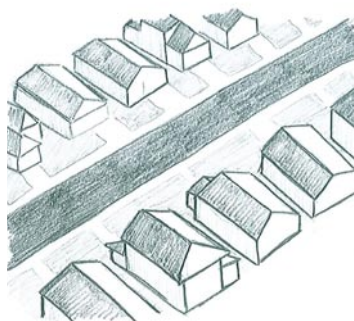
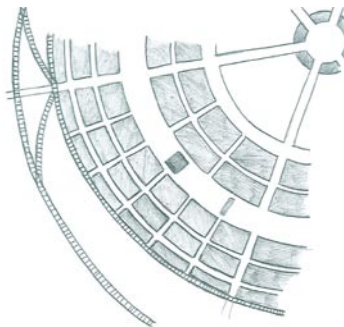
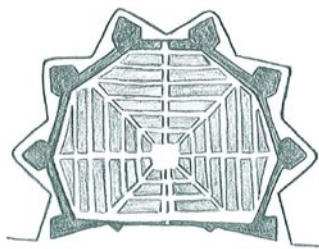
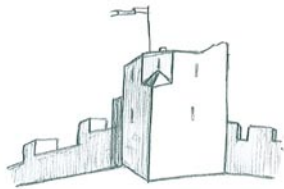


# Gränsen mot omgivningen

## – Hur formas stadens kanter?



SLU, Sveriges lantbruksuniversitet  
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, LTJ

Författare: Joséphine Tardy

Titel: Gränsen mot omgivningen - Hur formas stadens gränser?

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Huvudområde: Landskapsplanering

Nyckelord: Stad, Landskap, Kanter, Kantzon, Gränser, Urbant, Ruralt, Slut, Bebyggelse, Historia,  
Planering, Urbant bryn

Handledare: Gunilla Lindholm

Examinator: Erik Skärbäck

Kurskod: EX0378

Kurstitel: Skriva om landskap

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: C

Utgivningsort: Alnarp

Månad, år: Mars 2009

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Omslagsbild: Joséphine Tardy, enskilda bilder se figurförteckning: Figur 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 och 10.

## **Abstract**

The edge or the fringe of the city is often the first part of the city we encounter, and our perception of it will probably color the image we make in our minds of the city as a whole. Even though the fringe of the city is important to the image of the cityscape it has not very often been the direct object of attention either in planning, building or even in the heads of the masters, when big ideas were formed. More often than not the fringe seems like something that just happened over time due to separate landowners, businesses or actions of other financially strong operators. The aim of this essay is to try to describe the history of the city edge in Sweden, from the very first town in the 10<sup>th</sup> century until today's expanding mosaic of different ideas and styles as well as to bring some clarity and order into some of the different ideas and ideals in the planning of the edge in different eras and to review how the edge has been shaped and used. The essay also looks into the research made on the urban fringe today and tries to discuss why it is so hard to find literature on the issue. This essay does not use specific case studies or examples, but is based on the study of literature on the subject or on subjects related to it in order to describe the vastness of the field on a general level so that more wide-ranging conclusions can be drawn. The discussion also opens up to a number of new questions.

## Sammanfattning

Den stadsgräns vi möter färgar troligtvis hur vi upplever en stad. Samtidigt är stadsgränsen i många fall inte ett område som fått speciellt mycket uppmärksamhet, varken vid planering, byggande eller ens på idéstadiet. Ofta känns det som att det bara är något som blivit, till följd av enskilda markägare, företag och finansiellt starka aktörers handlande. Den här uppsatsen är ett försök att beskriva hur stadsgränsen sett ut genom tiderna i Sverige, från de allra första städerna innan 1000-talet fram till läget vi ser i dag då staden breder ut sig allt mer och stadskanten för det mesta består av en mosaik av olika tiders ideal och idéer. Uppsatsen är ett försök till en redogörelse för hur man planerat och tänkt kring stadskanten och hur den använts och formats. I uppsatsen tas också den forskning som sker på området idag upp och svårigheten att hitta relevant litteratur om stadskanten diskuteras. Den här uppsatsen behandlar inte några enskilda exempel eller fallstudier utan meningen har hela tiden varit att hålla arbetet på en allmän nivå för att sedan kunna dra mer generella slutsatser. Arbetet med uppsatsen har genererat en mängd nya frågeställningar.

# Innehållsförteckning

<b><u>Gränsen mot omgivningen – Hur formas stadens kanter?</u></b> .....	1
<b><u>Abstract</u></b> .....	3
<b><u>Sammanfattning</u></b> .....	4
<b><u>Innehållsförteckning</u></b> .....	5
<b><u>Inledning</u></b> .....	6
<u>Bakgrund</u> .....	6
<u>Metod</u> .....	7
<b><u>Historisk genomgång av stadsbyggnad i Sverige med fokus på kanterna</u></b> ...	8
<u>Medeltiden</u> .....	8
<u>1600-talet</u> .....	9
<u>1700-talet</u> .....	10
<u>1800-talet</u> .....	11
<u>1900-talet</u> .....	12
<u>Ebenezer Howard</u> .....	12
<u>Funktionalismen</u> .....	13
<u>Efterkrigstiden</u> .....	13
<u>Miljonprogrammet</u> .....	14
<u>Postmodernism</u> .....	14
<u>New Urbanism</u> .....	15
<u>Sprawl</u> .....	15
<u>Lynch</u> .....	16
<u>Diskussion om stadskantens historia</u> .....	17
<b><u>Stadsbandsperspektiv</u></b> .....	19
<u>J R W Whitehand</u> .....	19
<u>Mattias Qviström och Katarina Saltzman</u> .....	20
<b><u>Diskussion</u></b> .....	21
<b><u>Källförteckning</u></b> .....	24
<u>Tryckta källor</u> .....	24
<u>Elektroniska källor</u> .....	25
<u>Otryckta källor</u> .....	25
<u>Figurförteckning</u> .....	25

## Inledning

”Where the street ended, there was the desert. [...] It was bewildering to her: come to a stop. At the end of a street there must be another street. A district leads to another district. And a road, a highway that links one place of habitation to others. There was a mound of detritus unraveled tin cans rolled away, spikes of glass signaling back to the sun; and then, in the terms by which humans judge the significance of their presence – nothing.” (Gordimer, 2001, s. 131).

Jag upplever att stadsgränsen är en viktig del av den mentala bild vi gör oss av en stad. Gränsen är i många fall den första syn av staden man möter och i de flesta fall har vi en bestämd uppfattning om vad gränsen skall innehålla; vad som gör gränsen. Vi känner igen dessa element när vi rör oss över gränsen och de olika delarna hjälper oss att skapa en förståelse för hur stor en stad är och kanske även lite för dess historia. Jag tror att stadsgränsen är viktig för att vi skall förstå var vi är, i vilket land och i vilket landskap.

## Bakgrund

Jag visste på ett tidigt stadium att jag ville skriva om planering och städer på något vis. Jag vill skriva om detta ämne för att det är något jag funderar på, en fråga som väckts för länge sen och som på något vis funnits i bakhuvudet sen innan jag började utbildningen. Funderingarna växte sig starkare och tydligare när jag försökte komma på något att skriva C-uppsatsen om.

