



HELA STADEN - ANALYS OCH FÖRSLAG CENTRALA PITEÅ



INLEDNING

Förord	2
Bakgrund	2
Problemformulering	3
Syfte	4
Avgränsning	4
Landskapet - Staden - Näringen	6
Val av ortsanalysmetod	10

ANALYS

Realistisk ortsanalys	20
Metod	21
1. Historisk utveckling	24
2. Stadens överordnade strukturella element	38
3. Bebyggelsestruktur	56
4. Homogena områden	58
Slutsats Realistisk ortsanalys	82
Överskottsanalys	85
Metod	85
Analys	89
Steg 1 - Ortofotoanalys	89
Steg 2 - Slumpmetod	114
Steg 3 - Cireklmetoden	119
Slutsats Överskottsanalys	122
Space Syntax	127
Metod	127
Analys Piteå stadskärna	130
Analys hela Piteå	132

FÖRSLAG

GENERELLA PLANERINGSFRÅGOR	136
Förtätning som modell	136
En livskraftig centrumhandel	143
Funktionsintegrering	150
Grönskan	152
KILEN - EN NY STADSDEL I PITEÅ	154
Inledning	154
Osäkerhetsmoment	156
Antaganden om framtiden	159
Slutaster från analysen	160
Kilen en ny stadsdel	162
Planmönster	162
Kvartersindelning	164
Rörelsemönster	164
Gatustruktur	166
Grönska	172
Fastighetsbehov	173
Byggnadsordning	174
Generella rekommendationer	177
Säkerhet	178

KÄLLOR

180

BILAGOR

Plankarta
Adresskarta över Piteå

FÖRORD

Det här är ett 20 poängs examensarbete skrivet av Andreas Klingström studerande vid programmet för Fysisk Planering vid Blekinge Tekniska Högskola i Karlskrona. Handle-dare vid institutionen har varit prof. Anders Törnqvist och som biträdande adjun.prof. Louise Nyström.

Utgångspunkten för examensarbetet har varit att förstå och se utvecklingsmöjligheterna i Piteås stadskärna. Utifrån detta har en ortsanalys över Piteå innerstad genomförts där tanken varit att visa på de karaktäristiska dragen i staden. Med analysen som grund har ett generellt stadsplaneförslag tagits fram som visar hur staden bör växa när Norrbotniabanan står klar runt 2015.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som på något sätt har hjälpt mig med arbetet.

Ett stort tack till Piteå Kommuns Miljö- och Bygghälsökontor och Kommunledningskontor som ställt upp med både råd och resurser till det här examensarbetet och då ett särskilt tack till Patrik Jansson, Per Lidström och Ulf Hedman.

Slutligen vill jag tacka Energi Reklambyrå i Linköping och Holmen Skog som har bidragit till tryckningen av detta arbete.

BAKGRUND

Piteå tillhör den lilla exklusiva skara av Norrlandskommuner som kontinuerligt ökar i folkmängd. Tillväxten är stabil och ligger på runt hundra personer om året, 2003 uppgick folkmängden till 40 662 personer. För Norrbottens län som helhet är det bara Piteå och Luleå som visar tillväxtsiffror.

En anledning till att det går bra för Piteå är den positiva närings-livsutvecklingen och Musikhögskolans expansion. Näringslivet har genomgått en stor förändring under senare år och antalet arbeten inom kunskapsindustrin har ökat rejält. Musikhögskolan växer också kraftigt och räknar med att dagens 600 studenterna ska fördubblas till 2005. Alla positiva samverkande faktorer har lett fram till en befolkningsökning som i sin tur har medfört att ett tidigare bostadsöverskott nu vänt till ett underskott. Det huvudsakliga behovet består av små och medelstora lägenheter åt framförallt studenter och den äldre befolkningen. Det finns även ett stort behov av större lägenheter i attraktiva lägen, för dem som sålt villan och nu vill flytta till stan och lägenhet.

När det gäller handel och service har Piteå sedan lång tid tillbaka en stark ställning som handelsstad. Upptagningsområdet är stort och täcker stora delar av inlandet mellan Luleå och Skellefteå. Kommunen brukar framhålla sitt strategiska läge så att man når 200 000 personer inom 45 minuter med bil. Piteås handel klarar sig bra gentemot konkurrensen från Luleå som har ett betydligt bredare och större utbud av varor. I Piteå är handeln relativt småskalig och koncentrerad till området runt Storgatan. Här finns ett relativt stort utbud av små och medelstora butiker. Piteå saknar i stort sett externhandel, mycket tack vare ansträngningar från kommunen att styra detalj- och volymhandeln till centrum och inte tillåta handel med livsmedel i externa lägen.

Som situationen är idag börjar det bli fullt runt västra delen av centrum, Robin Hood har fått en av de sista stora lediga tomterna

för sin stormarknad, en udda lösning med en stormarknad av extern karaktär mitt i staden.

För den östra delen av centrum är problemet ett annat, hit är det svårt att locka nya butiker, trots att det finns lediga lokaler. Centrumhandeln har kantrat och tyngdpunkten förskjutits västerut. Handelns företrädare och kommunen försöker återfå en balans i handelsstrukturen där förslag finns på att bygga om östra delen av Storgatan till en inglasad galleria.

På sikt finns ett tryck att etablera fler stormarknader i Piteå men som läget är idag med en restriktiv hållning till externhandel behövs det mer mark i centrala staden. Ledig tomtmark finns strax söder om centrum, på Västra Kajen, ett bra läge men med en osäker framtid, två av Norrbotniabanans alternativa dragningar genom Piteå finns utlagda här likaså gränsar Västra Kajen till den tunga industrin och räddningstjänsten.

Under 2004 kommer ICA börja bygga om Piteå tidningens lokaler utmed Hamnplan för ett nytt ICA Kvantum.

Den stora planeringsfrågan för Piteå är Norrbotniabanans, var den ska ansluta till staden och var ett resecentrum ska byggas. Det finns fyra alternativa dragningar genom och förbi staden, två förordar en dragning utanför centrumkärnan och två en central dragning genom Piteå med resecentrum på gångavstånd från centrum.

En Norrbotniabana skulle få positiva effekter för Piteå, inte enbart som förbättrade kommunikationer med omvärlden och regionförstoring utan även ur stadsbyggnadssynpunkt. Stora markområden i centrum är idag låsta av industrispåret mellan Älvsbyn och hamnen på Haraholmen och av den centralt placerade rangerbangården. En Norrbotniabana skulle medföra att rangerbangården flyttade från centrum och industrispåret skulle integreras i Norrbotniabanans, därmed skulle ett stort stycke land bli ledigt. Ett resecentrum för buss och tåg på en samlad plats skulle också innebära bussterminalen skulle flyttas.

PROBLEMFÖRMULERING

Piteå's svaghet idag är den relativt utspridda stadsbebyggelsen där stora glesa villaområden breder ut sig runt stadskärnan. Även de centrala delarna av staden präglas av gles bebyggelse i två till tre våningar med inslag av högre förortstypiska bostadsområden. Stora markområden runt centrum ligger outnyttjade, de har blivit över när staden vuxit. Staden ger även ett brokigt intryck, där byggnadernas placering och utformning ger uttryck för en slumpmässighet utan större förankring i omgivningen. Likaså har stora delar av centrumkärnan rivits under andra halvan av 1900-talet och ersatts av en mer storskalig bebyggelse.

De senaste 60 åren har Piteå upplevt en mycket kraftig expansion med nya bostadsområden som vuxit fram under kort tid och med nya tunga industrier i direkt anslutning till centrum.

Det vi ser idag är resultatet av en lång utbyggnadsprocess där den nödvändiga kunskapen om de processer som ligger bakom denna utbyggnad till stora delar saknas. Den historiska förankringen har gått förlorad, i och med att stora delar av centrum rivits och det finns ytterst få historiska miljöer att förhålla sig till. Det finns endast två homogena rester från tiden före 1940, Rådhusorget (riksintresse) och Norrmalm.

Norrbotniabanans dragning genom Piteå påskyndar behovet en långsiktig utbyggnadsstrategi för centrum. En ny järnväg kommer med all säkerhet medföra stora strukturella förändringar i staden. Flera stora markområden kommer att frigöras från sin nuvarande användning samtidigt som andra delar kommer att läsas av en Norrbotniabana. De områden som kommer att frigöras är Piteå busstation och rangerbangården. Busstationen kommer att flyttas till Norrbotniabanans stationsläge med ett gemensamt resecentrum för tåg och buss. Den gamla busstationen kommer att efterlämna ett helt kvarter mitt i stan. Nuvarande rangerbangården har ett mycket olämpligt läge mitt bland bostadsområden och centrumområden. En Norrbotniabana kommer att aktualisera frågan om

en flytt av godsbangården till ett nytt mindre störningskänsligt läge utanför Piteå.

Oavsett vilket av de fyra banalternativen som slutligen förordas kommer de två beskrivna områdena att frigöras.

En ny markanvändning vid bussterminalen och rangerbangården ställer stora krav på inpassning i staden. Att bygga vidare på befintlig planlösning vore otänkbart då kilen idag mer har karaktär av barriär än av integrerad stadsdel. Det finns ingen självklar struktur i det här området att bygga vidare på. Det är en mötespunkt mellan tre olika områden, den täta kvartersstaden på Haggholmen, Källbo och Backens upplösta kvartersstruktur och slutligen rangerbangården som helt saknar tydlig struktur. Den stora utmaningen ligger i att undersöka mötet mellan de tre stadsdelarna, hur det ska se ut och hur ett nytt område ska det sättas in i ett större sammanhang. Den kanske viktigaste uppgiften blir att undersöka hur de tre kvarteren ska kunna bli en integrerad och attraktiv del av Piteå stadskärna.

För att få ett bra grepp om strukturen och den befintliga bebyggelsen i Piteå innerstad behöver en ordentlig ortsanalys tas fram som pekar ut viktiga strukturella element som går att bygga vidare på ur ett historiskt perspektiv och även se till de rent bebyggelsestrukturella särdragen i Piteå.

SYFTE

Att genomföra en ortsanalys över centrala Piteå i syfte att identifiera karaktäristiska särdrag och få en ökad förståelse för stadens form utifrån följande premisser: Den historiska utvecklingen och stadens plan- och bebyggelsestruktur. Med analysen som grund ska ett mindre förslag utarbetas som visar på hur området runt nuvarande busstationen och rangerbangården kan utvecklas när Norrbotniabanan byggs.

AVGRÄNSNING

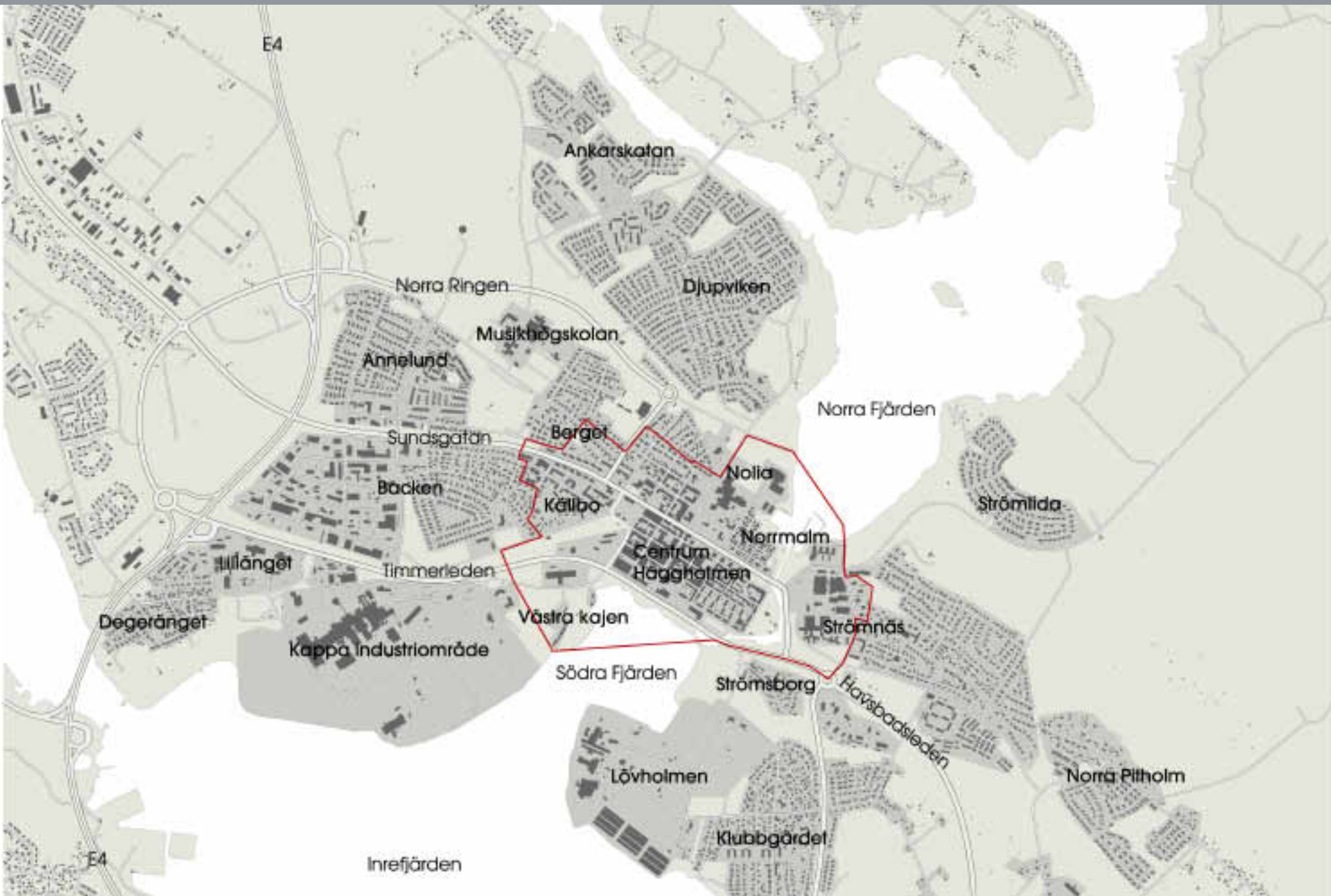
Arbetet är uppdelat i två delar, en analysdel och en förslagsdel. Tyngdpunkten har jag valt att lägga på analysen medan förslaget ska ses som en generell och översiktlig tillämpning av analysen och dess slutsatser.

Förslaget visar hur området runt nuvarande busstationen kan omvandlas och bli en integrerad del av staden med en ny stadsdel. Ambitionen är att förslaget ska visa en möjlig utformning av stadsdelen utifrån ett översiktligt planförslag som innehåller ny markanvändning, ny kvartersindelning med tillhörande bebyggelse och bebyggelsekaraktärer. Förslaget ska ses som ett debattinlägg och inte som ett heltäckande förslag.

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Analysen koncentreras till de centrala delarna av staden, det vill säga Haggholmen (området innanför Timmerleden, Kanalen, Sundsgatan och Västergatan), Normalm, Berget, östra delen av Backen, Källbo, Noliaområdet, Svartudden/Sjukhuset och Västra kajen.

Geografisk avgränsning



LANDSKAPET - STADEN - NÄRINGEN

LANDSKAPET

Piteå ligger vid Piteälvens utlopp i Bottenviken. Det här är en del av den småvägiga Bottenvikskusten, där fastlandet övergår i innerskärgård. Kusten är till största delen täckt av stora barrskogar som endast bryts av älv- och ådalar. Staden omges av vatten på två håll, på den södra sidan sötvattensfjärden Södra fjärden och på norra sidan den bräckta Norra fjärden.

Piteälvens nedre delar, med tillhörande kust- och skärgårdsområde, karaktäriseras av en flack och låglänt terräng med inslag av kullar och skogsklädda moränhöjder. Större delen av kustlandet ligger under den så kallade högsta kustlinjen. Jordarterna runt staden domineras av sandiga, moiga och framför allt leriga jordar vilket gett området goda förutsättningar för ett aktivt jordbruk. Nedre delen av Piteälvdal räknas som de bördigaste och mest bärkraftiga jordbruksområdena i Norrbotten.

Landskapet runt staden utgörs av en blandning mellan jordbruksmarker och skogsbevuxna områden.

Fastlandets platta landskap flyter över i ett flackt skärgårdslandskap som präglas av stora öppna fjärdar och flera stora skogbevuxna öar. Längre ut mot havsbandet minskar skogen successivt i omfattning och de yttersta öarna har en vegetation som närmast kan liknas vid kalvfjällsvegetation.

Spåren efter inlandsisens framfart är tydliga i den här delen av landet. Isen har gått fram som en jätteplog och lagt ut långsträckt vallar i havet, vilka syns som ett pärlband av öar. I plogfårorna ligger de långsmala fjärdarna. Inlandsisens tyngd tryckte ner landet som nu sakta men säkert reser sig upp igen vilket märks som en kraftig landhöjning. Norrbotten stiger med i genomsnitt 9 millimeter/år. Landhöjningen är en stor omvandlingsfaktor där förutsättningarna utmed den grunda kusten ständigt ändras. Nya landområden stiger ur havet alltmedan gamla hamnar och farleder blir obrukbara. Havsvikar skärs av och blir till insjöar, våtmarker och slutligen till fastland





*Centrala Piteå mot norr
Foto Piteå kommun*

Piteå ligger strategiskt, innanför ett antal större öar, i gränslandet mellan älv och hav. Piteälven har en gren genom staden som förbinder Södra fjärden med Norra fjärden. Denna arm har muddrats ett antal gånger och är idag mer en kanal än en älvfåra.

Landet där staden ligger är relativt platt, endast genomskuren av en svag åsbildning från Norrmalm till Öjebyn. De äldsta delarna av Piteå ligger på den före detta ön Haggholmen. Numera har vattnet runt ön fyllts igen och ö-karaktern suddats ut. Under årens lopp har stora arealer av vattenrummet fyllts igen för att ge plats åt industrier och grönytor.

Landskapet närmast staden saknar tydligt urskiljbara landmärken det är istället människan som får stå för dessa. Piteås silhuett domineras av skorstenar och rökplymer från de två stora pappersbruken strax väster och söder om stadskärnan. Mot norr syns musikhögskolans 80 meter höga torn vida omkring, en markering till förbipasserande bilister på E4, Piteå är inte bara rykande skorstenar och illaluktande ångor, det finns något mer

STADEN

Piteå är centralort för ett stort omland, vilket inte bara inbegriper kommunen utan även stora områden utanför Piteås kommungräns. Boende i inlandskommunerna ser Piteå som den naturliga handelsorten vilket gör att stadens influensområde sträcker sig så långt västerut som till Arvidsjaur och Arjeplog.

Piteå har en relativt tydlig uppbyggnad med ett avgränsat centrumområde som till största del består av den historiska stadskärnan. Utanför kärnan breder stora bostadsområden ut sig, till största delen glesa villaområden men även en mindre andel flerbostadsområden. Det mest karaktäristiska inslaget i Piteå är industrin med Kappa kraftliner som påtagligt inslag i stadsbilden men även Lövhölmens sågverk och Munksunds pappersbruk är tydliga och kännbara inslag i staden.

Piteå är en modern stad som fått sina arkitektoniska uttryck under de senaste 60 åren. Modernismen har fått stort genomslag i staden vilket syns i den tydliga funktionssepareringen mellan olika verksamheter.

Ett annat karaktäristiskt särdrag för Piteå är de stora avstånden inom staden, med undantag för stadskärnan är bebyggelsestrukturen gles och de olika områdena ligger som utspridda öar i stadslandskapet med grönska och trafikleder som skiljelinjer. Piteå stad präglas starkt av sitt näringsfång – skogsindustrin. Inre fjärden och framförallt viken in till Piteå stad, Södra fjärden, omges av skogsförädlingsindustrier som Kappa kraftliner och Lövhölmens såg. Det här har gett Piteå en omisskännlig karaktär av industriort.

Mot norr ger staden ett mer småskaligt och pittoreskt intryck med den gamla stadsdelen Norrmalm som karaktärsbärare och de stora sammanhängande grönstråken utmed stränderna.

Det mesta av handeln inom Piteå stad är koncentrerad till centrumområdet med Storgatan som huvudaxel. Externhandeln har bekämpats så att även den fått flytta in till centrum med ett Robin Hood-varuhus vid Timmerleden och nu även en utbyggnad av ett ICA Kvantum vid Timmerleden. Det har dock vuxit fram en mindre externetablering vid Backens industriområde men med inriktning mot skrymmande varor.

NÄRINGEN¹

Huvudnäringen i Piteå är knuten till skogen med två stora pappersbruk Kappa Kraftliner och SCA Packaging samt tre sågverk. Kappa Kraftliner är norra Europas största kraftlinerbruk (wellpapp) och sysselsätter ca 600 personer.

SCA:s bruk är även det ett kraftlinerbruk men betydligt mindre än Kappa och sysselsätter 340 personer. De båda bruken bidrar till

stadens alldeles egna luktkaraktär, en sötaktig doft av sulfat. En dag då vinden ligger på från skorstenarna går det inte att undgå att Piteå är en industristad.

Kappa är det tydligaste och mest påtagliga landmärket i staden med sin placering en kilometer väster om centrumkärnan. Ett stort komplex av skorstenar och byggnader, där hela anläggningen pyser och jäser av rök och vattenånga. Bruket syns vida omkring och är det första som möter en besökaren på E4. SCA:s bruk 5 km söder om staden syns inte lika tydligt från centrum.

Pappersbruken anger ramarna för planeringen av Piteå och dess framtida tillväxt, då båda bruken omges av rejäla skyddszoner.

Två av sågverken ligger också i centrala Piteå, cirka en kilometer söder om centrum. De bidrar med lukt och en del buller. Tillsammans sysselsätter de två sågverken AssiDomän Timber och Lövhölmens ungefär 200 personer.

Det tredje sågverket ligger i Munksund.

Under de senaste tio åren har det skett en stor förändring i Piteås näringsliv, då staden gått från en relativt renodlad skogsindustriestad till en kunskaps- och upplevelsestad med basen i skogsindustrin.

I Piteå finns några av Norrbottens och norra Sveriges starkaste varumärken, Pite Havsbad och Pite dansar och ler, det är få svenskar som inte känner till dessa.

Vid Pite Havsbad har utvecklingen exploderat och gått snabbt framåt de senaste åren, från en ren sommaranläggning helt inriktad på camping och bad har havsbadet utvecklats till en året-runt-anläggning med Sveriges största hotell och konferensanläggning. Anläggningen kan ta mer än 1500 konferensgäster samtidigt. Till havsbadet hör också ett nybyggt äventyrsbad och Akva upplevelsecentrum med storfilmstrippbiograf likt Cosmonova på Naturhistoriska riksmuseet i Stockholm. Havsbadet utvecklas kontinuerligt med nya verksamheter och inriktningar. Den stora nackdelen

¹ Hela avsnittet Översiktsplan för Piteå stadsbygd 2001

med Pite havsbad är att anläggningen ligger två mil söder Piteå vilket gör det svårt att få besökare att ge sig in till stan.

Till upplevelsenäringen hör också Piteås roll som mässtad för nordligaste Sverige med Nolia-mässan som största dragplåster.

Nolia är Norrlands största utomhusmässa och går av stapeln en gång om året men som skiftar mellan Piteå och Umeå, vilket innebär att Nolia kommer till Piteå vartannat år.

Till Piteås starka och väletablerade varumärken kan också läggas Piteå dansar och ler, en stadsfestival som omvandlar Piteå till en festplats en sommarvecka om året.

Tillsammans bidrar de här verksamheterna till att sätta Piteå på kartan och göra Piteå till ett av de största turistmålen i norra Sverige. Turistnäringen är en mycket viktig del av det framtida Piteå.

Kunskapsindustrin har också fått ett stort uppsving i Piteå de senaste fem åren, en företagsby har skapats i det gamla mentalsjukhuset på Furunäset. Här har flera stora företag lagt sina callcenters och helpdesks. Högskolans roll i utvecklingen är stor även om man valt att placera skolan i andra änden av staden, ett perifert läge utan kontakt med centrum och Furunäset. Högskolan är inriktad mot musikindustrin.



VAL AV ORTSANALYSMETOD

INLEDNING

Varje ort har en unik historia och struktur av byggnader, gator och grönska. Tillsammans ger de staden dess speciella karaktär och identitet. Bakom karaktärsdragen ligger många och ibland komplicerade mekanismer som har lett fram till att vi har den stad vi ser idag. Kunskapen om dessa mekanismer är oerhört betydelsefull då vi står i begrepp att genomföra förändringar i staden. Om vi inte har kunskap riskerar vi att göra kostsamma och ödesdigra misstag som vi får betala för i framtiden.

Kunskapen om utvecklingsmekanismerna finns ofta men de är sällan samlade och systematiserade. Det är här ortsanalysen kommer in i bilden, ett verktyg som hjälper oss att systematisera och analysera en ort. Den samlade analysen blir ett underlag för den framtida diskussionen om samhällets utveckling.

Den systematiserade ortsanalysen har sitt ursprung i 1990-talets Norge som en vidareutveckling av äldre internationella analysstrategier och utveckling av nya. I Norge har metoden fått namnet stedsanalys, där ett sted närmast kan översättas som ställe, plats, ort, hus eller gård. I Sverige har stedsanalysen fått namnet stedsanalys och/eller ortsanalys. Jag kommer använda begreppet ortsanalys i fortsättningen.

Ortsanalys är mångtydigt och används i många olika sammanhang och kan därför tolkas på flera sätt. Den norska tolkningen av stedsanalys/ortsanalys som jag tagit fasta på är en generell tolkning men ger en god bild av vad en ortsanalys är "Ortsanalys är en systematisering av kunskap för att förstå platsens historia, situation och framtidsmöjligheter."²

VARFÖR ORTSANALYS

Bakgrunden till den norska ortsanalysen ligger de i utformnings- och karaktärsproblem som många norska orter lidit av. Där liten eller obefintlig omsorg har lagts vid förändringar i staden och stadsutbyggnader har genomförts utan tanke på stadsbild och strukturella sammanhang. Ny bebyggelse, gator och vägar har tillkommit utan tanke på omgivningen och de kulturhistoriska värdena. Med tiden har många orter tappat en del av sin tidigare karaktär och identitet. I förlängningen har den här utvecklingen lett till splittrade och fragmenterade orter utan sammanhang.

Som en strategi för att förbättra orterna utvecklades ortsanalysen vilket visat sig vara mycket användbar metod för de norska städerna. Ortsanalysen har kommit att bli ett av de viktigaste analysredskapen inom stadsplaneringen i Norge och de senaste tio åren har fler än 200 ortsanalyser genomförts. I Sverige har relativt få ortsanalyser gjorts, på tio år uppgår antalet till ett tiotal. En förklaring till att så få ortsanalyser genomförts i Sverige kan vara att det är ett stort och resurskrävande arbete som krävs för att få fram en användbar analys. I Norge fick kommunerna stadsbidrag som stimulans för att ta fram ortsanalyser.

Ortsanalysens slutresultat kan användas som underlag vid flera olika planeringssituationer såsom kommunomfattande och fördjupade översiktsplaner, som underlag vid exploatering av nya bebyggelseområden, trafikplaner och för att få fram värden som underlag för mål och riktlinjer.

Ortsanalys är ett heltäckande begrepp för ett stort antal analysmetoder, där de flesta metoderna bygger på äldre analysstrategier. För att få en orientering av utbudet, inleder jag med en generell genomgång av äldre analysstrategier som legat till grund för utvecklingen av ortsanalysen.

ANALYSTRADITIONER³

Inom stadsbyggandet har man analyserat omgivningarna för den framtida stadstillväxten under större delen av 1900-talet. Sätten är många och ortsanalysen har sina rötter i olika traditioner och kunskapssyn.

På 1960-talet gjordes de tidigaste försöken att i planerings-sammanhang mer systematiskt bedöma naturförutsättningar för stadsutveckling och den amerikanska boken *Design with nature* blev en viktig inspirationskälla för en hel generation planerare. Denna tradition kallas den **naturvetenskapliga** och utvecklades under 70-talet med allt komplexare registreringsmodeller. Man försökte genom rationell analys av främst naturgeografiska och ekologiska data komma fram till en objektiv bild av vilka värden som finns och var ny bebyggelse ska lokaliseras. I de idag praktiska tillämpade metoderna ingår naturvetenskapliga analyser ofta som en del.

En annan analystradition är den **arkitekturhistoriska eller kulturhistoriska**, där bebyggelsens utformning, arkitektens intentioner och den tid då den skapades studeras för att få fram bevarandevärden hos bebyggelsen och hur man ska anpassa ny bebyggelse till den gamla. Viktiga föregångare till denna typ av analyser är Balgårds undersökning av stadskaraktär och anpassning av ny bebyggelse i bevarandeområden och Michel Trieb's analys av Lübeck.

Ett tredje angreppssätt är **visuella analysmetoder** som tar sin utgångspunkt i det som är visuellt observerbart för att kartlägga kvaliteter i omgivningen. Platsen beskrivs som en bild med begrepp som skala, struktur, rumslighet, rumsavgränsningar med mera. De visuella analysmetoderna har sin utgångspunkt i olika vetenskapliga teorier. Gemensamt drag för dem alla är att de betraktar staden som en bild. En visuell helhet med kvaliteter

som kan beskrivas som gestalt och komposition. Stadsplaneringens roll inom de visuella analysmetoderna blir att arbeta inom denna komposition, att anpassa förändringar i staden så att passar in i den harmoniska helheten

Kevin Lynch bok *The image of the city* 1960, etablerade ett antal begrepp som senare kommit att användas flitigt som stråk, gränser, områden, landmärken och knutpunkter.

Under 60-talet utvecklades **strukturealismen** inom många vetenskaper. Det gällde att finna metoder för att beskriva arkitekturens inre logiska sammanhang. Man försöker hitta principerna bakom det konkreta uttrycket och därmed förklara men inte bedöma eller värdera platsens utformning. Arbetssättet är naturvetenskapligt grundat. Det inkluderar också en beskrivning av historisk utveckling och lägger tyngdpunkten på att beskriva en ort strukturella drag.

Dekonstruktivismen är en inriktning inom arkitekturen som med arkitekterna Eisenmann, Libskind och Tschumi i spetsen tar sin utgångspunkt i the urban sprawl, det stadsliv som människor måste leva i den sönderdelade staden. Metoden försöker kartlägga strukturer som är lagda över varandra och hur dessa stöter samman och påverkar varandra. Det är i mötespunkterna mellan olika strukturer som nya möjligheter uppstår. Analysen har tydliga drag av den strukturalistiska.

Realistiska analyser har sin utgångspunkt i den naturvetenskapliga traditionen. De bygger på ett system av deskriptiva definitioner. Metoden definierar en distinkt begreppsapparat som med stor noggrannhet försöker beskriva olika stadskaraktärer.

Analysens hypotes är att det finns ett sammanhang mellan form och strukturella fenomen. Där ingår som en mycket viktig del att hitta de förändringsprocesser som format strukturerna. Den realistiska analysen beskriver fenomen ur både en diakron och

³ Hela avsnittet Trast

synkron synvinkel, vilket vill säga att den betraktar strukturella element dels i förhållande till utveckling över tid och dels som utveckling oberoende av tid.

Ytterligare en analystradition är den **fenomenologiska**. Christian Norberg-Schultz har i många år arbetat med en metod för att tolka platsens identitet. Han försöker beskriva omgivningen som den faktiskt framträder, som en helhet med rumstruktur. Han har identifierat tre grundläggande behov som relaterar till platsen: orientering, identifikation och minne. De bildar tillsammans något han kallar stedsbruk, det sätt som vi använder platsen. Stedsbruk innebär inte enbart att vi använder oss av platsen som helhet. Denna helhet omfattar både naturgivna och människoskapta delar, och det är samspelet mellan dessa som är viktigast att tolka i analysen.

METODER⁴

Utifrån analystraditionerna har ett stort antal specialiserade och generella analysmetoder utvecklats. De skiljer sig mycket från varandra när det gäller analysens fokus, detaljeringsgrad och kunskapsunderlag. Metoderna kompletterar varandra mer än den överlappar. En stor del av arbetet med ortsanalysen handlar om att hitta rätt metod, den metod som bäst passar in på det aktuella projektet och den specifika orten.

GENERELLA EGENSKAPER

Generellt för de flesta ortsanalysmetoderna är att de innehåller fyra huvudteman; Historisk utveckling, Natur och landskap, Bebyggelsestruktur och Byggnader och andra betydelsefulla element

Historisk utveckling

Kunskapen om den historiska utvecklingen är ett nödvändigt steg för att göra en ortsanalys. I ortsanalys-sammanhang handlar historisk kunskap om händelser och utvecklingsspår och hur de har bidragit till förändringar i ortens fysiska form. Den historiska utvecklingen kan registreras genom historiska kartor och genom litteraturstudier. Utvecklingen beskrivs så att man pekar på de krafter som styr och styr stadens fysiska utveckling. Krafterna kan vara allt ifrån naturgivna förhållanden, ägostruktur, kommunikationslinjer, viktiga händelser som bränder och offentliga planer. Den historiska utvecklingen kan läsas i landskapet och bebyggelsen. Studier av landskapet kan ge insikt i näringsstrukturer, bosättningar och kommunikationer. Byggnader ger förutom kunskaper i bebyggelsehistoria även kunskaper i sociala, teknologiska och ekonomiska förhållanden under olika tider.

Natur och landskap

Landskapet är den överordnande nivån i en analys av ortens fysiska form. En plats är uppbyggd av naturgivna element som berg och jordarter, hav, sjöar och vattendrag. Här ingår också platsens klimat, flora och fauna. Dessa faktorer verkar tillsammans och skapar förutsättningar för ortens liv.

Bebyggelsestruktur

Med bebyggelsestruktur menas vanligtvis de geometriska principer som bebyggelsen i de olika delarna av staden är inordnad efter. Exempel på bebyggelsestruktur är rutnätsstaden där bebyggelsen är ordnad i förhållande till ett gatusystem av likvärdiga korsande gator. Bebyggelsens organisation är dels knuten till bebyggelsestruktur och de rumsliga sammanhangen som finns, dels till viktiga element som är bestämmande för bebyggelsestrukturen, först och främst kommunikationslinjer.

⁴ Där inget annat anges: Miljöverndepartementet 1993

Kommunikationslinjer har varit avgörande för städers och samhällets utveckling. Det gäller främst vägar och gator men också järnvägar och hamnar. Gator och vägar ger staden form och uttryck som kan vara mer dominerande än byggnader. Kommunikationslinjerna är också avgörande för ortens funktion.

Byggnader och andra betydelsefulla element

Byggnader är det element som bebyggelsen är sammansatt av. Ett viktigt begrepp är byggnadstypologi det vill säga principer för hur den enskilda byggnaden är uppbyggd. Byggnaders utseende och placering i förhållande till varandra har stor betydelse för stadsbilden. Byggnader är viktiga historiska källor. De är meningsbärande spår av social och kulturell karaktär. Ett exempel är kyrkan som synlig maktfaktor i stadsbilden, ett annat är rådhuset, ett monumentalt placerat och utformat som uttryck för den offentliga makten.

Här följer en genomgång av åtta olika analysmetoder, de sex första utgår från den norska stedsanalysens principer som Miljöverndepartementet redogör för i handboken Stedsanalyse – innhold og gjennomføring. De två sista, Överskottsanalys och Space Syntax bygger på andra principer.

KVALITATIV ORTSANALYS

Christian Norberg-Schultz har tillsammans med Anne Marit Vagstein utvecklat en metod för att tolka och beskriva en plats identitet och karaktär. Detta genom att se platsen såsom den framträder för våra ögon, det är en helt subjektiv metod. Allt bygger på människans behov av att kunna identifiera sig med en plats och med det som grund, försöker den kvalitativa ortsanalysen formulera en platsförståelse. Teorin går ut på att liv och plats är en enhet som kommer till uttryck i platsens identitet. Det är inte de enskilda elementen som metoden vill fånga utan deras inbördes

förhållande till det omgivande landskapet.

