



# Uppsala centrum's gator - Möjligheterna för stensättning

Joakim Wallin



*Foto: © 2010 J. Wallin.*

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land i Uppsala, LA-avdelningen  
EX0530 Kandidatarbete i landskapsplanering, 2010, 15hp på  
landskapsarkitektprogrammet

© Joakim Wallin

Titel: Uppsala centrums gator – Möjligheterna för stensättning

Title in English: Uppsala city center streets – The opportunities for paving

Nyckelord: Stensättning, gatsten och natursten

Handledare: Christer Bengs, institutionen för stad och land

Examinator: Rolf Johansson, institutionen för stad och land

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

# Introduktion

## Bakgrund

Många gator i Uppsala centrum är belagda med asfalt och den mer historiska stenläggningsskaraktern syns endast på ett fåtal platser. Uppsala kommun valde att prioritera bort ytor med en eller annan stenbeläggning till förmån för asfalt. Nu har man däremot börjat återinföra en del miljöer med enbart sten- eller snarare betongplattsättning.

Under 60- och 70-talet genomfördes genomgripande rivningar och ombyggnationer där bilar, asfalt och betongbyggnader dominerade och fick en framstående roll. De svenska stadskärnorna genomgick en radikal förändring (Sandow, UNT 2008-11-07).



*Foto: En av få gator (del av S:t Olofsgatan) som har sin gamla stensättning kvar medan angränsande gator har utformats med asfalt.  
© 2010 J. Wallin.*

## Frågeställning

Jag ville veta hur Uppsala kommun ställer sig till en successiv tillbakagång till den kvalitet på markbeläggning som fanns för 50 år sedan. Därför ville jag undersöka möjligheten för stensättning av Uppsala centrums gator med kommunen. Syftet med min uppsats är att komma fram till hur kommunen resonerar kring stensättning i framtiden.

## Dagens kunskap i ämnet

Det finns inte mycket skrivet om asfaltens användning eller stensättningens betydelse för stadens centrum. Därför ansåg jag det lämpligt att på egen hand undersöka tankesättet och utgångspunkten för just Uppsala kommun.

De källor som jag använder för uppsatsen är från bland annat broschyrer, internet samt samtal med berörda personer på kommunen.

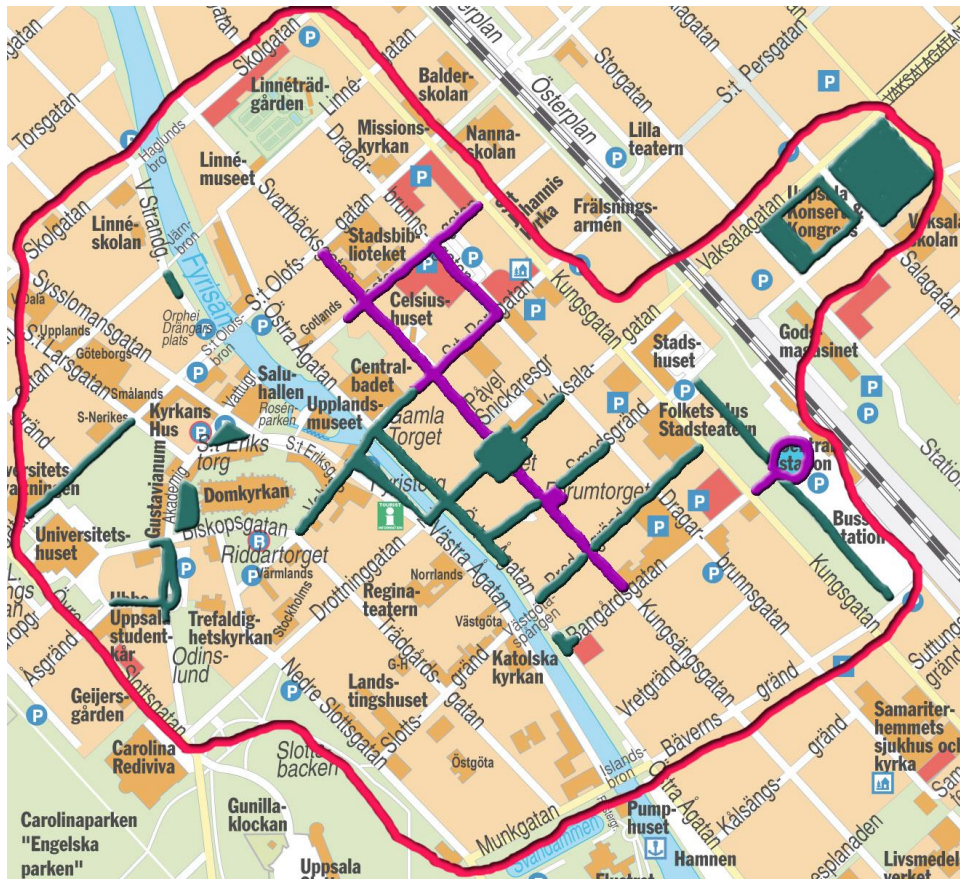
Varför det är så lite skrivet om ämnet är oklart för mig, eftersom markbeläggningen är en viktig aspekt för ett hållbart och estetiskt uttryck för en stad. Markens beläggning säger mycket om en stad och dessutom blir karaktärsdragen tydligare. Omkring 60 grader av vårt synfält utgörs av markplanet och det är ett tydligt exempel på hur påtagligt markmaterialet är. Även om vi inte ständigt går och tänker på utformningen finns den hela tiden närvarande när vi rör oss.