Förhållandet mellan stad och land är för mig lite av en magisk gräns, men var blir landet stad och staden land, vad skiljer dem åt och vad händer i gränsen? Gränsen är ett vibrerande område fyllt av spänning, där antingen harmoni eller disharmoni råder. Jag vill skriva om hur detta område sett ut och använts i olika tider, epoker och stilar i Sverige.

Min huvudfråga är därmed: Hur har stadens gräns sett ut och använts genom tiderna i Sverige? Varför har den sett ut så?

Jag skulle också vilja svara på vilka internationella stilar som varit viktiga inom stadsplaneringen, och därmed även för stadskanten, i Sverige och hur dagens forskning om stadskanter ser ut.

Det finns många olika sätt att definiera stadens gräns. Kring de flesta städer finns en tillväxtzon, ett förhandlingsområde, som antingen är i eller utanför staden. Det är mark som kanske skall exploateras för utbyggnad och är reserverat för detta ändamål. Här finns industrier och förrådsbyggnader och ibland sker det snabba förändringar i dessa områden, och ibland händer inget alls.

Man kan också tala om staden i form av urbana människor. Det är människor som har en urban livsstil, som jobbar och tillbringar sin fritid i staden, och om det var måttstocken skulle man kunna kalla större delen av Skåne för stad. Jag väljer att främst se staden som en fysisk kropp, där gränsen mellan stad och land

finns där bebyggelsen upphör eller inte längre har urban karaktär. I olika tider har det funnits olika idéer om hur stadsgränsen skulle utformas men eftersom få helt nya städer skapats på 1900- talet har få idéer genomförts i sin helhet. Idéerna har fått genomslag och använts i enskilda kvarter eller stadsdelar. Då städernas volym ökat kraftigt är ytterkanterna ändå oftast representativa av det senaste århundradets trender. Stadsgränsen är på de flesta ställen en mosaik av de olika idéerna.

Jag har avgränsat mitt arbete till att titta på hur stadskanterna sett ut i Sverige, eftersom jag kände att jag behövde begränsa området för att göra det mer greppbart, men att titta bara på Sverige utan att ta upp eller förklara de referenser och intryck som kommit från resten av världen känns både onödigt och omöjligt, så därför har jag försökt att hitta de idéer som influerat mest och tagit upp dem. Jag har också valt att inte gå in på rent filosofiska aspekter och ställa frågor som vad är stad och vad är landskap då jag tycker att detta är för stora frågor att bara ställa vid sidan om en huvudfråga, de förtjänar en egen uppsats.

Målet är främst att skapa förståelse för egen del, men även att kunna förmedla mina upptäckter i text. Det känns också viktigt att träna sig på att uttrycka sig skriftligt. Målgruppen tänker jag mig som andra landskapsarkitektstuderande och en intresserad allmänhet.

## Metod

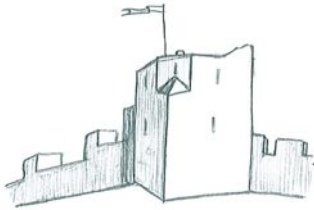
Jag har valt att göra en litteraturstudie eftersom det kändes som ett bra sätt att ta sig an ämnet och därför att tidsbegränsningen gjorde det svårt att hinna med en egen undersökning. Uppsatsarbetet har främst gått ut på att leta och läsa litteratur i ämnet och sedan sammanställa och diskutera det jag hittat. Jag började med att läsa *Stadsplanering i Sverige* av Kell Åström (1993), i många små spridda meningar hittade jag spår att nysta vidare på. Då jag fortfarande kände att det var svårt att hitta några utförligare beskrivningar började jag leta bland de tongivande tänkare som kommit med stadsplaneringsidéerna. Att gå tillbaka till de personers skrifter vars idéer influerat stadsbyggandet och planerandet i Sverige har varit nyttigt. I och för sig har ganska få av dessa idéer genomförts i sin helhet, men tankarna har kanske ändå färgat det resultat vi kan se. Jag gjorde mitt urval av vilka tänkare jag skulle titta närmare på grundat på litteratur som till exempel Kell Åströms *Stadsplanering i Sverige* och Olle Svedbergs (1994) *Planerarnas århundrade*. Här kan nog finnas en felkälla i det att jag inte riktigt är kvalificerad att göra ett sådant urval men tiden har varit en begränsning i det och många andra fall.

Jag har haft problem att hitta relevant litteratur men har fått hjälp och tips av flera personer. Med hjälp av Mattias Qviström kom jag in på den forskning som sker om kantzoner idag och hur man försöker kartlägga dem även historiskt med hjälp av speciella bestående bebyggelsestrukturer. Jag har flera gånger gått tillbaka till Kell Åströms bok, och efter att ha läst annan litteratur i ämnet har jag hittat fler viktiga uppslag och idéer där. Ändlösa diskussioner med mig själv och med klasskompisar i liknande situationer har fört arbetet framåt och slutligen kan man säga att den här uppgiften främst givit mig är en liten inblick i ett väldigt utforskat område. En insikt om hur svårt det kan vara att hitta information till smala och specifika frågeställningar har också vuxit sig stark.

# Historisk genomgång av stadsbyggnad i Sverige med fokus på kanterna

## Medeltiden

Förutom ett fåtal exempel som Birka började städer byggas systematiskt i Norden först på 1000- talet. (Améen, 1972) De första städerna byggdes ofta på kunglig mark i anslutning till kungsgårdar. Kungsgårdarna i sin tur hade ofta placerats på marknads-, tings- eller kultplatser för att förvissa sig om skatteinkomster. (Åström, 1993) Från början var städerna inte så mycket mer än stora bondbyar, där stadsborna hade sina djur och kring staden fanns odlings- och betesmarker vilka odlades på samma vis som i byarna. Gränsen var från början inte speciellt definierad då till exempel kyrsocknar kunde skära genom städer och fortsätta långt ut på landsbygden. (Andersson, H., 1997) Gränsmarkeringar fanns främst för att avvärja tjuvar och för att kunna ta in skatt vid dess portar (Saalman, 1968). Vallar var en vanlig form av gräns då endast ett fåtal svenska städer hade ringmur. Den enda svenska stad som kom i närheten av det oberoende från landsbygden, som vissa tyska städer hade, är Visby. Stadsborna producerade inte själva sin mat och det sägs att ringmuren byggdes som skydd mot den omkringliggande landsbygden och dess befolkning. (Åström, 1993)



Figur 1.  
Visby ringmur, en i Sverige på medeltiden ganska ovanlig form av gräns på staden.