Den kvalitativa ortsanalysen genomförs som en fenomenologisk redogörelse, där det handlar om att förstå tingens sammanhang. Landskapet är det viktigaste elementet i den kvalitativa analysen och det är det som ska förstås och respekteras. Bebyggelsen svarar mot det omgivande landskapet så kan vi förstå landskapet och dess själ, *Genius Loci*⁵, kan vi också förstå det bästa för platsen. Förståelsen av enheten liv-plats har som utgångspunkt både landskapet och det som människan skapat. Den har en identitet som har en viss stabilitet genom alla förändringar och människan förhåller sig till denna identitet på tre fundamentala sätt, genom orienteringen i rummet, av identifiering med stadskaraktären och genom att komma ihåg platsens kännetecken. Den kvalitativa ortsanalysen omfattar därför fyra rum

Orienteringsrummet undersöks genom att identifiera naturgivna och människorelaterade områden, definierat av olika typer gränser såsom kanter, bryn, barriärer (vattenvägar, strandkanter), silhuetter, riktningar i rummet, rumsförbindelser och landmärken.

Identifikationsrummet redogör för spåren som manifesterar platsens karaktär. Den framställer de konkreta formegenskaperna som dominerar intrycket av platsen och det som präglar landskaps-elementen såsom textur, färg och material. Ljuset är den viktigaste faktorn. Det är en direkt funktion av rummets bredd, form, horisont och himmel. Identifikationsrummet kommer till uttryck som en kontur i ett vertikalt plan.

Minnesrummet definieras av de grundformer som kännetecknar platsen. Det innebär att vi förstår de former platsen visar som varianter av generella värden, en förståelse som kan framställas som en kontur i historieplanet.

⁵ Miljöverndepartementet 1993, sid 26

Historierummet visar hur olika epoker har tolkat platsen i förhållande till tidens förståelse och bruk. Med kännedom om hur platsen blivit tolkat genom skiftande bruk och produktion ser vi bättre möjligheterna för en utveckling som respekterar platsen.

Kvalitativ ortsanalys går alltså ut på att hitta och förstå platsens kvaliteter. Genom insikt i platsens struktur ger analysen vägledning för den framtida planeringen. Analysen ska visa var och hur nya bebyggelseområden ska lokaliseras, grupperas och utformas för att bäst svara mot platsens egenskaper.

NATUR- OCH LANDSKAPSANALYS

Landskapsanalysen har som namnet anger sin tyngdpunkt på landskapet och utesluter den byggda miljön. Analysen fyller ändå en stor funktion för det byggda då den är ett bra komplement till bebyggelseinriktade analysen genom att ge stöd för förändringar i landskapet när nya områden ska byggas.

Landskapet kan betraktas som natur, form och kultur. Det är också dessa aspekter som landskapsanalysen söker finna och förmedla som en helhet. I analysen ingår att förmedla landskapets karaktär genom olika teman.

Landskapsanalysen hämtar inspiration från ett flertal olika analysmetoder bland annat Kevin Lynch visuella analysmetoder. Det speciella med landskapsanalysen är att de visuella, funktionella och meningsbärande delarna av landskapet kan analyseras tillsammans med ekologiska data såsom grundförhållanden, hydrologiska förhållanden, klimat, vegetation och djurliv.

Centrala begrepp inom landskapsanalysen är rumslighet, skala, enhetliga områden, gränser mellan enhetliga områden, korridorer, kännetecken och element/landmärken.

Natur- och landskapsanalysen kan ha olika upplägg, bland de vanligaste är analys av landskapskaraktärer och analys av grönstruktur.

Analys av landskapskaraktärer

Analysen behandlar först och främst de visuella sidorna av landskapet inom följande teman; terrängformer, synlighet, områdestyper och speciella element. Analysen möjliggör en indelning i olika delområden, karaktärer som bör behandlas som enheter i planeringen.

Analys av grönstruktur

Grönstrukturen består av ett nätverk av stora och små naturpräglade områden, från privata trädgårdar och parker till stora natur- och kulturlandskapsområden runt bebyggelsen analyseras. Fokus ligger på att analysera grönstrukturens olika funktioner och presenteras som en grönplan.

VISUELLA STADSANALYSER

De visuella analysmetoderna tar sin utgångspunkt i det observerbara och kartlägger kvaliteter i omgivningen. Platsen beskrivs som en bild av skala, struktur, rumslighet, rumsavgränsning mm. Den traditionella metoden utgår från Gordon Cullens systematisering av det upplevda. Metoden bygger till stor del på boken "The concise townscape", där Cullen använder miljöskisser som stöd för att tolka och förmedla en vandring genom en medeltida stadskärna. Metoden använder begrepp som rörelse, plats och innehåll. Kevin Lynch ansluter sig också till den visuella skolan av analysmetoder. Hans metod bygger på undersökningar av hur vi uppfattar staden. I metoden ingår att man ska intervjuva de människor som använder staden och även låta dem rita upp en mental karta av deras upplevelse. Den bild som framträder av staden blir ett antal subjektiva bilder av staden såsom invånarna ser på den.

De mentala kartorna tolkas och översätts till en förenklad och abstrakt kartbild av staden som består av områden, kanter, gränser, genomströmning, landmärken och knutpunkter.

Lynch metod tar ingen hänsyn till de historiska aspekterna.

Genom att ta hjälp av människorna som använder staden kan vi få en helt annan bild av stadens sammanhang och uppbyggnad än från professionella planerare och arkitekter som ofta har en viss förkunskap om strukturer.

REALISTISK ORTSANALYS⁶

Analysmetod som utvecklats av normmännen Karl Otto Ellefsen och Dag Tvilde.

Huvudsyftet med den realistiska ortsanalysen är att ge ett bra underlag för den fortsatta utbyggnaden av staden, ur arkitektonisk, strukturell och planmässig synvinkel.

Analysen syftar till att förstå och beskriva stadens karaktär och särdrag utifrån den process som skapat den. Metoden söker också utveckla och diskutera den arkitektoniska och strukturella formen på staden. Resultatet av analysen ska gå att ifrågasätta i efterhand. Att analysen är realistisk innebär att modellen försöker beskriva de faktiska omgivningarna som de framstår och analysen ska fånga de typiska och grundläggande ordningsprinciperna bakom stadens form.

Metoden består av fyra hierarkiska steg:

1. Historisk utveckling

Ska visa hur staden utvecklats över tiden. Nödvändigt steg för den fortsatta analysen. Källor är gamla kartor, planer, historiska beskrivningar i kombination med studier av staden idag. Vilka beslut har lett fram till att staden ser ut som den gör. Genom en förenklad rekonstruktion av stadens framväxt, konkretiseras utvecklingen i skrift och tematiska kartor.

2. Stadens överordnade strukturella element

Den historiska utvecklingen ger grunden för att hitta de primära elementen. Det vill säga de permanenta element som har betydelse för hur staden utvecklats.

De kategoriseras efter vad för typ av kraft de påverkar med, exempelvis kommunikationslinjer, händelser och styrande planer.

3. Stadens bebyggelsestruktur

Syftet är att hitta stadens fysiska organisationsprinciper. Bebyggelsestrukturen beror på att vissa regler och principer har följts, exempelvis styrande planer.

Dessa principer syns i stadens rumsliga bild, dock ofta endast fragmentariskt, men de förklarar enskilda byggnaders samband med helheten.

Enligt den realistiska modellen görs klassifikationen genom indelning i olika typer av bebyggelsestruktur.

4. Avgränsning av homogena områden

Delar av staden som har en klar strukturell, typologisk och morfologisk homogenitet avgränsas som ett enhetligt område. De fysiska kännetecknen sammanfaller oftast med tidpunkt för byggnation, sociala och organisatoriska förhållanden.

De homogena områdena beskrivs utifrån tre begrepp; bebyggelsemönster, typologi och morfologi.

De fyra stegen ger ett material som beskriver och indelar området som är föremål för undersökningen. Ett bakgrundsmaterial om stadens arkitektur och struktur som nya projekt kan relateras och diskuteras till. Analysen gör det möjligt att klassificera projekt efter hur de förhåller sig till stadens form och hur stor betydelse de får för omgivningen.

KULTURMILJÖANALYS

Kulturmiljöanalysen ska klargöra sammanhangen mellan den historiska utvecklingen och stadens form som vi ser den idag, där det handlar om att lokalisera och värdera den byggda miljön.

Kulturmiljöanalysen har utvecklats ur flera metoder som lägger

⁶ Avsnitt Realistisk ortsanalys: Ellefsen och Tvilde

vikt på bevaring och historisk förståelse som exempelvis den realistiska ortsanalysen.

Kulturmiljöanalysen ska ge underlag för bevarande men också hur man anpassar ny bebyggelse i befintliga miljöer. Kulturmiljöanalysen väger bevarandevärden gentemot utvecklingsmöjligheter, där kulturmiljön måste ses i perspektiv av hur området en gång kom till och vilka krafter som gav dess form och innehåll och vilka krafter som påverkar platsen idag.

I värderingen av kulturmiljön skiljer man mellan egenskaper och kriterier.

Egenskaperna delas in i:

Kunskapsvärden (händelser, byggnads-, social- och personhistoria)
Upplevelsevärden (Identitetsvärde och estetiskt värde)
Bruksvärden (ekonomiskt värde, brukspotential och pedagogisk potential)

Kriterierna för att beskriva värdet är:

Representativitet
Sällsynthet
Homogenitet
Tidsbild och tidsdjup
Autenticitet (äkthet eller ursprunglighet)

I de analyser som ska ligga till grund för planering är det viktigt att värdera konflikterna med kulturminnen och kulturmiljön samt visa vilka möjligheter kulturminnen och kulturmiljön har att bidra positivt till framtidens kulturmiljö. Kulturmiljöanalysen gör det möjligt att värdera den fysiska miljön och platsens fysiska form från en historisk infallsvinkel.

ESTETISK STADSANALYS⁷

Metod utvecklad av normmannen Thomas Thiis-Evensen
Syftet med metoden är att få en översikt av platsens visuella särdrag, som bearbetas till riktlinjer för hur ny bebyggelse ska utformas. Analysen bygger på att det finns vissa gestaltungs-lagar och med utgångspunkt i dessa byggs ett typpredskap upp för att förstå bebyggelsens visuella egenskaper.

En stadsbild består av tre principiella rumsnivåer

Landskapet som staden ligger i
Bebyggelsen som staden består av
Stadens möblering

Dessa nivåer är sammansatta av olika element. Landskapet med sin skiftande topografi består av slätter, dalar, berg och kust. Bebyggelsen består av byggnader med olika storlek, form, höjd, modulering och detaljering. Nivåerna är olika men som rum betraktat lyder de under samma visuella lagar. På samma sätt som bebyggelsen består gator, platser, enstaka byggnader och områden är också landskapet uppbyggt av rum med samma egenskaper. Analysen är uppdelad i tre steg, den första delen består av att staden registreras med en beskrivning av stadens lokalisering, historia och problem. Nästa steg blir karaktäriseringen där samspelet mellan landskapet, topografin, byggnaderna och ortens möblering studeras för att hitta specifika särdrag. Särdragen markeras och knyts samman till nästa steg, riktlinjer. I riktlinjerna formuleras tre nivåer: huvudriktlinjer, generella riktlinjer och speciella riktlinjer. De generella riktlinjerna anger vilka av ortens särdrag som ska prioriteras. Huvudriktlinjer anger överordnande principer mellan olika värden, som t ex varför en viss gata ska vara underordnad en annan gata i området.

De generella riktlinjerna anger också vad det får för konsekvenser. De generella riktlinjerna anger hur konkreta frågor ska lösas som t ex utformning av en korsning eller ett bebyggelseområde.

⁷ Thiis-Evensen

Thiis-Evensen menar att det är staden själv som lägger premisserna för de föreslagna riktlinjerna och inte den enskilde planeraren. Metoden gör anspråk på att vara objektiv i sin beskrivning, analys och riktlinjer. Metoden lägger ingen vikt vid kulturhistoria och bevarandevärden.

ÖVERSKOTTSANALYS⁸

Dansk metod som sammanställts av arkitekten Tom Nielsen. Analysmetoden är ett sätt för oss att förstå och beskriva stadens överblivna och outnyttjade ytor. Genom överskottsanalysen kan stadens överskott lokaliseras och analyseras utifrån tre delmoment som består av ett fenomenologiskt steg som utgår från upplevelsen av staden och två visuella och strukturella moment.

Ortofotofotograf

Detta steg i analysen är av visuellt karaktär och utgår från ett ortofoto över staden. Staden styckas upp i greppbara kategorier genom ortofotot. Byggnader och gator klipps bort, kvar blir stadens mellanrum och öppna ytor. Nu återstår att bege sig ut på plats och undersöka det som blivit kvar på ortofotot för att fastställa om det handlar om överskottsmark eller inte.

Slumpmetod

I det här steget drar man nytta av slumpen för att fokusera på ett tiotal punkter i staden. Med hjälp av knappar som släpps ner över en karta, slumpas undersökningspunkter i staden fram. De slumpvis valda punkterna analyseras utifrån hur de används under dygnet och om det pågår några förändringsprocesser i det tysta. Med slumpens hjälp fokuserar man alltså på områden som kanske aldrig hade undersökts i annat fall.

⁸ Nielsen

Cirkelmetoden

Cirkelmetoden utgår från två cirklar som ritas på en kartbild. Cirklarnas mittpunkt placeras i stadens mittpunkt, antingen det administrativa centret eller den geografiska mittpunkten. Viktigt är att cirklarna får samma mittpunkt, radien bestäms sedan utifrån stadens storlek, den yttersta cirkeln ska hamna i stadens ytterområden den mindre ska dras genom stadens centrala delar. De två cirklarna representerar nu ett teoretiskt tvärsnitt av staden. Nu återstår att följa de två cirklarna ute i verkligheten så gott det går. Rutterna dokumenteras och följande tre egenskaper letas fram; överskottsarealer, överskottsrum och rum med oväntad ordning. Undersökningen redovisas på karta med foton utlagda efter cirkeln utan inbördes rangordning mellan text och bild.

SPACE SYNTAX⁹

Metod utvecklad av Bill Hillier med flera. Space syntax är en metod för rumsliga analyser där förhållandet mellan form och funktion betonas. Staden ses som ett samband av flera enheter som tillsammans bildar en helhet. Fokus ligger på stadens mellanrum det vill säga de rum som är möjliga att förflytta sig i. Space Syntax är en renodlat matematisk analysmetod där staden blir en abstraktion av rörelserum som projiceras som en axialkarta. Utifrån axialkartan utförs matematiska beräkningar där samtliga linjer får ett integrationsvärde. Integrationsvärdet är ett mått på hur integrerad det aktuella stråket är i förhållande till sin omgivning. Gator med högt integrationsvärde brukar oftast vara de mest besökta och livligaste delarna i en stad. Den abstrakta analysmetoden kompletteras med fältmätningar av stadens rörelsemönster. Metoden ger en generell bild av hur stadsformen fungerar i förhållande till dess funktion. Tillägg till stadsformen kan enkelt läggas in i axialkartan, och dess integrationsvärde kan testas gentemot resten av staden. Metoden kan även vara ett bra verktyg när man ska prova nya handelslägen.

⁹ Markus

DISKUSSION

Den Kvalitativa ortsanalysen har i sin utgångspunkt allt det jag vill fånga i arbetet, den historiska förståelsen av platsen, sammanhången i staden och stadens form och uttryck. Det finns dock en stor svaghet i analysen som gör att jag avstår från att använda den - det intuitiva angreppssättet. Analysen bygger på den enskildes upplevelse av staden vilket gör att en viktig del faller bort, objektiviteten. Analysens slutsatser kan därför bli svåra att försvara och pröva i efterhand. Den metod som på ett bättre sätt hanterar den objektiva grunden är den Realistiska ortsanalysen. Till sitt innehåll stämmer den väl överens med mitt syfte, här finns en analys över den historiska utvecklingen som utgår från att identifiera de processer som format staden, här finns den planmässiga strukturförståelsen och en identifikation av generella bebyggelsedrag. Metoden ligger på en generell och överskådlig nivå vilket också passar med syftet.

När det gäller natur- och landskapsanalysen har den också en intressant utgångspunkt, där det gäller att fånga det omgivande landskapets inverkan på den byggda miljön. I Piteå gör sig det omgivande landskapet konstant påminnet genom stadens närhet till älven, havet och skogen. Utblickarna över fjärdarna är många och det finns flera små och stora naturelement insprängda i stadsmiljön. Då tyngdpunkten på analysen är förlagd till stadens centrum där naturelementen är av underordnad betydelse skulle en landskapsanalys troligtvis inte tillföra något. Samtidigt kan man se landskapet som en del av den sammanhängande strukturen i Piteå.

De visuella analysmetoderna är även de intressanta för arbetet. Kevin Lynch begreppsapparat är användbar för att karaktärisera en helhet av gränser, landmärken etcetera. Däremot krävs det alltför stort arbete att göra en fullständig analys enligt Kevin Lynch metod med intervjuer. Den stora nackdelen med samtliga visuella analyser är att de inte tar hänsyn till den historiska aspekten utan fokuserar på det synbara och uppenbara.

Kulturmiljöanalysen har en intressant utgångspunkt i sambandet mellan historisk utveckling och stadens form. Analysen passar trots allt dåligt in på arbetets syfte, då kulturmiljöanalysen syftar till att identifiera bevarandevärda byggnader och miljöer och utifrån dessa ge utformningsregler. Piteå saknar till stor del byggnader som är äldre än 60 år och de som är äldre är redan identifierade och analyserade.

Den Estetiska ortsanalysen ser vid ett första ögonkast ut att passa in i syftet då metoden försöker fånga stadens särdrag och karaktär, analysen tar hänsyn till den historiska utvecklingen och metoden utmynnar i detaljerade utformningsregler. Till analysens stora nackdel är att den använder en komplex begreppsapparat som kan göra resultatet svårtolkat. Dessutom är analysen lite för detaljerad, där minsta detalj i staden inbegrips.

Analysen riskerar därför att bli tungrodd och resultatet alltför omfattande vilket kan leda till att det blir svårtolkat. Nackdelarna överväger fördelarna med den estetiska ortsanalysen därför väljer jag att utesluta analysmetoden.

Om jag tidigare förkastade den kvalitativa ortsanalysen för att vara alltför subjektiv måste jag göra avbön redan här då jag finner Överskottsanalysen som en intressant metod att testa. Metoden bygger till stor del på subjektiva värderingar, men den tar en intressant utgångspunkt i att analysera det som oftast faller utanför nämligen stadens överskott. Som genomgången visar finns det ett flertal metoder för att analysera det bebyggda och det gröna men ingen riktig metod för stadens överskott. Piteå har en gles struktur uppbyggd av ett stort antal bebyggelseenklaver där emellan finns det gott om mellanrum som varken är natur eller stad. Här kommer överskottsanalysen in som ett bra verktyg.

Space Syntax är den analysmetod som särskiljer sig mest av de genomgångna genom sin matematiska och vetenskapliga utgångspunkt för att beräkna flöden som sammanhang av gaturum. Det är en intressant metod att använda sig som ett komplement för att påvisa attraktiva stråk och sammanhang i staden.

SLUTSATS

Av dessa åtta metoder är det tre som överensstämmer med syftet att identifiera stadens karaktärsdrag utifrån den historiska utvecklingen och dess plan- och bebyggelsestruktur. Den Realistiska ortsanalysen är den som bäst överensstämmer medan Space Syntax och Överskottsanalysen till vissa delar passar in.

Den Realistiska ortsanalysen kommer därför att fungera som den primära analysmetoden och de två andra som sekundära metoder. Jag känner vissa tveksamheter inför överskottsanalysen, till stor del beroende på dess subjektiva utgångspunkt. Jag väljer därför att komplettera den med ett avsnitt från landskapsanalysen som behandlar grönstruktur.

ANALYS

| *REALISTISK ORTSANALYS* | *ÖVERSKOTTSANALYS* | *SPACE SYNTAX* |

REALISTISK ORTSANALYS

METOD¹⁰

IDÉRAM

Den realistiska ortsanalysen utgår från en önskan att förstå staden och dess struktur. Analysen syftar till att förklara stadens form på ett sådant sätt att vi i efterhand kan använda den som ett underlag i diskussionen av nya projekt. Intentionerna är dock inte att ge några normativa värderingar av stadens struktur och arkitektur.

Den realistiska ortsanalysen är tänkt som en dokumentation av de faktiska förhållandena och en förklarande länk mellan historia och nutid.

Grunden för metoden är vår uppfattning om arkitekturens inre logiska sammanhang och dess uppbyggnad. Där staden är ett fysiskt fenomen, ett uttryck för den mänskliga kulturen. Där den mänskliga kulturen utvecklats bestämda mönster och fysiska ordningsprinciper som stadens struktur följer. För att få en kontinuitet i stadsbyggandet ska vi förhålla oss analytiska till denna utveckling. Vi måste söka efter stadens komplexa och logiska sammanhang.

Stadens arkitektur kan studeras utifrån olika teoretiska infallsvinklar. Den realistiska ortsanalysen ser staden som ett producerat resultat som historien lämnat över till oss. Den förstår de fysiska omgivningarna som ett resultat av många olika krafter, som styrande planer. De genomförda och synbara arkitektoniska avtrycken är bara en aspekt på det hela. Vi kan istället se stadens arkitektur som en produktionsprocess där många olika krafter verkat tillsammans eller i opposition med varandra. Den här processen kan vi betrakta som en produktion av nya omgivningar. Stadens form blir därmed en produkt av denna komplexa process.

Vår modell att erövra kunskap om staden och dess struktur är att se staden som en historisk produkt av arkitektoniska och strukturella fragment. Där de enskilda fysiska objekten fungerar

som pusselbitar till stadens historia. Ur pusselbitarna kan vi se intentioner och kulturella meningsbärare, liksom arkeologiska avlagringar i jorden. Vissa bitar kan urskiljas som svaga arkeologiska fragment och sakna betydelse idag medan andra syns tydligt och därmed fått betydelse för stadens form.

Enligt modellen ska stadens arkitektur tolkas på ett realistiskt sätt, vilket vill säga att omgivningen ska beskrivas objektivt som den faktiskt framträder. Subjektiva värderingar och påvisande av tillfälliga mönster ska undvikas. Istället ska den realistiska modellen plocka fram den övergripande föreställningen om arkitekturens grundläggande ordnings- och formprinciper genom att bortse från detaljer. Principerna tolkas sedan i förhållande till strukturell och typologisk utveckling.

BEGREPPSAPPARAT

Den realistiska ortsanalysen använder ett par grundbegrepp för att klassificera de olika stadsfragmenten och fysiska förändringsprocesserna.

Primära element

Överordnade element som präglar stadens fysiska utveckling. De är konstituerande och verkar som generatorer i stadens fysiska utveckling. De verkar strukturerande i den mening att de påverkar ändringar i stadens arkitektur. De primära elementen behöver inte nödvändigtvis vara av fysisk karaktär, det kan lika väl vara fysiska planer, händelser som bränder och administrativa åtgärder. Det som kännetecknar de primära elementen är att de är permanenta och syns tydligt i stadens arkitektur och struktur.

¹⁰ Ellefsen och Tvilde

Bebyggelsestruktur

Begreppet beskriver de ordningsprinciper som bebyggelsen i de olika delarna av staden är ordnad utifrån. Det är geometriska principer som återspeglar funktionella och kulturella villkor.

Topologi

Betecknar stadens rumsliga sammanhang, det vill säga gator, torg och platser. Det finns även ett sammanhang mellan bebyggelsestrukturen och gaturummet.

Bebyggelsemönster

Inom en huvudstruktur kan bebyggelsen ordnas efter flera olika principer. Betecknar dels hur den enskilda tomten är bebyggd men kan också beteckna en högre nivå, hur ett helt kvarter är bebyggt. Bebyggelsemönstret tar också upp tomtindelning och byggnadernas inbördes förhållande till varandra och gatan. Bebyggelsemönster kan alltså användas på flera olika nivåer.

Typologi

Typologin formulerar principerna för de enskilda byggnaderna. Kulturella och sociala förhållanden har påverkat utveckling av enskilda byggnader.

Morfologi

Morfologin visar variation i byggnadernas uttryck.

DE FYRA HIERARKISKA STEGEN

1. Historisk utveckling

I det här momentet rekonstrueras stadens form såsom den utvecklats under århundradena. Arbetet bygger på analys av äldre stadskartor och planer som sedan jämförs med dagens situation. Målet med analysen är att förstå dagens stad och hitta de primära element som lett fram till nuvarande form.

Det finns flera sätt att få fram kunskap ur kartorna där den mest användbara metoden bygger på lager på lager principen av kartor. I botten placeras den äldsta kartan som visar gatunätet på ett detaljerat och någorlunda tillförlitligt sätt och därefter följs förändringar framåt i tiden genom att nyare kartor läggs ovanpå den äldre. Arbetet innebär att information överförs från karta till karta för att se vilka överensstämmelser och skillnader som finns mellan dem.

Det här ger oss den mest tillförlitliga metoden för att identifiera brytpunkter i utvecklingen och binda samman skeendena till en helhet och utifrån detta hitta förklaringar.

I praktiken medför metoden att alla äldre kartor digitaliseras och ges en enhetlig skala för att därefter kalkera av dem i ett datorprogram. Den enhetliga skalan och utformningen av kartorna gör att den historiska utvecklingen blir lättare att följa, förändringar i staden framträder tydligt. Metoden medför dock en del svårigheter, över Piteå finns endast ett fåtal äldre kartor som är digitaliserade och dessa innehåller en lång rad osymmetriska fel som till stor beror på icke tillförlitliga mätmetoder.

Ett första steg blir därför att digitalisera de kartor som saknas, vilket innebär att dyrgriparna får plockas fram ur Piteå kommunarkiv för att fotograferas och bearbetas i datorn. Lantmäteriet har digitaliserat en del äldre kartor men inte tillräckligt för den här uppgiften.

När samtliga kartor finns lagrade digitalt ska de rektifieras och koordineras. Det innebär att man utgår från en fast punkt i staden, en punkt som hängt med från stadens grundande och fram till idag, i Piteå är det Rådhusorget. Med Rådhusorget som fast punkt korrigeras samtliga kartor och ges en enhetlig skala och väderstrecksorientering.

Ambitionen från början var att överföringen av kartorna skulle

resultera i en enhetlig karta som utgår från ett utsnitt över Piteå och med en enhetlig skala. Beroende på att kartorna och planerna skiljer sig mycket åt blev jag tvungen att jobba med tre olika utsnitt och med skild skala och detaljeringsgrad. En översiktlig-nivå som tar med stora delar av Piteå stadskommun, ett utsnitt över Håggholmen och ett utsnitt med mycket låg detaljeringsgrad med utfyllnader kring Håggholmen.

När rektifieringssteget är avklarat kan det slutgiltiga arbetet med att rita av kartorna börja. Nu handlar det om att sälla i informationen och endast föra över det viktiga, det som ger oss information om de stora och små förändringarna i staden. Tyvärr så började byggnader mätas upp och ritas ut på kartor och planer först år 1876, dessförinnan finns bara offentliga byggnader inritade. Det har gjort det svårt att studera bebyggelseutvecklingen före 1870-talet.

Ett annat problem har varit att få fram kartor och planer över Piteå landskommun. Kommunarkivet saknar i stort sett äldre planhandlingar och kartor från landskommunen. Där har jag istället fått förlita mig till topografiska kartor från sent 1800-tal och litteraturstudier.

När uppritningen är avklarad måste skeendena i staden kontrolleras gentemot litteratur och planhandlingar för att analysen ska bli tillförlitlig.

2. Stadens överordnade strukturella element

På grundval av de historiska skeendena kan vi hitta katalysatorerna i utvecklingen, det vill säga de händelser som genererat förändringar i stadens form. Dessa katalysatorer benämns som stadens primära element.

De primära elementen ska inte ses inte som ett enhetligt sammanhang av händelser, de ska istället betraktas som ett lapptäcke av händelser där varje enskild del har en egen karaktär – sitt egna strukturella sammanhang.

På den ena sidan är bebyggelsen strukturellt beroende av vad den ska förhålla sig till, som till exempel ett rutnät eller till kulturellt betingade förutsättningar. På den andra sidan ligger förhållandet på ett djupare plan, som vid ett första ögonkast inte är helt uppenbart nämligen de historiska förutsättningarna, de förutsättningar som bebyggelsen har uppstått och utvecklats under. De primära elementen kategoriseras efter den typ av kraft som haft inverkan på bebyggelsen.

3. Stadens bebyggelsestruktur

Iden här delen av analysen söker vi efter stadens fysiska organisationsprinciper. Bebyggelsestrukturen kan vara ett resultat av enskilda byggnader som slumpvis orienterats utefter en gata men det kan lika väl vara ett planerat område orienterat utefter en rutnätsprincip. Steget går ut på att lokalisera dessa principer, på vissa platser kan det dock vara svårt att entydigt bestämma en struktur.

Dessa principer syns i stadens rumsliga bild, dock endast fragmentariskt, men de förklarar enskilda byggnaders samband med helheten.

4. Avgränsning av homogena områden

Det fjärde steget i analysen består i att avgränsa homogena områden. Homogena områden kan definieras som delar av staden som har ett klart och tydligt sammanhang ur en strukturell, typologisk och morfologisk synvinkel. Områdesavgränsningen delar in staden i områden med olika karaktär. De homogena områdena sammanfaller ofta med stadens utbyggnadsetapper och de enskilda bebyggelseområdenas enhetliga ålder och uttryck.

1. HISTORISK UTVECKLING

1600 – 1800 ¹¹

Varför Piteå blev stad

För att förstå varför Piteå grundades behöver man sätta sig in i den för tiden rådande situationen. Sverige var under 1600-talet inne i stormaktstiden med många och kostbara krig. Kronan behövde få in pengar till krigsmaskineriet och det bästa sättet var att ta in skatt av befolkningen och de varor som köptes och såldes i landet. Men till det krävdes ett bra system som gick att kontrollera. Sverige hade under Gustav Vasas tid levt med ett förrådshushållningssystem där landet försökte bli självförsörjande på varor. Staten försökte minimera exporten av varor och istället gynna importen. Tanken var att export av råvaror och livsmedel kunde leda till varuknapphet och nöd. Därför avskaffades importtullarna och hårda exporttullar infördes. Men landets ekonomi tålde inte en sådan politik, krigen kostade enorma summor så under 1600-talets första hälft övergick Sverige till ett merkantilistiskt handelssystem. Det merkantila handelssystemet innebar en noggrann reglering och specialisering av handeln. Där varje stånd skulle sköta sitt; borgarna skulle bedriva handel, bönderna skulle bruka jorden och hantverkarna skulle verka inom sitt skrä. All handeln skulle centraliseras till städerna så att staten kunde ta ut tull på det som fördes in till städerna.

I norra Sverige saknades städer som kunde ta hand om den centraliserade handeln. Det blev omöjligt för staten att ta kontroll över handeln om man inte grundade ett par städer. Därför beslöt staten att ett flertal nya städer med handelsprivilegier skulle byggas utmed norrlandskusten. De städer som grundades av det här skälet var bl a Umeå, Piteå, Luleå och Torneå.

De här städerna var vid 1600-talets början inget annat än vanliga enkla bondbyar men som fick stadsprivilegier för att hindra det så kallade landsköpet.

Piteå stad grundades därför år 1621 som den tredje staden i Västerbottens län (i Västerbottens län ingick de två nuvarande länen Västerbotten och Norrbotten).

Staden flyttar till Hagggholmen

Den nya staden byggdes vid platsen för den gamla medeltidskyrkan i Öjebyn, ungefär 1 mil uppströms nuvarande Piteå.

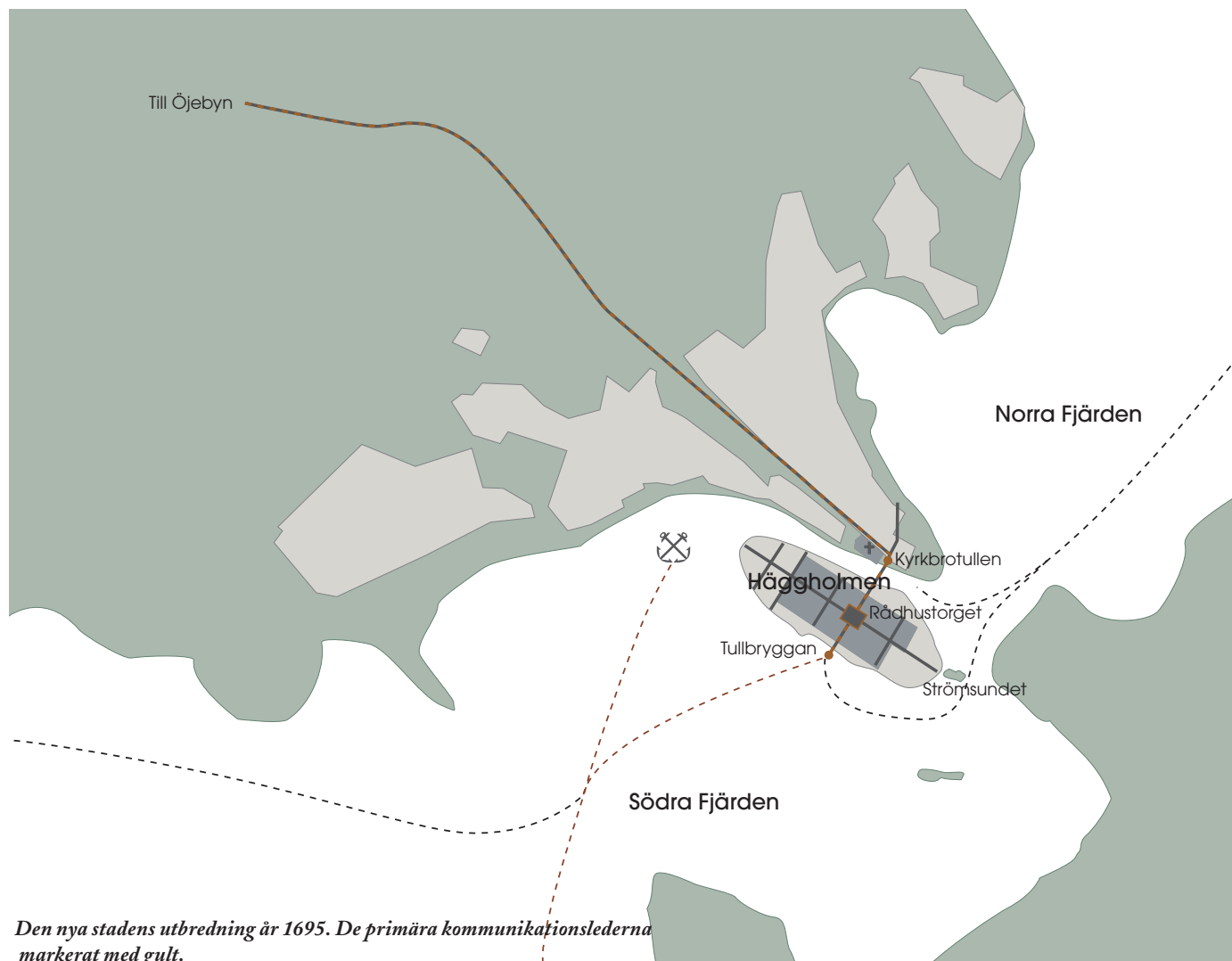
Staden växte sakta men säkert fram och hade formen av en typisk medeltida stad med vindlande och trånga gator. Det var ett trångt gytter av låga trähus, vägg i vägg med varandra. Den nya staden omgavs av en stadsmur. Det visade sig ganska snart att placeringen av staden inte var speciellt lämpad som handelsstad då älven och hamnen var på tok för grund för att kunna ta emot de handelsfartyg som anlöpte staden. Borgarna i staden började titta på andra möjliga lägen för en hamn men hade svårt att komma överens. År 1666 fick problemen en smärtsam lösning när hela staden brann ner till grunden i en häftig eldsvåda, den enda byggnad som klarade branden var kyrkan.