## Avgränsningar

Det område som jag har valt att kartlägga syns på kartan nedan. Jag valde att främst titta på hur centrum ser ut idag samt hur man på kommunen ställer sig till mer stenläggning av gatorna. Området är ungefär 0,75 kvadratkilometer stort och omfattar gågata (Svarbäcksgatan-Kungsängsgatan) och andra gator. Orsaken till just denna omfattning beror på att jag anser att Uppsala centrum sträcker sig en bit utanför området med kommersiell verksamhet. Även om man inte promenerar på själva gågatan tycker jag att den omkringliggande arkitekturen bidrar starkt till stadsbilden och känslan av centrum.

## Områdesbeskrivning

Området sträcker sig på båda sidorna av Fyrisån, runt omkring domkyrkan, centralstationen samt Vaksala torg. Det nuvarande dominanta markmaterialet är asfalt, medan smågatsten och betongplattor är mindre vanligt. På många av centrumets gator är det tillåtet med bil- och cykeltrafik. Vi kan konstatera att asfalt är det vanligaste markmaterialet när vi rör oss i centrum.



Karta 1: Avgränsat område där markbeläggningen har inventerats ([uppsalaturism.se](http://uppsalaturism.se)).  
Innanför det röda inringade området är det asfaltsvägar med undantag för de gröna sträckorna med gatsten i olika former, samt de lila sträckorna som betecknar betongsten.

## Begreppsförklaring

**Tillgänglighet:** Tillgänglighet refererar till antalet möjligheter till aktiviteter som är tillgängliga inom ett visst avstånd eller restid (Pacione 2009, s. 266).

**Rörlighet:** Rörlighet refererar till förmågan att röra sig mellan olika aktivitetsplatser. Tillgängligheten har kommit att bero mer och mer på rörligheten (Pacione 2009, s. 266).

**Funktionsnedsättning:** Ett begrepp där personer som på ett eller annat sätt inte kan röra sig och delta i samhällslivet som alla andra, till exempel syn- och hörselskadade samt handikappade (Socialstyrelsen 2010).

**Gåfartsgata:** ”All fordonstrafik sker på fotgängarnas villkor” (Piteå kommun 2008, s. 5).

**Shared space:** Alla trafikslag blandas och rätten att få företräde är upp till var och en. Det är respekt och ömsesidig kontakt utan tekniska trafiklösningar som gäller på en specifik yta (Thyréns 2007, s. 3).

**Betongplatta:** Finns i olika storlekar och färger. En traditionell betongplatta är grå och cirka 30 x 30 cm.

**Smågatsten:** Natursten av granit, se översta bilden nedan (Bohus gatsten 2010).

**Storgatsten:** Natursten av granit, se nedersta bilden nedan (Bohus gatsten 2010).

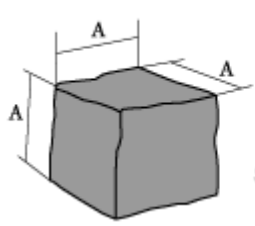
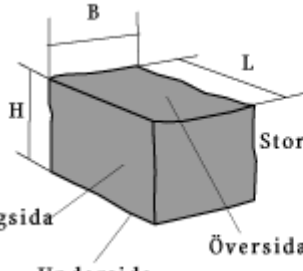
	Färg	Mått i mm ca	Vikt kg/m <sup>2</sup>	Antal /m <sup>2</sup> ca
 Smågatsten	Grå	A=80-100 /80-110 /90-110	190/230	95
	Vit	A=80-110	225	95
	Svart	A=80-110	225	95
	Röd	A=80-110	200	95
 Storgatsten	Grå	L=180-230 B=130-150 H=130-150	330	33

Bild 1: Grunds Sortiment av gatsten i olika utföranden.

## Metod

För att besvara min frågeställning om möjligheterna för stensättning av gatorna i centrum valde jag att göra en litteraturstudie samt en övergripande inventering av berörda gator. Vidare kontaktade jag kunniga personer på kommunen och förde samtal med dem. De kunde delge mig sina erfarenheter och tankegångar kring mina frågeställningar.

Eftersom min uppsats inte är ett gestaltande uppdrag har jag inte kommit med egna förslag och nya lösningar då det skulle komma utanför ramarna för min frågeformulering.

## Litteraturundersökning

Syftet med min litteraturundersökning var att hitta information och fakta om asfalten och gatstenens betydelse i centrum.

Jag utgick från källor av olika slag. Framför allt sökte jag information ur andra uppsatser och examensarbeten. Jag använde även internet flitigt. De sökord som jag använde mig av var bland annat; asfalt, stenbeläggning, stensättning, gatsten, natursten samt betongplattor. När internet användes brukade jag sökmotorn Google och länkades därifrån vidare till uppsatser och artiklar. På det viset kunde jag finna intressanta källor.

Vidare ville jag fördjupa mig i om detta ämne var något som har diskuterats i de olika planerna som lagts fram de senaste åren inom kommunen. Jag tog del av *Trafikplan 2006 för Uppsala stad* samt *Översiktsplan 2002 för Uppsala stad*. Detta för att hitta relevant information som kunde besvara min frågeformulering.

Eftersom valet av markmaterial har en koppling till hur rörligheten och tillgängligheten påverkas ville jag samla information om hastighetsrelaterade aspekter. Bland annat fann jag intressanta fakta från *Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)*, men då denna aspekt inte var mitt huvudämne ämnade jag inte att djupare skriva om detta. Däremot har det underlättat för mig i mitt tänkande och fortsatta arbete till en mer specifik frågeformulering. Dessutom var det en aspekt att tänka på genom hela uppsatsskrivandets gång.