Stadsväsendet bildades först för att stadsborna själva tyckte att de hade en viss särställning. Kring vissa städer, som t.ex. Stockholm, fanns det mycket begränsat med jordbruksmark och stadsborna försörjde sig istället genom handel. Den verkliga skillnaden kom dock med övergången till penninghandel, då det blev möjligt för vissa stadsbor att helt sluta producera sin egen mat. (ibid)

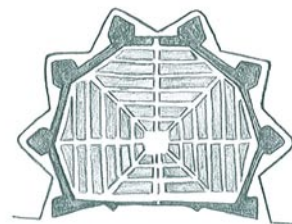
Under hela medeltiden byggdes det fler städer och främst under senmedeltiden byggdes många nya städer. De byggdes där viktiga handelsleder korsades, vid vattendrag eller naturliga hamnar men även på ställen som var viktiga och bra ur försvarssynpunkt. Trots detta bodde vid medeltidens slut bara ca.5 % av befolkningen i städerna. (ibid)



## 1600-talet

1600-talet var Sveriges storhetstid och städer som exempelvis Göteborg och Karlskrona växte fram på strategiska lägen för att man skulle kunna försvara landet. Det var vanligt på den här tiden att de större städerna var befästa på jordbastioner med utskjutande torn för att ge större skjutvinklar. Många äldre städer flyttades till bättre och säkrare lägen, antingen i väldigt sank mark, som krävde kanaler för att staden skulle hållas på torr mark, eller på öar för att de skulle bli lättare att försvara. (Andersson, H., 1997)

På 1600-talet skapades i och med Haga i Göteborg den första planerade förstaden. Förstäder var relativt ovanliga i Sverige, men byggdes då och då när topografin eller befästningar inte tillät att man byggde ut i direkt anslutning till staden. (Ahlberg, 1997)



Figur 2.  
Befäst stad. Det mörkare grå är själva värnet, linjen utanför markerar gränsen för jordbastajonen och det ljusare grå är kvarteren i staden.  
Tecknad fritt efter Johan Semps förslag till Christianshavn 1617.

### 1700-talet



Figur 3.  
Kålgård. Dessa var folks  
grönsaksträdgårdar där de  
odlade sin egen mat.

1700-talet var en period då väldigt lite hände inom stadsbyggandet i Sverige. De stora krigen som Sverige under kung Karl XII förde i utlandet i början på århundradet var en bidragande faktor till att så lite hände i landet. Städerna fortsatte att vara agrara köpstäder. Närmast utanför bebyggelsen fanns kålgårdarna och utanför dessa, ängar och åkrar. (Andersson, H., 1997)

Från och med 1700-talet finns också utkantsbebyggelse kartlagt, även om sådan troligtvis existerat länge. Spontan bebyggelse utmed infartsvägar som troligtvis präglades av misär och knappa levnadsförhållanden. (Ahlberg, 1997)

## 1800-talet

Eftersom så lite hände inom stadsbyggandet på 1700-talet hade städerna vid 1800-talets början i princip samma form som på 1600-talet. Ofta fanns den medeltida formen kvar med ett barockt rutmönster över. Städernas juridiska utbredning var stor men den bestod till största delen av stadsjordarna. (Paulsson, 1979)

I början av 1800-talet revs befästningarna kring de flesta svenska städer. Befästningarna hade börjat bli omoderna och förfallna, så istället anlade man ofta breda parkstråk med offentliga byggnader och paradgator. (Ahlberg, 1997)

I det yttre bältet, kring den slutna bebyggelsen och runt stadens tillfartsleder, präglade småhusen miljön, för där kunde folk som inte hade rätt att bygga sina hus i staden bygga och bo. Förutom det fåtal av tydligt avskiljda rikemansgårdar med stora trädgårdar som fanns i stadens utkant så var de rikaste innevånarna samlade i stadens kärna och de fattigaste i dess utkant. Trots skillnader i social status så bildade de olika stadsdelarna tillsammans ett sammanhängande och väl avgränsat bebyggelseområde. Utanför låg kålgårdarna, stadens jordar och längst ut stadens skogar. Där ute bedrev stadsborna både sitt jordbruk och spenderade en del av sin fritid. Utanför jordbrukszonen var bebyggelsen framförallt fritt liggande enheter som exempelvis väderkvarnar och värdshus. På sina ställen fanns det även förstadsbildningar, d.v.s. fria strukturer som hade en social status som motsvarade stadens ytterkanter. (Paulsson, 1979)

Industrialismen gjorde att bostaden och arbetsplatsen nu låg på olika ställen. I samband med industrialiseringen och de kärva åren blev inflyttningen till städerna väldigt stor och de städer som hade en stor industri växte i mitten av 1800-talet väldigt snabbt. Ungefär vid samma tid byggdes järnvägar och på strategiska punkter längs dessas sträckningar växte nya samhällen och städer fram, järnvägssamhällen eller järnvägsknutar. Det var vanligt att själva staden byggdes enligt en rutnätsplan på ena sidan av järnvägen och att kvarteren närmast järnvägen reserverades för industriändamål. (Åström, 1993) 1860 skapades det första villaområdet utanför Göteborg och kring 1890-talet anlades många fler. Områdena var reserverade för överklassen och kännetecknas av en mycket gles struktur med stora pampiga villor i lummiga trädgårdar och en bekväm tågförbindelse till staden. Ur detta växte sedan egnahemsrörelsen, som riktade sig mer till medelklassen, fram, men dessa områden hade en mycket tätare struktur. (Eriksson, 1990)

Penninghandeln gjorde att man slutade ha djur i staden och då kunde längorna på de kringbyggda gårdarna göras om till hyreshus. Runt 1870 byggde man de första renodlade hyreshusen och på slutet av 1800-talet började stora hyreskaserner dyka upp i stadens utkanter på friköpt mark. De kallades Berlinerkaserner och beboddes av arbetare under oftast mycket dåliga förhållanden. Det är viktigt att komma ihåg att Sverige ännu vid sekelskiftet var ett av Europas fattigaste länder. (Åström, 1993)



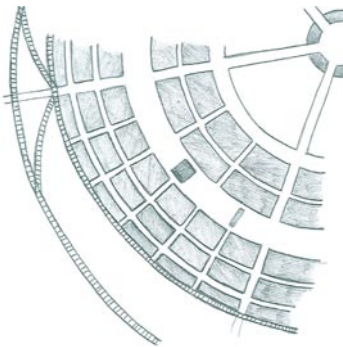
Figur 4.  
Förstadsbebyggelse bestående av småhus som låg tätt intill varandra växte fram i stadens utkanter. Ofta präglades levnadsförhållandena av misär och fattigdom.

## 1900-talet

Under 1900-talets två första decennier inspirerades stadsbyggandet i Sverige mycket av Camillo Sitte och Ebenezer Howard. (Eriksson, 1990)

### Ebenezer Howard

”The garden city” (Howard,1997): är en ideal stad för 30 000 invånare. Den beskrivs som en cirkulär stad, som byggs upp på ett mycket stort område, där själva staden ligger centralt, men upptar en ganska liten del av den totala landarealen. I mitten finns parkmark och därefter vidtar cirklar med bostäder och andra funktioner. I den yttersta ringen finns industri och lagerlokaler och längst ut omsluter järnvägen hela staden och knyter an till passerande linje, vilket förenklar frakt och minskar dessutom trafiken i staden. Sex radiella boulevarder leder ut från centrum av staden, med bro över järnvägen och ut i det omgivande landskapet, som är ett jordbrukslandskap, med både monokulturer och varierad odling. Marker som är stora nog att de kan försörja staden. ”Garden cities” skall inte expandera eller förtätas så att de komprimerar parkmark i staden och inte heller skapa en ny otydlig kant precis utanför järnvägen på jordbruksmarken. Man skall bygga fristående nya enheter, så att det bildas en ny stad utanför den andra stadens jordbruksmark och med sin egen landskapszon. Det blir då två skilda städer som på grund av goda förbindelser skapar ett ”community”. Många sådana här ”garden cities” bildar stadskluster kring en central stad.