Frågan om man skulle bygga upp staden på den ursprungliga platsen eller flytta den till en mer lämplig plats skapade en häftig diskussion bland borgarna. Bräket höll på att kosta Piteå dess stadsrättigheter till Bureå (nuvarande Skellefteå) som även de ville ha handelsprivilegier. Slutligen enades borgarna i Piteå om att bygga upp staden på Hagggholmen vid Strömsundet. Platsen var väl vald utifrån de behov som rådde vid 1600-talets mitt, en tydligt avgränsad ö vid Piteälvens mynning där det skulle bli lätt att kontrollera flödet av varor och människor som tog sig in och ut ur staden. Vid Piteälvens mynning var djupförhållandena avsevärt mycket bättre än vid den gamla staden. Segelskutor kunde angöra Piteå utan större problem. Senare kom dock även hamnen vid Hagggholmen att påverkas av landhöjning och uppslamning och bli ett problem för staden. En fördel vid Hagggholmen var att staden skulle få två inseglingsvägar, huvudvägen från Munksund och den något längre vägen på norra sidan av Pitholm via Nörd fjärden. Ett krav från borgarna för att genomföra flytten av Piteå var att den nya staden skulle tillföras mark som kunde försörja dem med fiskevatten och odlingsbar mark. Det merkantila handels-

¹¹ Hela avsnittet: Stekzen, Ohlmark och Magnusson

systemet hade vissa negativa konsekvenser för stadsborna, bönderna behövde bara föra in sitt överskott från skördarna till staden för att sälja det. Det gjorde stadsborna såbara för missväxt och dåliga skördar. Då stadsborna inte fick handla direkt av bönderna på landsbygden behövde borgarna tillgång till egna odlingsmarker där de kunde bedriva självhushålls jordbruk. Till ändamålet avstyckades ett stort stycke mark, från gammelstaden strax norr om Håggholmen. Till detta fördes också ett par av de större öarna i skärgården så att fiske och säljakt kunde bedrivas.

Staden tar form 1667 påbörjade byggandet av den nya staden. Håggholmen röjdes på skog och en stadsplan stakades ut på den obebyggda holmen. Lantmätaren bakom planen är okänd. Det var en enkel rutnät-splan som utgick från de tre öst-västliga långgatorna; Storgatan, Prästgårdsgatan och Hamngatan och fyra tvärgator; Lillbrogatan, Uddmansgatan, Kyrkbrogatan och Persgatan. Mellan dessa gator uppstod ett par mindre gränder.



Staden delades in i tio långsmala kvarter och 128 tomter. På högsta punkten av Haggholmen placerades stadens lilla torg, Rådhus-torget, ett för Sverige ovanligt torg, ett så kallat hörnslutet torg där två gator korsar torget i dess mittpunkt. Tanken bakom är att den monumentala känslan ska förstärkas av de slutna hörnen. Det finns liknande torg i Uppsala och Haparanda. Torgets placering var strategiskt väl valt i skärningspunkten mellan de tre entréerna till staden, Storgatan via Strömsundsbron (byggdes först 1765), Kyrkbrogatan via Kyrkbron och Tullbryggan från sjösidan. De första 100 åren fanns en fast landförbindelse till Haggholmen, bron över Kyrksundet. Det var även platsen för stadens första tull. Den andra tullen förlades till andra änden av Kyrkbrogatan, vid tullbryggan, för dem som kom sjövägen. Det dröjde till 1680 innan nystaden fick vägförbindelse med Piteå gammelstad. Den andra fastlandsförbindelse som uppfördes var bron över Strömsundet till Pitholm år 1765. De två broförbindelserna och tullbryggans läge förstärkte Rådhus-torget som stadens medelpunkt. Torget fungerade som stadens nav, här fanns stadens styre, magistratet och viss saluhandel förekom en dag i veckan.

Stadens nya träkyrka uppfördes 1687, belägen på fastlandssidan norr om Haggholmen, utanför tullen. Platsen kan ses som väl vald med kyrkan högst upp på åsen, invid landsvägen till Piteå gammelstad. Placeringen kan dock tyckas något märklig med tanke på att den låg utanför stadskärnan men piteborna hade varit förutseende, om staden skulle börja brinna skulle kyrkan klara sig.

Svåra år

Arbetet att bygga den nya staden gick långsamt, många borgare ville vara kvar i Piteå gammelstad och vägrade således att flytta till Piteå nystad. 1671 fanns endast ett fåtal byggnader på Haggholmen, de allra flesta vid torget. Vid denna tidpunkt uppgick invånarantalet i Piteå nystad till 244 personer. Befolkningsutvecklingen stod helt stilla under det sena 1600-talet och början av 1700-talet. Det var utslag av ett par mycket svåra år med dåliga

skördar och svåra vintrar. Piteå drabbades av svält och 1720 hade befolkningen minskat till 205 personer. Staden var mycket sårbar när en stor del av livsmedelsförsörjningen byggde på importresorna till Stockholm. Då dessa bara kunde företas under den isfria delen av året gällde det att fylla förråden. Under det sena 1600-talet och tidiga 1700-talet rådde svåra vintrar, med islagda vatten in i juni och tidiga isläggningar. Det gjorde att staden led brist på mat långa perioder av året, samtidigt som staten krävde in skatt i form av livsmedel och tjära. Ytterligare en anledning till att stadens svårigheter var att det omgivande landet hade svårt att förse invånarna med livsmedel.

1721 härjade dessutom ryssen utmed norrlandskusten och brände städer och byar, den 14 juni kom de till Piteå och brände ner staden, kyrkan skonades.

Efter den här svåra perioden repade sig staden och dess invånare, staden byggdes upp i enlighet med 1667-års plan och befolknings-siffrorna började visa plus igen.

Under de första 150 åren var en påfallande stor del av tomterna på Haggholmen obebyggda. Staden var vid denna tidpunkt en lindrigt sagt miserabel syn och gav ett påvert intryck. Den bestod av låga omålade trähus i en våning. Byggnaderna var knuttimrade och byggdes direkt på marken utan stenfot. Den vanligaste taktypen var ett otjärat ryggåstak täckt med takved eller näver. På grund av den stora brandfaran förbjöds nävertak under 1700-talet och man skulle istället ha torvtak eller ett tjärat brådtak. Boningshusen vände gaveln ut mot gatan medan uthusen vände långsidan åt gatan. Byggnaderna var utplacerade lite hur som helst i gaturummet utan att följa någon tydlig rät linje vilket gav ett brokigt intryck. Inne på gårdarna fick folk bygga hur de ville med följd att gårdarna snabbt fylldes med diverse byggnader. Piteå var ingen rik stad, de flesta var tvungna att livnära sig på småjordbruk och höll sig med kreatur. Dessa hölls inne på Haggholmen och strövade fritt på gatorna och skitade ner.

Gatorna fungerade som avskrädesplats. Boende i staden tröttnade emellertid på att få sina grödor uppätta av hungriga getter och svin varför de styrande i Piteå tvingade stadsborna att ha sina kreatur på bete utanför staden.

För detta utstakades en ny stadsdel på fastlandet, Norrmalm; där fähus och bostadshus kunde uppföras. Planformen blev även denna gång en typisk rutnätsplan men i mindre skala och utbredning.

Landförbindelserna med de andra städerna bestod av två farbara vägar, dels vägen söderut mot Skellefteå via Pitholm och den andra vägen till Luleå via Piteå Gammelstad (Öjebyn). Vägen till Piteå Gammelstad hade ungefär samma sträckning som nuvarande Nygatan, från Kyrkbrogatan tog man sig upp på åsen och fortsatte mot Öjebyn över stadens odlings och betesmarker. Här fanns fram till mitten av 1800-talet tre väderkvarnar.

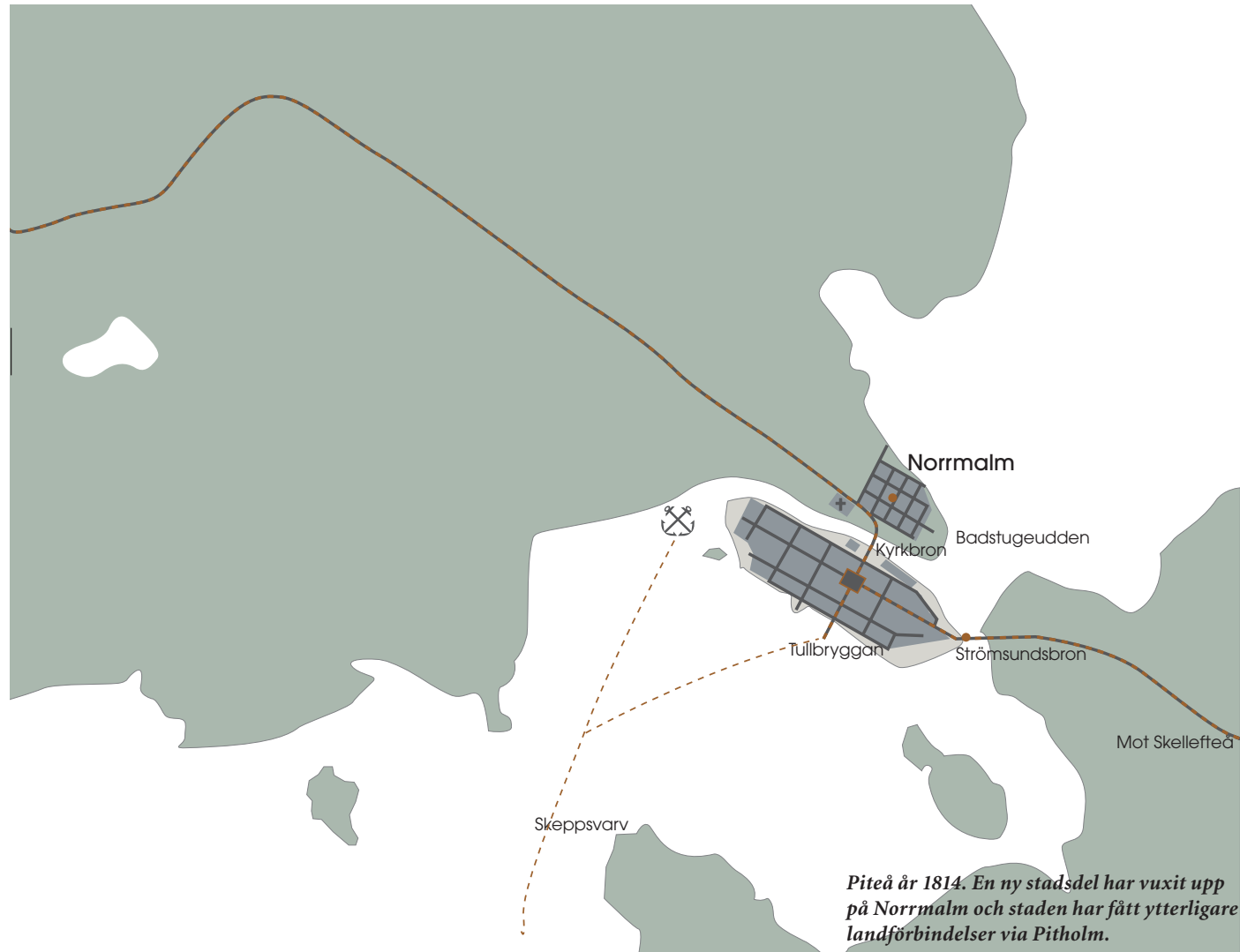
Piteå växte mycket sakta den här perioden, bebyggelsen höll sig inom Håggholmen och Norrmalm det fanns inget behov av att utöka stadskärnan med mer mark.

Ett dilemma för den nya staden var att Piteå gammelstad aldrig avvecklades, trots påbud från statsmakterna. Gammelstaden (Öjebyn, nämns hädanefter Piteå landskommun). Öjebyn saknade handelsprivilegier men klarade sig trots det ganska bra. Det är något som kommer att få stor betydelse för hur Piteås form utvecklas.

Handelshamnen

Södra Hamnen var en av stadens viktigaste platser den här perioden jämte Rådhusorget. Det var här som alla utsocknes handelskutor lade till och lossade sin last. Lasten förvarade sedan handelsmännen i sina bodar och förrådsbyggnader vid kajen. Norra hamnen användes främst av stadens invånare som lastningsplats för skärgårdsfisket som var betydande under denna tid. Landhöjningen ställde till bekymmer för staden i slutet av perioden då

hamnen tenderade att bli alltför grund och de största skutorna fick lägga till vid Lövholmen där vattendjupet var större.



1800 – 1900¹²

Bättre tider

Efter freden i Fredrikshamn 1809 delades dåvarande Västerbottens län upp i två, Norrbottens- och Västerbottens län. För Piteås del innebar länsdelningen att staden blev residensstad 1819. Staden fick ingen pampig residensbyggnad utan det hela inhystes i en vanlig enkel gård utmed Prästgårdsgatan. Perioden som residensstad blev kortvarig och 1856 flyttades det hela över till Luleå.

Den stora strukturella förändring på 1800-talet som kom att förändra rörelsemönster och sedermera utbyggnaden av Piteå var när tullen avskaffades 1809. När den avvecklades försvann de tre tullstationerna vid Kyrkbron, Tullbryggan och Strömnäsbron. Nu blev det fritt fram att röra sig ut och in ur stan, nya fastlandsförbindelser uppfördes, Lillbrogatan fick en bro över Kyrksundet och i Storgatans förlängning mot väster byggdes en bro till Lillänget. Kyrksundet blev ett sorgebarn för Piteå, med fler broar och vägbankar blev det omöjligt för båtar att trafikera sundet. Landhöjningen gjorde också sitt

¹² Hela avsnittet: Stekzen, Ohlmark och Magnusson

till för att göra sundet ofarbart, men det värsta var att sundet blivit till en allmän soptipp där avskräde och avloppsvatten dumpades. Vattendjupet minskade och vid mitten av 1800-talet hade det blivit till ett stinkande dike som spred odörer över omgivningarna. Stadens styre beordrade därför ut befolkningen att röja upp i diket och försöka öka vattenflödet genom sundet. 1830 uppfördes Piteås nuvarande Rådhus på Rådhusstorgets västra sida.

En ny era

Alltsedan mitten av 1700-talet hade levnadsstandarden i Sverige ökat och till följd av detta hade dödligheten minskat avsevärt. Den höjda levnadsstandarden berodde till stor del på förbättringar i åkerbruket med större skördar som följd och att man utvecklat metoder för att odla potatis. Den växande befolkningen letade sig bort från landsbygden och sökte sig i stor utsträckning till städerna. Fram till 1860-talet skedde denna urbanisering i ett lugnt och kontrollerat tempo.

Hela Norrland genomgick en ekonomisk och social strukturomvandling vid mitten av 1800-talet. Från att landsändan varit inriktad på självhushåll och handel med enkla stapelvaror som trätjära, beckolja och små kvantiteter av sågat virke (från grovbladiga vattensågar) gick landsändan i spetsen för den svenska industrialiseringen och den ökade svenska exporten. Brädsågningen hade haft liten utbredning i norra Sverige, där det främst varit bönder som sågat ett par veckor om året och sålt vidare söderut.

Den nya tekniken som introducerades i början av 1800-talet gjorde det möjligt att vidareförädla skogen ytterligare då finbladiga sågar gjorde det möjligt att såga finare virke. Sågverken var dock fortfarande relativt små och krävde strömmande vatten för att fungera. Runt 1860 kom den teknik som skulle få näringen att blomstra,

ångmaskinen. Med ångmaskinen som motor istället för strömmande vatten medgav den nya tekniken en kontinuerlig drift och möjlighet att placera sågverket närmare utskeppningshamnen. De norrländska kuststäderna upplevde en explosionsartad utveckling där antalet sågverk mångdubblades. Sågverks- och skogsnäringen krävde arbetskraft och hela Norrland upplevde en enorm befolkningsökning där ökningen låg i 100 procent eller mer. Norrbotten ökade sin befolkning med 230¹³ procent mellan åren 1850 och 1900.

Piteås roll var i början av eran relativt liten. Näringslivet i Piteå hade dominerats av hantverk, skeppsbyggeri och sjöfart. Det var först när ångsågar började användas som sågverksindustrin etablerades i Piteå. Den första ångsågen togs i bruk 1861 och ett stort antal sågar runt Piteå byggdes; Munksund (Piteå landskommun), Storsund, Bergsviken (Hortlax kommun), Lövholmen (Piteå stad) och ett mindre sågverk vid Svartudden (Piteå landskommun). Staden hade ett tag en av de största koncentrationerna av sågar i norra Norrland.

Industrialiseringen förde in staden i en helt ny era, där Piteå gick från att varit helt inriktad på handel och en viss hantverksnäring och skeppsbyggerstad till att bli en stor industriort med en betydande sågverksnäring.

Trångboddhet och usla sanitära förhållanden

Efter att befolkningstalen nästintill stått stilla under 1700-talet sköt befolkningen i höjden. Sågverksindustrin genererade många arbetstillfällen och behovet av arbetskraft kunde inte täckas i staden. Inflyttningen till Piteå sköt ordentlig fart men den urbana staden kunde inte uppta dessa nya element. Miljön var redan utbyggd och kunde inte utvidgas. Håggholmen och Norrmalm fylldes snabbt av nya bostadshus.

Den nyinflyttade befolkningen fördelades antingen i helt nya sponstana eller planerade stadsdelar i utkanten av staden.

¹³ Ohlmark och Magnusson



I Munksund växte ett litet samhälle framrunt Skuthamn och sågverket. Inne på Haggöholm blev det förtätningar av innergårdarna. Piteås gamla stadsplan fylldes snabbt och utbyggnaden av industrin krävde mer mark, därför utarbetades en ny stadsplan för staden 1876 i enlighet med statens direktiv om byggnadsstadgor 1874.

Stadskärnan utökades med nya kvarter som kopplades direkt på den gamla rutnätsstaden. Kyrksundet skulle en gång för alla fyllas igen men det skulle dröja ytterligare innan det kom att genomföras.

Den nya planen innebar en nymodighet, en stadspark anlades – Badhusparken, på östra spetsen av Haggöholm.

Trots den nya stadsplanen fortsatte förtätningen av Haggöholm och blev ett problem som behövde en lösning. I stadens andra byggnadsstadga från 1884 blev det förbjudet att bebyggda redan bebyggda tomter på Haggöholm eller Norrmalm med fler nya bostadshus och det blev förbjudet att avstycka fler tomter här. Innerstaden var nu till bredden fylld.



*Bebyggelsen på Häggölen kring år 1890.
Bostadshus i rött och uthus i svart. Det syns en
tydlig koncentration av bostadshus runt Storgatan
och Hamngatan. Tomtmarken är till bredden fylld av
allehanda byggnader.*

1900 - 1940

I början av 1900-talet inleddes ett stort arbete med att förbättra den sanitära situationen i staden som var katastrofal. Det saknades fungerande vattenförsörjning, dricksvatten togs ur brunnar på Håggholmen som var så förorenade att folk blev sjuka av dricka det. Likaså var vattnet i fjärdarna rejält förorenade med avloppsvatten och sopor från staden och med spillvatten från stadens alla garverier. För att råda bot på problemet beslöt magistratet att staden skulle bygga ut vatten- och avloppsförsörjningen i staden.

När stadens societetshus brann ner i den stora branden 1888, stod Piteå utan fungerande nöjeslokal och hotell. Det skulle dröja ända fram till 1901¹⁴ innan stadsfullmäktige beslöt att bygga ett nytt stadshotell. En arkitekttävling utlystes, Birger Åström från Stockholm vann densamma med sin stora och pampiga jugendbyggnad i sten och ljus puts. Hotellet stod färdigt 1906 och blev Piteås i särklass största byggnad. Byggnaden måste ha tett sig som en mastodontbyggnad vid denna tidpunkt då i stort sett all övrig bebyggelse var i en å två våningar och i trä.

Piteå var en av de sista orterna som anslöts till norra stambanan 1915 med en tvärbana. Med detta blev staden mindre sårbar för svåra isvintrar och uteblivna livsmedelstransporter från sjöfarten. Handeln med resten av landet kunde nu ske oberoende av årstid. Det var också på transportsidan som järnvägen fick sin största roll. Den nya järnvägsstationen placerade i Storgatans förlängning. Stationen blev aldrig någon integrerad del av staden utan låg för sig själv i utkanten av stadskärnan. Stationshuset revs i slutet av 1980-talet då rangerbangården byggdes ut. Persontransporterna upphörde i slutet av 1970-talet och idag fungerar järnvägen som ett viktigt industrispår för pappers- och sågverksindustrin i Piteå.

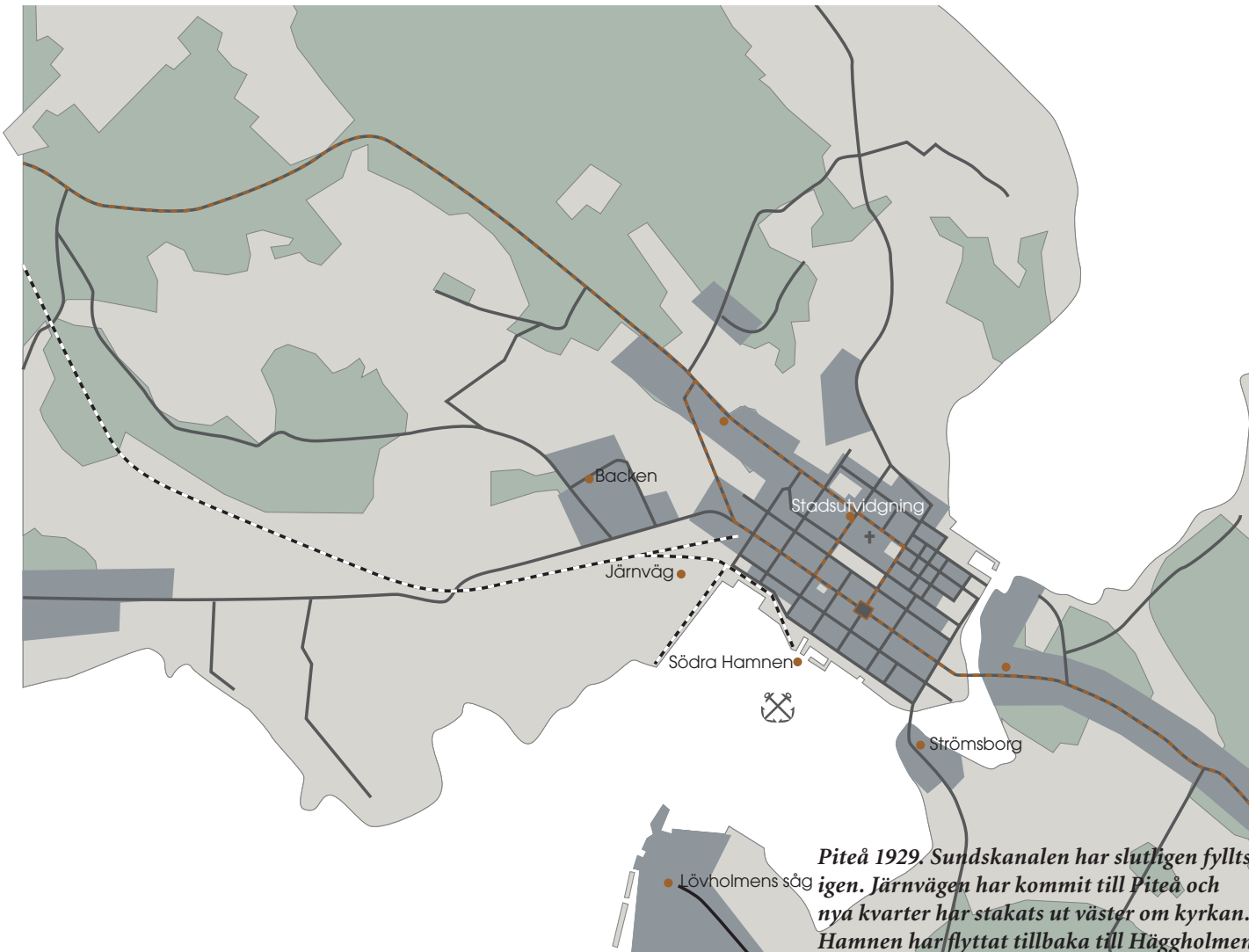
Industrin

Sågverksindustrin fick en nedgång i början av 1900-talet. Nedgången inom sågverksindustrin ersattes av en ny industrisatsning, då man 1928 startade den första kemiska pappersfabriken i Piteå, sulfatfabriken i Munksund. Det var ett första steg på den nya eran som lever kvar än idag, kemisk pappersmassatillverkning.

Staden växte så att det knakade i fogarna. Håggholmen och Norrmalm blev med tiden för trångt för att rymma befolkningen. Stadsplanen från 1876 räckte inte längre till men någon ny plan utarbetades inte. Spontana bosättningar uppstod i stadens östra och västra delar. I stadsdelen Källbo uppstod en liten stadsdel runt trädgårdsmästeriet med egnahems bebyggelse. Likaså byggdes en ny stadsdel på den gamla ön Strömsborg. Det fanns ett mycket stort behov av en ny stadsplan för den fortsatta utvecklingen.

Kyrksundet blev helt igenfyllt vid mitten av 1920-talet och en ny bred gata kunde byggas på dess ställe, Sundsgatan. Gatan byggdes som en bred boulevard med en allé av björkar. Nedanför kyrkan vid Sundsgatan kom stadens första buss- och taxistation att placeras, här fick den ligga till mitten av 1950-talet då den nya busstationen vid Västergatan stod klar.

¹⁴ Steckzén



1940 – 1970

Industrin fortsätter sin expansion

Under den här perioden expanderade industrin, både SCA och ASSI utökade sin verksamhet i Piteå, en helt ny wellpappfabrik uppfördes på Lillänget och SCA byggde ut sin anläggning i Munksund. Rivaliteterna mellan de två kommunerna Piteå stad och Piteå landskommun medförde att ett mycket olyckligt beslut fattades i mitten av 1950-talet. När aktiebolaget statens skogsindustrier (ASSI) ville bygga en ny wellpappfabrik i Piteå, startade en intensiv diskussion mellan de två kommunerna om placeringen, antingen i Piteå stadskommun eller i Piteå landskommun. Piteå stadskommun kände sig förfördelade av sin granne som redan hade en wellpappfabrik i Munksund. Stadskommunen ville därför av rättviseskäl att fabriken skulle placeras i Piteå stadskommun. Piteå landskommun hade ett utmärkt förslag att placera den på Haraholmen, en bra bit från bostadsbebyggelse. Tyvärr lyckades Piteå stadskommun övertya ASSI om att den lämpligaste placeringen var vid Lillänget, 1,5 kilometer från stadskärnan. Därmed uppförde Assi sin nya wellpappfabrik vid Lillänget och där ligger den än idag.

Den utökade industrin krävde stora markarealer vilket löstes med stora utfyllnader i södra fjärden.

Befolkningsökning och stadsförstoring

Industrins expansion medförde liksom tidigare en stor inflyttning till Piteå. Den stora inflyttningen medförde i sin tur ökat tryck på bostadsmarknaden.

Den okontrollerade bebyggelseexpansion som skett under första delen av 1900-talet och den stora inflyttningen ledde fram till en ny stadsplan som antogs 1943. Huvuddragen i planen var att staden skulle expandera utanför stadskärnan. Vissa saneringar av stadskärnan skulle bli nödvändiga men att det skulle ske med varsam hand så att det trevna och karaktäristiska för staden bibehålls¹⁵.

¹⁵ 1942 års stadsplan för Piteå



1943 års stadsplan för
Piteå stad.

Den högsta byggnadshöjden i Piteå skulle vara två våningar. Nya bostadsområden byggdes i Källbo, Berget och på Klubbgården. Bebyggelsestrukturen i Piteå fick en långdragen form med Munksundsvägen och Sundsgatan med centrum i mitten.

Trafikens utbredning

Trafikproblemen skulle lösas, Storgatan var alltför trång för att fungera som huvudgata och genomfartsväg. Därför föreslogs att Nygatan skulle breddas och att en ny bro uppföras över Strömsundet och ansluta till Munksundsvägen. Så blev inte fallet.

I slutet av 1940-talet byggdes en bro över Piteälven vid Bergsviken och Riksvägen fick en ny sträckning utanför staden. Från att all biltrafik mellan Umeå och Luleå gått genom centrala Piteå flyttades den nu ut till Bergsviken en bra bit utanför staden.

Stadsplanen reviderades 1946, då föreslog istället att Sundsgatan skulle breddas och byggas om till huvudtrafikled för Piteå med anslutning till Riksvägen i Öjebyn och Munksund. Sundsgatan skulle kantas av moderna byggnader som speglade det rådande idealet.

Utbyggnaden följde i stort sett den gällande stadsplanen, Källbo byggdes ut etappvis med början runt Sundsgatan.

Tyvärr finns det inte några kommuntäckande stadsplaner bevarade över Piteå landskommun det har därför varit svårt att följa händelseutvecklingen i denna del av staden. I slutet av 50-talet ville Piteå landskommun visa att man minsann också kunde bygga enligt de rådande idealen. Två punkthus uppförde vid lasarettområdet. Piteå stad ville inte vara sämre, stadsplanen från 1946 frångicks på punkten att inga byggnader skulle vara högre än två våningar. Punkthusen utmed Sundsgatan uppfördes 1963. Vid mitten av 50-talet frångicks en annan viktig punkt i stadsplanen, byggnadshöjden utökades till tre-fyra våningar i centrum.

Saneringsepoken inleds

1963 var det dags för en ny generalplan över Piteå, GP63. Planen var betydligt mindre inriktad på att bevara stadskärnan än sin föregångare från 40-talet. Kommunen ansåg att stora saneringar av stadskärnan var nödvändiga för att höja den låga bostadsstandarden som var rådande i innerstaden. Det krävdes även mer plats för den växande befolkningen. Planens riktlinje var att 700 lägenheter skulle rivas mellan åren 1963 och 1975. De rivna lägenheterna skulle ersättas av mer ”ändamålsenliga” bostäder.

En ny trafikledsplan för Piteå antogs i samband med generalplanen. I denna ansågs inte Sundsgatan kunna svälja den växande biltrafiken i Piteå, det krävdes därför en ny trafikled söder om centrum, Timmerleden och en ny trafikled som skulle försörja Djupviksområdet.

Centrumområdet skulle i största möjligaste mån skonas från biltrafik, medlet i detta skede var att omvandla delar av Storgatan till gågata (sträckan Rådhusorget – Uddmansgatan, gågata 1961). Parkeringshus och ytparkeringar skulle byggas i en ring runt centrumkärnan.

Timmerledens byggande fick vänta ytterligare ett par år och Sundsgatan förblev huvudgenomfartsväg.

Med GP63 togs det första steget att se Piteåregionen som en helhet det vill säga Piteå stad och Hortlax, Norrfjärden och Piteå landskommuner. Bebyggelsen skulle expandera enligt drabantstadsprincip. Stadens längdaxel skulle förstärkas med nya bostadsområden utmed axeln från Skuthamn via Munksund, Klubbgården till centrum och vidare till Backen, Degeränget och slutligen till Öjebyn. Än var det inte frågan om en sammanhängande axel, tanken var att i ett senare skede sluta axeln helt men drabantstadsprincipen överges delvis senare för en mer svårtydbar utbyggnadsprincip.

1967 slogs Piteå stadskommun samman med de tre landskommunerna till en enda storkommun. Med detta blev det genast lättare att planera stadens fortsatta utbyggnad. 1969 stod det nya stadshuset vid Svartudden färdigt, en av få byggnader med vattenkontakt.

I mitten av 60-talet påbörjades en successiv avveckling av hamnverksamheten vid Hamnplan och vid ASSI:s och SCA:s a hamnar vid Lövholmen resp Munksund. I ett inledningsskede flyttades verksamheten till Skuthamn men en ny hamnplats var under uppbyggnad på Haraholmen. Oljehamnen på Haraholmen blev klar 1968 och resterande hamnverksamhet kunde flytta ut i mitten av 70-talet.

1970 - 2003

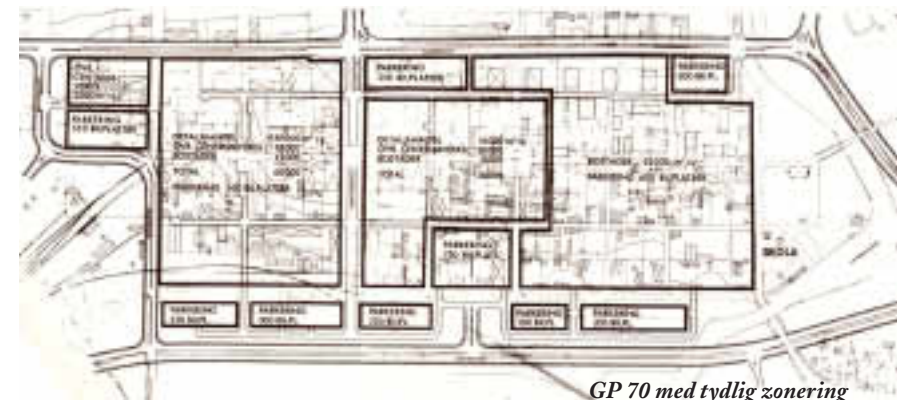
1970 antogs den generalplan som fått ett stort inflytande över de senaste 30 årens planering i Piteå. Den innefattade hela Piteå Kommun. Generalplan 70 gick ett steg längre när det gällde att lösa innerstadens trafikproblem. Centrala Piteå skulle skonas från all onödig biltrafik med en yttre ringled runt centrala staden. Den skulle gå från E4 vid Grisberget och österut till Djupviken och på bro över Norra fjärden vidare till Munksundsvägen.

I söder skulle Timmerleden fullföljas från E4 vid Bergsviksbron till Munksundsvägen via Södra fjärden. Med det yttre trafikledssystemet skulle centrum och Sundsgatan avlastas från tunga transporter och övrig biltrafik. Timmerleden blev i sin helhet fullföljd 1989 och Norra Ringen mellan E4 och Nolia blev klar 1993. Fortsättningen över Norra fjärden är lagd i malpåse. Med en inre trafikled skulle de mest centrala delarna på Håggholmen slippa genomfartstrafik. Sundsgatan, Timmerleden och Tvärleden via Västergatan/Bryggaregatan skulle bilda inre ringled. Innanför denna skulle genomfartstrafik förhindras med ett system av säckgator i den befintliga rutnätsstaden. Det mesta av planerna genomfördes men säckgatorna slopades. Parkeringshus vid den inre ringleden skulle försörja innerstaden med parkeringsplatser. Lycklig-

tvis byggdes inte mer än ett parkeringshus enligt denna princip, parkeringshuset Löjan vid Sundsgatan. Fotgängare skulle bli det prioriterade trafikslaget i centrum med ett stort sammanhängande gågatuområde. Hela Storgatan och Kyrkbrogatan, stora delar av Hamngatan, Uddmansgatan och kvarteren närmast busstationen/Åhléns föreslogs till gågatuområde. Av gågatuområdet blev det endast Storgatan mellan Rådhusorget och Lillbrogatan samt Uddmansgatan som genomfördes.

Det övergripande temat för generalplan 70 var zonerings av Piteå, varje funktion på sin bestämda plats i staden. För Håggholmen innebar det att området öster Kyrkbrogatan skulle vara ett rent bostadsområde, i enlighet med detta revs större delen av stadsdelen och ersattes av ett skivhusområde i miljonprogramsanda. Området väster om Kyrkbrogatan skulle förbli område för handel och bostäder.

Drabantstadsprincipen övergavs delvis med den nya generalplanen då nya bostadsområden lades ut kring Fårösundet och Svartudden.



GP 70 med tydlig zonering
av Håggholmen

Saneringarna av innerstaden fortsatte under hela 70-talet och mot slutet av decenniet gjordes en insats från kommunens sida för att bevara de sista äldre byggnaderna. 1980 genomfördes en bebyggelseinventering på Haggholmen där man kunde konstatera att det endast fanns 29 byggnader kvar från tiden före 1940. De kvarvarande byggnaderna skulle därefter skyddas mot fortsatta rivningar. 2003 har antalet äldre byggnader reducerats till 16 stycken.

Under slutet av 1980-talet genomfördes en större utvidgning av stadskärnan när Timmerleden flyttades till sitt nuvarande läge. I och med flytten skapades fyra nya kvarter: Skeppet, Skepparen, Seglaren och Segelbåten. I detta trafikorienterade läge uppförde Piteå tidningen sitt nya tryckeri, Robin Hood byggde en stormarknad och ytterligare en handelsbyggnad uppfördes. Utöver de nya kvarteren sanerades/revs kvarteret Älgen, hela kvarteret Leoparden som bland annat innehöll Piteå gamla brandstation och delar av kvarteret Lilla Örn revs. De gamla låga magasinsbyggnaderna ersattes av slutna kvartersbebyggelse i tegel med tre till fyra våningars höjd. En intention med stadsutvidgningen var att allmänhetens tillgång till vattenrummet skulle öka, därför lät man anlägga en park på södra sidan av Timmerleden. Under 80- och 90-talet har en viss förtätning skett på Haggholmen då låga tvåvåningsbyggnader från 60- och 70-talet byggts på med ytterligare en till två våningar.