En viktig aspekt som fanns med från början av arbetet var HSO:s syn på marksituationen i centrum. HSO står för handikappsöreningarna och de arbetar aktivt med frågor som rör personer med funktionshinder och deras villkor och förutsättningar i staden.

## Samtal

Jag valde att kontakta Uppsala kommun för att samtala med personer som är kunniga inom mitt område. De personer som jag samtalade med var bland annat Jan-Olov Hasselborn, projektledare på gatu- och trafikkontoret, ett riktigt guldkorn i detta sammanhang. Det visade sig att han var kunnig om Uppsala centrumets historia samt hur och varför man valde att använda mestadels asfalt framför stensättning.

Jag var även i kontakt med Uppsalas förra stadsträdgårdsmästare Karin Åkerblom. Numera arbetar hon på enheten för strategisk samhällsutveckling på kommunledningskontoret. Hon är bland mycket annat delaktig i förvandlingen av Dragarbrunnsgatan i centrala Uppsala.

Ytterligare personer jag kontaktade var Lars Persson, ombudsman samt Hans Richter, vice ordförande HSO Uppsala kommun. HSO, handikappsöreningarna, ville jag kontakta för att prata med dem angående tillgänglighet och rörlighet samt vilken syn de har på den befintliga situationen.

## Inventering och kartor

Som tidigare nämnts valde jag att dokumentera mitt förvalda avgränsade område i centrum. Jag inventerade olika markmaterial och förhållandena mellan dem (se karta s. 3). Genom enkla kartskisser såg jag hur stor andelen var av de olika markmaterialen som används i centrum. Syftet med detta var att jag skulle få upp ögonen för hur stadskärnan faktiskt är utformad när det gäller det estetiska och hur de olika markmaterialen i staden upplevdes på plats.

## Resultat

Under resultatdelen i denna uppsats kommer jag att ta upp mina resultat av de metoder jag använde i mitt arbete. Till en början tar jag mestadels upp lite allmänt för att sedan gå in mer detaljerat. Där ingår bland annat kommentarerna från kommunen samt mina egna iakttagelser.

Vidare i diskussionsavsnittet redovisar jag de framtida möjligheterna för stensättning av Uppsala centrums gator.

## Historia

För 150 år sedan började gatstenen att användas i stor utsträckning. Syftet var att stenen enbart skulle vara en markbeläggning. Den skulle möjliggöra samt underlätta för transporter av olika slag på gatorna i centrum.

Jämfört med idag var det storgatstenen som dominerade runt år 1850. Med tiden ökade efterfrågan och priset var alldeles för högt, men år 1890 startade tillverkningen av smågatsten som kom att ändra på detta. I och med denna förändring fick storgatstenen en ny konkurrent och smågatstenen blev det dominerande markmaterialet. I ca 50 år användes smågatsten tills asfalten gjorde sitt intåg och erövrade allt vad gatubeläggning hette (Sveriges stenindustriförbund, s. 34).

## Stensättningen i Uppsala

Tillbaka i tiden hämtade Uppsala kommun gatsten från Slottsskogen ända fram till 1900-talet, men idag importeras det mesta av materialet. Varför man på 1920-talet började asfaltera i allt större utsträckning var för att reducera bullret från hästarna på stadens kullerstensgator. Just bulleraspekten är en anledning till att man idag i stort sett aldrig anlägger sådana gator. Asfalt kan däremot inbjuda till högre hastigheter och därmed en ökad bullernivå.

När andra världskriget led mot sitt slut började asfalteringen komma igång på riktigt. I mitten av 1960-talet hade man i Uppsala successivt arbetat bort gator med gatsten.

Från 2000-talet och framåt har en del asfalt tagits bort i Uppsala varav i centrum har Östra Ågatan, området runt Konsert och Kongress, stationsområdet i Resecentrum samt en del av Dragarbrunnsgatan fått en nytt utseende. På dessa platser har man hyvlat bort den svarta asfalten och istället anlagt sten och betong. Nybyggnationen på Dragarbrunnsgatan är den största i Uppsala på flera årtionden (Sandow, UNT 2008-11-07).





*Foto: Trädgårdsgatan. Ett vanligt uttryck på gatorna med rester av storgatsten intill kantstenen. © 2010 J. Wallin.*

## Stensättningens betydelse

Gatsten beskrivs som ett gammalt material som kan påminna om tiden innan asfaltens och betongens genombrott. Stenen som råvara är vårt äldsta naturmaterial och dessutom vårt första. För många personer innebär en stensatt gata kultur och historia.

Idag används stensättning med gatsten för att skapa eller återskapa trivsamma städer. Dessutom har stenen viktiga fördelar där miljöaspekten och ekonomin spelar en stor roll. Långsiktighet och hållbarhet är ett tydligt signum för stensättning (Naturstenskompaniet 2010).

I projekteringsstadiet är det av stor vikt att väga in olika estetiska aspekter så att en bra helhetslösning uppnås. Storlek på stenen, stenens färg samt det mönster som stenen läggs i är några exempel på detta (Sveriges stenindustriförbund, s. 34).