Figur 5. Howards ”garden city”. De större vita fälten i stadens centrum är parkmark. Den vita cirkeln mitt i planen är en stor boulevard som skulle innehålla bland annat skolor. De grå rektaglarna är bostadskvarter och de mer långsmala i utkanten är industrier. Järnvägen cirkulerar staden och anknyter till en passerande järnvägslinje. Tecknad fritt efter Howard (1993).

Howards stadsideal var en komplett lösning som innebar mycket mer än bara en arkitektonisk struktur och han beskrev ett helt samhälle och dess sätt att fungera. Utanför England har ”garden cities” oftast bara betytt ett bebyggelsemönster och inte en samhällsform (Hall, 1997). I Sverige översattes detta till flera trädgårdsstäder som byggdes efter ett lantligt ideal med mycket grönska och småskalig bebyggelse (Andersson, T., nd).

Camillo Sitte (1982) talar mest om gaturummen och den miljö som uppfattas av fotgängaren som rör sig genom staden. Det handlar mycket om slutenhet och oregelbundenhet och han hämtar sin inspiration och sina ideal från antika och romerska förebilder. Sitte menar att stadsplaneringen skall anpassas till förhållandena på platsen och ta hänsyn till natur och terräng (Eriksson, 1990). Han skriver dock inget om hur dessa städer bör avslutas och möta det omgivande landskapet.

## Funktionalismen

Funktionalismen kom till Sverige i slutet av 20-talet och på Stockholmsutställningen 1930 fick den sitt riktiga genombrott. (Svedberg, 1994)

En av dem som var med och grundade funktionalismen var Le Corbusier. Han förespråkar trafikseparering i och med ”fotgängarens och bilistens skilsmässa” som skulle ge en ”resning hos byggnadsverken som då råder över omgivande fria rymderna, en verkligt arkitektonisk resning i bostads- och arbetarkvarteren”. Le Corbusier förespråkar att man skall ”befria städerna från gatornas tvång och tyranni” genom att bryta upp kvartersstrukturen, ”staden förvandlas gradvis till en park” där grönstrukturer istället för fasader kantar gatorna. Han menar att man inte kan använda samma typ av bebyggelse som används på landet eftersom det skulle kräva en alltför stor markareal eftersom låg densitet leder till slöseri med transporter och med de boendes tid.

Le Corbusier förespråkade tunna, relativt höga lamell- och punkthus som skulle stå glest för att ljusförhållandena skulle bli jämna och rättvisa. I och med detta hus-i-park-koncept tolkar jag det som att staden inte heller har en tydlig gräns utan att gränsen mellan stad och land blir flytande beroende på upplevelsen av husen och deras inbördes förhållande. (Le Corbusier, 1969)

Funktionalismen förespråkade också den totala zoneringsen där bostaden och arbetet skulle skiljas och ligga i varsina delar av det storskaliga mönster som staden nu delades in i. Villaområden byggdes även fortsättningsvis i Sverige under den här perioden och på 40-talet utvecklades konceptet med grannskapsenheter där bostäderna samlades kring lokala små centra där allt skulle finnas. (Åström, 1993)

## Efterkrigstiden

Funktionalismens grundidéer levde kvar länge inom stadsplaneringen. Man började med trafikseparering eftersom personbilantalet ökade kraftigt. Detta gjorde utifrånmatning vanligt i nybyggda bostadsområden. Gränsen mot det omgivande landskapet blev på så vis ofta i form av vägar och parkeringar. (Åström, 1993)

På 60-talet bildades ett fåtal nya städer. Dessa städer växte upp ur små samhällen som till följd av snabb teknisk och industriell utveckling i området på kort tid blev mycket större. Dessutom planerades nu förorter kring tunnelbanestationer och stadsdelscentra så att de bildade tydligt markerade enheter i landskapet. Så kallade grannskapsenheter blev åter moderna på 60-talet. (ibid)



Figur 6.  
Trafikseparerat bostadsområde. Högst på bilden finns matargatan där bilar får köra, de stora vita rektanglarna är parkeringsplatser och det finns två gator med vändplats där bilarna kan köra in. Alla andra vägar är gång och cykelbanor. De mörka kvadraterna är villor.

## Miljonprogrammet

”De faktorer som formade bosättningar och landskap i det förindustriella samhället och som gav upphov till de fysiska former som vi nu beundrar är inte längre omgivningarnas begränsningar utan våra val.”  
(Hough, 2002, s.209)



Figur 7.  
Miljonprogramsområde.  
De höga husen står glest och regelbundet i den omgivande grönskan.

Miljonprogrammet varade mellan 1964-75 (Jörnmark, nd ). Med hjälp av nya tekniker, till exempel plansprängning, var man nu fri att inte längre ta hänsyn till hur landskapet såg ut. Oftast ledde detta till att man sprängde landskapet platt och byggde med regelbundna former för att kunna använda stora maskiner. Byggandet var mycket produktionsanpassat och var influerat av både funktionalismen och modernismen. Man använde slagord som sol, ljus och luft åt alla. De väldigt storskaliga och glesa strukturerna fick dock redan tidigt ganska mycket kritik. Trafikseparering var också en viktig idé i miljonprogrammet och många av dessa områden avslutas mot landskapet med en matargata och parkeringsplatser som ringar in dem. (Åström, 1993)

Några år in på 70-talet startade också en stor våg av villabyggande för att möta den efterfrågan som fanns. Villorna byggdes efter samma princip som de storskaliga miljonprogramsområdena så att maskiner skulle kunna användas, vilket skapade stor monoton och likriktning. (Åström, 1993)

### Postmodernism

Postmodernismen fick sitt genombrott i Sverige på 80-talet. Efter de ofta misslyckade och kritiserade projekten under miljonprogrammet ville man nu istället återgå till ett mer komplext och funktionsblandat samhällsbyggande. 80-talet var återgången till kvarterstrukturen, även om denna var lösare sammanhållen och mer storskalig än tidigare. Gränsen mellan privat och offentligt blev tydligare och på vissa ställen kom rutnätsplanerna tillbaka. (Åström, 1993)

De externa köpcenter, enligt amerikansk modell, som börjat komma till Sverige på 60-talet fick under 80-talet en mycket stor spridning i landet och byggdes fortfarande i stor utsträckning även om man redan från början var tveksam till vad dessa hade för effekt på städernas kärnor. De externa köpcentrumen för dessutom med sig ett ökat bilberoende då ansvaret för transporter av varor förflyttas från affären till kunden (Lewan, nd).