Folkmängden i Piteå

År	Piteå stad ¹⁶	Piteå kommun ¹⁷
1671	244	-
1720	205	-
1758	650	-
1781	701	-
1843	1 190	-
1895	2 750	-
1900	3 157	-
1935	3 393	27 272
1940	4 259	27 651
1950	5 574	28 930
1960	7 426	30 797
1962	8 034	30 797
1970	-	32 829
1980	-	38 402
1990	-	40 034
1998	11 555	40 458
2000	-	40 363
2002	-	40 531
2003	-	40 662

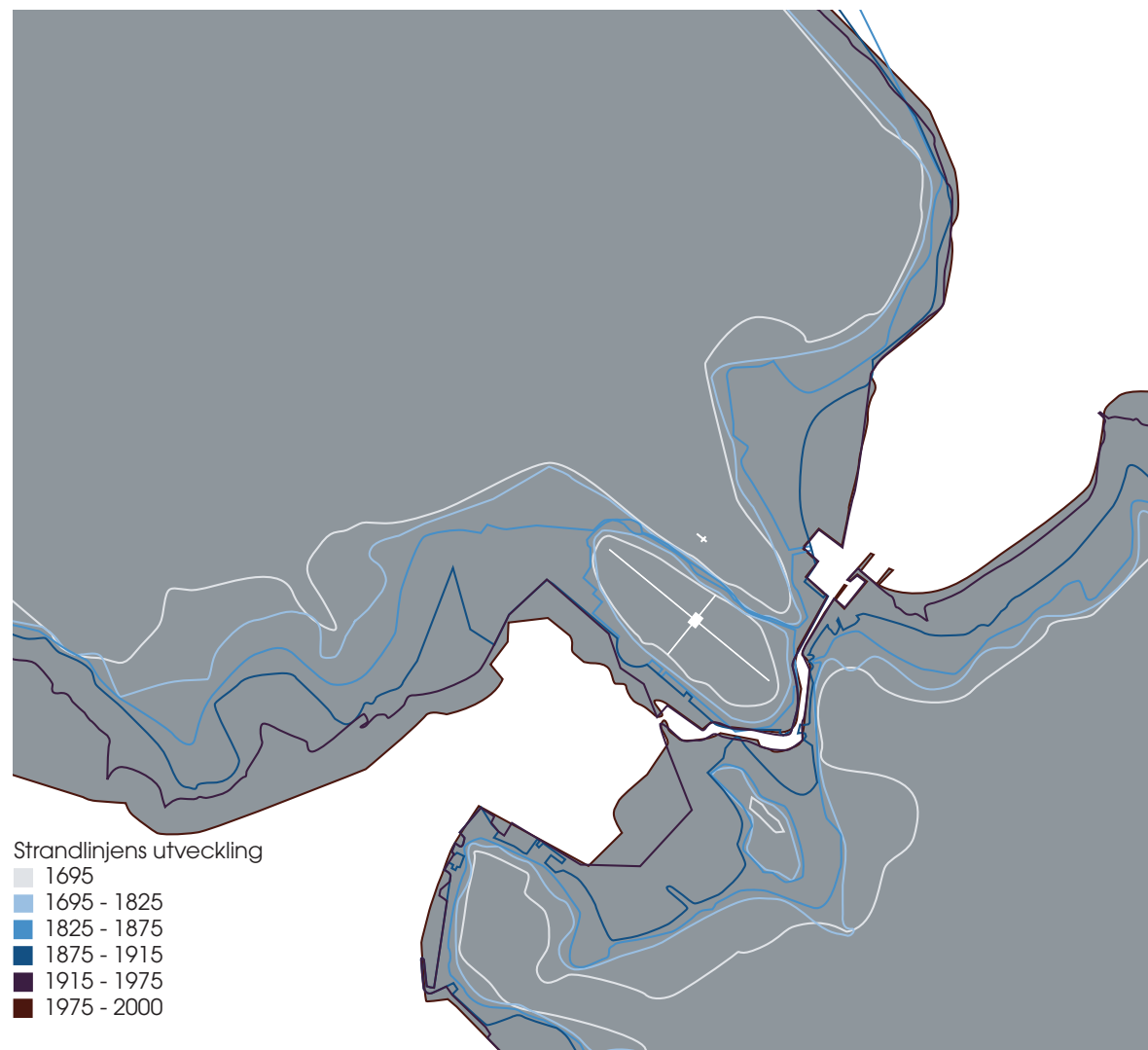
¹⁶ Den gamla gränsdefinitionen för Piteå stad

¹⁷ Nuvarande Piteå kommun med de tidigare kommunerna: Piteå stad, Piteå landskommun, Hortlax och Norrfjärdens kommuner

2. STADENS ÖVERORDNADE STRUKTURELLA ELEMENT

LANDHÖJNING/UTFYLLNADER
En av de mer påtagliga förändringsfaktorerna för Piteå är landhöjningen och de kontinuerliga utfyllnaderna i vattnet. Om vi jämför landskapets form år 1695 med det vi har idag inser man att det hänt enormt mycket under den tiden. En del kan tillskrivas den naturliga landhöjningen men den största orsaken är de mänskligt gjorda utfyllnaderna i Södra och Norra fjärden.

En av flera anledningar till att Piteå ligger där det ligger kan tillskrivas landhöjningen. Om inte hamnen och dess inlopp i gamla Piteå (Öjebyn) hade grundats upp hade aldrig staden behövt flytta till Håggholmen. Liksom den gamla hamnen blev också den nya hamnen på Håggholmen med tiden för grund till följd av landhöjningen. Hamnen tvingades att flytta till Lövholmen under ett par år på 1800-talet. I takt med att muddringstekniken förbättrades i slutet av 1800-talet och början på 1900-talet kunde delar av södra fjärden muddras och hamnen



flytta tillbaka till Håggholmen. De allts större fartyg som anlöpte Piteå ställde krav på en jämn och bred kaj, utfyllnader gjordes för det ändamålet och Håggholmen utvidgades i Södra fjärden.

Där Sundsgatan går idag var tidigare ett sund som skiljde Håggholmen från fastlandet. Under de första 100 åren var det möjligt att gå in med segelskutor i sundet, men i takt med att broar och vägbanker byggdes över sundet minskade vattengenomsrömmningen och igenslamning och uppgrundning blev ett faktum. Att sundet också användes som latrin och allmän soptipp bidrog till igenslamningen och en inte alltför trevlig lukt. De sanitära förhållandena blev ohållbara, sjukdomar spreds och grundvattnet förorenades så att stadens brunnar blev obrukbara. Stadsfullmäktige beslöt därför 1876 att sundet skulle fyllas igen och en bred esplanad byggas på dess ställe. Igenfyllnaden tog tid och runt 1920 fanns fortfarande ett smalt vattenfyllt stinkande dike kvar. Det skulle dröja fram till mitten av 1950-talet innan hela esplanaden fullbordades, men nu hade andra tankar och idéer följt med. Det blev en bred fyrfilig trafikled genom staden.



*Sundskanalen 1910
Piteå stadsarkiv*

Där Nolia idag ligger fanns det från början en stor vik, Djupviken. Den har successivt grundats upp och under andra hälften av 1900-talet påbörjades den sista stora igenfyllnaden av viken. Vid mitten av 70-talet fick Nolia-området sin nuvarande form. Hela mässområdet vilar alltså på gammal sjöbotten.

Ett annat stort markområde som vilar på gammal sjöbotten är rangerbangården, bussterminalen och Västra Kajen. Hela området fylldes ut under det sena 1800-talet för att ge plats åt järnvägen och hamnens behov av kajer och lagerytor.

Den senaste stora utfyllnaden genomfördes under 1980-talet då Timmerleden byggdes. Centrala staden utökades då med närmare 70 000 kvm byggbar mark.

Idag är det industrin som står för nya utfyllnader i vattnet. Vid Strömsborg pågår en större utfyllnad av Södra fjärden, närmare 30 000 kvm vattenyta ska torrläggas.

Det finns ett problem med att stora delar av Piteå vilar på utfyllnadsmassor. Grundförhållandena inom dessa områden är osäkra och vetenskapen om vad fyllnadsmassorna innehåller är höljt i dunkel. Kyrksundet är till exempel delvis igenfyllt med sopor och uttjänta segelskutor medan utfyllnaden för Timmerleden vilar på en stadigare grund. Osäkerheten syns i stadens bebyggelsestruktur där de flesta utfyllnadsområdena är obebyggda eller endast bebyggda med enklare industribyggnader på en betongplatta (t ex Noliaområdets plåtlador, Räddningstjänsten på Västra Kajen, Bussterminalen och rangerbangården).

BRÄNDER

Piteås existens bygger på den förödande branden i Öjebyn 1666. Utan den hade troligtvis inte Piteå flyttats till Hagggholmen. Efter stadens grundande på Hagggholmen har ett flertal stora bränder rasat i staden. 1721 brände ryssen ner staden, kyrkan skonades. 1888 brann ett par kvarter kring Uddmangatan ner. De flesta bränder har haft relativt liten betydelse för Piteås struktur. Efter en brand har nya hus byggts upp på samma plats som tidigare. Det enda strukturella avtryck som finns efter en brand är Uddmangatan. Efter den stora branden 1888 påbörjades arbetet med att bredda gatan för att hindra nya eldsvådor att sprida sig till hela Hagggholmen, det skulle dock dröja fram till 1950-talet innan hela gatan breddats till erforderlig bredd.

Större bränder i staden

1666 brann gamla Piteå ner.

1721 brändes hela Piteå ner av ryssen.

1806 brann Rådhuset ner.

1858 brann länslasarettet ner vid östra änden av Storgatan

1888 inträffade stadens näst största brandkatastrof. Delar av kvarteren Hagggen, Linden, Björnen, Löjan och Strömningen brann ner. Branden ledde till att stadsplanen för Hagggholmen reviderades och staden exproprierade ett flertal fastigheter utmed Uddmangatan för att bredda densamma. Staden nöjde sig dock med att bredda sträckan Storgatan – Prästgårdsgatan.

1926 brann hela kvarteret Linden ner med totalt 7 fastigheter.

Under resten av 1900-talet har ett flertal bränder drabbat Piteå men de har alla varit av mindre karaktär och begränsats till enstaka byggnader.

Saneringar

I Piteå har sedan slutet av 1800-talet ett flertal saneringsprojekt genomförts. Staden har i likhet med många andra svenska städer genomgått perioder av rivningar. Den första riktigt omfattande rivningsvågen genomfördes i slutet av 1800-talet när Uddmansgatan skulle breddas efter branden 1888.

Det är först under andra hälften av 1900-talet som de riktigt genomgripande förändringarna av stadskärnan genomförs. Stora delar av Håggholmens äldre bebyggelse har rivits för att ge plats åt "ljus och luft" och gatubreddningar. Den första rivningsvågen under efterkrigstiden genomfördes i mitten av 50-talet då Sundsgatan breddades och höghusen på dess södra sida skulle byggas. Saneringen medförde att Persgatan byggdes igen mot Sundsgatan. Därefter följde ett stort antal rivningar där nästan alla äldre byggnader på Håggholmen revs mellan åren 1950 och 1990. Idag finns det endast 16 byggnader på Håggholmen som är äldre än 75 år. De flesta återfinns i området runt Rådhusstorget. Till rivningarnas försvar kan sägas att bebyggelsen i Piteå höll en mycket låg standard. Låga trähus tätt sammanpackade i centrum.



*Hamngatan 1965
Foto NAB*

Boendestandarden var låg med en utbredd trångboddhet och de sanitära förhållandena var usla med torrdass på gården. Sett ur det perspektivet ter sig rivningarna mer motiverade men det är alltid tråkigt när en hel stad måste rivas för att höja boendestandarden. Norrmalm och Rådhusorget finns fortfarande kvar som ett fönster bakåt i tiden, här går det fortfarande att föreställa sig hur Piteå såg ut för 100 år sedan.

Den i särklass största saneringen av innerstaden genomfördes i slutet av 60-talet då kvarteren Gripen och Ulven revs. Ett par byggnader skonades och flyttades senare till Norrmalm under 70-talet. Den låga trähusbebyggelsen ersattes av ett storskaligt miljonprogramsområde i plåt och tegel. Zonområdet släpptes bryskt ner i Håggholmens rutnätsplan och förändrade gatustrukturen. Hamngatan skars av och fick sluta vid Kyrkbrogatan och Persgatan beskars ytterligare till en liten gatstump mellan Storgatan och Prästgårdsgatan.

Saneringarna förde med sig att Piteå bytte skepnad på förhållandevis kort tid. Från att staden till stor del bestod av låga friliggande trähus, startade en genomgripande uppgradering av bebyggelsen. Med utgångspunkt i de mest centrala delarna av Piteå byttes trähusen ut mot flerbostadshus i två till tre våningar. Den småskaliga bebyggelsen trycktes ut mot perifera delar av staden, till de nya villaområdena som byggdes under 50-, 60- och 70-talet. Piteå har gått från pittoresk trästad till en modern småstad.

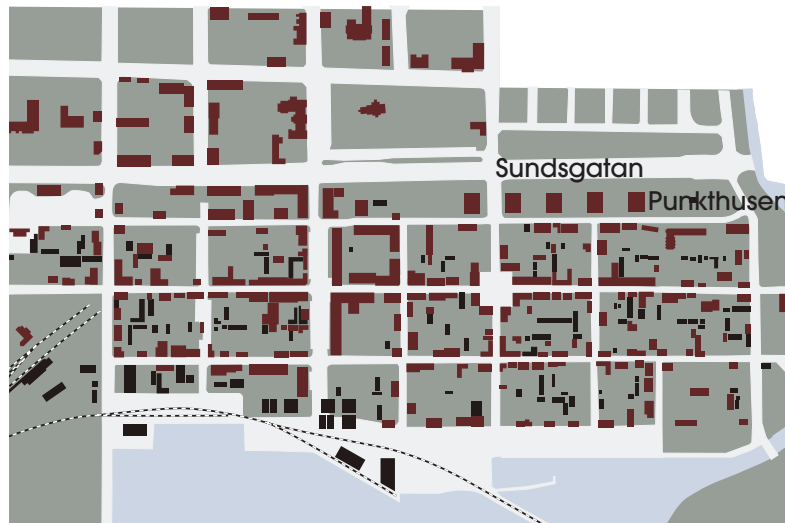




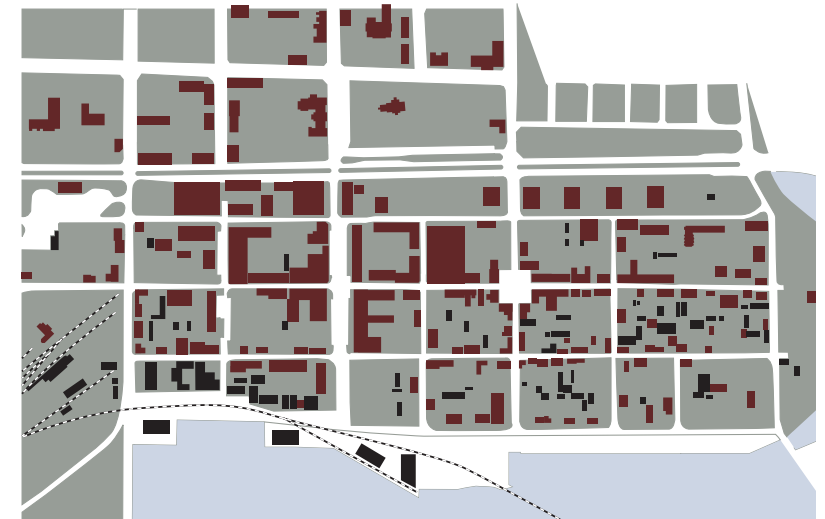
*Flygbild över Häggöolen mot väster
år 1937. Piteå stadsarkiv*



Häggöolen runt 1890. Staden bestod av ett gytter av små byggnader. De centrala delarna var som kartan visar till bredden fylld av hus. En ny stadsdel stakades ut norr om centrumkärnan för att ge rum åt ny bebyggelse.



Mellan åren 1890 och 1960, som kartan ovan visar skedde en sanering av innergårdarna. En stor del av alla gårdshus revs för att mildra konsekvenserna av en eventuell brand. De västra delarna av Häggholmen får en mer storskalig bebyggelse då de små bygganderna ersätts med flerfamiljsbus. Sundsgatan byggs ut och punkthusen i dess östra del uppförs.



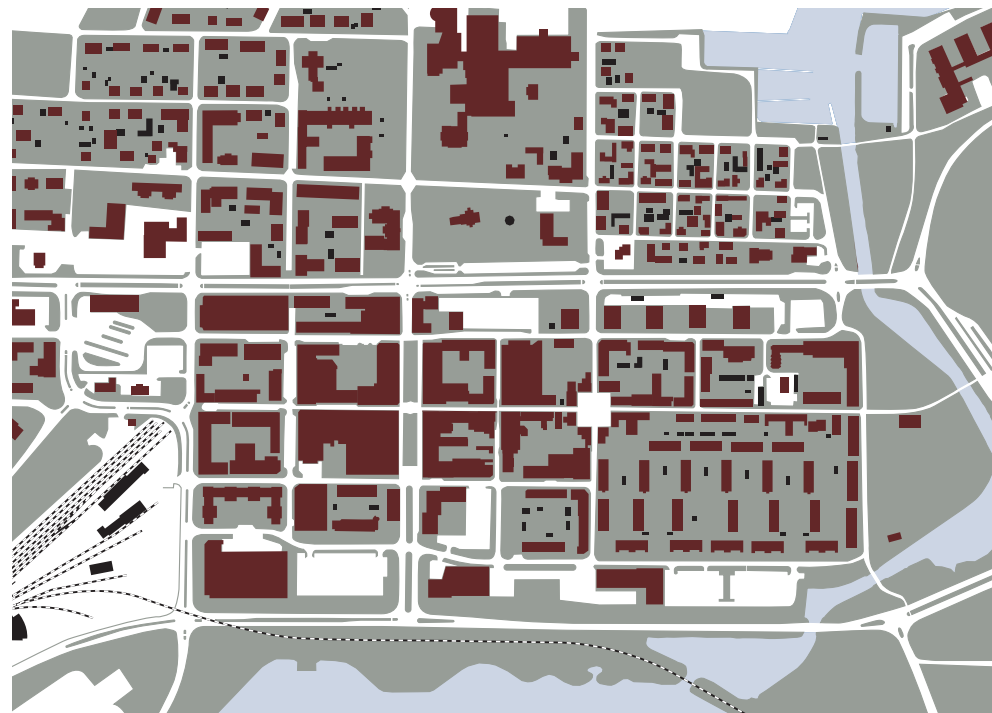
Mellan 1960 och 1970 fortsätter den gradvisa uppgraderingen av bebyggelsen i centrum. En rivningsöver leder till att stora delar av Häggholmen får ett relativt gles intryck med många rivningstomter. Byggandet av nya bus hänger inte med rivningstakten.



Häggholmen 1980. Den i särklass mest genomgripande saneringen av Häggholmen genomförs under de första åren på 70-talet då zon-området byggdes.



*Flygbild över Häggholmen mot öster.
Tagen 1971. Fotograf okänd.*



Häggholmen år 2000, de flesta små och medelstora friliggande byggnader har ersatts av stora sammanhängande kvarter. Hamnkvarteren har sanerats och de tidigare lagerbyggnaderna har ersatts av köplador och bostadskvarter. I stort sett samtliga gårdsbusar har rivits. Piteå har på 100 år bytt skepnad från den lilla pittoreska trästaden till den moderna småstaden.

Kommunikationsleder

Tullpassagerna som fanns mellan år 1667 och 1810 var styrande för flödena till och från staden. Alla var tvungna att passera tullen och därmed fick de ett stort inflytande för hur stadens struktur utvecklades. Tullstråken blev stadens mest attraktiva stråk där borgerskapet byggde sina handelsgårdar och stadens administrativa centrum placerades. Tullstråken under den här tiden var Kyrkbrogatan mellan Kyrkbrotullen och tullbryggan och Storgatan mellan Strömsbrotullen och Rådhus-torget.

Rådhusorget var stadens centrum för handel och administration och tillika skärningspunkt mellan de två stråken. Fram till mitten av 1700-talet kom den mesta trafiken via havet och älven det gjorde att Tullbryggan på södra Hägg-holmen blev stadens huvudentré.

Vägen till Öjebyn, nuvarande Nygatan, var den huvudsakliga förbindelselänken med inlandet. Från 1765 blev det även möjligt att landvägen ta sig till Piteå från öster då bron och tullen vid Strömsundet uppfördes. Längre österut vid Pitsundet fanns en färjeförbindelse över älven vilket gjorde det möjligt att ta sig till staden landvägen ända från Skellefteå. Det här innebar att staden fick genomströmning av vägfarande, Piteå var inte längre en återvändsgränd.



Ett avgörande steg för stadens utveckling togs när tullrestriktionerna avskaffades 1810 och befolkningen kunde röra sig fritt till och från staden. Nya broar uppförde vid Lillbrogatan och i Storgatans förlängning västerut. Den avskaffade tullen innebar att rörelseströmmarna inte längre kanaliserades till vissa givna stråk. Storgatan behöll dock greppet som huvudpulsåder för genomfartstrafiken i staden.

Infartsvägarna till Piteå började från 1800-talets början att kantas av byggnader, så kallad randbebyggelse.

Kommunikationslederna är de första katalysatorerna för att staden ska växa utanför Håggholmen och Norrmalm.

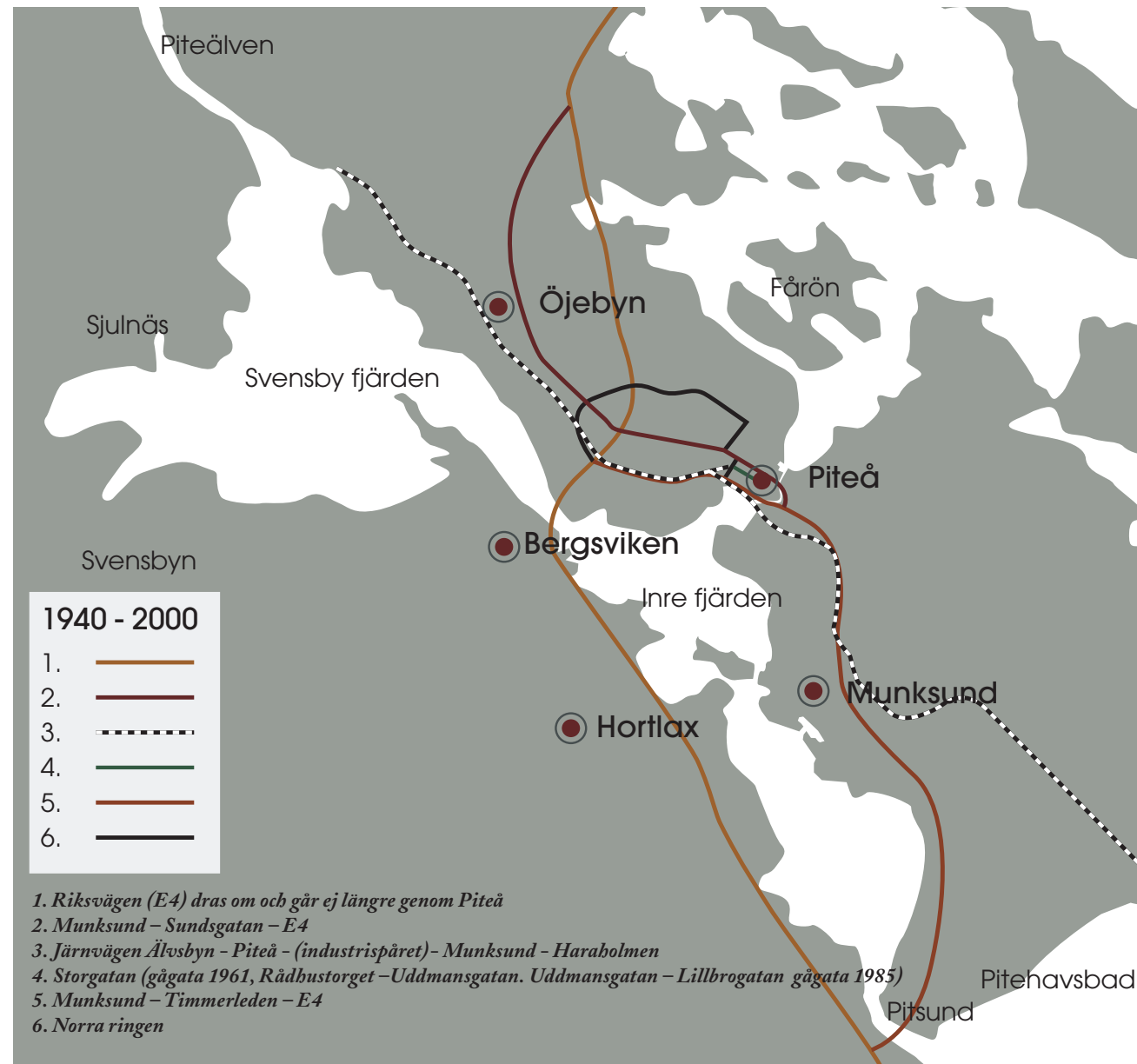
Nästa stora förändring efter tullens avskaffande var järnvägens ankomst till Piteå 1915, med ett stickspår från Älvsbyn och norra stambanan. Spåren drogs in via Öjebyn och Lillänget till Storgatans västra del där Piteå järnvägsstation placerades. Järnvägen kom senare att bli en tydlig och effektiv gräns mellan bostadsområden i norr och industriområden i söder. Den här gränsen har kommit att bestå. Järnvägen fick senare en förlängning då industrispåret till Munksund byggdes, detta skapade ytterligare en skarp gräns i staden, den mellan bebyggelsen och vattnet i södra fjärden.



Vid mitten av 1940-talet tappade Piteå sin roll som genomfartsstad för trafiken på riksvägen då en bro byggdes över Piteälven vid Bergsviken. Därmed hamnade riksvägen utanför staden.

Från 1950-talet och framåt exploderade bilinnehavet i Sverige vilket satte sina tydliga avtryck städerna så också Piteå. De gamla stadsgatorna kunde inte ta hand om alla bilar och samtliga prognoser visade att bilismen skulle fortsätta att öka. Planerarna prioriterade bilismen framför trevliga innerstäder. Bilen skulle fram till nästan vilket pris som helst. Bilen krävde inte bara snabba trafikleder den krävde också utrymme för parkering och planerarna försökte i största möjliga mån separera de olika trafikslagen för att städerna skulle bli trygga att både gå och färdas i.

De nya lösningarna skapade nya problem. Parkeringsområdena flerdubbade asfaltytan i städerna jämfört med den traditionella kantstensparkeringen. Omtanken om barnens säkerhet gav en planering med bilen som dimensionerande element istället för människan. De tidiga efterkrigsplanerna över Piteå visar med all tydlighet på detta tänkande. Under 50-, 60- och 70-talet genomfördes trafikledsplanerna på ett mycket konsekvent sätt.



Häggholmen skonades från all genomfartstrafik då Sundsgatan byggdes om efter andra världskriget. Med detta kom stråket Storgatan – Uddmangatan - Nygatan att förlora sin roll som huvudaxel genom staden till fördel för Sundsgatan.

Sundsgatan är också symbol för modernismens intåg i Piteå med nya och tidsenliga bostadsområden i dess absoluta närhet som lamellhusen vid Källbo och punkthusen mellan Sundsgatan och Prästgårdsgatan. Sundsgatan är den kommunikationsled näst efter Nygatan som kopplat till sig flest bostadsområden.

Denna var dock bara en början i ett större trafiktänkande. Nästa steg var att planera för ringleder runt centrum för att leda all trafik utanför stan. Sundsgatan nådde ett kapacitets maximum vilket ökade behovet av nya trafikleder för att avlasta centrum. Timmerleden planerades och började byggas i slutet av 60-talet och stod helt färdig i slutet av 80-talet.

Timmerleden fick stor betydelse för innerstadens utvidgning mot söder, hamnen avvecklades och flyttades till Haraholmen vid mitten av 70-talet. De frigjorda ytorna omvandlades till bostadskvarter och stora utfyllnader genomfördes för att ge plats åt Timmerleden. Timmerleden är framförallt en viktig transportlänk för industrin i Piteå då den förbinder E4 med Kappa, Lövholmen, Munksund och Haraholmen.

De efterföljande trafiklederna genomfördes först under 80- och 90-talet när Timmerleden och Norra Ringen färdigställdes. Mönstret för trafikledstänkandet i Piteå kan liknas vid ringar på vattnet, där Storgatan är upprinnelsen och sedan sprider sig till Sundsgatan, Tvärleden, Timmerleden och Norra Ringen. Nästa steg kan bli en ny Timmerled ute i Södra Fjärdens vattenrum och en fortsättning av Norra Ringen över Norra fjärden.

Industrin

Industrins betydelse för den strukturella utvecklingen kan inte förbises. Industrialiseringen av Piteå under 1860-talet förde till att tre nya samhällen etablerades vid sidan av Piteå (se nästa avsnitt). De fyra stora sågverken Lövholmen, Munksund, Bergsviken och Storsund var stommen för denna samhällsutveckling. Sågverken placerades med tanke på närhet till arbetskraft eller rättare sagt, samhällena växte fram med sågverken som centralpunkt. Det har fört till att vi idag har skogsförädlingsindustrier mitt inne i samhällena.

Pappers- och sågverksnäringen har sedan 1860-talet varit grunden för stadens fortlevnad och utveckling. Förutom dess betydande roll i stadens näringsliv bidrar industrin även med omisskännliga landmärken. Runt Södra Fjärden syns Kappa kraftliners komplex av rykande skorstenar och stora industribyggnader och Lövholmens sågverk.

Det unika för Piteå är de centralt placerade industrierna, Kappas pappersbruk ligger någon kilometer från centrumkärnan. Det har påverkat stadens möjligheter att expandera och växa då industrin anger ramarna. Det har varit omöjligt att expandera runt Södra Fjärden för på dess västra sida ligger Kappa och på dess östra Lövholmens sågverk och där emellan Hamnparken.

Industrins miljöstörande verksamhet medför också betydande skyddsområden runt anläggningarna, för Kappas del rekommenderar Boverket¹⁸ ett skyddsavstånd på 1000 meter.

Begränsningarna syns tydligt som stora obebyggda områden runt industrierna.



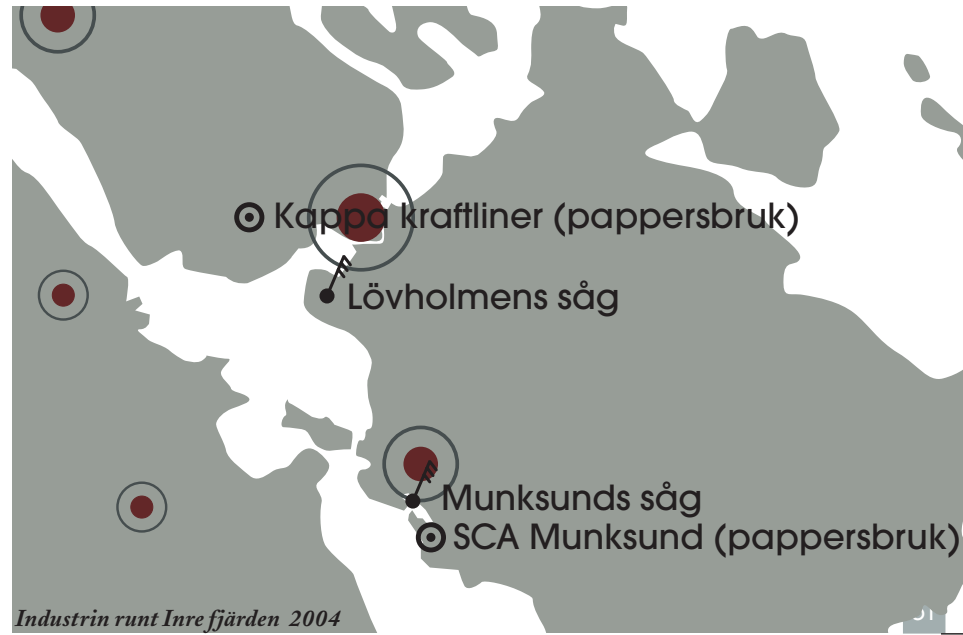
¹⁸ Bättre plats för arbete, Boverket



*Kappa Kraftliner på Lillänget
Foto Piteå kommun*



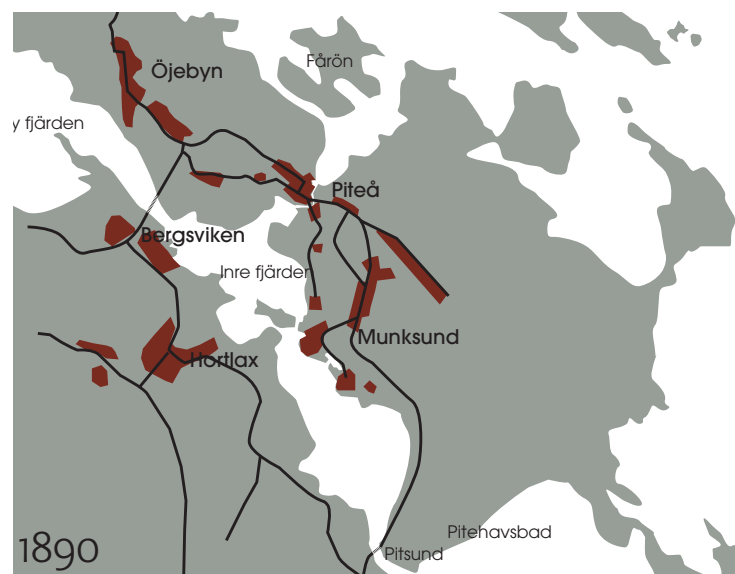
Sågverken runt Inre fjärden på 1870-talet



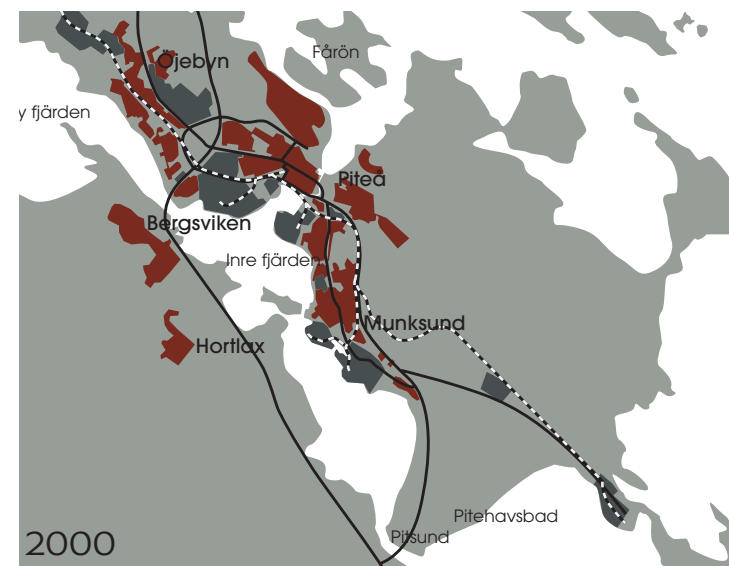
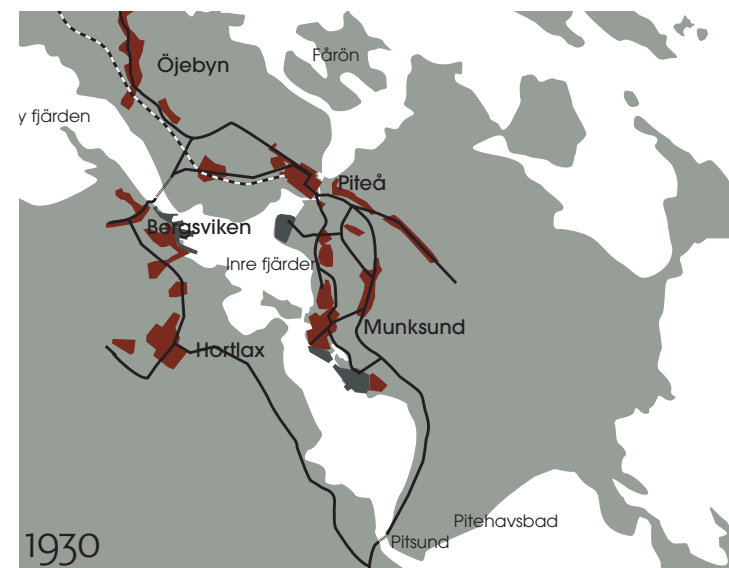
Industrin runt Inre fjärden 2004

Drabantsamhällena

Drabantsamhällena Öjebyn, Bergsviken/Hortlax och Munksund har bidragit till stadens utdragna och glesa struktur. Samhällena fick en kraftig tillväxt under 1860-talets sågverksepok då stora skaror av sågverksarbetare med tillhörande familjer bosatte sig i sågverksorterna kring Inre fjärden (Bergsviken, Storsund, Munksund och Piteå). Från att Piteå stadskommun endast haft konkurrens från Öjebyn om boende och inflyttare uppstod nu på kort tid tre nya samhällen.