Eftersom vi ständigt är i kontakt med markmaterialet är det av stor betydelse om det är betongplattor eller marksten vi går på. Generellt upplevs prefabricerade betongplattor som platta och livlösa medan marksten upplevs mer levande. En yta med till exempel smågatsten tar reda på skräp bättre än betong eftersom fogarna mellan stenarna är ett utrymme där bland annat cigarettfimpar och tuggummin hamnar. En yta av betongplattor har inte denna kapacitet och möjlighet och därmed blir en sådan yta fortare smutsig och nergången, anser Christer Bengs<sup>1</sup>. Detta påverkar den estetiska upplevelsen.



*Bild 2: Ljusa partier av storgatsten tillsammans med mörka partier av smågatsten som bildar ett mönster.*

---

<sup>1</sup> Christer Bengs, professor i strategisk fysisk planering inom landskapsarkitektur, SLU Uppsala, muntligt samtal 2010-08-23.



## Karaktär och kultur

Natursten upplevs sällan som överflödigt. På vissa platser har stenen använts i tusentals år och nya användningsområden upptäcktes kontinuerligt, detta tack vare stenindustrins utveckling där man kunnat utvinna nya metoder att framställa en produkt av själva råvaran granit. Olika former av ytbearbetningar gör det idag enkelt att få fram olika karaktärer på stenarna. Därmed upplevs stenen som ett mer levande material (Sveriges stenindustriförbund, s. 5-7).

Den gamla tillverkningsformen med hammare och järn är att föredra ur stenens hållfasthetssynpunkt. Själva klyvningen eller snittytan på en sten är avgörande för kvaliteten och hållbarheten. En klyvning i stenens längdriktning innebär en mer ojämn och naturlig yta medan maskinkluvna stenar ofta spricker sönder med tiden då ytan blir för jämn och följer inte stenens naturliga längdriktning, anser Christer Bengs<sup>2</sup>.

En plats förstärks lättare då stenmaterial används och en gata eller en öppen yta i staden får en identitet som karaktäriseras av kultur och historia.

Människor förknippar natursten med till exempel många timmars arbete, skönhet och kultur och just därför upplevs en plats i staden med detta som något unikt och speciellt. De personer som använder sig av stenmaterial i sitt gestaltungsarbete bör ta hänsyn till platsens historia och kultur. En stensättning ger platsen en identitet och karaktär för stunden och för framtiden. Kreativitet och förnuft fungerar utmärkt i detta sammanhang. Stensättningen påverkar arkitekturen som finns runt omkring och även vilken typ av sten som används samt mönstret stenarna läggs i har betydelse (Sveriges stenindustriförbund, s. 5-7).

## Miljöpåverkan

Om en jämförelse görs mellan asfalt och natursten finner man olikheter när det gäller miljöpåverkan. Fordon som kör på en väg av asfalt leder till att emissioner frigörs, medan däremot en väg av natursten inte friger skadliga partiklar. Asfaltvägen är porös och föränderlig medan naturstensgatan är beständig och endast ytan putsas och poleras för varje år som går. Smuts och partiklar ansamlas lättare på asfalt än på natursten då vatten och borste är de enda medlen som behövs för rengöring.

Tillverkningsprocessen skiljer sig mellan de olika materialen. De restprodukter som blir vid produktion av olika stenar kan oftast användas till någonting annat (Sveriges stenindustriförbund, s. 10-11). Däremot när asfalt framställs av bland annat olja leder det till en del utsläpp som har negativ påverkan på miljön (Asfaltskolan).

I trafikplanen från 2006 tas det upp att trafiken ska ske på ”stadens villkor”, där trafiken inte ska öka anmärkningsvärt fram till år 2020. Det som menas med trafiken är främst bilisterna. Som bilist ska det finnas möjlighet att komma fram till varje målpunkt och därmed ska tillgängligheten vara hög. Då stadens liv har betydelse behöver inte bilisterna köra raka vägen, därmed ska rörligheten variera i staden (Uppsala kommun 2006 s. 41).

---

<sup>2</sup> Christer Bengs, professor i strategisk fysisk planering inom landskapsarkitektur, SLU Uppsala, muntligt samtal 2010-08-23.

Biltrafiken har ökat mellan år 2000-2005 enligt en resvaneundersökning av ett konsultföretag åt Uppsala kommun (Uppsala kommun 2006 s. 17).

## Omvandlingen av Uppsala centrums gator

Generellt har betong och natursten som markmaterial blivit allt mer populärt och använts flitigt de senaste tio åren. Detta inleder landskapsarkitekt Karin Åkerblom med vid vårt samtal på hennes kontor i Stadshuset<sup>3</sup>. När det gäller storgatsten existerar det knappt längre och smågatsten används delvis. Det som försvårar arbetet med att stensätta gator med gatsten är tillgänglighetsaspekten. Då ojämna ytor inte underlättar för personer med funktionsnedsättning är det svårt att anlägga en sådan miljö mitt i stadens centrum där det ständigt rör sig många människor.

Vidare pratar Karin Åkerblom om varianten av smågatsten som är blåstrade och därmed har en planare och slätare yta. De har egenskaper som gör det färdiga resultatet jämnt och bra. Nackdelen med dessa är att de kostar väldigt mycket. Tyvärr har det på senaste tiden även blivit svårt att få tag i begagnade smågatstenar. Detta är synd då de är perfekta att återanvända eftersom de har polerats och slitits och antagit bättre former.