## New Urbanism

Nyurbanismen är en rörelse som kom till Sverige på 90-talet (Lindholm, G. handl. 2009). Det är en reaktion mot förorternas gleshet och trafikineffektivitet. Nyurbanismen förespråkar en mer blandad, fotgängarvänlig och både funktions- och befolkningsintegrerad stad i mänsklig skala. Calthorpe, som är en av grundarna till New Urbanism, talar om en stad med en tydlig och motiverbar gräns med t.ex. grönbälten. Grannskapet skall bara ha en mycket måttlig tillväxtpotential, men aggregaten skall kunna anpassa sig till regional tillväxt med minimal miljöpåverkan. Mindre land skall användas vilket skall ge mindre trafik och mindre föroreningar. (Calthorpe, 1995) Med sin gångbara kärna och tydliga gräns är Jakriborg i Hjärup ett Svenskt exempel på New Urbanism.

## Sprawl

”Uttrycket stadsgräns kan knappt användas längre, eftersom tätbebyggelsens slut mot landskapet, där de flesta städer ännu på 30-talet hade en linje, nu är så upplöst, att gränsen inte låter sig definieras annat än som juridiskt begrepp.”  
(Andersson, SI, 1988, s. 21)

Definition enligt Nationalencyklopedins ordbok:

Sprawl – subst.: stor utbredning;

Verb: breda (sprida) ut, sprida (breda) ut sig; vräka sig

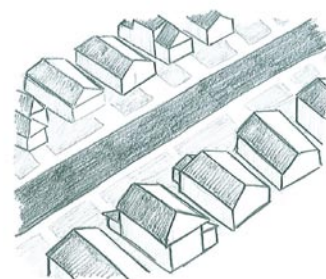
Sprawl enligt Robert Bruegmann (2005) - utspridd urban bebyggelse med låg densitet utan storskalig eller regional allmän markvändningsplanering.

Städernas enorma tillväxt under det senaste århundradet har skapat en stadskant som oftare än inte är ett gytter av olika epokers stilar, vägar, köpcentra, industrier och kontor. Ofta har tillväxten varit ojämn beroende på ekonomiska konjunkturer, olika markägare och deras projekt. Resultatet är ett förvirrande och oregelbundet gränsland. Det är detta som kallas sprawl och många anser det vara ett relativt nytt problem med amerikanska förebilder.

Robert Bruegmann menar däremot att sprawl är ett fenomen som alltid funnits; så länge det funnits blomstrande, välmående städer har det också funnits sprawl. Rika personer i många olika kulturer har sökt sig ut från staden till rymliga lantställen, under längre eller kortare perioder, beroende på hur välställd man var. Villorna i Italien är ett exempel på detta.

Det är naturligt att städer breder ut sig med lägre densitet än vad det är i kärnan och enligt Bruegmann är det så det skett. Den stora skillnaden med den sprawl vi sett på 1900-talet är att den blivit ett massfenomen, framförallt i länder som har en stor medelklass, som t.ex. Sverige och USA. Hjälpmedel som tåg och bil gjort det möjligt att breda ut sig över allt större områden.

Sprawl beror enligt Bruegmann på att människor är själviska, eftersom man inte bryr sig om stadsbilden utan bara om sin egen familjs bästa när man väljer att



Figur 8.  
Villaområde med  
amerikaniserat utseende.  
Medelklassens favorit  
boende enligt Bruegmann.

flytta ut till en gles förort. Alla, oavsett religion, etnicitet eller hudfärg, har alltid valt och väljer fortfarande när de har möjlighet att flytta ut från staden. Den amerikanska drömmen med ett eget hus lever, både i USA och i Sverige och ofta är detta målet för många: att ha råd med en egen villa i förorten. Det som den ene ser som förortshelvetet är den andres mycket omtyckta bostadsområde. (Brugemann, 2005)

### Lynch

Teoretikern Kevin Lynch beskrev 1954 hur en stad kan breda ut sig på fyra olika sätt, nämligen kompakt, linjärt, stjärnformat eller som en konstellation.



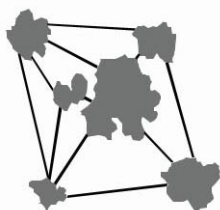
Compact form, kompakt på svenska, skulle representeras av mycket kompakta städer som inte tar upp en stor markareal t.ex. städer med ringmur. Det är lätt att ta sig fram i och igenom sådana städer och närheten till omgivningarna är två värdefulla aspekter.



Linear form, linjär form, definierar långsmala städer som ofta byggs upp längs med något. Dessa kan när de blir stora få en väldigt uppdelande framtoning i landskapet och avsaknaden av fokus och centrum kan bli förvirrande.



Star form, stjärnform, växer inifrån och ut, från en central massa sträcker armar ut sig i landskapet kring järnvägar och motorvägar. Stjärnformen kombinerar ett starkt centrum med fördelen av linjär utbredning, nämligen närheten till naturen mellan stadens armar. Staden kan ha nära till omgivande natur utan att förlora sin urbanitet.



Constellation, konstellationsformen, är många separata enheter som hålls samman av ett nät av snabba transportleder. Om en av orterna är tydligt dominant och de andra är radialt anslutna till den så är de "satelliter" till den dominanta orten. Lynch menar dock att det är möjligt att städerna sinsemellan är jämbördiga och både samverkar med och stödjer varandra så att de bildar en regional stad.

Figur 9.  
Olika principer för stadsutbredning. De grå formerna exemplifierar de olika sätten en stad kan breda ut sig på. Tecknad fritt efter Lynch (1954)



## Diskussion om stadskantens historia

Stadsgränsen har varierat mycket genom tiderna. Man kan nog, om man gör det enkelt för sig, säga att stadsgränsen gått från kompakt till mer uppsplittrad. Att gränsen en gång i tiden var mycket mer fokuserad och koncentrerad än vad som är fallet idag kan nog alla hålla med om. Städerna hade tidigt en väldigt markerad gräns mot omgivningen. Kringbyggda gårdar, vallar och ringmurar har alla väldigt definitiva slut och detta gjorde att gränsen mot landskapet blev lätt att förstå för alla. Även om man använde marken utanför till sitt jordbruk, sina djur och sin skog så var det ingen tvekan om vad som var en del av staden. De fattigas bosättningar och den bebyggelse som kunde dyka upp utanför gränsen när städerna växte sig större, rikare och tappade sin bykaraktär förvirrade nog stadsbilden lite men det vanligaste var ju ändå att man byggde alldeles intill staden och på så vis förblev staden en hel kropp.