Samhällenas utbredning med tillhörande vägnät



Av dessa är det Munksund som spelat störst roll för stadens utveckling. Drabantsamhällena har bidragit till att stadens form dragits ut längs ett avlångt stråk från Munksund till Öjebyn. Det sammanhängande stadslandskapet är idag 14 kilometer långt, från ytterpunkt till ytterpunkt. Mellan dessa punkter breder ett glest stadslandskap ut sig.

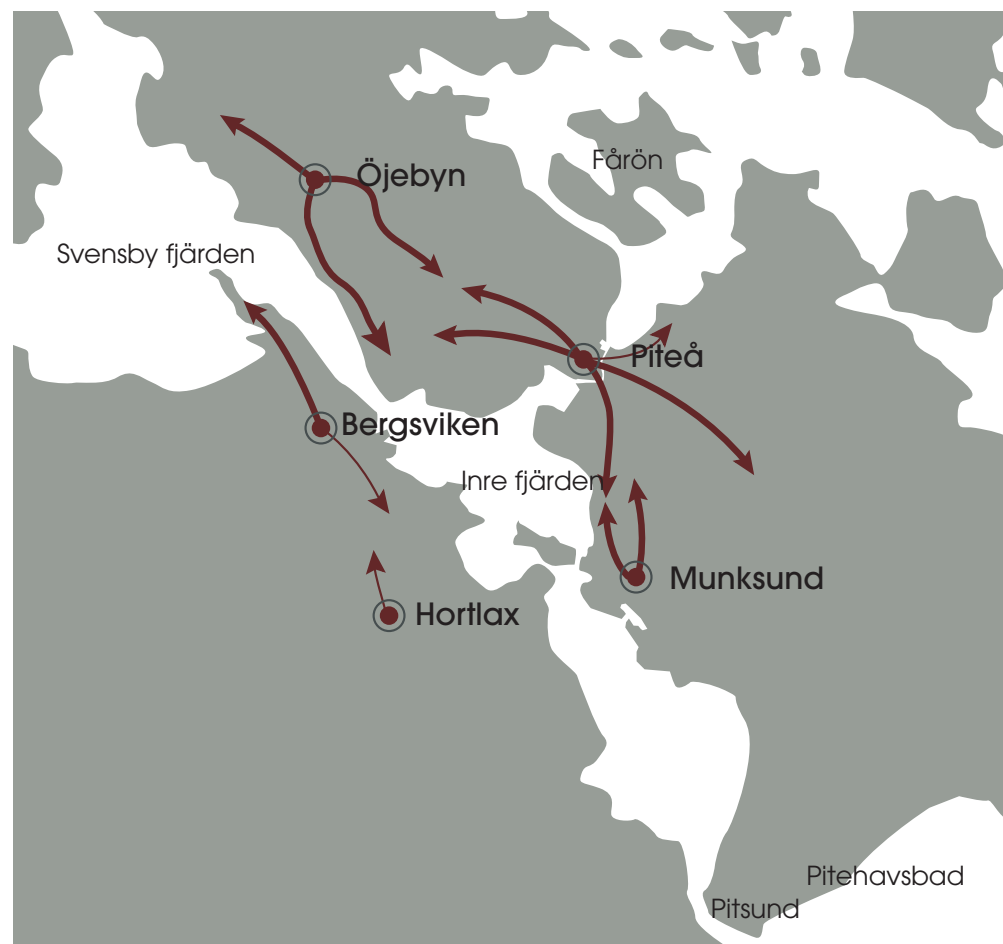
Vad som skett är att Munksund expanderat i riktning mot Piteå samtidigt som Öjebyn expanderat i riktning mot Piteå. Piteå har i sin roll som mittpunkt mött upp expansionen med att växa i riktning mot de två drabanterna. Slutligen har orterna mötts och ett sammanhängande glest stadslandskap har bildats.

Orsaken till den här utvecklingen är att de tre orterna legat för nära varandra och konkurrerat om boende och arbetskraft. Då utvecklingen startade var det inte praktiskt möjligt att bo i Piteå och arbeta i Munksund, avståndet var för långt för den tidens kommunikationer. Därför bosatte man sig i närheten av arbetsplatsen. Avståndet mellan orterna har dock varit tillräckligt kort för att Piteå skulle behålla sin dominerande ställning som handelsstad. Alltså har det funnits ett beroendeförhållande mellan de tre orterna där Piteå varit den starka och därför fungerat som magnet i bebyggelseutvecklingen.

Utan de två drabantsamhällena hade staden troligen fått en mer koncentrerad form runt Håggholmen.

Bergsviken är den drabant som har påverkat utvecklingen minst, det hänger samman med att Piteälven fungerat som en barriär för bebyggelsen.

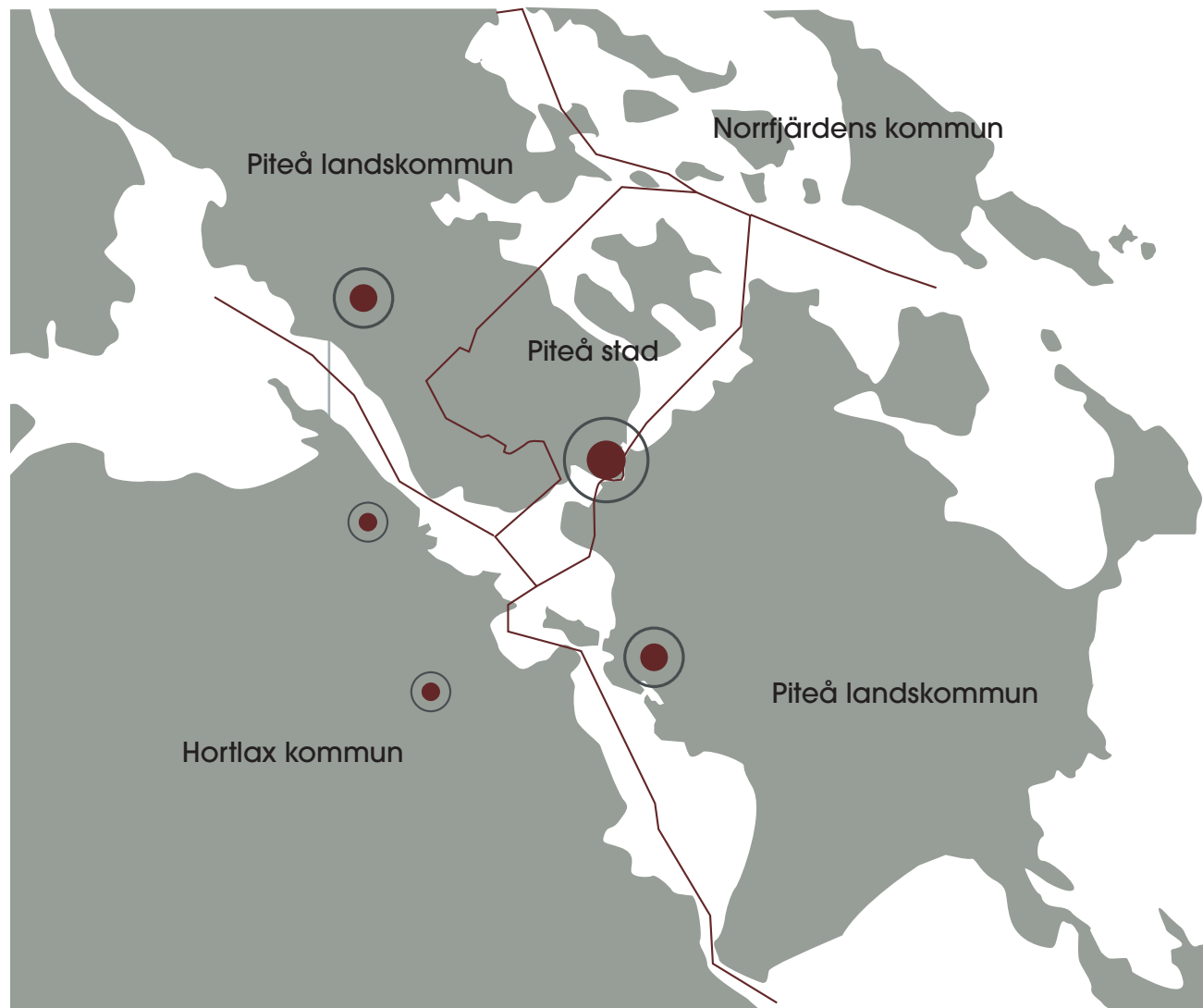
Utvecklingen av flera starka orter nära centrala Piteå har också satt sina spår i en rättvisefördelning av olika verksamheter. Istället för att till exempel bygga ett stort gemensamt badhus för hela Piteå har man låtit bygga flera små badhus som fördelats på bland annat Munksund, Öjebyn och Pitehavsbad. Centrala Piteå har blivit helt utan ett eget badhus.



Drabantsambällenas huvudsakliga tillväxtriktningar

Gränser

Gränsen mellan de gamla kommunerna Piteå stad och Piteå landskommun är en till synes osynlig gräns men som satt sin prägel på staden. Den osynliga gränsen har inte bara skilt de två kommunerna åt det har också varit gräns mellan stad och land, men där båda haft stadsambitioner. Det har fört till en rivalitet mellan de båda att locka till sig invånare och arbetstillfällen. Gränsen suddades ut 1967 då Piteå stad slogs samman med Piteå landskommun och Hortlax kommun men spåren efter den syns alltjämt i byggnader och funktioner.



Styrande planer

1667 års plan för anläggandet av den nya staden på Höggholmen, okänd lantmätare

1783 års uppmätning av staden, första gången som den nya stadsdelen Norrmalm är utritad på karta. Uppmätt av lantmätare Olof Clausén

1867 års stadsreglering

1876 års plan igenfyllning av Kyrksundet och anläggande av Sundsgatan och Stadsparken på östra Höggholmen.

1943 Stadsplan för Piteå stad

1946 Utvidgning av stadskärnan, Backen, Berget, Källbo Djupviken. Breddning av Sundsgatan. Piteå stadsfullmäktige

1963 Generalplan för Piteå. Trafikleder och saneringar.

1967 Detaljplan för Norrmalmia

1970 Generalplan för Piteå. Trafikledsplan innehållande Norra Ringen, Timmerleden och parkeringsytor. Fortsatta saneringar av centrum, genomgripande zonplanering. ”var sak på sin plats”

1970 Detaljplan för Zonområdet

1973 Detaljplan utfyllnad i Norra fjärden

1980 Områdesplan för centrala Piteå

1983 Nolia

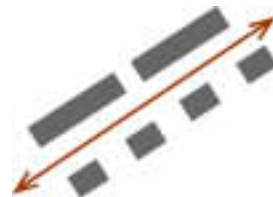
1988 Detaljplan för del av centrala Piteå, Timmerleden och Hamnparken

3. BEBYGGELSESTRUKTUR

Staden genomgår ständiga förändringar. Nya områden kopplas på den existerande strukturen, delar av staden brinner upp eller rivs och återuppbyggs sedan i nya former och strukturer. Den stad vi ser idag är resultatet av många års förändringar och utbyggnader. Genom att klassificera stadens struktur kan vi få ökad förståelse för den framväxande staden och se mönster ur denna utveckling. Genom den generella bebyggelsestrukturen kan vi beskriva de ordningsprinciper som bebyggelsen i de olika delarna av staden är ordnad efter. Här betecknas de geometriska principer som återspeglar de funktionella och kulturella betingelserna. I analysen av centrala Piteå har åtta olika typer av bebyggelsestruktur kunnat urskiljas:

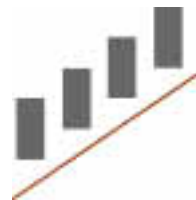
1. Linjär

I den linjära bebyggelsestrukturen är bebyggelsen organiserad utmed gatan eller en vägsträckning. De rumsbildande elementen ligger ofta glest och rummets bredd är stor därmed blir ofta rumskänslan svag.



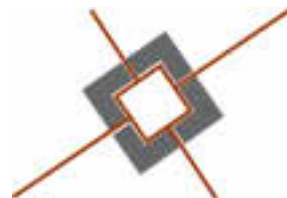
2. Lamell

Fristående byggnader bryter ofta mot omgivande gatumönster. Punkthus och skivhus ofta organiserade efter ett radmönster. Rumsbildande element saknas.



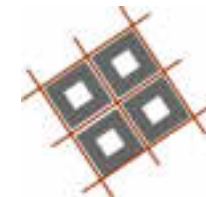
3. Plats

Bebyggelsen är strukturerad i förhållande till en öppen plats och vänder sig mot denna. För att platsstrukturen ska uppfyllas måste det finnas minst tre avgränsande väggar. Tydlig rumskänsla finns.



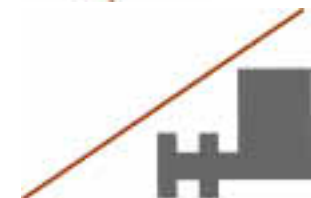
4. Rutnät

Bebyggelsen är organiserad i ett tydligt gatusystem av likvärdiga korsande gator. Tydlig rumskänsla.



5. Institution

Friliggande enskilda byggnader ofta inplacerade i grönska eller kommunikationsytor. Ofta dålig inpassning till gatunätet, det är snarare gatunätet som anpassas till institutionen. Liten eller ingen rumskänsla.



6. Odefinierad

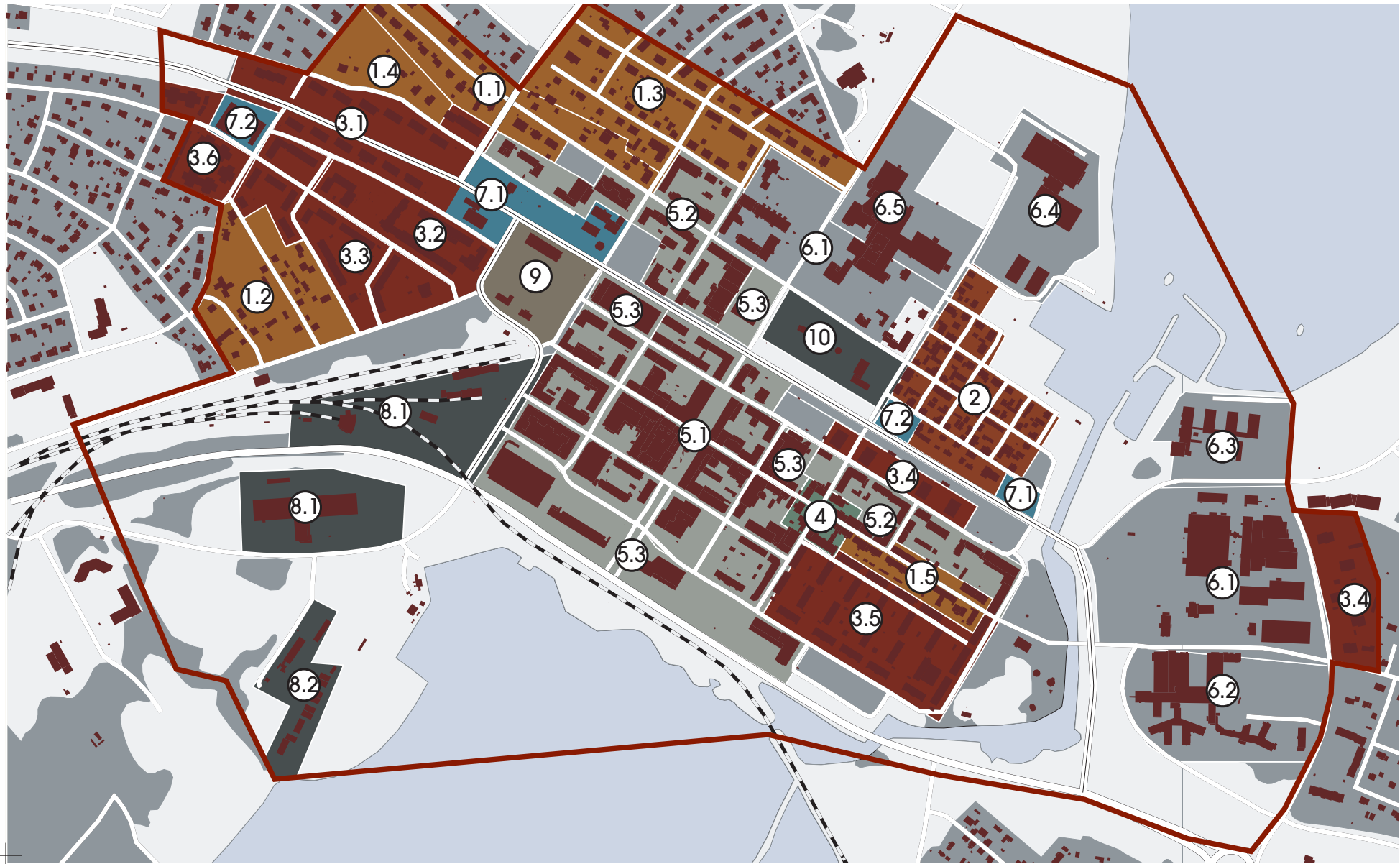
Svårdefinierat område som inte entydigt går att inpassa i något särskilt bebyggelsemönster

7. Kommunikation

Bebyggelse helt anpassad till den primära funktionen kommunikation.



4. HOMOGENA OMRÅDEN



1. EN- OCH FLERBOSTADSHUS UTMED GATA



1.1 Randbebyggelse 1840 –

Beskrivning

Randbebyggelse utmed Nygatan på sträckan mellan Lillbrogatan och Kyrkogården. Sträckningen följer gamla vägen mellan Häggholmen och Öjebyn. Här har en randbebyggelse vuxit fram sedan mitten av 1800-talet. Bebyggelseområdet följer gamla byavägen från kyrkan och fram till nuvarande Kolmilavägen. Här handlade det först om jordbruksgårdar som vuxit upp i utkanten av staden, men med tiden har dessa omvandlats till rena bostadshus.

Vägsträckningen med tillhörande bebyggelse följer den åsbildning som går från Kyrkbrogatan vidare mot Öjebyn. Runt 1940 började en större omvandling av området då nya bostadsområden kopplades på randbebyggelsen. Men fortfarande går det att avläsa den ursprungliga strukturen på området även om många byggnader ersatts av moderna villor.

Karaktär

Gammal landsvägsgata kantad av en storvuxen björkallé. Allén tillsammans med storvuxna tallar och björkar på tomterna ger området ett grönskande uttryck, lite av trädgårdsstadskaraktär. Den något böjda och välvda vägsträckningen delar upp gaturummet i sekvenser.

Bebyggelsemönster

Bebyggelsen orienterad utmed gata där byggnaderna vänder långsidan mot gatan. Bebyggelsen är indragen ett litet stycke från gatan vilket ger liten förgårdsmark.

Typologi

Blandade volymer, villor, parhus och flerfamiljshus. Mestadels byggnader från 1940- och 50-talet, enkla volymer i två våningar. Utmed den västra delen av Nygatans sydsida ligger ett par stora enplans villor från slutet av 50-talet som bryter mot den homogena byggnadshöjden

Morfologi

Mestadels träfasader, utmed södra sidan Nygatans västra del, företrädesvis fasader i gulbrunt tegel. Plåtfasader förekommer också.



1.2 Äldre förstad 1890 –

Beskrivning

När Håggholmen blev för trångbodd i slutet av 1800-talet, uppstod en ny bebyggelseenklav i närheten av Backens gård strax väster om staden. Bebyggelsen växte upp kring en långgata som utgick från Bergsviksvägen.

Från 50- och 60-talet blev området en inkorporerad del av det nya villaområdet Backen men trots det skiljer området ut sig på ett markant sätt jämfört med det nyare området.

Idag för området en tynande tillvaro då byggherren Lindbäcksbygg har köpt upp de flesta fastigheterna för att bygga flerbostadshus på platsen.

Karaktär

Gles villabebyggelse med lantlig karaktär, den glesa karaktären förstärks av avrivna lucktomter. Byggnaderna är företrädesvis uppförda under första delen av 1900-talet. Mot Bergsviksvägen ligger en typisk Norrbottensgård uppförd före 1900-talet. Längst upp mot Kolmilavägen finns villor av senare datum.

Bebyggelsemönster

Bostadshus med kortsidan mot gatan. Ett flertal fastigheter har stora ladugårdsliknande uthus. Glest bebyggelsemönster p g a lucktomter.

Typologi

Enfamiljshus i 1½ plan samt två flerfamiljshus i två plan. Enkla volymer med sadeltak.

Morfologi

Mestadels träfasader i olikfärgade kulörer. Ett tegelhus finns i området samt ett hus med eternitplattor





1.3 Villabebyggelse, 1940-talsområde

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Område med stora friliggande villor, parhus och flerfamiljshus området präglas av grönska och växtlighet. Mellangatan bildar en grön axel genom området med en rejält uppvuxen björkallé. Gaturummen är relativt trånga då byggnaderna ligger utskjutna mot gatan.

Typologi

Byggnader i två våningar. Mycket enkla och avskalade volymer. Genomgående byggnader från 1940-talet i tidstypisk avskalad stil med få och enkla detaljer. Enkla volymer med sadeltak.

Morfologi

Trä- och putsfasader (puts är relativt ovanligt i Piteå). Ingen enhetlig färgskala, stor variation i färgskalan.



1.4 Stora friliggande villor

Beskrivning och Karaktär

Utmed Källbogatans norra sida och rejält indragna från gatan ligger fem stora friliggande villor. De ligger inbäddade i grönskan utmed åsens sluttning. Framför byggnaderna finns ett parkliknande stråk av gräs och buskar. Villor från slutet av 1800-talet fram till 1960-talet.

Bebyggelsemönster

Rejält indragen bebyggelse, orienterad efter åsens sträckning och bebyggelsen mot Nygatan.

Typologi

Enfamiljshus i 1½ -2 plan. Stora volymer, sadeltak. Huset längst västerut har byggts till i etapper och består av ett flertal former.

Morfologi

Mot väster trähus, stående lockpanel, färgskala gult och mossgrönt. Östra delen röda tegelhus.



1.5 Gatuorienterade flerbostadshus

Beskrivning och Karaktär

Utmed Storgatans östligaste del vidtar ett område där byggnaderna orienteras efter en annan princip än det allennarådande rutnätet. Efter att Zonområdet styckat upp östra Håggholmen fick kvarteret utmed östra Storgatan en långsmal form som inte möjliggör annat än gatuorienterad bebyggelse. Här ligger idag en länga av olikformade flerbostadshus med det gemensamt att de har gatan som orienteringsrum.

Bebyggelsemönster

Enskilda flerbostadshus orienterade utmed Storgatan. Uppdelade volymer åtskilda av prång och gatstumpar.

Utmed södra sidan små och förhållandevis korta volymer. Utmed norra sidan långsmala volymer.

Typologi

Flerbostadshus med viss karaktär av enfamiljshus, 1,5 – 2 våningar Södra sidan, små sammankopplade volymer med sadeltak. Norra sidan enhetliga långa volymer med sadeltak.

Morfologi

Södra sidan trähus i ljusa kulörer, gult, rött och grått dominerande färgskala. Norra sidan tegelhus och byggnad med påklustrad träfasad, ljusblått och tegelrött.



2. RUTNÄTSSTAD, LÅG TRÄHUSBEBYGGELSE 1700 –



Norrmalm

När Piteå grundades och anlades i slutet av 1600-talet byggdes en rutnätsstad upp. Alla byggnader uppfördes i knuttimrat trä i en till två våningars höjd. Gatuperspektivet var brokigt med en ojämn linje av byggnader med gavlarna mot gatan. Innanför gatan på gården fanns en uppsjö av olika små och stora uthus som låg fritt utplacerade på tomten. De flesta byggnaderna var omålade. Gatan var allmän avskrädesplats och fylldes av borgarnas kreatur. I början av 1700-talet stakades en ny stadsdel ut på fastlandet, Norrmalm; där fähus och bostadshus kunde uppföras. Planformen blev en typisk rutnätsplan men i mindre skala och utbredning än den på Haggholmen

Staden utvecklades och byggdes ut inom dessa ramar, Haggholmen och Norrmalm. Man fortsatte i stort sett att uppföra låga trähus i typisk Norrbottensstil. I slutet av 1800-talet ökade inslaget av stenhus men fick aldrig något större genombrott förrän i mitten av 1900-talet.

Idag finns en liten rest av Piteås ursprungliga bebyggelse kvar på Norrmalm och runt Rådhusorget. Allt annat har rivits under andra hälften av 1900-talet. När området mellan Storgatan och Hamnplan revs i slutet av 60-talet flyttades ett flertal byggnader till Norrmalm.



Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Tydligt rutnät och relativt tydlig gatuhierarki med långgator i öst – västlig riktning och tvärgator i nord –sydlig. Hierarkin förstärks av byggnadernas placering där boningshusets långsida ligger i liv med långgatorna. Mot tvärgatorna ligger oftast uthus boningshusens kortsidor.

Byggnaderna ligger i täta rader utmed långgatorna vilket ger ett tydligt gaturum. Tvärgatorna har ett otydligare gaturum med fler avbrott i bebyggelsen. Den vanligaste byggnadstypen är Norrbottensgården i 1½ plan. Här återfinns de flesta av Piteås äldsta bevarade byggnader. Norrmalms äldsta byggnad är från 1781 och den nyaste från 2003.

Typologi

Mestadels låga bostadshus i 1 till 1½ våning med inredd vind. I de norra delarna och utmed Nygatan förekommer högre byggnader i 2 våningar. Formmässigt ett av de mest homogena områdena i Piteå med typiska Norrbottensgårdar, relativt långsmal form med sadeltak. På de flesta av gårdarna finns de gamla uthusen bevarade. De har ofta en långsmal form och har placerats utmed tomtgränsen, i flera fall är de sammanbyggda med granntomtens uthus.

Morfologi

Dominerande fasadtyp är stående lockläktpanel, dock förekommer en del plåt och tegel. Varierad färgskala men de ljusa kulörerna dominerar näst efter falurött. Uteslutande sadeltak i plåt eller tegel/betongplattor



3. FUNKTIONALISMENS FLERBOSTADSHUSOMRÅDEN 1950 – 1990

Beskrivning

Funktionalismen gjorde sitt intåg i Piteå efter andra världskriget. Nu skulle staden visa upp ett nytt ansikte med nya fräscha idéer. Sundsgatans västra del mellan Öjebyn och Uddmansgatan stakades ut över åkrarna väster om staden och nya bostadsområden planerades på dess sidor, Källbo, Backen och Berget. De första husen som byggdes var de utmed Sundsgatan, därefter följde utbyggnaden i Backen med gårdsorienterade flerfamiljshus.

Skalan var till en början måttlig med företrädesvis trevåningshus men i slutet av 50-talet blev skalan större och byggnadshöjden ökade. Piteå landskommun ville visa att man hängde med i tiden, 1958 lät man uppföra tre punkthus i åtta våningar vid lasarettet och ett årtionde senare följdes de av ytterligare två punkthus. Stadskommunen följde upp med fyra punkthus i sex våningar utmed Sundsgatan.



3.1 Lamellhusområde 1950

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Området byggdes som entré till det nya Piteå runt 1950. Mycket homogent område med tydlig avgränsning mot omgivande områden. Totalt 12 trevåningshus, sammanparade om 6 och 6 på var sida av Sundsgatan. Sundsgatan har fått ett brett gaturum där byggnaderna ligger inskjutna från gatan med ordentligt tilltagen förgårdsmark.

Typologi

Husen på norra sidan håller hög arkitektonisk klass med fina detaljer i tegel och puts om vartannat. De är goda representanter på folkhemsbyggande. Byggnaderna på den södra sidan är fördärvade av "tilläggsisoleringsvägen" under 70-talet. Ursprungligen var byggnaderna i grovstrukturerad spritputs med tydliga kvastmönster. Under 70-talet tilläggsisolerades samtliga byggnader och de längst västerut kläddes in i plåt och de två sista byggnaderna mot öster fick tegelfasad. Samtliga byggnader är i tre våningar med sadeltak.

Morfologi

Norra sidan: Mörkrött tegel och ljus puts, taktegel.

Södra sidan: Jordnära nyanser på plåten, mörkbrunt, engelskt rött, mossgrönt och mörkgult, svart plåttak





3.2 Förtätat lamellhusområde 1950 – 1990

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Området karaktäriseras av bebyggelse med blandad ålder. De första byggnaderna uppfördes i början av 50-talet och var alla orienterade utmed gatan. Ett stort öppet gårdsrum bildades därmed mellan Storgatan och Prästgårdsgatan. Under 1980-talet förtätades området då servicehuset Källbo byggdes som en vinkelbyggnad mot Storgatan och Prästgårdsgatan. Likaså uppfördes ett diskret tillägg till 50-tals byggnaden i kvarteret Cementljutaren. Med dessa vinkelförtätningar skapades ett rektangulärt avbrott i kvartersbebyggelsen där en ny park anlades.

Typologi

Byggnader i tre till fyra våningar sammankopplade till längor. Slutna fasader mot gatan men med en viss öppenhet på gata det stora gaturummet och parken. Mestadels sadeltak men på de senast tillkomna byggnaderna även mansardtak.



Morfologi

Stor variation i fasadmaterial: tegel, puts och lättfasader av plåt och Euroc fasadbeklädnad¹⁹. Varierad färgskala men en dragning åt det rödgula hållet, undantaget Prästgårdsgatan med ett par byggnader i ljusgrått.

3.3 Gårdsorienterat lamellhusområde 1950 – 1970

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Området uppfördes under 50- och 60-talet. Huvudprägel på området är de långa fasaderna mot Storgatan och den mer öppna baksidan. Området saknar enhetlig bebyggelse, relativt stor variation i byggnaderna. Samtliga byggnader öster om Parkgatan har tilläggsisolerats och byggnaderna öster om Åkargatan (punkthuset undantaget) har fått nya tak, de platta taken har ersatts med sadeltak.

Typologi

Bebyggelsen orienterad efter en tydlig gårdsstruktur med slutna fasader åt gatan och stora öppna gårdsrum. Bebyggelsen tenderar att flyta ut mot söder och övergången till den lägre villabebyggelsen är otydlig. I östra delen bryts gårdsstrukturen av ett punkthus i 7 våningar som placerats likt ett entréhus till området. Undantaget punkthuset är det en enhetlig byggnadshöjd i området med trevåningshus. De äldsta byggnaderna i väster från 50-talet har sadeltak medan det mellersta kvarteret har byggnader med platt något brutet tak.



¹⁹ Lätt tegelliknande fasadmaterial som fästes utanpå en tilläggsisolering, tillverkas av Euroc.

Morfologi

Fasadmaterial är huvudsakligen tegel och Euroc fasadbeklädnad. Färgskala: ljusrosa, vitt, gult och rött. Takbeklädnad svart plåt, rött taktegel och svarta betongpannor.

3.4 Punkthusområde 1955 – 1970

Sundsgatan

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Saneringen av innerstaden påbörjade i mitten av 50-talet då kvarteren Liljan, Björken, Ekorren och halva kvarteret Löjan revs. I och med detta kunde Sundsgatan breddas till 24 meter och ge plats för ny modern bebyggelse. Det moderna uttrycket bestod av fem punkthus i 6 våningar och parkeringsgarage i kvarteret Löjan. Den nya strukturen bröt mot det ursprungliga rutnätet så till vida att kvarteren Björken och Löjan slogs samman till ett stort långsmalt kvarter vilket medförde att Aronsgatan bröts av och fick sluta mot Prästgårdsgatan. Detsamma gällde kvarteren Liljan och Ekorren och Persgatan som också fick sluta i Prästgårdsgatan.

Punkthusen är starkt karaktärsbildande för Piteå innerstad. Med sin placering utmed den för Piteå hårt trafikerade Sundsgatan bildar de en entré till innerstaden samtidigt som de skärmar av de östra delarna av Håggholmen genom att de två långsmala kvarteren saknar genomgångsmöjligheter.

Typologi

Punkthusen är placerade på en strikt rad utmed Sundsgatan orienterade med kortsidorna mot gatan. Husen är rejält indragna från gatan. Området mellan Sundsgatan och punkthusen nyttjas till boendeparkering och husvagnsuppställning. Mot söder ansluter bebyggelsen på ett tydligare sätt mot Prästgårdsgatan och kvartersbebyggelsen.

Morfologi

Punkthusen är byggda i rött tegel med gråa och ljusröda fält av putsplattor. Taken är platta med hiss- och teknikhus på varje byggnad.





Lasarettsvägen

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Punkthusområde öster om sjukhuset och Strömbackaskolan. Området ligger i en norrsluttningen och består av fem punkthus, uppförda mellan åren 1955 och 1970. Placeringen av detta punkthusområde kan tyckas lite märklig idag då de omgivande bostadsområden består av låga enfamiljs- och flerbostadshus i en till två våningar, men det hänger samman med den tidigare kommunindelningen. Lasarettsvägen tillhörde tidigare Piteå landskommun, och som en del av den rivalitet som fanns mellan stads- och landskommunen ville man från landskommunen visa att vi kan också bygga moderna bostäder. Därmed uppfördes punkthusen på Lasarettsvägen.

Typologi

Lasarettsvägens punkthusområde skiljer sig från Sundsgatan, då byggnaderna ligger fritt placerade i terrängen, med gradvis förskjutning för bästa solinstrålning. En raffinerad tanke är att låta byggnaderna sticka upp lika mycket trots den relativa höjdskillnaden i sluttningen. Därför har byggnadshöjden anpassats efter sluttningen, där byggnaderna längst ner i backen fått en högre byggnadshöjd än dem högst upp. Då området är utbyggt etappvis skiljer sig byggnadsformerna ganska mycket åt. Området går att dela in i två delområden där det sydligaste var det som byggdes först. Det sydliga består av tre likadana punkthus i sju våningar. Byggnaderna har formen av två samankopplade punkthus med någon meters förskjutning i sidled. Det andra området är mindre enhetligt och består av två olika punkthus men uppförda ungefär samtidigt. Punkthuset längst ner i backen mot norr har en mycket enkel rektangulär form. Bygganden är även den högsta i området med sina nio våningar. Det andra huset har en välvd form som utgår från en rektangel men med krökta långsidor. Långsidorna är helt avskalade från andra detaljer än fönster. Denna byggnad är i åtta våningar.



Morfologi

Område längst söderut har rosa plåt som fasadmateriell och snedtak i papp. Det andra området har gult tegel som fasadmateriell och platta papptak.



3.5 Storskaligt skivhusområde 1965 – 1970

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

På östra delen av Hagggholmen genomfördes under 60- och 70-talet ett större stadsomvandlingsprojekt som helt bröt mot den ursprungliga och småskaliga bebyggelsen i Piteå. Här låg ett småskaligt trähusområde likt det på Norrmalm. Under saneringsvägen i Piteå skonades i stort sett ingenting av den äldre bebyggelsen på Hagggholmen. De sanitära förhållandena var usla, det fanns fortfarande utedass på gården, boningshusen var kalla och dragiga och krävde omfattande reoveringar för att komma upp till tidens krav på en rimlig bostad. Det enklaste var då att riva byggnaderna och ersätta dem med billiga standardiserade bostäder efter tidens ideal. I Zonområdets fall handlade det om ett storskalig massproduktion av bostäder i sann miljonprogramsanda.