Fördelen med stensättning enligt Karin Åkerblom är att det ger en ökad estetisk nivå på stadens centrum och att man kan samspela mer med den omkringliggande historien. Positivt är även att man kan få ned hastigheten med hjälp av markbeläggningen och andra fysiska konstruktioner som placeras på gatan. Ur en ekonomisk synvinkel är det billigare på sikt med stensättning då hållfastheten är hög. Även stenens kvalitet förändras marginellt genom åren.

I Uppsala finns det många cyklister och markmaterialet är av stor betydelse. Det är därmed ett omdebatterat politiskt ämne och konflikterna avlöser varandra. Karin Åkerblom berättar att de hållar som har anlagts på Östra Ågatan används även av cyklister. Tanken är att fotgängarna ska gå där men många cyklister tycker det är för ansträngande och obekvämt att cykla på smågatstenen, men som tidigare nämnts finns det bra stenar att använda sig av. Det som avgör är tillgång och ekonomi.

Karin Åkerblom är delaktig i omvandlingen av Dragarbrunnsgatan och allt beräknas vara klart närmare år 2014. Omvandlingen sträcker sig från S:t Olofsgatan i nordväst till Strandbrogatan i sydost. Även tvärgatorna som korsar gågatan kommer att genomgå en förändring. Karin Åkerblom menar att hög kvalitet inte nödvändigtvis behöver vara kostsamt och exklusivt, utan även enkla lösningar och kombinationer kan fungera minst lika bra. Den första etappen mellan S:t Olofsgatan och S:t Persgatan karakteriseras av brokiga fasader från olika tider, men mest 60-tal. Idag kan man skåda det färdiga resultatet med betong, räfflade järnplattor samt röda stålkonstruktioner som ett genomgående möblemang.

---

<sup>3</sup> Karin Åkerblom, processledare stadsutveckling, kommunledningskontoret Uppsala kommun, muntligt samtal 2010-08-13.



Foto: Dragarbrunnsgatan. © 2010 J. Wallin.

I politiken satsas mer på rörlighet snarare än tillgänglighet och detta leder till konflikter med bilister, cyklister och fotgängare. Eftersom Dragarbrunnsgatan från början anlades som en last- och distributionsgata är den inte anpassad för det man vill använda den till idag, menar Karin Åkerblom. Att ta bort biltrafiken helt vore näst intill en omöjlighet med tanke på alla anslutande befintliga parkeringshus.

Ett problem med gatsten som Karin Åkerblom belyser är sandupptagningen på våren. Efter vinterns sandning måste kommunen samla upp allt och då sopas tyvärr även fogsanden upp och därmed behövs det årliga påfyllnader, annars bibehålls inte gatans standard och stenarna kan enkelt lossna. Även vibrationer och buller är negativa följder av en stenlagd gata. I Uppsala är bland annat Övre slottsgatan och den angränsande delen av S:t Persgatan vibrationskänsliga områden och det finns restriktioner på hur mycket buller det får vara.

Karin Åkerblom anser att man vid anläggning av ytor med asfalt kan använda sig utav olika ytbehandlingar (kallas Y1). Om detta görs kan asfalten anta en annan färg än den svarta vi är vana att se på vägarna utanför staden. Att lägga i en ljusare ton gör att man upplever ytan mer levande och den drar inte åt sig lika mycket ljus. Generellt hör asfalt hemma på vägar och sten hör hemma på gator anser Karin Åkerblom som även är aktiv i projektet *Paradgatan*. Det är ett projekt som sträcker sig från Drottninggatan vidare till Vaksalagatan. Eftersom sträckan är lång och har en betydande roll i centrum kan det skapa nya möjligheter i framtiden.

Tillsammans med andra kunniga personer analyserar de och framkallar nya idéer på hur sträckan kan användas och se ut i framtiden. Just markmaterialet har de inte fokuserat på ännu, vilket kommer att ske senare. Att ha ett argument att stensätta en kortare sträcka kan vara viktigare än att propagera för att hela sträckan ska stensättas. Den ekonomiska aspekten på kort och lång sikt har trots allt ett stort inflytande, likaså politiken och stadens sittande politiker.



Karta 2: Grönmarkerade gatuavsnitt som kan bli aktuella för förändringar i framtiden (uppsalaturism.se).

## Uppsala byter kostym

Uppsala centrum är i förändring och byter kostym från att ha varit en stor småstad till att bli en liten storstad. I mitt telefonsamtal med Jan-Olov Hasselborn nämner han att det händer mycket i Uppsala och blickar man framåt är det flera projekt som kan komma att genomföras<sup>4</sup>.

Alldeles nyligen blev Bredgränd klart med nylagda betongplattor istället för gammal storgatsten som togs bort på grund av tillgänglighetsaspekten. Dock finns det storgatsten kvar på en del platser i staden, bland annat som en markering vid trottoarer. Detta för att bevara kulturhistoria och för att vattnet ska ha någonstans att ta vägen om det är för dålig lutning på gatan.

Vidare pratar Jan-Olov Hasselborn om smågatsten och dess hållbara användning i trafikmiljöer som till exempel cirkulationsplatser och refuger. Ofta används smågatsten vid övningskörbara ytor för att underlätta rörligheten för tung trafik. Däremot är smågatsten numera ovanligt att man anlägger i centrum, mycket på grund av att de sittande politikerna inte anser att det är ett prioriterat ämne. Därtill kommer rörligheten för personer med funktionsnedsättning. Det som däremot redan ligger på plats, till exempel en del av S:t Olofsgatan (se bild sida 2), är platser som klassas som kulturmiljö.