På 1600-talet var städerna ännu tydligare med sina enorma befästningar och försvarsvärn, men eftersom murarna och värnen var dyra att bygga så var städerna också så små som möjligt och då blev förstäderna både fler och större. Här förvirrades stadsbilden kanske mer, när man kommer på landsvägen och in i tätbebyggt område men först efter ett tag kommer fram till själva muren och porten och då in i staden. Det som ändå gjorde de här städerna begripliga, tror jag, är att de var fysiskt sammanhängande trots att de egentligen bestod av två delar. Det är troligt att förstaden blev tätare och tätare ju närmare muren eller den första stadsgränsen man kom, i enlighet med Brugemanns påstående att städer expanderar med förminskad densitet, och det gjorde nog att det kändes relativt naturligt. I princip fram till 1800-talet kan man nog, enligt Lynch-principen, beskriva de flesta svenska städer som kompakta. De består av tät och samlad bebyggelse som man lätt och snabbt kan ta sig igenom och ut från.

I och med 1800-talets början blev stadens gräns grön och mjuk istället för hård och av sten. Parkstråken ringade in staden, med paradgator och stor pampighet, men utanför fanns ofta förstäderna och dessa växte okontrollerat till allt större slumområden då mer och mer människor flyttade in till staden och fabriksjobben. Nya bebyggelsestrukturer som villaområden och hyreshus dök upp och i och med industrialismen och med de nya byggnadsteknikerna kunde man bygga mycket snabbare. Jag har förstått det som att stadsexpansionen gick snabbt och kanske inte alltid var så välplanerad. Men det finns exempel från den här tiden, till exempel i brukssamhällen, där de nya bostadsområdena inte bara var välplanerade och väl avgränsade utan också hade en fungerande socialstruktur med många funktioner för invånarna. Andra områden, till exempel Haga i Göteborg, är idag ett av stadens populäraste och vackraste områden.

Med förstadsbebyggelsen och kanske framförallt villaområdena, som var väldigt luftiga och utspridda, kan jag tänka mig att bilden av staden blev mer komplex. Det var ju dessutom så att de strategiska punkter som man ofta valt att lägga städerna på var strategiskt lätta att försvara just därför att de var svåra att bygga på, som t.ex. våtmarker, eller begränsade som på en kulle eller mellan vattendrag. När städerna sedan behövde expandera så fick man söka sig längre

bort än precis vid den gamla gränsen.

Till en början tror jag den vanligaste expansionsformen i Sverige, enligt Lynch-modellen, var stjärnformen, där städernas jämna gräns byggdes ut i armar med landskapet kvar emellan. Vanligast idag skulle jag säga är konstellationsformen med en huvud ort och många satelliter.

Efter 1800-talet talar man mer om enskilda kvarters- och stadsdelars utkant än om själva stadsgränsen eftersom ganska få förändringar gjordes som berörde hela staden samtidigt. Det man använde i Sverige från Ebenezer Howards garden-cities-teori kom framförallt att visa sig i form av Egnahemsrörelsen. (Eriksson, 1990) Den vision Howard hade om en stad omringad av järnvägen och jordbruksmark blev aldrig verklighet i Sverige.

Funktionalismen innebar en ännu lösare stadskant. De stora huskropparna skulle placeras i landskapet och då gaturummet förändrades till oigenkännlighet blir det allt svårare att säga var stadens gräns går. På den här tiden var man redan ofta ganska långt utanför den ursprungliga stadskärnan och satellitstaden var ett faktum. Miljonprogrammet förstörde funktionalismens koncept och skala. De järnvägar och vägar som sammanlänkar staden gör just det; sammanlänkar, samtidigt som de också skapar barriärer och delar upp landskapet. Kanske gör det också att landskapet mellan stadskärnan och satelliterna blir mindre värt som landskap eller i alla fall som natur då det ständigt delas upp i mindre delar.

Mer och mer kom gränsen mot landskapet att utgöras just av en väg, en ringled kring staden, en matarled kring bostadsområdet eller en järnväg och det är kanske där vi är idag med alla våra kringleder, förbifarter och vägar. Vi möter landskapet på andra sidan vägen, som i likhet med vatten eller en ringmur blir en barriär.

Sprawl är det som vi ser på allt för många platser där städerna tycks breda ut sig, ogenomtänkt och oändligt, i villamattor och industriområden och det blir otroligt svårt att veta var man är eller åt vilket håll centrum ligger. Städer kräver stor markyta och gränserna blir ganska lösa då flera områden har tendens att liksom flyta in i varandra, varvid resultatet blir ett svårläst och monotont stadslandskap. Ett exempel på detta i Sverige, tycker jag, är Malmö och Burlöv som vuxit ihop så totalt att man inte förstår när man lämnar det ena och kommer in i det andra. Marken mellan orterna är bebyggd av gles industribebyggelse och området är svårt att orientera sig i.

New urbanism i sin tur är ett försök att lösa sprawl genom att skapa miljöer som inte kräver biltrafik för förflyttning i närområdet och som därmed gör att staden förtätas. Man har också en ambition om att närma sig äldre tiders byggnadskonst med en detaljrikedom som skall kunna upplevas när man färdas till fots. Idéerna är kanske främst revolutionerande för New Urbanisms grundare men de innehåller en del tänkvärt och det tycks ju, i och med att sådana idéer uppkommer flera gånger och får fotfäste, finnas en ambition att skapa en mer platseffektiv stad, med en tydlig och genomtänkt kant.

Ett problem med detta är att det sällan är i utkanten av staden, där bebyggelsen är som glesast, som man förtäter. Istället anläggs ofta rekreationsområden där som folk inne i staden då får långt till och på så vis ökar transport behovet igen. Jag tror att det optimala måste bli att hitta en balans, en tät struktur som ändå har tillräckligt med utrymme och grönytor.

## Stadsbandsperspektiv

Den forskning som sker idag om stadsgränsen handlar främst om det man kallar kantzonen, eller the urban fringe, det område som hör till staden men som inte ännu är bebyggt.

J R W Whitehand

Whitehand beskrev 1967 kantzonen som ett mycket heterogent område där många olika aktiviteter och funktioner samlas nära kanten, exempel på dessa är lekfält, allmänna byggnader, handelsträdgårdar, koloniträdgårdar, begravningsplatser, sommarstugor och en viss sorts industri. De faktorer som gör att det är just den sortens funktioner som hamnar i närheten av kanten till det bebyggda området är till exempel billig mark, mycket plats, avskildhet och ett inte så stort behov på tillgänglighet från det bebyggda området. De här perifera markanvändningsområdena tenderar enligt Whitehand att finnas kvar som ett bälte även när den expanderande staden omslutit dem.

Processen då kantzoner bildas startar då en stad börjar växa. Whitehand delar upp zombildningen i två steg. Det första steget, kantbältes formation, är då marken intill det bebyggda området utnyttjas till urban markanvändning för första gången. Den fasen fortsätter sedan tills det bebyggda områdets expansion är sådan att området inte längre har någon gränskontakt med rural mark. Det är vanligare att husbyggare hoppar över kantzonen än att de bygger i den. Efter detta kommer vidareutveckling av kantbältet, modifikationsfasen, som kommer att ske genom att nya tomter styckas upp i bältet och andra får nya användningsområden. Förändringar i tomterna och markindelningen i kantzonen kan naturligtvis ske även när den formas, men det är vanligast att detta sker då funktioner flyttar då kantbältet innesluts.