Det sanerade området är på 28 000 kvm och ligger på sydöstra Hagggholmen. Det var kvarteren Svanen, Tigern, större delen av Ulven och Gripen som revs. På dess plats uppfördes ett storskaligt och monotont bostadsområde i miljonprogramsanda, skivhus i tre till sju våningar på rad. Området som är ett helt eget område utan anknötning till resten av staden droppades ner i rutnätsplanen och bröt den gamla gatustrukturen. Hamngatan slutar tvärt i Kyrkbrogatan med en plåtfasad i fonden, Persgatan stympades återigen, denna gång mot söder. En ny gata i området skapades Wählinsgatan.

Typologi och morfologi

Homogent område som särskiljer sig från omkringliggande områden genom sin skala och likformighet. En krans av låga plåthus i tre våningar omger den centrala kärnan av vita plåtskivhus i sex våningar. Gavlarna är av brunrött tegel. I långsidornas fasader finns vertikala olikfärgade fält. Sparsamt med grönska på gårdarna, mycket beroende på att hela området ligger ovanpå ett enormt underjordiskt garage. Hela bostadsområdet är en halvoffentlig plats.

3.6 Postmodernistiskt bostadsområde 1988

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

En grundform av ett långsmalt stjärnhus som varierar i två olika konstellationer, som två sammankopplade kroppar eller som enkel byggnadskropp. Gårdsorientering i det södra kvarteret, det norra som enskild byggnad.

Typologi och morfologi

Mycket homogent område då byggnaderna består av exakt samma grundform, en lamellbyggnad med korslagd lamell så att man får ett stjärnhus eller snarare ett korshus, sadeltak. Byggnadshöjden är tre våningar plus vindsvåning. Uppförda i gult tegel med rött taktegel.



4. TORG 1667 – 1980



Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Piteås äldsta och bästa bevarade stadsmiljö från 1800-talet. Området runt Rådhusorget har fått leva kvar i relativt oförändrat skick, trots saneringsiver och bränder. I torgets närområde återfinns en stor del av Piteås äldsta byggnader, flera av dem karaktärsbärande element från det gamla Piteå. Torget har en för Sverige originell form, ett torg med slutna hörn och där gatorna kommer in från mitten av sidorna. Korspunkten för de två gatorna kommer således att hamna mitt på torget.

Torget har kvar sin ursprungliga form från stadens grundande. Formen har inte genomgått några större förändringar. Däremot har byggnaderna skiftat genom de senaste 350 åren. Tillägg har gjorts under senare delen av 1900-talet men karaktären på dessa har anpassats till den känsliga miljön.

Typologi

Låga träbyggnader i två våningar omger hela torget. Bebyggelsen är orienterad utefter torgets form, dvs med långsidorna mot torget. Enskilda byggnader som inte är sammanbyggda, vilket medför att hörnen på torget är öppna. Helhetsupplevelsen av torget ger ändå en bild av att hörnen är slutna då öppningarna är smalare än de korsande gatorna. Enkla volymer med fin detaljrikedom. Tyvärr så har delar av miljön runt torget fördärvat av okänsliga tillägg, Rådhuset har fått en stor veranda mot torget, kiosken på norra sidan av torget har utrustats med en överdimensionerad rullstolsramp och korvkiosken på södra sidan har fått en okänsligt anpassad uteservering.

Morfologi

Genomgående ljus färgskala. Den västra sidan av Kyrkbrogatan består enbart av byggnader i ljusgula kulörer, den östra är lite mer blandad, gröna nyanser och en blå byggand. Men helhetsintrycket är att blandningen ger en fin harmoni åt torget. Samtliga byggnader har sadeltak med svart plåt.



5. RUTNÄTSSTAD

Beskrivning

Med början på 50-talet inleddes en omfattande sanering av Häggholmen. De låga en- och tvåvåningshusen i trä med uthus och torrdass på gården skulle ersättas av nya och moderna bostäder. Det skulle beredas plats för parkeringsplatser, drägliga bostäder och butiksytor. Större delen av byggnadsbeståndet på Häggholmen byttes ut under en 40-års period. Idag återstår ett fåtal byggnader från tiden före 1945. Rådhusstorget och dess omedelbara närhet är relativt intakt liksom Pingstkyrkan och Handelsbankens hus på Prästgårdsgatan. De flesta av de andra byggnaderna är rivna och ersatta av nya. Rutnätsplanen från 1683 finns kvar i relativt orört skick men med vissa tillägg och frändrag.

Idag är innerstaden en tät kvartersstad med slutna kvarter och byggnader i två till fyra våningar. Tegelfasader dominerar men runt Storgatan har man försökt att bibehålla den småskaliga prägel med träfasader och låga byggnader i två – tre våningar. Piteå har i likhet med de flesta andra svenska städer gett plats åt ett Domus- och Åhlénsvaruhus.





5.1 Sluten kvartersbebyggelse 1955 – 1990

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Kvartersbebyggelsen är inpassad i rutnätet med slutna fasader. Storgatan, det centrala butikstråket, har en lägre skala och fasaderna försöker återspegla en svunnen trästadskaraktär.

Karaktäristiskt för Häggholmen är den stora stilblandningen av det sena 1900-talets arkitektur. De västra delarna på Hamnplan och Hamngatan domineras av den postmoderna stilen, slutna fasader i gult tegel, mansardtak, torn och tinnar, inglasade gårdar och höga sockelvåningar innehållande p-hus. I kvarteren Lekatten, Örnen, Björnen och Renen domineras av 70- och tidigt 80-tal. Ursprungligen byggnader i två-tre våningar, monotona fasader i mörkbrunt tegel och platt tak. Under senare år har flera av dessa byggnader byggts på med ett högre mansardtak för att ge plats för ytterligare en bostadsvåning. Utefter Prästgårdsgatan och norra Uddmansgatan är det 50- och 60-talet som dominerar. Tegelbyggnader i tre-fyra våningar, varierande fasader och sadeltak.

Utmed Storgatan ligger en stor andel moderna träbyggnader i "gammal" stil. Skalan är lägre och två-våningsbyggnader dominerar sträckan Lillbrogatan – Trädgårdsgatan med undantag för Uddmansgatans östra sida. Vid Storgatan mellan Byxtorget och Lillbrogatan har man försökt att återskapa en småstadskaraktär i den inglasade gallerian Småstaden från slutet av 80-talet.



Typologi

Sammankopplade byggnader som bildar slutna kvarter. Stor stilblandning som ger ett närmast brokigt intryck. Storgatan skiljer ut sig inom området genom dess småskaligare bebyggelse och de anpassade fasaderna.

Parkeringsproblematiken i innerstaden har lösts genom parkeringsgarage inne i kvarteren och i byggnaderna. Därmed har flera gårdsrum fått ett upphöjt plan vilket skapat en del halvprivata gårdsrum. Ett par kvarter har närmast karaktär av ett gated community på kvartersnivå, kv Älgen och Leoparden.

Bebyggelsen mot Hamnplan skiljer ut sig från resterande bebyggelse i området genom sin marina påklustrade prägel, skorstenar och fyrorn. Delar av kvarteret Lilla Örnen har ett helt inglasat gårdsrum.



5.2 Rutnätsstad med upplöst kvartersbebyggelse 1955 –2000

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Stor inbördes variation i bebyggelsemönster och karaktärsdrag. Kvarteren har en något upplöst form. Byggnaderna ligger i liv med gatan (trottoaren). Stor variation i byggnaderna men relativt gott om korta byggnader vilket medför många byggnader i varje kvarter. Avstånd mellan byggnader i form av släpp, rivningstomter eller lucktomter.

Typologi

Stor variation i byggnadsvolymer, från större hyreshus till mindre villor. Även industribyggnader förekommer inom området. Byggnadshöjd från en våning upp till fyra våningars höjd.

Morfologi

Trä- och tegelbyggnader dominerar men putsade hus förekommer. Mestadels ljusa kulörer, gult och rött. Området strax norr om Sundsgatan domineras av mörkare kulörer i brunt och rött.

5.3 Stora byggnader inplacerade i rutnätsstaden 1960 – 2000

Tre områden: Kvarteret Siken, Västra delen av kv Stadsvapnet och söder om Hamnplan

Hamnplan

Bakgrund

Utmed Hamnplan gjordes flera stora utfyllnader när den provisoriska Timmerleden byggdes under 60-talet och sedan när den flyttades söderut till sitt nuvarande läge. Det innebar att ny kvartersmark skapades. Tankegången under 60-talet var att den skulle användas till parkering, verkligheten blev en annan. Närmast Zonområdet blev det en stor parkeringsyta, längre västerut byggde Pitetidningen ett tryckeri och en ny redaktionsbyggnad. Nästa steg blev en handelsetablering med färgbutik, post och bank. I slutet av 90-talet etablerade sig Robin Hood längst västerut på Hamnplan med en stor köplada och tillhörande parkering.

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Området har inte kvarteret som bebyggelseprincip men ligger trots allt i rutnätsstaden. Bebyggelsekaraktären är bilorienterad, stora skyltar som tydligt talar om vilka verksamheter som pågår här, ska fungera trots att man kör i 70 km/h på Timmerleden. Delar av det externa köpcentrets formspråk har flyttats in till den traditionella rutnätsstaden och anpassats för detta ändamål. Fasaderna på Robin Hood har delats in i sektioner för att få dem mer livfulla. Byggnaden har smyckats med allehanda marina tillbehör för





att passa till Hamnplans postmoderna byggnader med marin "touche". Byggnaden i kvarteret Seglaren har fått en påklistrad sjöbodafasad åt Timmerleden för att minska köplade-intrycket, mot staden visar byggnaden en mer rättvisande fasad. Pitetidningens lokaler skiljer sig från de andra två genom sitt mer traditionella utseende, en tegellada för tryckeriet åt hamnplan och en kontorsbyggnad mot Timmerleden. Karaktären på området är mer trafikorienterad bebyggelse än stadsmässig. Området har en mycket öppen karaktär trots de stora byggnaderna, anledningen till detta är de stora öppna ytorna för parkering och buffertzona för Timmerleden.

Typologi

Stora friliggande byggnader i en till två plan. Långa fasader med stor variation. Byggnaden i kvarteret Seglaren består av tre byggnadskroppar med olika uttryck. Mot Timmerleden visar den upp en sjöbodafasad, mot Hamnplan en varierad och sektionerad tegel- och träfasad. Mot Uddmansgatan en mer traditionell platt industribyggnad. Samtliga byggnader ligger i liv med Hamnplan. Gatan har anpassats efter bebyggelsen och då främst för Robin Hood. För att ge plats åt köpcentret har gatan förskjutits norrut, med två knyckar i gatan som följd. Stora parkeringsytor för handel och boende i Zonområdet. Buffert/skyddszon mot Timmerleden, en långsmal gräsyta med alléträd.

Morfologi

Byggnader i trä och tegel. Robin Hood-huset har en fasad av liggande träpanel indelad i sektioner. Fasaden är rödslammad. Tak av platt typ, men med sektioner av sadeltak för att bryta upp byggnadskroppen. Kvarteret Seglaren är mot Timmerleden och Uddmansgatan uppförd i stående rödslammad träpanel och mot Hamnplan ljusgrå träpanel och ljusrött tegel. Takkonstruktion är av typen sektionerat sadeltak. Pitetidningen är en brunröd tegelbyggnad med sadeltak.



Kvarteret Siken och del av kvarteret Stadsvapnet (Åhléns och fd Domus)

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Stor sluten byggand som upptar ett helt kvarter. Byggnaden vänder ansiktet inåt, skyltfönster finns i princip bara på kortsidan mot busstationen.

Typologi och morfologi

Åhléns är en ganska traditionell Åhlénsbyggnad, platt lada i mörkbrunt tegel med en sluten fasad. Domusvaruhuset är ombyggt och påbyggt varför den ursprungliga Domuskaraktären är borta. Mot Storgatan har en träfasad spikats på och mot Aronsgatan har den vita marmorfasaden behållits. En trävåning med sadeltak har byggts ovanpå den ursprungliga strama Domuslådan. Innehåller numera ett IT-företag, Excellent e-service.

Generell karaktärsbeskrivning

Enskilda byggnader som inte har kvarterets struktur som bebyggelseprincip. Ofta stora enskilda byggnader fritt utplacerade i terrängen. Stor spridning vad gäller arkitektoniskt uttryck och placeringsprincip. Omges ofta av grönska.



6. INSTITUTION



6.1 Skola

Strömbacka

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Skolorråde, byggnader med stor geografisk utbredning, upptar en stor del av det totala skolområdet. Stor variation i form och ålder. Tydlig nord-sydlig orienteringsaxel på bebyggelsen, som dock ej återspeglas i rörelsemönstret utomhus då det förhindras av byggnadernas inre förbindelselänkar.

Typologi

Stora platta byggnader i en till två våningar. Blandad ålder, utförande och storlek på bebyggelsen inom området. Bebyggelsen upptar en betydande del av den totala arean i området. Huvudbyggnaden har ett säreget yttre med tätt sittande vertikala balkar på fasaden, små fönster och sågtandstak. De flesta byggnaderna inom området är sammankopplade genom länkbyggnader.



Morfologi

Tegel och puts i gula och röda nyanser. Platta tak undantaget huvudbyggnaden som har sågtandstak med ljusintag.

Norrmalmia

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Skol-, evenemangs- och kulturkomplex på båda sidor av Olof Palmesgata. Den västra sidan av gatan är ett rent skolområde där byggnaderna bildar en skyddad skolgård mitt i området.

Den östra delen är betydligt mer komplex. Området är svåröverblickbart på gatan eftersom den etappvisa tillbyggnaden av området. De flesta byggnader hänger samman i en stor byggnad men det saknas ett tydligt sammanhang. Det har blivit ett gytter av byggnader utan en sammanhållande karaktär. Den södra delen har dock lyckats bibehålla en tydlig skolkaraktär tack vare den gamla skolbyggnaden från 1800-talet. Mot norr övergår bebyggelsen alltmer mot andra verksamhetsinriktningar vilket tar sig uttryck i byggnadernas form.

Typologi

Den östra delen består av fyra skolbyggnader som är sammankopplade två och två i vinkel. Två av dem är enkla volymer i ett plan, de två andra är tvåvåningsbyggnader i tegel. Tillsammans bildar de en avgränsad enhet. Orienterade med långsidorna mot Nygatan och Lillbrogatan.

På den östra sidan av Olof Palmesgata återfinns den äldsta delen av Norrmalmskolan med den pampiga huvudbyggnaden från 1880-talet, vitputsad fasad i två våningar. Skolan har sedermera byggts ihop med ett lägre komplex från mitten av 1960-talet.



6.2 Sjukhus

Sjukhusområdet ligger som en egen bastion uppe på en åsbildning. Sjukhuset är ett tydligt landmärke som syns över stora delar av staden med den smala höga gaveln vänd mot väster.

Det är ett komplext område, etappvis utbyggt under närmare 40 år. Området domineras av en stor byggnad i 7 våningar med tillhörande lägre vinkelbyggnader i gaffelstruktur, orienterade åt norr, dessa är i 1, 3 och 5 våningar. Åt söder finns ett nyare tillägg i grenstruktur, denna byggand är i 3 våningar. Det dominerande fasadmaterialet är tegel i brunt och gult. Samtliga byggnader har platt tak. Stora parkeringsplatser i söder mot Timmerleden och i norr mot Strömbackaskolan. Sjukhuskomplexet ligger inbäddad i utsparad grönska och nyplanterad grönska.

6.3 Förvaltning

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Homogent område bestående av en stor friliggande byggnad, Piteå stadshus. Byggnad som följer samma orienteringsmönster som Strömbackaskolan (6.1) och sjukhuset i söder. Byggnaden är placerad vid stranden av Norra Fjärden, men vänder baksidan åt vattnet. Stadshuset är den enda byggnaden i Piteå innerstad som ligger vid vattnet.

Typologi

Byggnad i tre våningar med en utstickande kub mot öster. Gaffelstruktur det vill säga en lång byggnadskropp i öst-västlig riktning med fyra vinkelräta sidoskepp mot norr. Byggnaden vänder fyra gavlar mot sjösidan och den enda långsidan mot parkeringsplatsen.

Morfologi

Brunt tegel, platt tak med blåa teknikhus. Stor öppen parkeringsyta mot söder i övrigt omgiven av gräsytor.





6.4 Mässområde

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Ett stort och öppet område mitt i staden som är avsatt för Noliamässan. Mässan pågår en intensiv sommarvecka vartannat år, resterande del av tiden används området sporadiskt, det finns ett par fotbollsplaner och ett par stora ödsliga grusplaner. Karaktär av att detta är stadens baksida men som har potential till att bli stadens framsida. De fyra stora mässhallarna ligger utslängda i området, Bebyggelsen vänder sig från vattnet och in mot gräs- och grusplanerna. Hela Nolia-området ligger på utfyllnadsmassor.

Typologi

Stora och formmässigt enkla plåtlador i ett plan. Sadeltak med liten lutning. Den nordligaste ladan innehåller viss kontorsverksamhet och har därför fönster i fasaden och lite mer detaljer än de andra.



Morfologi

Fasadmaterial i röd plåt och svarta plåttak.



6.5 Kultur och fritid

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Piteås kulturella centrum ligger i norra änden av Christina skolan. Här återfinns konsert- och konferensanläggning, Stadsbibliotek och Ishall/inomhusarena. Området började byggas ut i slutet av 60-talet med ishall och inomhusarena. Senare tillkom även bibliotek och konsertsal. Ishallen har byggts om 2003.

7. TRAFIKORIENTERAD BEBYGGELSE

7.1 Snabbmat och bensin

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Uppbruten bebyggelsestruktur med friliggande byggnader. Bensinstationer, snabbmat och handel är den gemensamma nämnaren för innehållet i området. Dessa verksamheter vänder sig primärt till förbipasserande bllister genom stora och tydliga skyltar. Det är enkelt att angöra verksamheterna med bil, till viss del är det något svårare för fotgängare trots att området ligger mitt i staden. Området mellan Västergatan och Hembygdsvägen präglas av stora öppna ytor mellan verksamheterna, mark som blivit över och som är svårt att fylla med något meningsfullt.

Typologi

Komplexa byggnadsformer med ett tydligt budskap som inte går att missuppfatta. Bebyggelsen har inte kvarteret som bebyggelseprincip utan kräver fria ytor omkring sig för få ut sitt budskap. Svårt att inpassa bebyggelsen i den traditionella staden

Morfologi

Inget tydligt morfologiskt sammanhang

7.2 Handel och kontor

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Enskilda byggnader som omgärdas av parkerings- och angöringsytor. Byggnaderna har inte kvarteret som bebyggelseform utan snarare gatan som primär orienteringsfaktor. Det östra området består av en liten byggnad som tidigare varit bensinstation och som efter avvecklingen bibehållit bensinstationens formspråk trots att det idag är en telekombutik. Det västliga består av en enda stor byggnad som fyller större delen av tomten. Innehåller ett par butiker och kontorslokaler.

Typologi

Byggnad placeras mitt på tomten för att göra det möjligt att köra bil runt den. Angöring är det primära, därför består tomten av asfalt. Stora tydliga visuella budskap på byggnaderna.

Morfologi

Inget tydligt morfologiskt sammanhang.



8. VERKSAMHET



8.1 Logistik

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Friligande byggnader, nerdroppade i terrängen.

Typologi

Banområdet; relativt små byggandsvolymen anpassade till funktionen, lokstall och lager. Lokstallet har en komplex form medan lagerlokalerna har en den traditionella rurala ladans form och uttryck.

Västra Kajen; en mycket stor byggnadsvolym i två våningar, svagt lutande sadeltak, innehåller bussgarage och räddningstjänst

Morfologi

Inget morfologiskt sammanhang.



8.2 Lager/upplag

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Hamn- och lagerbyggnader som räddats från rivningsvägen under 60- och 70-talet har placerats ut i en rät rad. Dock saknar byggnaderna koppling till omgivningen. Delar av området är inhägnat av ett högt träplank. Skräpigt intryck med stora öppna grusplaner och fullt av sly och bråte. Lite av stadens baksida, en bortglömd del av Piteå.

Typologi

Knuttimrade lagerbyggnader från 1800- och 1900-talets. Sadeltak i plåt för att hjälpligt rädda dem från det totala förfallet.

Morfologi

Vissa är rödslammade medan andra saknar färg helt. Ger ett påvert och övergivet intryck.

9. KOMMUNIKATION

Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Öppet kvarter i rutnätsstaden. Innehåller tre byggnader och ett långt väderskydd. Kvarteret vänder sig in mot mitten, mot bussterminalen. Större delen av området upptas av bussterminalens hållplatser och parkeringsplatser. Stort öppet och öde. I anslutning till bussterminalen ligger Piteås taxistation med tillhörande taxiuppställning.

En av innerstadens få parker återfinns i detta kvarter, Cécilparken. Karaktär av genomgångspark mellan Storgatan och bussterminalen, den mäter endast 20 x 20 meter.

Typologi och morfologi

Byggnader orienterade utmed de bakomliggande gatorna, Storgatan och Sundsgatan. Vänder baksidan mot dessa gator. Byggnader i 1-2 våningar. Mot Storgatan byggnader av villakarakär. Terminalbyggnaden är en låg och långsmal byggnad med platt tak. Mitt på byggnaden finns en uppbyggnad i en våning, likt ett kontrolltorn. Bussterminalen är uppförd i slutet av 60-talet och har ett tidstypiskt utseende.



10. KYRKA

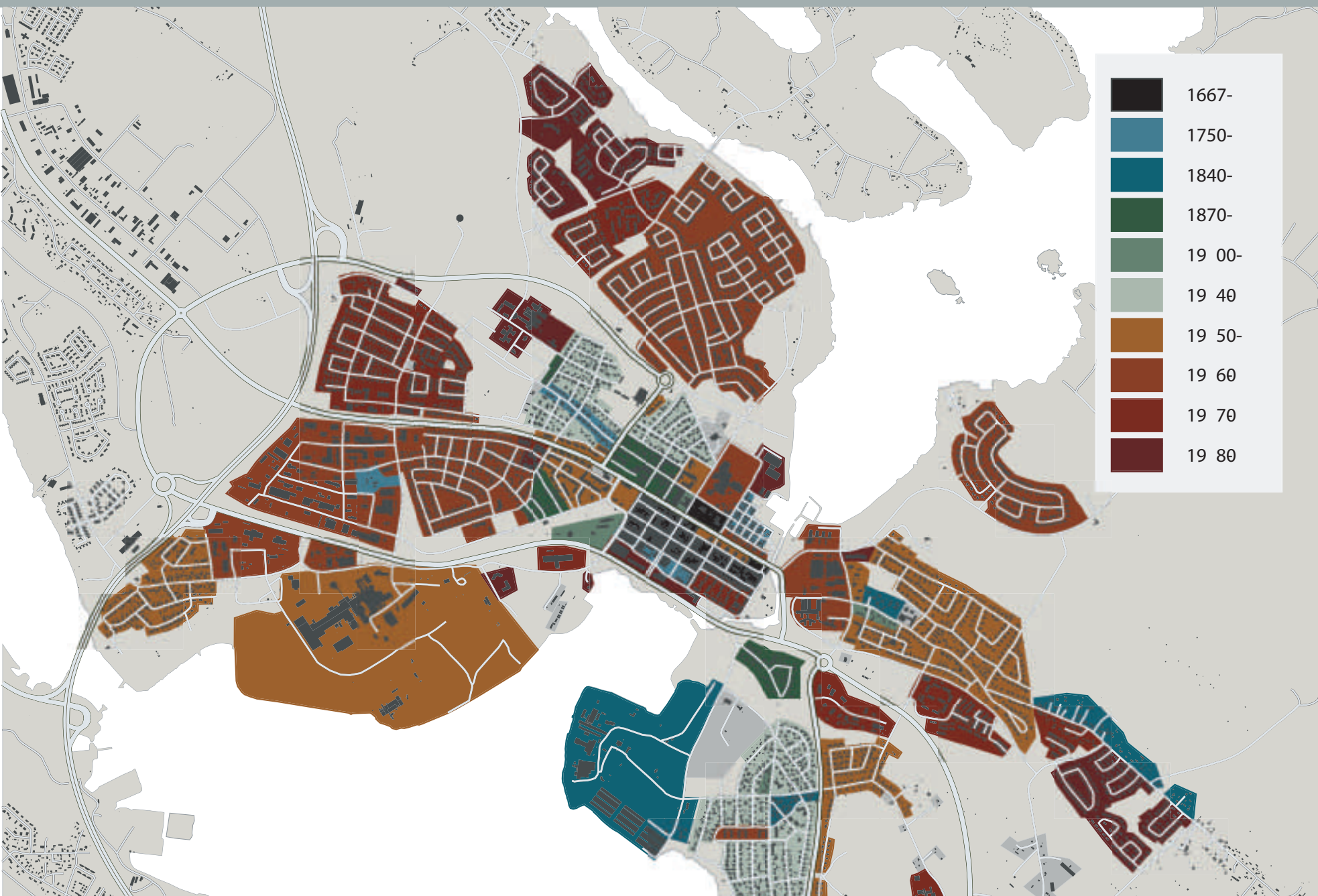
Bebyggelsemönster och karaktärsdrag

Piteå stadskyrka är den äldsta byggnaden i staden. Den vitmålade lilla träkyrkan stod klar år 1685. Den har klarat sig undan eldsvådor och ryssarnas härjningar i Piteå. Kyrkan är placerad på en åsrygg med utsikt över de centrala delarna av staden.

Kyrkan har inkorporerats i rutnätsstaden och har i dag ett eget utsparat kvarter. Kyrkan som är helt byggd i trä har under åren byggts till för att rymma en allt större befolkning i staden. Tillbyggnaden har genomförts på ett mycket finkänsligt sätt så att det är svårt att säga vad som är original och tillbyggnad. Till kyrkan hör en separat klockstapel som står ett tiotal meter öster om kyrkan.



Stadens årsringar



SLUTSATS REALISTISK ORTSANALYS

Piteås utveckling kan delas in i tre generella steg som var och en har medfört att utvecklingen tagit en ny riktning. De tre utvecklingsstegen är:

Handelsstaden 1667 - 1850

Industristaden 1850 - 1950

Den modernistiska staden 1950 -

Piteå grundades på konstgjord väg av administrativa och ekonomiska skäl. Det som upprätthöll stadens existens under de första 100 åren var tvånget att all handel skulle ske i handelsstäderna och inte på landsbygden. Under handelstiden fick innerstaden sin nuvarande grundstruktur med de parallella långgatorna i öst-västlig riktning och det karaktäristiska Rådhusorget. Den första stadsenklaven utanför Hagggholmen, Norrmalm byggdes under den här tiden. Det som kommit att få en stor betydelse för den fortsatta utvecklingen var att Öjebyn aldrig helt avvecklades som ort när Piteå flyttade till Hagggholmen.

De fysiks avtrycken från den här tiden har i de flesta fall suddats ut och idag kan vi enbart se den i form av innerstadens gatustruktur, vissa vägsträckningar och Piteå stadskyrka. I övrigt har senare tider kommit att lägga sig ovanpå de historiska lagren.

Det är först under industristadsepoken som staden börjar ta sin nuvarande form. Uppkomsten av konkurrerande drabantsamhällen bidrog till att staden splittrades och spreds ut över en lång axel mellan Munksund och Öjebyn. Till de bidragande orsakerna hörde också den administrativa uppdelningen mellan de tre kommunerna Piteå landskommun, Piteå stad och Hortlax kommun. Utan den administrativa uppdelningen av staden hade det blivit enklare att styra utvecklingen till en centralort och Piteå hade möjligtvis fått en mer samlad bebyggelse.

Stadens nuvarande struktur har fått sin form under efterkrigstiden. Den areella utbredningen av staden ökade från 330²⁰ hektar år 1929 till 1 760 hektar år 2003, det är en tillväxtfaktor som överstiger 500 %. Den kraftiga areella expansionen har inte i lika hög grad avspeglats i befolkningsutvecklingen. Där befolkningsökningen för samma period har varit 13 000 eller lite drygt 50 % men detta gäller för hela Piteå kommun där även starka tillväxtorter som Rosvik, Norrfjärden och orterna kring Svensbyfjärden ingår. Den kraftiga bebyggelseutvecklingen pekar snarare på en gles bebyggelseutveckling med stora villaområden och industriområden. Utvecklingen har gått snabbt vilket också avspeglar sig i innerstadens uppstyckade struktur. Avgränsningen av de homogena områdena pekar på denna tendens, med ett stort antal skilda bebyggelseenklaver. Gamla Hagggholmen har trots omfattande saneringar lyckats behålla en homogen bebyggelsekaraktär med vissa undantag för Zonområdet och Sundsgatan. Uppstyckningen syns tydligare utanför Hagggholmen. Här hittar man områden som trots att de byggts ut under en begränsad tidsperiod har ett relativt brokigt och splittrat bebyggelsemönster, det handlar framför allt om området runt västra delen av Storgatan och området mellan Sundsgatan och Nygatan.

Den strategi som tydligt framträder i bebyggelseutvecklingen är rädslan att låta bebyggelsen möta vattnet. Det finns i stort sett bara en typ av bebyggelse som har vattenkontakt och det är industrin, all övrig bebyggelse tar avstånd från vattnet. Utfyllnadsstudien visar i och för sig att marken närmast fjärdarna består av utfyllnadsområden vilket kan ha bidragit till att man avstått från att bygga med vattenkontakt. Men det finns områden som vilar på säker grund.

²⁰ Uträkningen har gått till så att jag mätt den totala bebyggelseutbredningen i Piteå inklusive Öjebyn, Munksund, Bergsviken och Hortlax. Här ingår tomtmark, vägar och andra i anspråk tagna ytor. Jag har dock valt bort grönområden, parker och överskottsmark mellan bebyggelseenklaver.

Studerar vi bebyggelsestrukturen visar analysen att det existerar en stor blandning av olika strukturer. Den historiska stadskärnan bygger uteslutande på rutnätsprincipen men där senare tillägg brutit sönder den homogena karaktären. Det går dock fortfarande att särskilja Hagggholmen från resten av staden, mycket tack vare att mötena mellan Hagggholmen och de omgivande områdena är skarp.

Mot öster har vi en naturlig barriär som sluter Hagggholmen, Strömskanalen, kanalen fungerar som en tydlig och naturlig skiljelinje mellan centrum och institutionsområdet på dess östra sida. Det intressanta är istället att studera de tre andra sidorna av Hagggholmen.

Området runt Hamnplan har utvecklats till en linjär struktur där bebyggelsen vänder sig mot Timmerleden med skyltytor och där baksidan mot centrum består av stora parkeringsytor. Hamnplan har fått en funktion som gräns mellan innerstaden och Timmerleden, det kan även ses som en gräns mellan centralt och externt. På norra sidan stadslignande bebyggelse inordnad i slutna kvarter, på södra sidan bebyggelse som hämtat uttryck från traditionella externa köpcenter men med drag av stadsmässiga element. Det här är ett mycket intressant möte som saknar motstycke i Sverige. Det naturliga i framtiden blir att bygga vidare på den här gränsen, att hävda Hamnplan som en skiljelinje mellan bilorienterad bebyggelse och stadsbebyggelse.

Ett liknande mönster kan vi se utmed Sundsgatan men här har den trafikorienterade bebyggelsen tappat en del av sin funktion i och med Timmerledens öppnande i slutet av 1980-talet. Ombyggnaden av Sundsgatan kommer ytterligare att förstärka den tendensen. Sundsgatan har mer en roll av barriär mellan norr och söder än av gräns mellan två olika funktioner. Vi hittar nämligen likvärdiga funktioner på båda sidor om Sundsgatan om än att sydsidan är mer inriktad på handel. Utbyggnadsprincipen inför framtiden borde därför bli att få Sundsgatan som integrerad del av Hagggholmen som på ett naturligt sätt förbinder nord och syd.

Det som tydligast skiljer ut sig och bryter sammanhangen i staden är kilen mellan Hagggholmen och Backen/Källbo. Här upphör alla tydliga mönster och istället möter en brokighet av trafikleder, uppställningsytor, järnvägsspår och en splittrad bebyggelse. Källbo på andra sidan av kilen uppvisar en större grad av sammanhang. Förlängningen av Storgatan är områdets huvudgata med en för Piteå homogen bebyggelsestruktur. Områdets homogena karaktär bryts upp i mötet med villaområdet på Backen och den gamla förfallna stadsenklaven runt trädgårdsmästeriet. Här kommer Lindbäckabygg att uppföra ett nytt bostadsområde under 2004, förhoppningsvis kommer sammanhangen mellan områdena att klarna i och med detta.

Norr om Källbogatan och väster om Hembygdsvägen får staden en mer enhetlig karaktär trots den stora variationen i gatumönstren. Homogeniteten består i byggnadernas karaktär med förhållandevis stora villor och tomter men även av den påtagliga grönskan. Detta område särskiljer sig från de flesta andra villaområden i Piteå, av den enkla anledningen att det finns så mycket sparad grönska på tomterna. Till viss del kan det förklaras av att det här området tillhör stadens äldsta villaområden, med anor från sent 1800-tal.

UTVECKLINGSMÖRÅDEN UTIFRÅN ANALYSEN

Det finns ett tydligt glapp i staden, mötet mellan Hagggholmen och bostadsområdena kring Källbo och Backen. Det mellanliggande området är idag ett öppet sår i stadsbilden som skiljer centrum från de omgivande bostadsområdena. Området består av flera barriärer som framförallt blir tydliga ur ett fotgängarperspektiv. Rangerbangården är den mest markanta barriären som hindrar den fria rörelsen genom staden men även Sundsgatan fungerar som en barriär där den breda trafikleden förbi bussterminalen avskräcker till passage och känslan av baksida är tydlig. Den tredje barriären står busstationen för, det finns inget tydligt och säkert stråk genom terminalområdet om man ska gå mellan Bryggaregatan och Västergatan.

Här är man hänvisad till trafikområdet. Den enda givna passagen mellan områdena går via Storgatan. Trots den tydliga styrningen av gångtrafiken till centrum saknas en tydlig entré till centrum från det här hållet.

Det här är ett område som skulle vinna på att utvecklas. Förutsatt att Norrbottenbanan byggs inom en snar framtid så borde man se över om man inte ska försöka att läka staden här och bygga ihop Håggholmen med Backen och Källbo. Se vidare förslagsdelen.

Det andra utvecklingsområdet är det öppna området mellan Norrmalm och Strömskanalen, mellan Tagesbro och Sundsgatan. Det här är den plats i Piteå som har de bästa förutsättningarna att bygga bostäder i sjönära läge. Området vilar på en stabilgrund, det skulle vara möjligt att integrera bebyggelsen i ett befintligt bostadsområde men det skulle vara oerhört kontroversiellt att bygga här. Området har idag en relativt diffus användning med en karaktär av genomgångstråk.

ÖVERSKOTTSSANALYS

METOD

Vi har alla föreställningar och bilder av det vi kallar stad, en av de vanligaste är den täta stenstaden med sitt system och mönster av kvarter och gator i olika konfigurationer. Den förenklade bilden kan tolkas som den gängse historiska stadskärnan i en europeisk stad vilken som. Det är den här miljön som vi har lättast för att beskriva och analysera. De historiska avtrycken är ofta tydliga och strukturen är relativt lättläst. Det är först när vi går utanför stadskärnan som det börjar bli besvärligt. Här består inte staden enbart av byggnader och avgränsade kvarter, här kommer andra element in i bilden, delar som inte är klart definierade eller ens uppenbara. När vi rör oss genom den moderna stadsbebyggelsen är det tydligt att den skiljer sig från den historiska stadens täthet, ett stadslandskap som uppvisar en gleshet och en i många stycken osammanhängande struktur. Mellan stadens områden finns arealer med gräs, asfalt, grus eller allmänt anonyma planteringar. Vi hittar stora områden mellan det bebyggda som inte är något annat än tomrum och oanvända ytor. Det är ett landskap som vi dagligen ser men som vi oftast är blinda inför. Den moderna stadens tillväxt har skapat ett nytt landskapselement, som ligger mellan det kända, ett existerande land som ingen tycks bry sig särskilt mycket om – stadens överskottslandskap.