Det största problemet som finns när det gäller stensättning är sättningar, menar Jan-Olov Hasselborn. Eftersom Uppsala är beläget på lermark leder detta till ständiga förändringar i marken och följden blir sättningar. På 40 år har marken

<sup>4</sup> Jan-Olov Hasselborn, projektledare stadsmiljö/gatuavdelning, Gatu- och trafikkontoret Uppsala kommun, telefonsamtal 2010-08-16.

sjunkit en centimeter per år mellan Kungsgatan och Bredgränd. Det kan tilläggas att även asfalt får sättningar med tiden.

Generellt kan vi se en tydlig förändring i gaturummet de senaste åren. I dag är betydligt fler människor ute i rörelse. Framtida förändringar som tidigare nämnts kommer säkerligen att bidra till en fortsatt ökning i och med att staden växer.

Inom en femårsperiod kan sträckan Svartbäcksgatan fram till S:t Olofsgatan bli en förlängning av den nuvarande gågatan. Jan-Olov Hasselborn tror att detta mycket väl kan bli verklighet och att liknande projekt även de kan genomföras. Det sker inte över en dag men om tio år kommer staden att se annorlunda ut när det gäller de olika gaturummen. Betong är generellt ett material som blir allt mer populärt och kommer fortsättningsvis att pryda många platser och gator. Orsaken till det är att gatsten inte har samma fördelar, till exempel hög tillgänglighet, som betong och asfalt.

Vidare berättar Jan-Olov Hasselborn om hur det var att cykla i Uppsala för några decennier sedan. Då var man tvungen att kliva av cykeln vid en korsande cykelbana eftersom kanterna kunde vara tolv centimeter höga. I dagens planering har detta omarbetats och numera planeras ytor plant eller med en kant på några få centimeter, allt för att underlätta tillgängligheten och underlätta för varutransporter som sköter ständiga in- och utlastningar.

## Stensättning med tillgänglighet och rörlighet

I trafikplanen från 2006 tar man bland annat upp prioriteringsordningen av de olika trafikslagen och att de gående sätts främst. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är tre punkter som ständigt bör vara närvarande vid planeringen av gator och trafik i Uppsala (Uppsala kommun 2006, s. 31).

Följande stycke är hämtat ur Uppsala kommuns översiktsplan och beskriver tydligt förhållandet fysisk planering och tillgänglighet.

”Det innebär bland annat att den fysiska planeringen medverkar till att den byggda miljön med bostäder, torg, parker, gator och trafik utformas så att den totala tillgängligheten i samhället är hög för alla.” (Uppsala kommun 2002, s. 25).

Hans Richter och Lars Persson inleder samtalet med att kommentera ovanstående att det är en vision som inte alltid följs<sup>5</sup>. Estetiken och rörligheten är aspekter som ständigt är närvarande vid planering och anläggning. De pratar om att kommunens uppdragsgivare brukar vara i kontakt med HSO för att sedan prata med den ansvarige arkitekten. I detta led blir det ofta missförstånd och saker som HSO har angivit kan då falla i skymundan.

Hans Richter och Lars Persson radar upp olika fall där det färdiga resultatet inte blivit vad som sagts från början. Ett exempel på det är utemiljön vid Uppsala konsert och kongress. Under arbetsprocessens gång var det sagt att det skulle anordnas någon form av ledväg med jämnt markmaterial, men detta uppfylldes aldrig. Ett annat exempel är en del av Östra Ågatan. Från början var det överenskommet att halva körbanan skulle anläggas med smågatsten och resterande halva med asfalt. Resultatet blev smågatsten över hela ytan. Detta är tydliga exempel på kommunikationsmissar som sker i verkligheten.

---

<sup>5</sup> Hans Richter, vice ordförande och Lars Persson, ombudsman HSO Uppsala kommun, muntligt samtal 2010-08-16.

Vidare tar Hans Richter upp de ytor som finns närmast fasaderna i centrum. Många restauranger vill ha uteservering och särskilda tillstånd krävs för detta. Det är då viktigt att det sker förberedelseåtgärder innan så det inte blir problem för de människor som ska passera.

Avslutningsvis poängterar Hans Richter vikten av att kommunen står för det man kommer överens om när det gäller tillgängligheten. Både Hans Richter och Lars Person anser att de från HSO:s håll ska bli bättre på att mer skriftligt redovisa alla hänsynstaganden så missförstånden reduceras.

## För- och nackdelar med stensättning och asfalt

Fördelar med stensättning:

- Lång hållbarhet och slitstarkt material
- Lägre kostnader på lång sikt
- Variationsrikt med färg och form
- Avger inte farliga emissioner

Nackdelar med stensättning:

- Ökad buller- och vibrationsnivå
- Sättningar
- Förlust av fogsand
- Inte tillgängligt för alla

Fördelar med asfalt:

- Jämn yta med hög tillgänglighet
- Lägre kostnader på kort sikt
- Lägre bullernivå om inte höga hastigheter tillåts

Nackdelar med asfalt:

- Tjälskador
- Kan innebära höga hastigheter
- Avger farliga emissioner

## Diskussion

Målet med min uppsats var att med kommunen undersöka möjligheterna för stensättning av centrums gator. Resultaten jag utarbetade av detta är varierande då jag själv anser att asfalten dominerar för mycket. Att aspekter som tillgänglighet, ekonomi och politiska beslut ska komma före människans trivsel och välbefinnande i staden är tydligt. Det estetiska uttrycket har stor betydelse då markplanet utgör stor del av vårt synfält när vi rör oss i staden. Med dagens teknik och resurser finns det bra sätt att anlägga fullt funktionsdugliga gator där människors behov tillgodoses.