Whitehand hämtar sina exempel från England men i viss mån kan man nog anta att ett liknande mönster funnits i Sverige. Han säger att det i vissa perioder har varit vanligt att kantbälten omvandlades till grönstråk med parker och öppna allmänna platser.

Då en kantzon är inuti ett bebyggt område istället för på kanten av det kommer det att utsättas för förändringar, det som är slående är att kantbälten, enligt Whitehand, behåller sin distinkta karaktär länge, trots att de förändras, krymper eller expanderar, sticker de ofta tydligt ut mot sin omgivning. Man känner igen dem med hjälp av tomtstorlek, bebyggelsetyp, gaturum och växtlighet.

Whitehand menar att man med hjälp av den utskiljbara form som kantzoner har, trots att de nu är inbäddade i staden, kan se hur staden vuxit och



Figur 10.  
Industribebyggelse,  
exempel på den sorts  
bebyggelse man hittar i  
kantzonen.



Figur 11.  
Principskiss på en stads  
utbredning och hur kantzoner  
finns kvar i stadsstrukturen.  
De mörka områdena är bebyggda.  
Stadskärnan är det innersta och två  
"vågor" av bebyggelse följer  
utanför.  
Tecknad fritt efter  
Whitehand & Morton  
(2002)

var gränsen varit vid olika tidpunkter.

### Mattias Qviström och Katarina Saltzman

En svensk forskare som håller på med kantzoner är Mattias Qviström. Han beskriver kantzonen som landskap som ligger i träda i stadens utkant i väntan på ytterligare urban bebyggelse. Under den tiden kommer nya landskapsvärden, associerade med den temporära karaktären att skapas. Mattias och Katarina menar att för att kunna förstå landskap, som den urbana kantzonen, behöver man förstå dynamiken i landskapet. Att förstå den temporära karaktären och växelverkan mellan spatiala planer och vardagsaktiviteter är essentiellt. Kantzonen kan beskrivas som ett område i långt gånget förvandling från urbant till ruralt landskap. Planerna som lovar en övergång från ruralt till urbant område i den nära framtiden är viktigt i karakteriseringen av kantzoner. Planerna är det som fastställer att kantzonen är ett område som väntar på förändring. Qviström menar också att det är den förväntade utvecklingspotentialen på en plats som bestämmer markpriser i högre grad än agrikulturellt värde.

Man måste dock också ifrågasätta om kantzonsmarken verkligen är ett väntans landskap. Enligt Qviström & Saltzman har forskning på området snarare beskrivit att både dagens sprawl och äldre tiders expansion har haft en tendens att "hoppa över" kantzonen för att bygga utanför den istället. Detta överensstämmer med vad Whitehand hävdar. Det är alltså inte relevant att beskriva kantzonen som enbart ett landskap i förändring då tillsynes flyktiga landskap kan bestå i månader eller till och med år. Inte sällan blir kantzonsområden permanenta delar av stadsbilden. Däremot frågar sig Qviström & Saltzman om det är möjligt eller ens önskvärt att försöka framhålla de kvalitéer som vissa av dessa områden besitter. Mänskligt och ickemänskligt vardagsliv formar de här platserna över månader eller år och man måste tänka på att tidsperspektivet; kantzonen är inte ett område med permanent position.

Tidsperspektivet är också det som gör att kantzoner är svåra att studera, ett landskap i limbo mellan rural och urban användning är svårt att karaktärisera som något annat än en hybrid mellan många olika kategorier av land och markanvändning. Ett annat stort problem i forskningen kring kantzoner är att det finns begränsat med historiskt material om deras utveckling.

## Diskussion

Varför är det så svårt att hitta information om hur stadskanten sett ut, hur den använts och används idag eller vad som tänkts om den.

Jag tror att ett svar kan vara att man inte tänkt så mycket på utkanten, väldigt många projekt har en riktning inåt, där man beskriver hur rummen skall användas och fungera, man kanske inte lika ofta reflekterat över hur de skall möta landskapet utåt. Det kan nog också vara en bidragande orsak att dessa områden byggs in och ”försvinner” då staden expanderar och kanske är det deras föränderliga karaktär och temporära varande som gör dem mindre benägna att bli subjekt för någons kritiska granskning. Hur staden eller bostadsområdet möter och välkomnar den tillresande eller gör det möjligt för den boende att söka sig ut i landskapet tror jag är viktigt för hur staden upplevs och för den grad av förankring som staden får i landskapet. Att det skrivits så lite om stadsgränsen kan nog också bero på att så få visioner och idéer utförts i sin helhet. Sällan på senare tid har projekten innefattat mer än en stadsdel eller ens ett kvarter och då kanske tankarna som fanns om kanten känts mindre relevanta och varit en del av det som aldrig genomförts.

Både i de historiska sammanställningar jag läst och i de enskilda ideologierna är det svårt att hitta mer än ett par rader om hur kanten kan ha sett ut eller hur man tänkt att den skall vara utformad och fungera. Ofta får man läsa mellan raderna för att få fram något mer än en enstaka mening. Mycket av den information som finns rör inte hur stadskroppen tar slut utan vad som finns precis utanför till exempel kålgårdarna och jordbruksmark i de äldre beskrivningarna. Eller så beskrivs kanten som en del av platsens funktioner. Ringmurar och befästningar är funktioner som samtidigt skapar en väldigt tydlig gräns; ett slut på staden. En annan funktion som Åström beskriver i många exempel från senare halvan av 1900- talet är bostadsområden som är trafikseparerade, därmed är området ofta inringat av en bilväg och parkeringar för att alla de boende skall kunna parkera och komma relativt nära sina hem.

Att använda sig av lösryckta meningar och att läsa mellan raderna gör att mycket av den här uppsatsen är tolkningar, kanske mina feltolkningar, jag har försökt att inte läsa in för mycket i det lilla material jag hittat men jag måste ju skriva mer än enstaka meningar och det har gjort mig tvungen att tolka.

Jag tycker det är väldigt märkligt att så lite information finns om ett så intressant och viktigt område. Stadsgränsen är ju ändå vår första bild av staden, och det första intrycket säger mycket. Samtidigt är det kanske så att en definitiv och abrupt stadsgräns bara tillåts uppstå där trycket på marken utanför är tillräckligt lågt? Där man köpt upp mark och kan bygga utan att andra intressen strävar efter att få fortsätta expandera? Mosaiken i stadens utkant visar ju trots allt på en dynamik, ett tryck och en kraft hos staden som gör det intressant att vara i dess närhet.

En annan väldigt intressant fråga är om och hur man skulle kunna skapa en verkligt inbjudande kant kring en stad. De flesta städer är ju uppbyggda kring ett

centrum, vilket gör utkanterna till en perifer baksida runt om hela staden. Detta har börjat luckras upp lite då kuststäder mer och mer öppnas upp mot havet och på så vis får en framsida, även om det sällan är det första man möter av staden. Skulle det gå att göra samma sak mot slättmarken eller det omgivande landskapet? Skulle det ens vara önskvärt då det öppna landskapet, i alla fall enligt mig, inte alls har samma sug som havet. Skulle man kunna ha små kaféer och restauranger med utsikt över slätten? Skulle folk acceptera blåsten om den inte doftade tång utan kogödsel?