Historisk tillbakablick

För en ökad förståelse av stadens överskottslandskap och för att se dess utvecklingsmöjligheter måste vi också förstå hur och varför de har uppstått.

Ur ett historiskt perspektiv kan vi urskilja två typer av städer, den nukleära staden med ett tydligt centrum där bostadsområden och verksamhetsområden är en homogen del av staden. Den andra typen är den polynukleära staden som består av ett flertal enklaver av bostads- och verksamhetsområden. Till skillnad från den nukleära staden kan den polynukleära innehålla mer än ett centrum.

Under 1800-talet och en bit in på 1900-talet var det den nukleära staden som var den dominerande stadstypen. Stadsbyggnadstraditionen var att koppla nya områden direkt på den befintliga stadskärnan då uppstod inga mellanrum mellan det gamla och det nya.

I och med industrialismen gick städerna från att vara centrum för administration, religion och handel till att också bli en plats för produktion. Produktionen krävde förutom nya fabriker, hamnar och annan tillhörande infrastruktur även ett stort antal nya bostäder för arbetarna. Städerna fick en explosionsartad tillväxt, nya kvarter kopplades på den existerande strukturen. Rutnätet var det rådande stadsplaneidealet, fördelen med detta var att staden kunde expandera i all oändlighet. Planstrukturen medger att innehållet i kvarteret varierar utan att planformen behöver ändras.

Resultatet av denna homogena expansionsmodell blev en stor sammanhängande stad med ett centrum som låg där staden var som äldst.

Den homogena expansionsmodellen flyttade också den tydliga gränsen mellan stad och land framför sig. Men nackdelarna med den nukleära stadstillväxten var stora, städerna blev stora och täta utan större inslag av grönska och andrum. Den byggda miljön blev mörk och osund och de lägenheter som uppfördes var ofta små och trånga och låg i tätt sammanpressade kvarter.

Det kom reaktioner mot detta stadsbyggande i slutet av 1800-talet då bland andra Ebenezer Howard lanserade sina tankar i boken *Garden Cities of Tomorrow*. Hans teori var att bygga förstäder till den existerande staden, inget nytt i sig men grundtanken var att få in ljus och luft i förstäden samtidigt som befolkningen skulle få tillgång till grönska och mark att odla på. Det var en humanistisk vision om ett bättre liv i staden med landbygdens byar som förebild. Efter Howard följde en rad olika försök att skapa ett alternativ till den homogena expansionsmodellen genom att samla stadens tillväxt i förstäder eller i åtskilda enklaver.

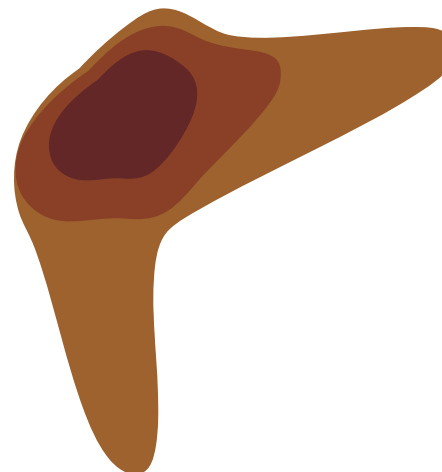
De nya modeller som följde fokuserade på att skapa avgränsade enheter av bebyggelse förbundna av vägar för olika trafikslag. En viktig princip var att kontakten med den omgivande grönskan skulle tas till vara. Det medförde att de nya enklaverna kom att omges av grönska. Med tiden som fler enklaver växte fram kom grönska att bli något som låg inne i stadslandskapet men mellan enklaverna. Den framväxande bilismen kom att ta en stor del av grönskan i anspråk för sina trafiksystem.

Den växande staden kom att breda ut sig alltmer i det omgivande landskapet alltmedan mellanrummen kom att bestå. Alltför ofta blev mellanrummen ett trist och vanskött landskap av gräs och sly. Howards idé om gemenskap följde med till modernismens bostadsområden. Vi fick avgränsade bebyggelseenklaver eller grannskapsenheter som vi är mer vana att kalla denna bebyggelseprincip. Det här blev en tydlig reaktion mot den tidigare så anonyma storstaden. Där storstaden sågs av den tidens planerare som en grogrund för fascism, nazism och kommunism.

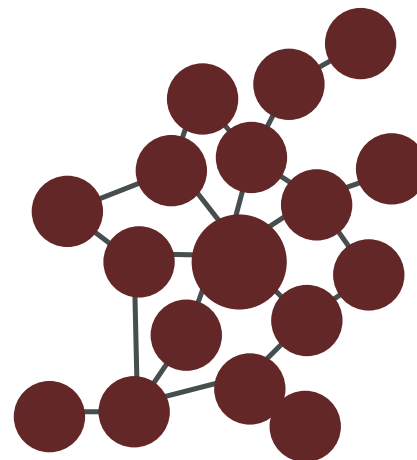
De moderna enklaverna som byggdes under efterkrigstiden har lånat sina idéer från den förindustriella byn, men där den stora skillnaden ligger i näringsfånget. Den moderna enklaven saknar ofta ett differentierat utbud av bostäder och arbetsplatser, istället är den en renodlad bostadsförort där befolkningen arbetar någon annanstans, vilket lett till ett stort beroende av förflyttningar framförallt med bil.

Trafiksystemen är utrymmeskrävande och kräver breda skyddszoner, vilket skapar ytterligare mellanrum i staden.

Den moderna stadens expansion tvingas därför allt längre bort från den historiska stadskärnan.



Homogen expansionsmodell



Polonukleär expansionsmodell

Vi har nu fått en polynukleär stadsutveckling, där staden tillförs nya avskilda enklaver i ett stort landskap av enskilda områden. Den här utvecklingen leder enligt Nielsen²¹ till att vi måste omdefiniera begreppet stad och icke stad, där staden inte längre består av en homogen massa av bebyggelse utan vi har fått en stad av enklaver. Gränsen mellan stad och land i den polynukleära staden är svår att överblicka då staden består av stora områden med outvecklat land, ett landskap av överskott.

Hur ska vi kunna se och beskriva ett överblivet stadslandskap som varken har en tydlig form eller funktion. Tom Nielsen från Aarhus arkitektskole, har försökt att utveckla en metod för detta, överskottsanalysen.

Metodens ska hjälpa oss att förstå överskottslandskaps roll och betydelse i staden. Vi kan inte utgå från att allt som ligger mellan det uppenbara, är land av överskott. Därför behöver vi en metod för att undersöka det landskapet.

Nielsens bygger metoden på en dubbelsidig modell, där den ena sidan ser staden som en funktion av en mängd strukturer och sammanhang medan den andra sidan av modellen låter oss uppleva staden med hjälp av våra sinnen.

Den strukturella delen namnges i sammanhanget som det Urbana fältet och den upplevelsebaserade delen för Pittoresk stad.

De två delarna ska ses som en helhet, det Urbana fältet upplevs som Pittoresk stad och den Pittoreska staden förstås som ett Urbant fält.

Vi får ett verktyg för att sätta ord på strukturer och upplevelser av stadslandskapet.

DET URBANA FÄLTET

Modellen försöker beskriva de mekanismer som skapar staden och utifrån detta peka på mönster av förtätningar och mellanrum.

Det urbana fältet försöker se staden som ett heterogent fält av mer eller mindre löst sammankopplade enklaver. Fältet är dock helt gränslöst, det finns varken en början eller ett slut på det. Det är upp till oss att lokalisera fältets yttre gräns om det låter sig göras.

Modellen ska hjälpa oss att hitta en ordning i den stora massan av stad och icke stad. En viktig del i arbetet blir att lokalisera stadens överskottslandskap, genom det får vi en ökad förståelse av staden som mekanism. Gränslösheten handlar även om att se staden som en jämlig massa där det obebyggda inte är underordnat eller mindre viktigt än det bebyggda. För i det Urbana fältet är bebyggelsekoncentrationerna inte viktigare än det tomma. Utan det tomma finns det inget Urbant fält.

Men det Urbana fältet är inte tillräckligt för att vi ska förstå den moderna staden, modellen är alltför generell och översiktlig. Den ger oss bara en förenkling och kategorisering av verkligheten.

PITTORESK STAD

Konceptet den pittoreska staden kan användas till att förstå utvecklingen av staden som ett heterogent fält med många olika nivåer. Tillsammans utgör dessa fragment och system en harmonisk enhet. Med konceptet pittoresk stad kan vi lära oss att acceptera och dra nytta stadens komplexitet, irregularitet och ofärdighet som en potential och inte som ett problem.

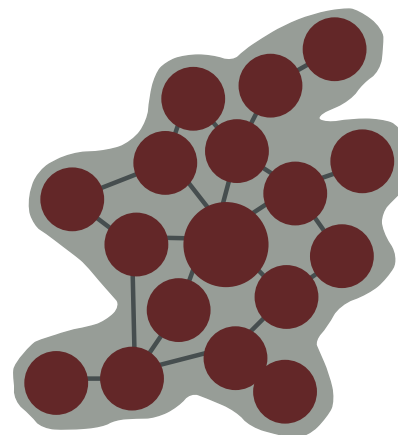
²¹Nielsen

Att färdas genom det urbana fältet innebär upplevelser av skilda slag, en resa med satsstycken av enklaver. Man kan leva i en enklav med föreställningen att det är den enda existerande verkligheten, som att bo i centrum utan att röra sig i dess perifera områden. Föreställningen om en homogen och enhetlig stad är sedan länge borta, den mest välputsade fasaden har ofta en baksida av parkeringsplatser, ytor av sly och gräs, skräppupplag och grusplaner. Men förr eller senare kommer man sig ut och upptäcker att staden består av flera olika enklaver löst sammanbundna av vägar och gator. Kommunikationsrummet i det urbana fältet är vårt titthål på dessa baksidor.

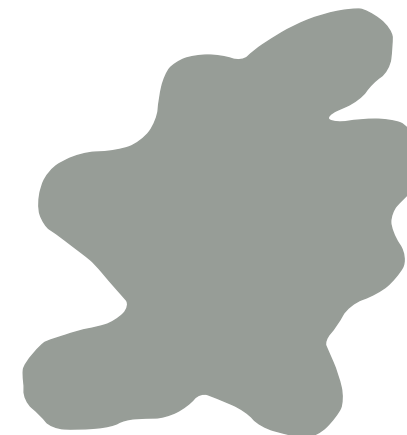
Den pittoreska staden uppstår som en upplevelse av det urbana fältet. I modellen Pittoresk stad försöker vi att uppleva staden och förmedla den känslan. Det urbana fältet upplevs som en pittoresk då det inte finns någon given ordning mellan dess olika element. Överskottslandskap per definition

Landskap som blivit över när man planlagt och byggt ut det urbana fältet, framstår som ett område eller rum med särskilda materiella egenskaper. Kan upplevas både som en del av stadens formlösa överskottsproduktion och som ett avgränsat landskap med distinkta kvaliteter. Överskottslandskapet utskiljer sig när dessa rester från utbyggningen av det urbana fältet förbrukas genom användning för privata eller halvoffentliga aktiviteter – eller genom blotta betraktningen av området/rummet som en självständig, men stadigt formlös del av staden.

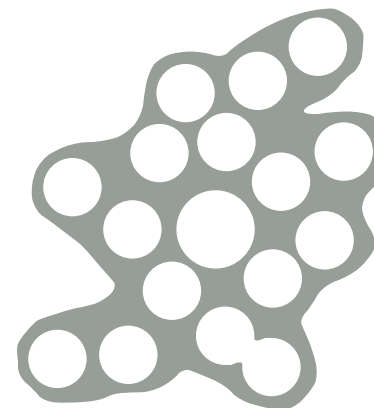
Staden kan beskrivas utifrån en tväsidig eller dubbel modell. Där den ena sidan beskriver den strukturella förståelsen och den andra beskriver den upplevda staden. Den strukturella sidan kallar Nielsen för det urbana fältet och den upplevda sidan för pittoresk stad. De två sidorna upplevs tillsammans som en helhetsbild av staden som både beskriver strukturen och den förnimmelbara upplevelsen av staden.



Det urbana fältet av sammanbundna enklaver



Det urbana fältet upplevs som en harmonisk helhet - den pittoreska staden



Överskottslandskapet

ANALYS

STEG 1 – ORTOFOTOANALYS

Detta steg i analysen är av visuell karaktär och utgår från ett ortofoto över centrala Piteå.

Analysen av det urbana fältet är generell till sin karaktär och bygger till stor del på den historiska kunskapen om stadens framväxt (Den historiska beskrivningen har redan tagits upp i den realistiska ortsanalysen, varför läsaren hänvisas dit).

Ortofotot analysen bygger på att de två grundelementen i staden, det byggda respektive det obebyggda, dessa urskiljs och särskiljs åt. Stadens byggnader klipps bort från ortofotot tillsammans med gatorna och vägarna.

Det som återstår på ortofotot är delar av stadens mellanrum, de öppna ytorna. Här gäller det att särskilja mark som har ett reellt användningsområde och det som är ren överskottsmark. Till reell användning kan t.ex. tomtmark för enbostadshus tillhöra men även parkeringsplatser ses som reell användning om än att den kan te sig temporär.

Det som återstår när man kommit så här långt är att bege sig ut på plats och undersöka överskottsmarken för att fastställa om det handlar om reell överskottsmark eller inte liksom att väga in den historiska kunskapen.

För att förstå Piteås urbana fält av enklaver behöver vi sätta in det i en övergripande och generell struktur som handlar om att se staden som en helhet.

Att enbart titta på staden utifrån ett begränsat ortofoto är inte nog i detta fall, till min hjälp väljer jag att använda en del av natur- och landskapsanalysen, nämligen en enkel grönstrukturanalys. Piteå har en så hög andel grönska i stadsbebyggelsen att det måste vägas in i överskottsanalysen. Om vi inte ser grönstrukturen som en sammanhängande helhet finns risk att överskottsanalysen blir

missvisande och pekar ut områden som ingår i en större helhet och istället klassar dem som enskilda överskottsområden.

Grönstrukturinventering
Sammanhängande grönstråk
Trots den kraftiga bebyggelse-expansionen under andra hälften av 1900-talet så har stora grönområden i staden bevarats. De syns antingen som stora gröna öar mellan bebyggelseenklaverna eller som sammanhängande grönstråk. De största enskilda grönområdena hittar vi i stadens ytterkanter och utmed Norra fjärdens ständer. De centrala delarna av Piteå har en mer fragmentarisk grönska av anlagda parker, alléer och trafikleder. Ett mer sammanhållet parkstråk finns i ett stråk utmed Strömsundskanalens västra sida med Konstnärsparken, Badhusparken och Hamnparken. Innanför det här stråket finner vi endast ett par mindre parkrum som stoppats in på lediga tomter i kvartersnivå. Kommunen arbetar med att öka det gröna inslaget i stadsbilden, man arbetar då framför allt med att plantera fler träd utmed gatorna och att utöka blomsterangemangen under sommaren.





Karta med de huvudsakliga barriärerna i Piteå. De heldragna röda linjerna pekar på barriärer i form av starkt trafikerade vägar och terränghinder. De streckade områdena är områden som inte är tillgängliga för allmänheten.

Grönskans särart i Piteå

Det speciella med Piteå är de två skilda ansiktena som staden visar upp i förhållande till vattnet. Det ena är det stora sammanhängande grönstråket utmed Norra fjärden. Ett stråk som kan liknas vid en korridor som står i direkt förbindelse med det omgivande landskapet. Bebyggelsen är en osynlig del av detta gröna vattenrum då den aldrig tilläts att möta vattnet. Det här är en av stadens stora kvalitativa grönstråk på grund av dess obrutna form.

Till skillnad från Norra fjärden så saknar det södra vattenrummet vid Södra fjärden till stor del grönska, här är det istället industrin som vänder ansiktet mot sjön med ett undantag, den relativt nyanlagda parken vid Södra Hamnen.

Till följd av dessa förutsättningar skiljer sig tillgängligheten till vattenrummet mycket åt. Vid Norra fjärden har allmänheten fri tillgång till vattnet medan kontakten vid Södra fjärden begränsas av industriområden och pågående utfyllnadsprojekt. Den enda tillgängliga vattenkontakten vid Södra fjärden är vid Hamnparken och Västra Kajen.

Södra Fjärden är med andra ord en otillgänglig och stängd del av Piteå.

Till grönskans särart hör också de många idrottsanläggningarna, runt Svartudden och Nolia, här utbreder sig ett öppet landskap av gräsmattor och fotbollsplaner, hjärtat i idrottsstaden Piteå. Sommartid pågår en av Sveriges största fotbollsturneringar för ungdomar i det här området, Piteå summergames. Det ger den här delen en alldeles egen karaktär med de öppna gräsmattorna och avsaknaden av träd.

De anlagda parkerna bildar också ett mer eller mindre sammanhängande stråk i staden, med utgångspunkt vid Nolia ligger tre parker på rad med Konstnärsparken, Badhusparken och Hamnparken.

Trafikgrönskan är den tredje stora delen av Piteås gröna särart. Både Sundsgatan och östra delen av Timmerleden omges av grönska.



De sammanhängande grönstråken följer strandlinjen. Södra fjärden saknar till stor del sammanhängande stråk, här är det industrin som dominerar vattenrummet.

KLASSIFIKATION AV OBEBYGGD MARK

Analysen är indelad i tre kategorier:
Grönska, Grus och upplag samt hårdjord mark.

Klassifikation:

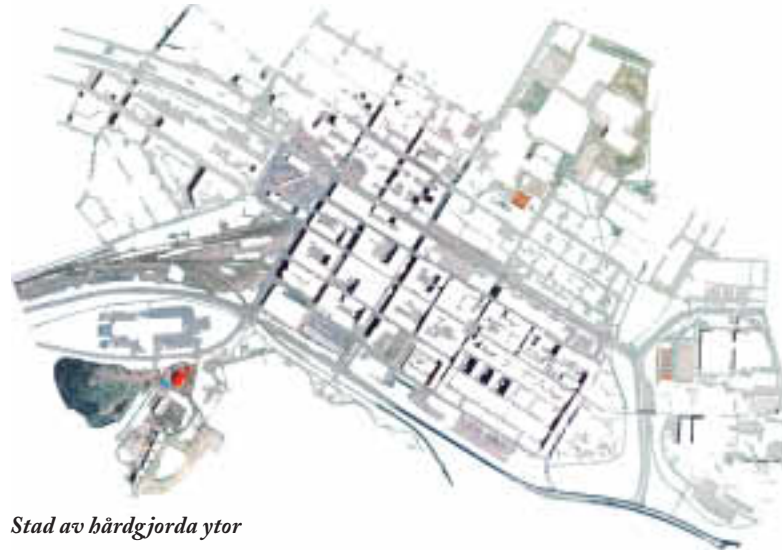
Park
Grönstråk med stort värde
Grönstråk med visst värde
Fritidsområde
Parkering, tydligt definierad och avgränsad
Parkering, diffus avgränsning
Verksamhet
Överskottsmark

Vissa platser är dock omöjliga att ge en enhetlig kategorisering då det kan bestå av flera olika markslag, här har området klassificerats efter den dominerande markens egenskaper.
All obebyggd mark tas med i klassifikationen, även det som uppenbart inte är överskottsmark.

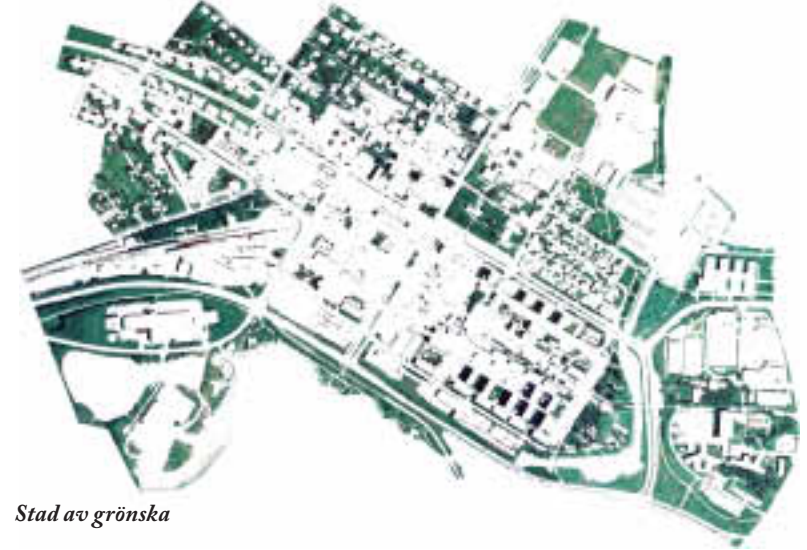




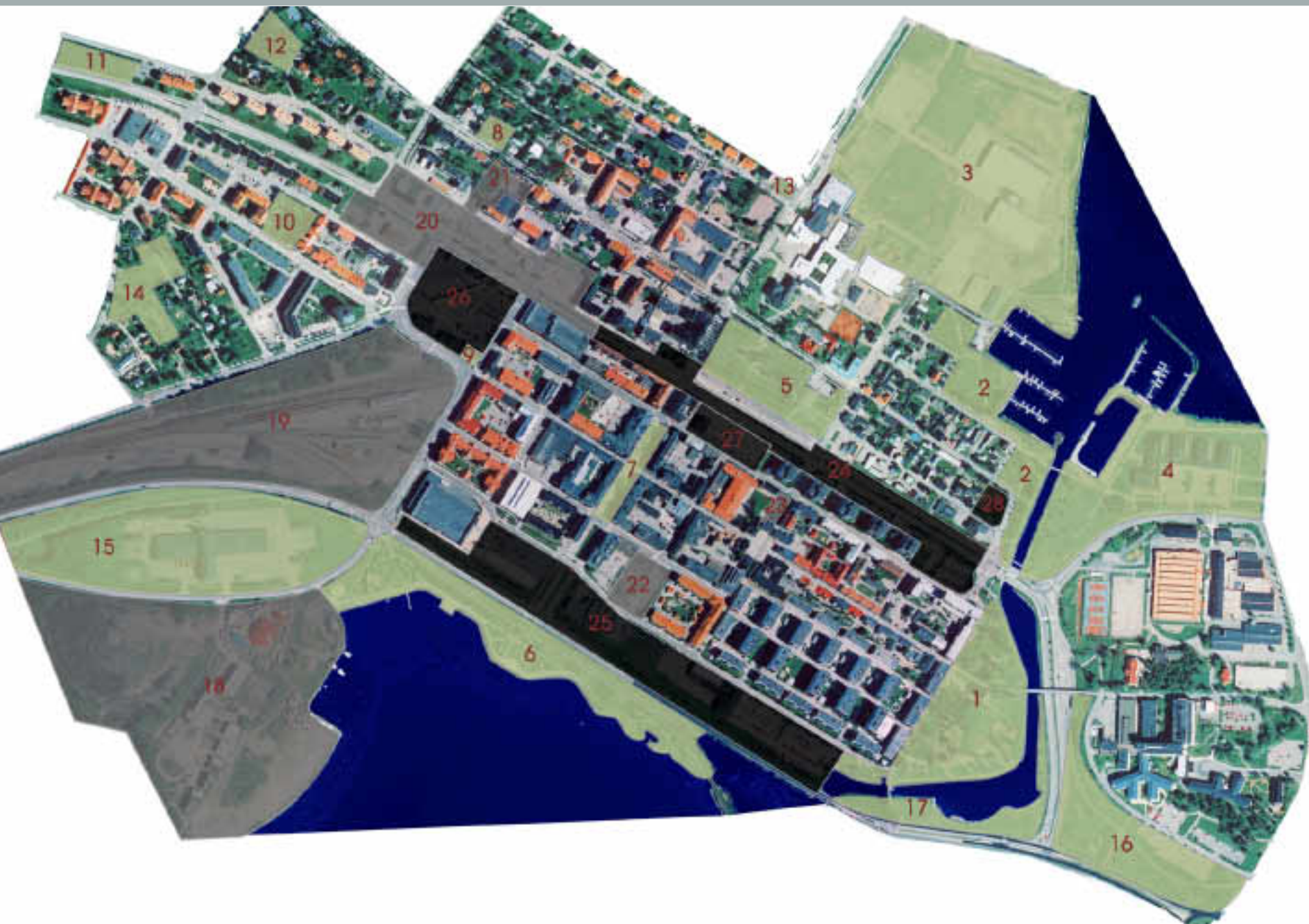
Stad av byggnader



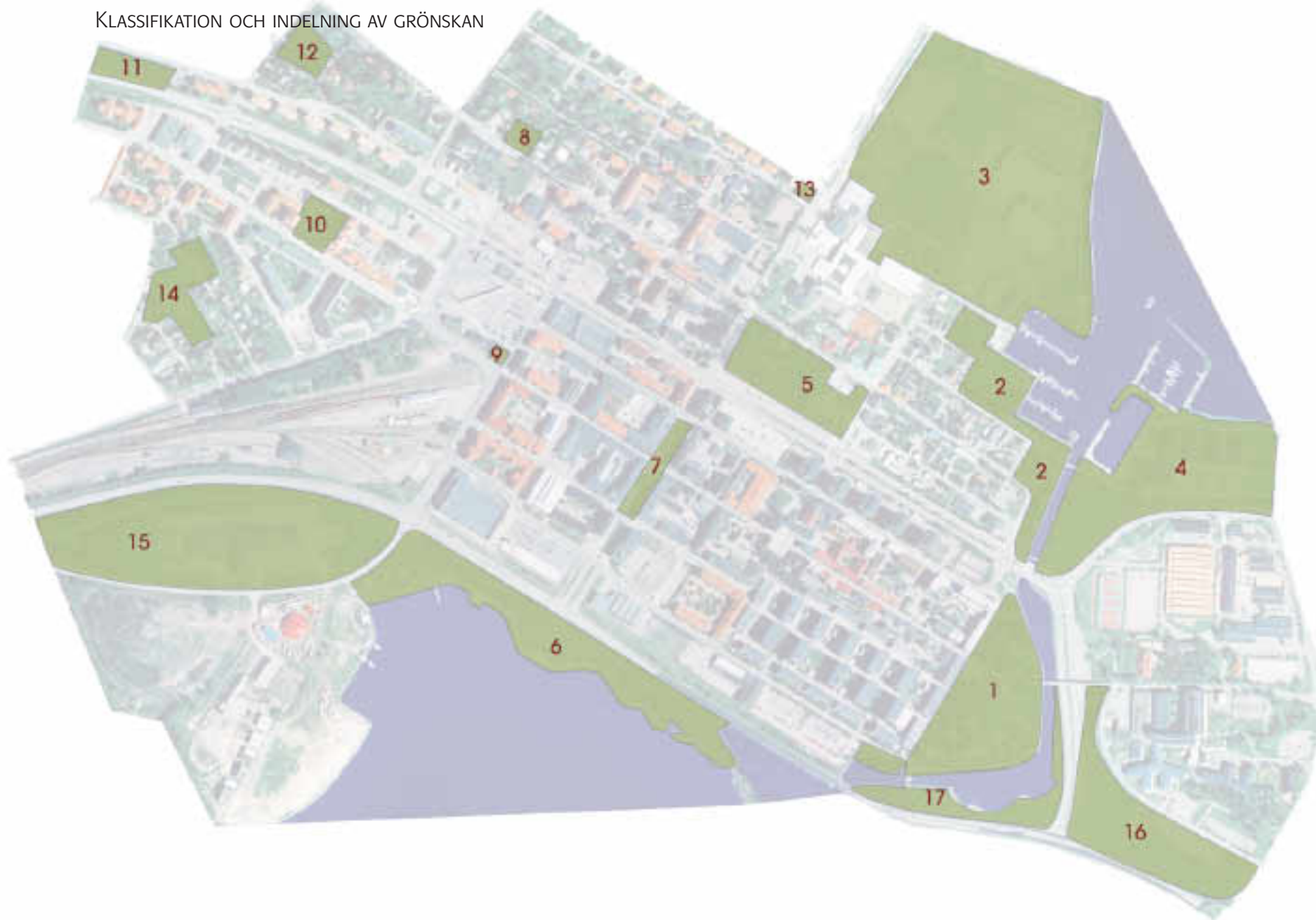
Stad av hårdgjorda ytor



Stad av grönska



KLASSIFIKATION OCH INDELNING AV GRÖNSKAN



Grönska

1. Badhusparken



Beskrivning

Innerstadens största och äldsta park. Badhusparken är en grön lunga i den centrala delen av Piteå. Till skillnad från många av de andra parkerna runt centrum finns här stora uppvuxna lövträd. Parken kan delas in i två avdelningar med två olika funktioner. Storgatan fungerar som gräns mellan de två, norr om ligger den fridfulla och lugna delen av parken med blomsterplanteringar och små rum för kontemplation. Söder om Storgatan ligger den aktiva delen av parken, här finns förutom blomsterplanteringar och grönska även café, dansbana, lekpark och en utescen. I den södra delen av parken anordnas det under sommaren ett flertal aktiviteter som allsång, konserter och loppmarknad.

Klassifikation: Park

2. Konstparken



Beskrivning

Konstparken bildar tillsammans med Badhusparken ett grönstråk utmed Strömsundskanalen västra sida. Den gamla Norra Hamnparken har renoverats och här har skapats en konstnärlig utemiljö. Här ges främst regionala, men även andra konstnärer, möjlighet att ge uttryck för kreativt skapande med anknytning till kust, fiske och hantverk. I stort sett tillkommer ett nytt konstverk om året i parken vilket gör att parken ständigt förändras och förnyas. Parkens uppbyggnad med naturliga utställningsytor omgärdade av häckar är exempel på dessa. I det sydöstra hörnet av parken ligger fiskarstugan, en typiskt fiskeboplats från Piteå skärgård har byggts upp med boningshus och boda samt en gästgård. Parken har en tydlig genomgångskaraktär med ett diagonalt gångstråk som förbinder Noliaområdet med centrum.

Problem/brister

Parkens stora problem är kopplingen till Badhusparken. Idag övergår konstparken i ett ganska sorgligt parkrum mellan Tagesbro och Sundsgatan. Mot kanalen växer förvildade pilbuskar och gångvägen är i dåligt skick. Här skulle man antingen behöva stärka grönstråket genom en tydligare koppling till Badhusparken eller helt bryta grönstråket för att istället fokusera på de två parkernas enskilda roll.

Klassifikation

Den norra delen av parken har en tydlig funktion som park och ett offentlig konstgalleri i utomhusmiljö. Området mellan Tagesbro och Sundsgatan befinner sig på gränsen till att kunna klassificeras som överskottsmark.

3. Noliaområdet



Beskrivning

Stort grönt och öppet område, ingår i det sammanhängande grönstråket. Hela området ligger på utfylld sjöbotten.

Det är svårt att ge området en enhetlig klassificering därför har det delats in i tre skilda delar var och en med en enhetlig karaktär, framsidan, mitten och baksidan.

Där framsidan är det inre rummet mellan mässhallarna och Olof Palmes gata, mittendelen är området mellan de två mässhallarna och slutligen baksidan är området mellan mässhallarna och Nördfjärden.

Framsidan

Stora öppna gräs- och grusplaner. En torftig miljö bestående av helt platta öppna ytor utan någon vertikal grönska men stora ansträngningar har genomförts de senaste åren för att ge området lite mer karaktär. En enhetlig detaljutformning med nya belysningsarmaturer och enhetlig markbeläggning samt trädplanteringar utmed gatorna.

Området används som utställningsområde för Noliamässan vartannat år och till fotbollsturneringen Piteå summergames. Övrig tid används området sporadiskt till enstaka mässor och fotbollsträningar.

Det är ett centralt lågutnyttjat område som står öde stora delar av året.

Centrala delen

Grusplaner mellan mässhallarna, om framsidan utnyttjas dåligt så är det ingenting mot detta område. Den primära användningen är uppställningsyta för lastpallar och annan bråte. Området nyttjas nästan bara vid mässor, övrig tid relativt outnyttjat område.

Baksidan

Ett 50 meter brett stråk ”bakom” mässområdet som har en tydlig känsla av baksida trots närheten till Norra fjärden. Genom området går en kraftledning som hindrar att området nyttjas till något annat än skyddsområde för kraftledningen. I södra delen av området ligger Norra hamnen med småbåtshamn och bensinpump.

Det sammanhängande promenadstråket mellan Färösundet och centrum passerar här.

Närmast vattnet växer en smal bård av sly och buskar som effektivt

hindrar vattenkontakt. Markbehandlingen i området är slarvig med ömsom gräs- och grusytor. Promenadstråket underhålls dåligt i den här delen och har en ganska odefinierad sträckning. Området har stor utvecklingspotential som grönområde med tanke på närheten till vattnet och det sammanhängande promenadstråket.

Problem/brister

Områdets största problem är den sporadiska användningen. Med ett så stort centralt område som endast utnyttjas ordentligt ett par gånger om året bör man ställa sig frågan om det är försvarbart. Å andra sidan drar Noliamässan tiotusentals besökare när den går av stapeln. Det är den i särklass största utomhusmässan i norra Sverige som lockar till sig besökare från hela norra Sverige. Investeringarna i lokaler och utfyllander i fjärden är stora och en flytt av mässområdet är inte aktuell inom överskådlig framtid. Men det finns områden inom Noliaområdet som inte används och som får stå och förfalla och det märkliga i sammanhanget är att det är det mest attraktiva området som inte används nämligen strandremsan bakom mässhallarna.

Klassifikation

Framsidan och den centrala delen klassas som fritidsområde. Baksidan klassas som överskottsmark.

4. Svartudden



Beskrivning

Sammanhängande grönstråk som bitvis har en tydlig parkkaraktär. Stråket följer östra sidan av Strömsundskanalen och Norra fjärden till bostadsområdet vid Strömlida. Stråket fungerar som genomgångsstråk för boende på Strömlida och som förbindelselänk mellan Svartudden och Sundsgatan. Området har även gångbroförbindelse med västra sidan av kanalen via Tagesbro. Området mellan Stadshuset och Sundsgatan genomgår en kontinuerlig omvandling då privatpersoner får skänka träd som ska planteras här. Med tiden kommer här att bli ett lummigt parkstråk. De resterande delarna av stråket mot Strömlida består till största delen av öppna gräsytor och fotbollsplaner.

Klassifikation

Grönstråk med visst värde.

5. Stadskyrkan



Beskrivning

Kyrkan och den gamla kyrkogården ligger i ett utsparat kvarter i stadskärnan. Placeringen är strategisk högst upp på åsen. Kyrkan är omgiven av grönska, dock ej i lika stor omfattning som under tidigt 1900-tal då kyrkan låg i en skog av björkar. Numera är de flesta träden borttagna men en rad har sparats utmed Nygatan och mot parkeringen vid Sundsgatan.

Klassifikation

Park

6. Södra Hamnen



Beskrivning

Efter diverse utfyllnader i södra fjärden anlades den här parken i början av 1990-talet, inklämd mellan Timmerleden/järnvägen och Södra fjärden. Det är ett långsmalt parkstråk som går från Västra Kajen till Strömsundskanalen. Är en av få platser i staden med riktigt god vattenkontakt, men badmöjligheter saknas. Parken har fått en sirligt närmast idealplanemässig form mot södra fjärden med en tydlig platsbildning i mitten. Från sommaren 2003 har det blivit möjligt att passera genom hela parken efter att en gång och cykelbro uppfördes över Strömsundet. Parken är smakfullt anlagd med en närmast scenisk växelverkan mellan de olika grönrutten i parkstråket.

Tyvär så är parken bullerstörd från Timmerleden, järnvägen och industrin. Här ligger även en tydlig intressekonflikt nergrävd. Parken har anlagts på en av Norrbotniabanans mest optimala sträckningar genom Piteå och är ett aktuellt alternativ. I Uddmansgatans förlängning i parken ligger ett av de skisserade alternativen för nytt resecentra i Piteå.

Problem/brister

Närheten till Timmerleden förtar lite av charmen med den här parken. Det andra problemet är den framtida intressekonflikten mellan Norbotniabanan och parken.