## Undersökningens helhet

Eftersom jag har varit i kontakt med både Uppsala kommun och HSO i Uppsala anser jag att jag har fått med ett brett synfält kring detta ämne. Om jag enbart hade fokuserat på en grupp av yrkesverksamma personer hade arbetet inte fått samma djup. Eftersom min uppsats inte utgick från att hitta lösningar eller finna



ett korrekt svar var detta ett sätt att komma närmare tankegångarna kring stensättningens betydelse i Uppsala centrum.

## Metoddiskussion

Då det inte fanns mycket skrivet om mitt ämne har jag fått ut mycket av att kontakta personer inom olika områden för att på så sätt skaffa mig information. Även de källor som jag hittade på internet har bidragit mycket till mina antaganden och konstateranden.

Den inventering jag gjorde på centrums gator var oerhört givande för mig själv och mitt fortsatta arbete med uppsatsen. Jag kunde hela tiden blicka tillbaka och se vad som egentligen är verkligheten.

## Resultatdiskussion

I trafikplanen från 2006 tar man upp prioriteringsordningen av de olika trafikslagen och jag anser att de gående inte alltid kommer i första hand när det gäller säkerheten i centrum.

Vidare tas det upp att trafiken ska ske på ”stadens villkor”. Hur ska detta sluta när verkligheten verkar gå åt ett annat håll än vad som kommunen förutspått. Jag tycker att man ska vara mer radikal när planering sker av stadens centrum. God rörlighet för bilister är lika med ökad trafik. Dessutom förstår jag inte riktigt själva begreppet ”stadens villkor”. Det är en diffus bild av verkligheten och svårapplicerbart.

Hans Richter tog även upp trafikproblematiken i centrum. Många bilister väljer numera att köra på Dragarbrunnsgatan i stället för Kungsgatan eftersom det är mycket trafik på Kungsgatan. Detta leder till mer trafik på Dragarbrunnsgatan, en gata som egentligen ska fungera som en gåfartsgata.

När jag pratade med Jan-Olov Hasselborn berättade han att de upphöjda partierna på Östra gågatan och Dragarbrunnsgatan ska fungera som ”shared space”-ytor. I princip ska man kunna sitta på en servering och äta mitt ute på gatan medan en bil sakta passerar förbi. Förslag på gåfartsgata har lagts fram men utan resultat. Det är de sittande politikerna i Uppsala som inte har godkänt förslagen och vi får se vad som händer efter valet i höst säger Hans Richter. I slutänden är det trots allt politikerna som avgör framröstade förslag och godtas de inte är det problematiskt att genomföra idén.

Generellt tycker jag att det verkar som att man i Uppsala kommun satsar en del på att förnya olika gatuavsnitt i centrum. Dock är det mestadels betong som används då gatstenen anses ha för många nackdelar och därmed utesluts (se för- och nackdelar i resultatdelen). Jag anser att detta är ett steg i rätt riktning men att enbart fokusera på betongplattor är inte hållbart. Klart att det är enkelt att lägga fram nackdelar framför fördelar när beslut ska fattas. Den karaktär och känsla som gatsten och stensättning ger går enligt mig inte att återfinna någon annanstans. Framför allt är det den estetiska synvinkeln som väger tyngre hos gatsten jämfört med betongsten. Då vårt synfält till stor del upptas av markplanet är det en ständig påminnelse när vi rör oss i staden.

## Framtida möjligheter för stensättning

Innan jag började med min uppsats trodde jag att man på kommunen hade en annan inställning till stensättning med gatsten än vad de i verkligheten har. Både Karin Åkerblom och Jan-Olov Hasselborn pratade om betong och dess ökande användning i centrum. Det förekommer snarare olika former av betongplattor än gedigna former av gammal gatsten. När jag insåg att tillgänglighetsaspekten var en central frågeställning i mitt arbete beslutade jag mig för att prata med HSO och hur de upplever situationen med betongplattor jämfört med gatsten. Självklart föredrog de så jämn yta som det bara går för att undvika störande kanter och övergångar. Samtidigt berättade de att det är fullt möjligt att gestalta miljöer i centrum där gatsten används bara man tar hänsyn till och anlägger ledstråk där personer med funktionsnedsättning kan röra sig.

Jag är hoppfull och tror att Uppsala med tiden kommer att utveckla en bättre centrumkärna med gator som inbjuder fotgängare och cyklister framför bilister. Rörligheten tycker jag i vissa sammanhang är viktigare än tillgängligheten för att på så sätt underordna bilarna i centrum.

Politiken och ekonomin i Uppsala kommun är två bidragande orsaker till att vissa förslag inte genomförs och ett skifte skulle säkert leda till förändring.

En sak som jag anser är dåligt och tråkigt är att många projekt och idéer slopas på grund av att någon paragraf hindrar för att träda i kraft en genomföring. I stället för att se hindren är det nödvändigt att hitta alternativa lösningar. Jag tror att förvandlingen av Dragarbrunnsgatan och arbetet med *Paradgatan* kan stärka centrumkänslan även om marken inte stensätts överallt. Kortare sträckor med markmaterial av sten eller betong kan lyfta gaturummet betydligt jämfört med enbart asfalt.