Den forskning som sker idag är viktig, tycker jag. Kantzonen är intressant som forskningsobjekt, både för att se hur området används idag, men också för att spåra kantzonen i städer även sedan den inte längre ligger på gränsen då detta ger en förståelse för hur staden har utvecklats.

Jag efterlyser den mer arkitektoniska och planeringsinriktade forskningen. Var finns den forskning som frågar hur gränsen sett ut och varför? Vad är det som gör gränsen till gräns? Är det ens relevant att tala om en gräns? Var finns undersökningar som talar om staden som en flexibel och föränderlig kropp och som talar om hur vi påverkas av de olika utseendena på stadskanten, mötet med den och också passerandet av den då vi söker oss ut från staden? Var finns den forskning som talar om det som händer i gränsen mellan stad och land oavsett vilken byggnad, mur eller yta som finns där? Vad är gränsen, som en konstant, över utvidgningens föränderlighet? Jag menar som en våg, rörelsen och formen är den samma, eller i alla fall liknande hela tiden, men vattenmolekylerna som ingår i vågen byts hela tiden ut då vågen rör sig framåt.



Jag vet inte ens om det skulle gå att forska på dessa frågor, och få relevanta svar, men jag tror att det skulle bli intressant läsning.

## Källförteckning

Tryckta källor

Ahlberg, Nils. (1997). *Stadsgrundningar och gaturegleringar – Strukturer och bebyggelse*. I: Tomas Hall & Katarina Dunér (Ed.) *Den svenska staden*. Lund: Sveriges Radios förlag.

Améen, Lennart. (1972). *Stadens gator och kvarter*. Lund: Gleerups bokförlag

Andersson, Hans. (1997). *Den medeltida staden – Strukturer och bebyggelse*. I: Thomas Hall & Katarina Dunér (Ed.) *Den svenska staden*. Lund: Sveriges Radios förlag

Andersson, Sven-Ingvar. (1988) *Bygninger og landskab – spredte tanker om at ligge smukt i landskabet*. Kunstakademiets Arkitektskole

Brugemann, Robert. (2005) *Sprawl – A Compact History*. University of Chicago Press

Calthorpe, Peter. (1995) *The Next American Metropolis – Ecology, Community and the American Dream*. Princeton Architectural Press

Eriksson, Eva. (1990) *Den moderna stadens födelse – Svensk arkitektur 1890- 1920*. Stockholm: Ordfronts förlag

Gordimer, Nadine. (2001) *The Pickup*. London: Bloomsbury Publishing Plc

Hall, Thomas. (1997) *Från Hippodamos till Howard – Stadsplanering och stadsideal ur ett historiskt perspektiv*. I: Thomas Hall & Katarina Dunér (Ed.). *Den svenska staden*. Lund: Sveriges Radios förlag

Hough, Michael. (2002) *Principles for Regional Design*. I: Swaffield, Simon (Ed.) *Theory in Landscape Architecture*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press

Howard, Ebenezer. (1993) *Garden Cities of To-morrow*. Bristol: J.W. Arrowsmith

Le Corbusier. (1969) *Den nya staden – planer, visioner, analyser*. Halmstad: Tema – serien

Lewan, Nils. ( nd ) *Urbaniseringen – utveckling, konsekvenser, åtgärder*. Köpenhamn: Scandinavian University Books

Lynch, Kevin. (1954) *The Form of Cities*. Scientific America, Vol. 190, No. 4, 54-63, April

Paulsson, Gregor. (1979) *Svensk stad – Liv och stil i Svenska städer under 1800 talet*. Lund: Studentlitteratur

Qviström, Mattias & Saltzman, Katarina. (2006) *Exploring the Landscape Dynamics at the Edge of the City: Spatial Plans and Everyday Places at the Inner Urban Fringe of Malmö, Sweden*. Landscape Research, Vol. 31, No. 1, 21-41

Saalman, Howard. (1968) *Medieval Cities*. New York



Sitte, Camillo. (1982) *Stadsbyggnad och dess konstnärliga grundsatser: ett bidrag till lösningen av dagens frågor rörande arkitektur och monumental struktur med särskild syftning på Wien/ av Camillo Sitte; i övers. och med komment. av Göran Sidenbladh*. Stockholm: Arkitektur

Svedberg, Olle. (1994) *Planerarnas århundrade – Europas arkitektur 1900 talet*. Stockholm: Arkitektur

Whitehand, J.W.R. (1967) *Fringe Belts: a Neglected Aspect of Urban Geography*. Transcriptions of the institute of British Geographers

Whitehand, J.W.R. & Morton, N. J. (2002) *Fringe Belts and the Recycling of Urban Land: An Academic Concept and Planning Practice*. Environment and Planning B: Planning and Design, Vol. 30, 819-839

Åström, Kell. (1993) *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget

#### Elektroniska källor

Andersson, Thorbjörn. (nd) ”Trädgårdsstad”. Nationalencyklopedin. Tillgänglig: [http://www.ne.se/l%C3%A5ng/tr%C3%A4dg%C3%A5rdsstad?i\\_whole\\_article=true](http://www.ne.se/l%C3%A5ng/tr%C3%A4dg%C3%A5rdsstad?i_whole_article=true) [2009-03-11]

Jörnmark, Jan. (nd) ”Miljonprogrammet”. Nationalencyklopedin. Tillgänglig: [http://www.ne.se/l%C3%A5ng/miljonprogrammet?i\\_whole\\_article=true](http://www.ne.se/l%C3%A5ng/miljonprogrammet?i_whole_article=true) [2009-03-11]

Nationalencyklopedin, Engelsk ordbok. Sökord: sprawl. Tillgänglig: <http://www.ne.se/sok/sprawl?type=NE> [2009-03-11]

#### Otryckta källor

Gunilla Lindholm. Universitets lektor, SLU, Alnarp.Handledning 2009-03-06

#### Figurförteckning

Figur 1. Visby ringmur, teckning av Joséphine Tardy

Figur 2. Skyddsvärn teckning av Joséphine Tardy fritt efter Johan Semps förslag till Christianshavn 1617 i Steen Eiler Rasmussen (1997) *Towns and buildings: described in drawings and words*. sid. 27. Cambridge: The MIT Press

Figur 3. Kålgård, teckning av Joséphine Tardy

Figur 4. Förstad, teckning av Joséphine Tardy

Figur 5. Garden city, teckning av Joséphine Tardy fritt efter Howard (1993) sid. 16.

Figur 6. Bostadsområde med matargata, teckning av Joséphine Tardy

Figur 7. Miljonprogrammsområde, teckning av Joséphine Tardy

Figur 8. Villastad, teckning av Joséphine Tardy

Figur 9. Stadsutbrednings typer, teckning av Joséphine Tardy fritt efter Lynch (1954) sid. 14.

Figur 10. Industri, teckning av Joséphine Tardy

Figur 11. Stadskantszoner, Teckning av Joséphine Tardy fritt efter Whitehand (2002) sid. 820.