: 32.
- Norrköping, Stadsarkitektkontoret. (1970b). *Generalplan för Norrköping 1970, kortfattad beskrivning*. Norrköping. Tillgänglig: Norrköpings stadsarkiv, Byggnadsnämnden F 6: 6.
- Norrköpings stads generalplaneberedning. (1942). *Generalplan för Norrköping, betänkande med beskrivning, motivering och bilagor*. Norrköping: Norrköpings tidningars aktiebolag. Tillgänglig: Norrköpings stadsarkiv, Byggnadsnämnden A 2:3.
- Nyström, J. (2012). *Planeringens grunder. En översikt*. Lund: Studentlitteratur.

- Rading Heyman, F. (2009). *Grönskan i staden - Grönstrukturens utveckling, funktion & innehåll*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet/Landskapsarkitektprogrammet (kandidatarbete).
- Rådberg, J. (1986). *Utrymme för förtätning. Exemplet Västerås*. Byggeforskningsrådets rapportserie: R77:1986. Stockholm: Liber Tryck AB.
- Sandelin, E. (2012). *Grönstruktur: begrepp, innehåll och planering. Programskiss med Lindesbergs kommuns grönplan som exempel*. Ultuna: Sveriges Lantbruksuniversitet/ Landskapsarkitektprogrammet (examensarbete).
- SCB. (2013a) *Befolkningsstatistik. Folkmängd i riket, län och kommuner 31 mars 2013 och befolkningsförändringar 1 januari - 31 mars 2013*. [Elektronisk] Tillgänglig: [http://www.scb.se/Pages/TableAndChart\\_\\_\\_\\_228187.aspx](http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____228187.aspx). [2013-05-21].
- SCB. (2013b). *Kommunfakta. Befolkningspyramid*. [Elektronisk] Tillgänglig: [https://www.h5.scb.se/kommunfakta/pyramider/pyra\\_frame.asp?region=0581](https://www.h5.scb.se/kommunfakta/pyramider/pyra_frame.asp?region=0581). [2013-05-19].
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (2012a). *Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050*. Västerås: Västerås stad.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (2012b). *Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050. Bilaga Allmänna intressen*. Västerås: Västerås stad.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1951a). *Preliminärt förslag till Västerås generalplan*. Västerås. Tillgänglig: Västerås stadsarkiv, Byggnadsnämndens arkiv.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1951b). *Preliminärt förslag till Västerås generalplan*. (Kartbild skala 1:10 000). Västerås. Tillgänglig: Västerås stadsarkiv, Byggnadsnämndens arkiv.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1976a). *Förslag till Kommunöversikt för Västerås kommun*. Västerås. Tillgänglig: Västerås stadsarkiv, Byggnadsnämndens arkiv.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1976b). *Förslag till tätortsstruktur i Västerås kommun samt förslag till generalplan för kommunen år 2000*. (Kartbild). Västerås. Tillgänglig: Västerås stadsarkiv, Byggnadsnämndens arkiv.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1992). *Översiktsplan ÖP 42. Kommuntäckande Översiktsplan*. Västerås. Tillgänglig: Västerås stadsarkiv, Kommunfullmäktige i Västerås protokoll och handlingar 1992.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1998a). *Översiktsplan ÖP 52. Kommuntäckande Översiktsplan. Planbeskrivning*. Västerås.
- Västerås kommun, Stadsbyggnadskontoret. (1998b). *Översiktsplan ÖP 52. Kommuntäckande Översiktsplan. Planbeskrivning Markanspråk*. Västerås.
- Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Trelleborg: Skogs Boktryckeri AB.