## Mina egna reflektioner över arbetsprocessen och det egna lärandet

Arbetet med min uppsats har varit lärorikt och spännande. Det har varit intressant att prata med yrkesverksamma personer på kommunen samt andra fackkunniga. Jag hade inte lärt mig lika mycket om jag enbart hade förlitat mig på litteraturen eftersom det inte fanns mycket skrivet om mitt ämne. Just detta var speciellt då jag har ägnat åtskilliga stunder till att leta fakta på bibliotek och internet. När jag insåg detta förstod jag att det var personer jag skulle prata med för att fullfölja mitt arbete.

Jag själv anser att Uppsala centrum har alldeles för många ytor med asfalt och det har varit givande att lyssna på de som är med och gestaltar och anlägger olika miljöer i centrum. Den politiska och ekonomiska aspekten har blivit allt tydligare för mig och att det ofta är avgörande i många skeden. Jag har lärt mig att det är mycket man som arkitekt och planerare måste ta hänsyn till och detta sker mycket genom egen erfarenhet. Mitt samtal med Karin Åkerblom gav mig förståelse för hur viktigt det är med egen erfarenhet, speciellt när det gäller den ekonomiska delen.

Under arbetets gång har jag blivit intresserad av att läsa vidare om tillgänglighet och rörlighet samt kommunikation. Framst syftar jag på de olika leden mellan kommunens uppdragsgivare, HSO, arkitekten och anläggaren. Detta

är dock ett helt arbete för sig och därmed kunde jag inte gå vidare så mycket mer i det.

Den inventering som jag gjorde gav mig en mer övergripande bild på hur gatanätet är utformat idag. Jag visste att asfalten dominerade, men inte att det skulle finnas så mycket som det faktiskt gör. Att inventera och ibland analysera är viktiga arbetsmetoder som leder ett arbete framåt.

## Referenser

Asfaltskolan. Tillgänglig: < <http://www.asfaltskolan.se/Allmantomasfalt.htm> > (2010-08-15).

Naturstenskompaniet. *Gatsten* PDF format. Tillgänglig: < [http://www.naturstenskompaniet.se/fileadmin/uploads/PRODUKTBLAD/UTOM\\_HUS\\_NSK/gatsten.pdf](http://www.naturstenskompaniet.se/fileadmin/uploads/PRODUKTBLAD/UTOM_HUS_NSK/gatsten.pdf) > (2010-05-02)

Pacione, Michael (2009). *Urban geography: a global perspective*. 3. ed. London: Routledge

Piteå kommun. *Vårt att veta om din kommun* PDF format. Tillgänglig: < <http://www.pitea.se/Bokhyllan/Informationsmaterial/Nyheter/vartattveta/V%C3%A4rt%20att%20veta%202008%20juni.pdf> > (2010-07-20)

Sandow, Elin (2008). *Stenstan Uppsala*. (Elektronisk) Uppsala Nya Tidning, 7 november. Tillgänglig: < <http://www.unt.se/inc/print/stenstan-uppsala-240628-Default.aspx> > (2010-08-01)

Socialstyrelsen (2010). *Funktionsnedsättning och funktionshinder, användning av begreppen*. Tillgänglig: < <http://www.socialstyrelsen.se/fragorochsvar/funktionsnedsattningochfunktio> > (2010-08-26)

Svensson, Tomas & Hedström, Ragnar (2004). *Lugna gatan! och kommunen - trafikplanering i lokal tillämpning* PDF format. Tillgänglig: < <http://www.vti.se/EPiBrowser/Publikationer/M961.pdf> > (2010-04-15)

Sveriges stenindustriförbund (2007). *Utemiljö* PDF format. Tillgänglig: < [http://www.bohus-gatsten.se/uploads/media/Utemiljo\\_SFF\\_2010.pdf](http://www.bohus-gatsten.se/uploads/media/Utemiljo_SFF_2010.pdf) > (2010-05-02)

Thyréns (2007). *Vad är Shared space?* PDF format. Tillgänglig: < [http://vgwww.vegagerdin.is/nvf22.nsf/fd9ec502402879f8002572ed003cce8e/bd7f35334b942c0e002573620031b22a/\\$FILE/05%20-%20Skvallertorget%20i%20Norrk%C3%B6ping.pdf](http://vgwww.vegagerdin.is/nvf22.nsf/fd9ec502402879f8002572ed003cce8e/bd7f35334b942c0e002573620031b22a/$FILE/05%20-%20Skvallertorget%20i%20Norrk%C3%B6ping.pdf) > (2010-08-05)

Uppsala kommun (2002) *Översiktsplan 2002 för Uppsala stad*, Uppsala, Uppsala kommun

Uppsala kommun (2006) *Trafikplan 2006 för Uppsala stad*, Uppsala, Uppsala kommun

Uppsala kommun (2010) *Uppsala Kommuns hemsida*, Turistkarta, (elektronisk) Tillgänglig: < <http://kartor.uppsala.se/int/index.htm> > (2010-06-15)

## Bild- och kartreferenser

*Bild 1:* Bohus gatsten (2010). Tillgänglig: < <http://www.bohus-gatsten.se/produkter/gatsten.html> > (2010-08-24)

*Bild 2:* Bohus gatsten 2010. Tillgänglig: < [http://www.bohus-gatsten.se/typo3temp/pics/L\\_ebe90e49ce.jpg](http://www.bohus-gatsten.se/typo3temp/pics/L_ebe90e49ce.jpg) > (2010-08-24)

*Karta 1 och 2:* Uppsala Tourism (2010). Tillgänglig: < <http://www.uppsala-tourism.se/graphics/6781.pdf> > (2010-08-13)