Klassifikation

Park

7. Uddmansgatan



Beskrivning

Uddmansgatan mellan Prästgårdsgatan och Hamngatan har omvandlats till gågata och ingår i Piteås handelscentrum. Det här avsnittet av Uddmansgatan består av ett mycket brett gaturum, för att minska bredden har man arbetat med grönska och skulpturala tillägg. Stråket har fått karaktär av park med urbana tillägg. Omvandlingen av gatan har medfört att man planterat buskar och anlagt blomsterplanteringar i mitten av gaturummet. Utmed butikssidorna har man satsat på en tilltalande markbehandling med olika typer av markbetong och gatsten.

I skärningspunkten mellan Storgatan och Uddmansgatan har en torgliknande plats skapats. Som helhet har man skapat ett grönt handelsstråk där parkens utformning bär tydliga spår från den tid då sjöfartshandeln gav karaktär åt stadsbilden. De höga masterna med sina segel och stenväggen som visar på landhöjningen är exempel på detta.

Klassifikation

Park och verksamhet

8. Bergets park



Beskrivning

Parken ligger vid Nygatan och är en liten grön lunga i staden. Parken är inklämd på en lucktomt. Det är, som namnet antyder, en park med kuperad terräng där stenlagda trappor leder upp till hållar bevuxna med tallar.

Klassifikation

Park

9. Cécilparken



Beskrivning

Cécilparken är ytterligare en liten park (20x20 meter) som fått sitt namn efter det konditori som tidigare fanns i området. Karaktär av genomgångsstråk mellan Storgatan och busstationen.

Problem/brister

Den lilla parken är så liten att den nästan inte märks. Men den fyller en funktion i den här delen av centrum som i stort sett saknar anlagda grönytor.

Klassifikation

Park

10. Källboparken



Beskrivning

Parken är belägen i nära anslutning till servicehuset Källbo mellan Prästgårdsgatan och Storgatan. Det är en av få parker i Piteå med fullvuxna träd och en lummig karaktär. Parken omgärdas av höga häckar av Blåtry med perenna planteringar strax innanför häckarna. Inne i parken finns bl a gamla aspar och häggar, prydnadsäppleträd, syrener, rönnar, pilträd och näverhäggar. Ett annorlunda vattenspel i parkens centrala del och mindre buskar och perenner ger ett lummigt och vackert panorama. Några stora aspar har här underplanteringar av allåkerbär. Det här är en park på stadsdelsnivå och en av Piteås mest lyckade parker.

Problem/brister

Den här lilla pärlan ligger väl dold för de flesta pitebor, parken skulle behöva utmärkas bättre så att fler hittar hit.

Klassifikation

Park

11. Källbogatan



Beskrivning

Sundsgatan kantas här av ett brett grönstråk av klippta gräsmattor. Den primära funktionen för området är buffertzon för trafikbullret från Sundsgatan.

Klassifikation

Överskottsmark

12. Kolmilavägen



Beskrivning

Stor lucktomt i villaområde. Bevuxen med tallar och ett lägre buskskikt.

Klassifikation

Överskottsmark

13. Pocketparken

Beskrivning

Parken ligger mitt emot Piteå stadsbibliotek mellan Djupviksgatan, Olof Palmes gata och Nils Edéns väg. En mycket liten park med blomsterplanteringar.

Problem/brister

Ytterligare en pytteliten park som ligger lite i skymundan.

Klassifikation

Park

14. Kvarteret Trädgården



Beskrivning

Nedlagt trädgårdsmästeri och del av ett villaområde. Område som successivt håller på att växa igen av sly och högt gräs. Tydlig känsla av överskott. En av Piteås större fastighetsägare och tillika byggherre har inlett en omvandling av området. Planen är att de befintliga byggnaderna ska rivas och ersättas av flerbostadshus.

Klassifikation

Överskottsmark

15. Räddningstjänsten



Beskrivning

Närmast räddningstjänsten stora öppna gräsplaner längre mot väster övergår gräsplanerna i en raskig och sank björkskog. Marken runt räddningstjänstens byggnad består av stora asfaltsytor. Större delen av det här området ligger inom pappersbrukets skyddszon. Timmerleden och närheten till rangerbangården är ytterligare begränsningar för områdets användning.

Klassifikation

Området väster om räddningstjänsten är ett typiskt överskottslandskap, medan den resterande delen av området klassas som verksamhet.

16. Sjukhusområdet mot Timmerleden



Beskrivning

Stora öppna gräsytor mellan sjukhuset och Timmerleden. Kan ses som expansions ytor för Piteå lasarett eller som buffertzoner för Timmerleden. Området har i vart fall inget reellt användningsområde.

Klassifikation

Överskottsmark

17. Strömsundskanalens östra sida



Beskrivning

Sundsgatan är i detta avsnitt en mycket bred fyrfilig trafikled, där bredden plussas på av kollektivtrafikens tvådubbla hållplats. Trafikleden har dragits in ett tiotal meter från Strömsundskanalen vilket skapat en bred gräsklädd landremsa mellan vägen och vattnet. Timmerleden har skapat ett än större glapp mellan vägen och vattnet. Även här består markremsan av gräs.

Problem/brister

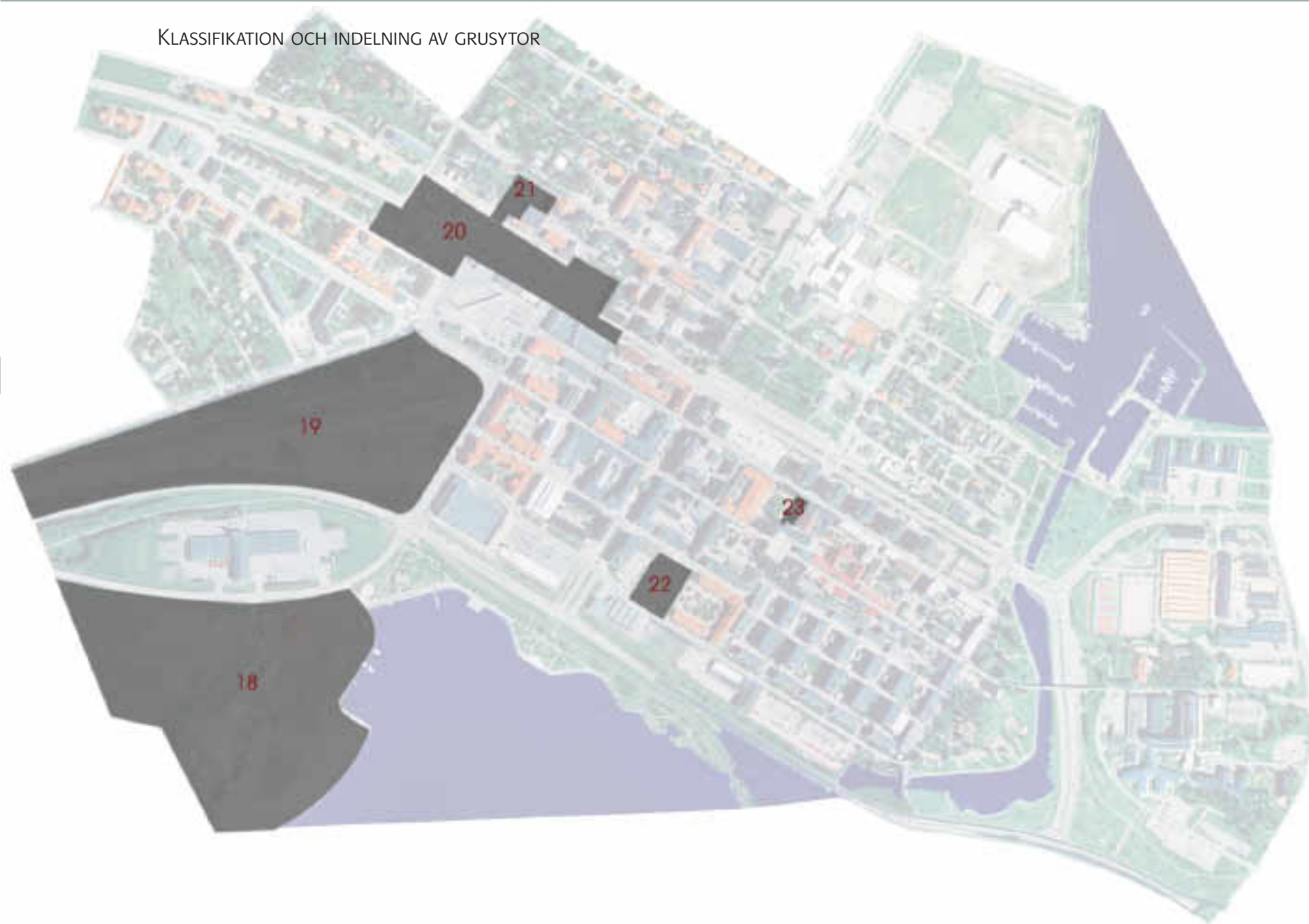
När nu den andra delen av Sundsgatan ska byggas om till en betydligt smalare stadsgata borde man även se över det här avsnittet. Är det i framtiden nödvändigt att ha en fyrfilig trafikled här, skulle det inte gå att smalna av den och låta allmänheten få tillträde till stranden.

För Timmerledens del är det svårare att göra något åt markremsan.

Klassifikation

Överskottsmark

KLASSIFIKATION OCH INDELNING AV GRUSYTOR



Grusade ytor

18. Västra Kajen

Beskrivning

Centralt område strax sydväst om centrum. Ett relativt öppet område som till största delen består av grusplaner, sly, skog och byggnader. Området ligger på utfyllnadsmark. Västra Kajen saknar primär användning men används temporärt som snöupplagsplats sommartid. Räddningstjänsten har sitt övningsområde här och ett stort antal gamla sjö/förrådsbodar från Hamnplan har placerats här i väntan på bättre tider.

Det här är stadens verkliga baksida, ett område med tydlig överskottskaraktär.

Men det är inte lätt att göra något av området då den närmaste granen, Kappa, lägger en död hand över området. Miljöstörningarna är betydande och Kappa planerar att bygga en bioreningsanläggning strax väster om västra kajen vilket kommer medföra viss lukt. Tidigare planer på en stormarknad här har stoppats.

Problem/brister

Västra Kajen har i det närmaste funktion som buffertområde mellan industrin och staden. Det här gör det svårt att exploatera på Västra kajen.

Klassifikation

Överskottsmark

19. Rangerbangården

Beskrivning

Stort spårområdet med stor andel outnyttjad mark. Den primära användningen för området är rangerbangård. Vagnar växlas om från eldrivna lok till dieseldrivna lok för att ta sig vidare ut mot Munksund och Haraholmen, där järnvägen inte är elektrifierad. Det här är rangerbangård för Piteås samlade industri.

Det finns dock stora kringytor som saknar reell användning, det gäller speciellt ytterdelarna av området mot Timmerleden i söder och Bergsviksvägen i norr. Mot Timmerleden stora öppna grusytor och längre västerut en bärd av skog. Mot Bergsviksvägen, ett skogsbestånd som dämpar en del av bullret från rangerbangården. Här förekommer även en del spontana aktiviteter, som ett tillhåll för stadens



skateare som samlas vide den stora skateboardrampen områdets nordvästra hörn mot Storgatan.

Problem/brister

Den centrala placeringen av rangerbangården är ett stort problem, bangården alstrar mycket buller då tågsätt kopplas om och växlas. Här förekommer även en stor del farligt gods. Det bästa som kan hända är att bangården flyttas vid ett eventuellt byggande av Norrbotniabanan.

Klassifikation

Verksamhet med stort inslag av överskottsmark

20. Sundsgatan mellan Lillbrogatan och Hembygdsvägen



Beskrivning

Sundsgatan ändrar karaktär vid detta avsnitt. Från innerstadsgata till öppen förortsgata med stora reklamskyltar som lockar med hamburgare och bensin. Mellan det här, stora öppna grusytor med uppställda bilar och annan bråte. Till viss del är det mer organiserad parkering men det är oftast gles mellan bilarna. Under vår och försommar förekommer handel med utsättningsväxter och jord. Området öster om Västergatan kommer att bebyggas inom det närmaste året vilket sannolikt innebär att OK monterar ner sin automatstation på västra sidan av Västergatan. Även om det östra området bebyggs återstår ett stort område utan vettig användning. Det här är ett solklart överskottsområde som blivit över när Piteå har vuxit. Men det är inte lätt att bebygga området då det är smalt och ny bebyggelse skulle skymma en av Piteås äldsta byggnader, det gamla bryggeriet och Pingstkyrkan. Likaså har MAX byggt en hamburgerrestaurang i den västra delen som är svår att passa in i en ny bebyggelse.

Problem/brister

Den stora bristen är att området saknar vettig användning idag. Det är ett vilande expansionsområde för staden. Det finns troligen ett skäl till att området aldrig blivit ordentligt bebyggt, kvartersstrukturen här är smal, vilket innebär att om man behåller dess nuvarande form måste bygga dubbelsidiga byggnader dvs byggnaden gränsar mot två gator. Det andra problemet är iofs inget stort sådant men bryggeriet och pingstkyrkan ligger bakom det öppna området och skulle därmed skymmas av ny bebyggelse.

Klassifikation

Överskottsmark

21. Bryggeritomten



Beskrivning

Slänt och uppställningsyta som hör till Piteås gamla bryggeri. Bryggeriet står i stort set tomt och oanvänt vilket också marken mellan bryggeriet och Nygatan gör. Högar med bråte och grus ligger på den öppna ytan bakom bryggeriet. I slänten upp mot Nygatan har det börjat växa sly och mindre träd. Men trots det har man stans bästa utsikt härifrån, man kan blicka ner över busstationen och landskapet bortom Inre fjärden.

Problem/brister

Till att börja med ger tomten ett skräpigt och bortglömt intryck. Men det stora problemet är vad som ska hända med det gamla bryggeriet. Osäkerheten innebär att det är svårt att göra något vettigt av området. Tomten ligger i en kort men brant sluttning vilket gör det svårt och dyrt att bygga i dess övre del.

Klassifikation

Överskottsmark

22. Kvarteret Höken



Beskrivning

Avriven del av kvarteret Höken, som har fått en temporär användning som parkering i väntan på bättre tider. Det här är en grusöken i centrala Piteå.

Problem/brister

Lucka i rutnätsplanen som snarast borde fyllas med ett innehåll.

Klassifikation

Parkering, tydligt definierad och avgränsad men borde klassas som överskottsmark.

23. Kvarteret Stadsvapnet



Beskrivning

Liten rivningstomt strax norr om Rådhusstorget. Tomten används till parkering. Trots den grusade parkeringsplatsen ger tomten ett grönt intryck i den annars så täta innerstaden. På den bakomliggande gården står en stor björk som bidrar till det intrycket

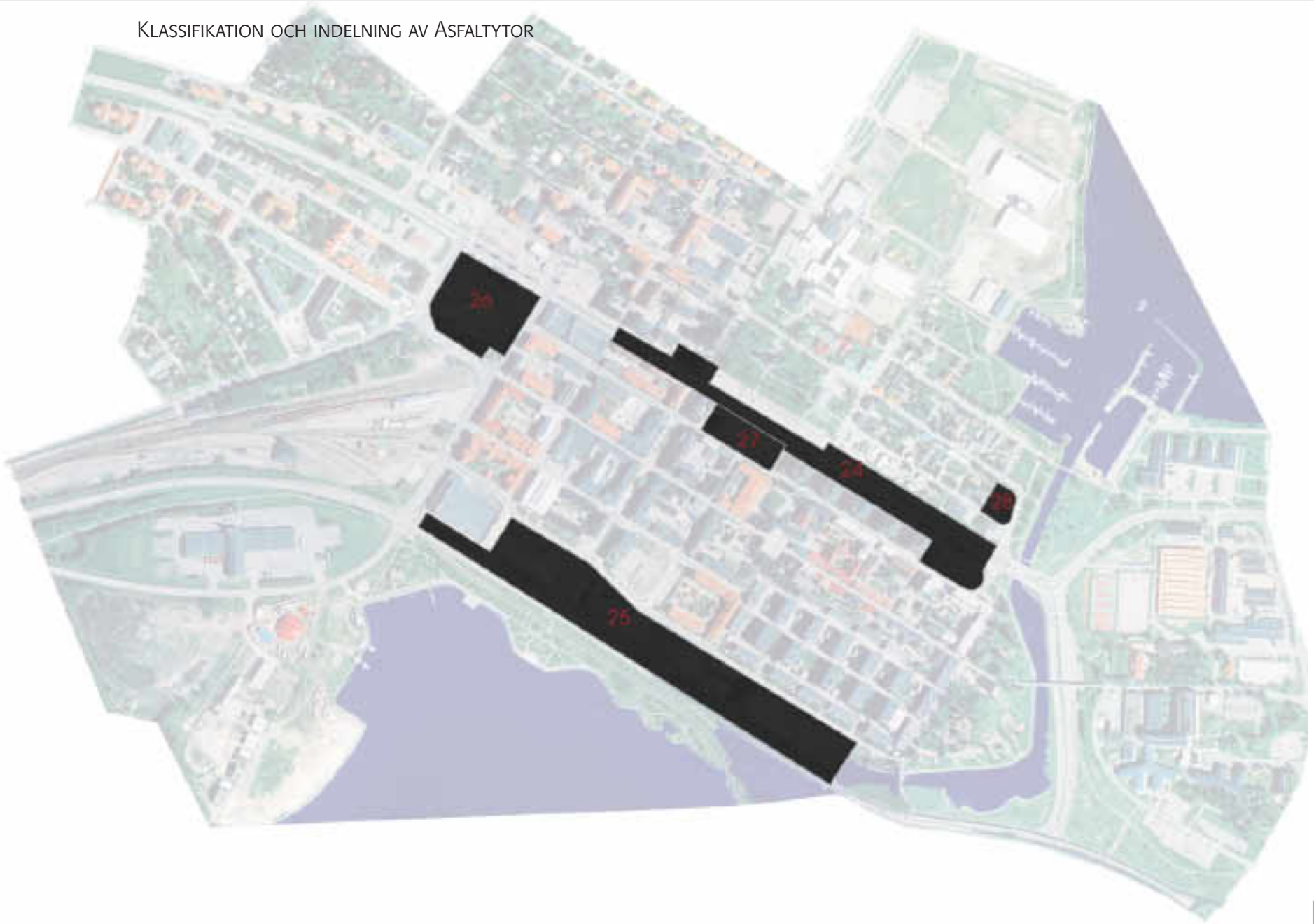
Problem/brister

Det här är en av få kvarvarande rivningstomter i centrala Piteå (dvs. Håggholmen). Det är ett riktigt a-läge för bostadsbebyggelse.

Klassifikation

Parkering, diffust avgränsad

KLASSIFIKATION OCH INDELNING AV ASFALTYTOR



Asfalterade ytor

24. Sundsgatan mellan Strömsundskanalen och Lillbrogatan



Beskrivning

Sundsgatan skär genom staden med ett brett gaturum som inte står i proportion till dess nyttjande. Gatan är indelad i två körfält i vardera riktningen och skiljs åt av en mittremsa, totalt trafikerades den av ungefär 11 000 fordon/dygn. Trots det stora gaturummet är det ett grönt stråk genom staden, mittremsan består av en rad med björkar och den norra sidan mot Norrmalm innehåller ytterligare en trädrad och en bred gräsremsa. Den södra sidan är desto otrevligare med en långsmal parkering framför punkthusen. I dagsläget arbetar Piteå kommun med en total omvandling av Sundsgatan, gatan ska smalnas av till ett körfält i vardera riktningen och ett gång- och cykelstråk byggs på södra sidan. För att minska gaturummet vill man bygga en rad med bostäder utmed södra sidan av gatan. Trädraderna ska kompletteras med fler träd och nya rader ska också planteras så att en tydlig trädallé skapas. Då arbetet med att omvandla Sundsgatan pågår för fullt väljer jag att inte gå in mer än så här.

25. Hamnplan



Beskrivning

Tudelat område. Grönstråk utmed Timmerleden och lucktomter utmed Hamnplan.

Närmast Timmerleden finns ett långsmalt skyddsområde för bullerabsorption från den intensiva biltrafiken (13 000 fordon/dygn).

Området består av klippta gräsmattor och en lågvuxen trädrad.

Lucktomterna består av grus- och asfaltytor där den primära funktionen är långtidsparkering för boende i zonområdet och uppställningsplats för husvagnar. Mellan Pitetidningen och Posthuset även korttidsparkering för charterbussar.

Klassifikation

Överskottsmark närmast Timmerleden.

Lucktomterna Parkering, tydligt definierad och avgränsad

26. Busstationen



Beskrivning

Asfaltöken. Kvarteret består av mer än busstationen här finns ett par stora parkeringsytor med plats för närmare 100 bilar samt ett cykelparkeringsutrymme. Parkeringarna är välutnyttjade. Busstationens hållplatsområde används inte på ett effektivt sätt. Piteå busstation fungerar mer som en hållplats för läns- och stadsbussar än en uppställningsplats. Därför är det ofta ganska tomt och öde på plattan, busstationen skulle mycket väl klara sig med hälften så stor yta. På ett sätt är det område av överskott men trots allt finns det en praktisk funktion i området om än inte välutnyttjad.

Problem/brister

Busstationen har mer utrymme än den behöver.

Klassifikation

Verksamhet.

27. Kvarteret Löjan



Beskrivning

Det här är en sorglig rest från modernismens stadsbyggande. När höghusen utmed Sundsgatan byggdes i början av 1960-talet uppfördes även detta parkeringshus i grå betong. Parkeringsdäcket med det underliggande parkeringsgaraget upptar större delen av kvarteret Löjan mellan Sundsgatan och Prästgårdsgatan. Det är framförallt parkeringsdäcket i nivå med Prästgårdsgatan som tas med här men även den solkiga fasaden mot Sundsgatan. Parkeringsdäcket består av en stor öppen betongplatta omgärdad av en grå betongmur. Angöring från Prästgårdsgatan. Välanvänt och ofta välfyllt av bilar.

Problem/brister

Mot Sundsgatan ger parkeringshuset ett miserabelt intryck, den grå betongen har under 80-talet fått påklistrade spaljeer för att piffa upp fasaden men ger snarare ett än tristare intryck. Hela parkeringshuset skämmer stadsbilden i den här delen av staden. I arkitekttävlingen för Sundsgatan föreslog det vinande förslaget att parkeringsdäcket ska bebyggas med bostäder.

Klassifikation

Parkering, välanvänd



28. Parkeringsplats mellan Malmgatan och Nygatan

Beskrivning

Obegriplig parkeringsplats som inte används särdeles flitigt. Det här är troligtvis Piteås i särklass dyraste tomt, med tanke på läget vid Strömskanalen och Norrmalm.

Problem/brister

Det stora problemet med den här platsen är att den inte används. Ger ett skräpigt och öde intryck trots den gröna inramningen.

Klassifikation

Överskottsmark

STEG 2 - SLUMPMETOD

I det här steget drar man nytta av slumpen för att fokusera och beskriva staden. Metoden har utvecklats av Raoul Bunschoten arkitekt och ledare för CHORA-gruppen (teckningsstudio och forskningsinstitution i London). CHORA har utvecklat ett slags urbant diagnostiseringsapparat som med hjälp av kartläggningar och diagramatisering av staden pekar på existerande verkligheter och på dess möjligheter.

Staden kan förstås som en stor föränderlig och dynamisk enhet där vi planerare ofta ser den ur ett uppifrån perspektiv och utifrån övergripande strukturer. För att kunna påverka utvecklingen menar CHORA att man måste komma ner i skala, till stadens textur där det flyktiga vardagslivet pågår. Det är på denna nivå som vi hittar de förändringsprocesser som kan vara svåra att se från ovan, det handlar om stadens själ och vardagsliv. För att kunna beskriva och analysera denna process har Bunschoten tagit fasta på en slumpmetod, enligt Tom Nielsen kallad Bönneметoden.

Metoden går ut på att ta slumpen till hjälp för att fokusera på de förändringsprocesser som pågår i det tysta. Att öppna upp ögonen för hur stadens estetiska och materiella överskott används. I och med att vi ofta är låsta vid vaneföreställningar om vår omgivning kan man behöva använda slumpen för att öppna våra sinnen för att ta in nya intryck. Genom att släppa ner tio knappar på en kartbild över staden får vi fram tio slumpvis valda undersökningsområden. Utifrån dessa undersökningsområden beger man sig ut i staden under olika tidpunkter på dagen och studerar folkliv, rörelser, upplevda miljöer och platsens form.

Med denna metod kan vi få en god bild av de förändringsprocesser som pågår i det fördolda.



Undersökningen

Tio stift droppades ner på en kartbild över centrala Piteå. Stiftens hamnade på följande platser i centrala Piteå:

1. Korsningen Aronsgatan/Hamnplan

Lucktomt i kvartersstaden bestående av en öppen grusplan som används till parkering. Tomten är ett öppet sår i rutnätsstaden som väntar på att fyllas med nya aktiviteter. Den östra sidan kommer att bebyggas under 2004, ett bostadshus som läker ihop kvarteret. Den västra sidan får fortsätta att fungera som parkering ännu ett bra tag.

Det här är en välanvänd plats i staden, en konstant ström av gående och cyklister på väg till och från centrum och Robin Hood. Parkeringen är ständigt fylld av bilar. Det är sällan tomt och öde här trots att platsen ser bedrövligt ut, tomten är täckt av grovt grus och det hela omgärdas av ett lågt parkeringstaket i trä, fullt med ogräs och gropar.

Ser man till läget i staden är det här en plats som många till fots och cykel passerar dagligen då den ligger i ett stråk som förbinder centrum med bostadsområden i sydöst mot Munksund och Klubbärdet.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	126	135	30
10-11	261	105	66
13-14	537	108	39
15-16	369	120	42
16-17	447	87	60

Det här är en plats av fysiskt överskott så tillvida att platsen skulle förtjäna ett bättre öde än att enbart fungera som parkeringsplats. Inga uppenbara förändringsprocesser kan skönjas med blotta ögat men platsen har potential. Det här är en av få möjliga platser i innerstaden som går att bebygga idag utan större problem det är ett

kanonläge för bostadshus då det ligger nära centrum och området har sjöutsikt mot södra fjärden.

2. Robin Hood, utfarten från parkeringen

Livlig och fullsatt parkeringsplats som mestadels lever upp mellan 9-21 när Robin Hood håller öppet. Resten av dygnet är det tomt och öde. Sommartid, efter stängningsdags används platsen av unga killar och tjejer som åker skateboard och inlines på parkeringsdäcket, platsen fyller alltså en viss funktion även då butiken håller stängt.

Dagtid är här en stor genomströmning av gående och bilar. Parkeringen används inte enbart av Robin Hoods kunder utan även av de som ska upp till butiksstråket utmed Storgatan.

Robin Hood kringgärdas mot söder och öster av öppna gröna skydds-zoner mot Timmerleden och Uddmansgatan.

Det här är en välanvänd och funktionell plats i staden det är svårt

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	3	0	0
10-11	135	87	0
13-14	300	183	3
15-16	255	138	0
16-17	384	120	0

att säga att det här skulle vara något överskottslandskap i staden även om området delvis består av oanvändbara skydds-zoner.

3. Rådhusorget vid museet

Den östra porten till Piteås handelsstråk utmed Storgatan ligger här vid det gamla Rådhuset. Idag har rådhuset spelat ut sin roll som stadens administrativa centrum och istället har byggnaden fått ett nytt innehåll och en ny funktion, Piteå stadsmuseum. Entrén till handelsstråket markeras av en stor skylt över gatan.

Det här är en plats av genomströmning där folk hela tiden vimlar förbi på väg mot något, men det är också en plats av uppehåll och

lugn. Utmed torgets västra sida finns en rad av parkbänkar som används mycket flitigt, även under vintern. Platsen är en av de soligaste i centrum med sitt läge mot öster och solen.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	129	243	6
10-11	204	348	18
13-14	240	576	45
16-17	207	501	54

Det går inte att säga att Rådhusorget, Piteås hjärta och äldsta bebyggelsemiljö, är en plats av överskott men det är en plats som skulle gå att utveckla. Det finns få platser i staden som har en sådan genuin karaktär som Rådhusorget, en rest av det gamla Piteå. Varför inte ta tillvara på dessa möjligheter och försöka få torget till ett levande torg fyllt av caféer och restauranger som Lilla Torg i Malmö. Rådhusorget är så mycket mer än en entré till något annat, det är en plats med en egen karaktär. Det finns en stor möjlighet att återta Rådhusorget roll som Piteås medelpunkt.

4. Prästgårdsgatan/Uddmansgatan

Ännu en plats av genomströmning. Är en av de livligaste platserna i Piteå bortsett från Storgatan. Lunchtid är det ett gytter av folk och bilar som stressar fram. Ett A-läge för butiker kan tyckas, men trots det finns det en tom butikslokal. Varför har man gjort parkeringsplatser på Uddmansgatan?

Överskott, nej, men en plats som skulle kunna utvecklas betydligt mer, bort med korttidsparkeringen och skapa plats för bänkar och gatuhandel.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	333	171	15
10-11	492	621	39
13-14	393	744	42
16-17	609	603	51

5. Baksidan av Stadshotellet

Vid en första anblick är det här en riktig baksida, men efter ett tag visar det sig att den här gatstumpen, som egentligen inte är en gata, har fått en spontan användning, genväg för trafikljuslata billister, en riktig smitväg. Om man bortser från det så är det en riktig avkrok dit få har ett ärende före klockan 23 en fredag eller lördag kväll. En av stadens nattklubbar ligger här.

Vem använder parken som också ligger här, en frimärkspark med soffor och blommor, inklämd mellan stadshotellet och Sundsgatan?

Överskott, ja, en äkta baksida.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	6	15	0
10-11	9	33	8
13-14	5	1	2
16-17	6	30	3

6. Sundsgatan vid Åhléns

Det här är en av stadens mer påtagliga baksidor. Åhléns uppvisar en lång och enformig fasad utan några skyltfönster eller annan arkitektonisk variation. Känslan av baksida visar sig stämma när antalet rörelser räknas, få fotgängare och cyklister desto mera biltrafik.

Platsen behöver en rejäl upprustning för att fler ska välja att gå här. Gör något åt Åhléns fasad, bryt upp den, och skapa skyltfönster mot Sundsgatan.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	459	18	0
10-11	324	45	3
13-14	282	12	0
16-17	531	15	6

7. Västergatan vid Åhléns

Det här är Sundsgatans raka motsats, Åhléns framsida och ett inbjudande stråk mellan busstationen och Åhléns. Men passagen över Västergatan förvirrar, under den tid som jag stod och räknade rörelser här skedde inte mindre än två olyckstillbud på övergångsstället.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	204	93	6
10-11	162	105	15
13-14	162	69	6
16-17	213	84	15

Balustraden och trappan på Åhléns är en populär uppehållsplats för solbadare och skateare.

8. Korsningen Lillbrogatan/Storgatan

Storgatucentrums västra entré. Buskar och mich-mach-planteringar, bänkar, skräpiga anslagstavlor, malplacerade träd och en odefinierad cykelparkering. Allt detta gör att platsen känns oattraktiv, men det betyder inte att den är dåligt använd. En av stadens största målpunkter finns här, Systembolaget. Här brukar A-lagarna sitta och skräna, korsningen är den naturliga mötesplatsen för flanörer.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	75	267	21
10-11	96	354	18
13-14	114	357	12
16-17	129	393	30

Överskott så till vida att man borde göra något åt platsens utformning, detta är trots allt entrén till centrum.

9. Bibliotekets entré på Nolia

En frekventerad plats, med tanke på hur många som årligen besöker biblioteket (2001, 275 000 personer) och Nolias konferensanläggning. Platsen har genomgått en rejäl ansiktslyftning under senare år med ny markbeläggning och nyplanterade träd. Stor genomströmning av cyklister och fotgängare som färdas mellan Djupviken och centrum.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	459	66	138
10-11	213	138	39
13-14	345	246	171
15-16	348	273	18
16-17	192	90	30

Överskott, nej. Däremot bör man ställa sig den frågan om detta är den optimala platsen för en av stadens mest välbesökta attraktioner, borde inte biblioteket flytta ner till centrum?

10. Malmgatan

Gata i ett rent bostadsområde. En helt död plats dagtid, enstaka bilar och fotgängare passerar. En av stadens mest pittoreska platser, med vackra träbyggnader från 1800-talet. Överskott, nej.

Tidpunkt	Bilar	Gående	Cyklister
8-9	9	18	3
10-11	18	0	6
13-14	15	3	0
16-17	0	30	15

Steg 3 - Cirkelmetoden

Cirkelmetoden utgår från två cirklar som läggs över stadskartan. Med hjälp av dessa får man ett tvärsnitt av staden, där den ena av de två läggs över stadens ytterområden och den andra över centrala staden. Därefter försöker man lägga ut en reel rutt som i största möjliga mån följer cirkelns tänkta dragning genom staden. Nu återstår att följa den utlagda rutten och dokumentera det man ser, utifrån följande tre premisser; overskudarealer, overskudsrum och rum med oväntad ordning. Undersökningen redovisas på karta med foton utlagda efter cirkeln och inbördes rangordning mellan text och bild. Däremot särskiljer man overskudsarealer, overskudsrum och rum med oväntad ordning.

Med cirkelmetoden får man ett bra tvärsnitt av staden samtidigt som både stadens framsida och baksida kartläggs utan inbördes ordning.

1000 METERS CIRKELN



SLUTSATS ÖVERSKOTTSANALYS

Vid en första snabb blick över centrala Piteå syns stora oanvända områden. De breder ut sig som en krans runt centrum. Vid en närmare granskning visar det sig att många av områdena existerar på grund av det idag är omöjligt att bebygga dem. De har bildats till följd av beslut som fattats för länge sedan och där konsekvenserna aldrig överblickats. Etableringen av den nya sulfatfabriken (Kappa) på Lillänget i början av 1950-talet innebar att stora delar av Västra Kajen blev omöjliga att bebygga i ett senare skede. Rangerbangården är ett liknande exempel på ett beslut som fått konsekvenser i ett senare skede. Järnvägen och rangerbangården är en effektiv barriär mellan centrala staden och bostadsområdena på Backen. Inom rangerområdet finns det stora områden som skulle vara möjliga att omvandla men där användningen sätter stopp för det. Många överskottsområden existerar till följd av normer och regler för buller och utsläppsnivåer från trafiken. Det är ingen slump att Timmerleden och delar av Sundsgatan kantas av överskottsmark. Norra fjärdens stränder är också relativt oexploaterade, här är grunden en annan, att bevara ett sammanhängande grönstråk.

Vad som däremot är mer förvånande är att det existerar överskottsområden i mycket attraktiva lägen. Som Norrmalm, här finns ett stort markområde som väntar på att få en ny användning. Platsen har alla förutsättningar som krävs av en attraktiv boendemiljö, nära till centrum med ett varierat utbud av kultur, nöjen och shopping, platsen ligger i ett strandnära läge med båtplatser inom räckhåll, Norrmalm är redan idag lite av Piteås gräddhylla med höga huspriser och stor efterfrågan på villor.

Det andra stora området ligger mellan Västergatan och Hembygdsvägen, ännu ett attraktivt läge för bostäder och handel, men det ligger för fåfot idag och håller sakta på att omvandlas till ett stråk för snabbmatrestauranger.

Andra områden är betydligt svårare att fylla med ett bra innehåll,

slänten ovanför bryggeriet är ett exempel. Det är en attraktiv tomt för bostäder men samtidigt är det en av få naturliga platser i Piteå med utsikt över staden.



Konstaterat överskottslandskap

MÖNSTER I ÖVERSKOTTET

Det finns ett tydligt strukturellt mönster i överskottsområdena, de riktigt stora områdena återfinns i en ring runt Hagggholmen och samtliga vilar på utfyllnadsmassor. Nolia, Timmerleden, Västra Kajen, Räddningstjänsten Rangerbangården och Sundsgatan är de mest tydliga exemplen på detta. Utvecklingen under de senaste 100 åren har fört till att staden har låst fast stora arealer. Från första början låg de i en perifer del av staden och bildade gräns mellan stad och landsbygd men då stadens tillväxt tog fart efter andra världskriget kom områdena istället att hamna mitt i staden. Idag har framförallt västra delen av centrum fått ett rejält hack i strukturen, ett hack av överskottsmark. De flesta överskottsområdena är svåra att åtgärda och ge en funktion som passar deras centrala läge.

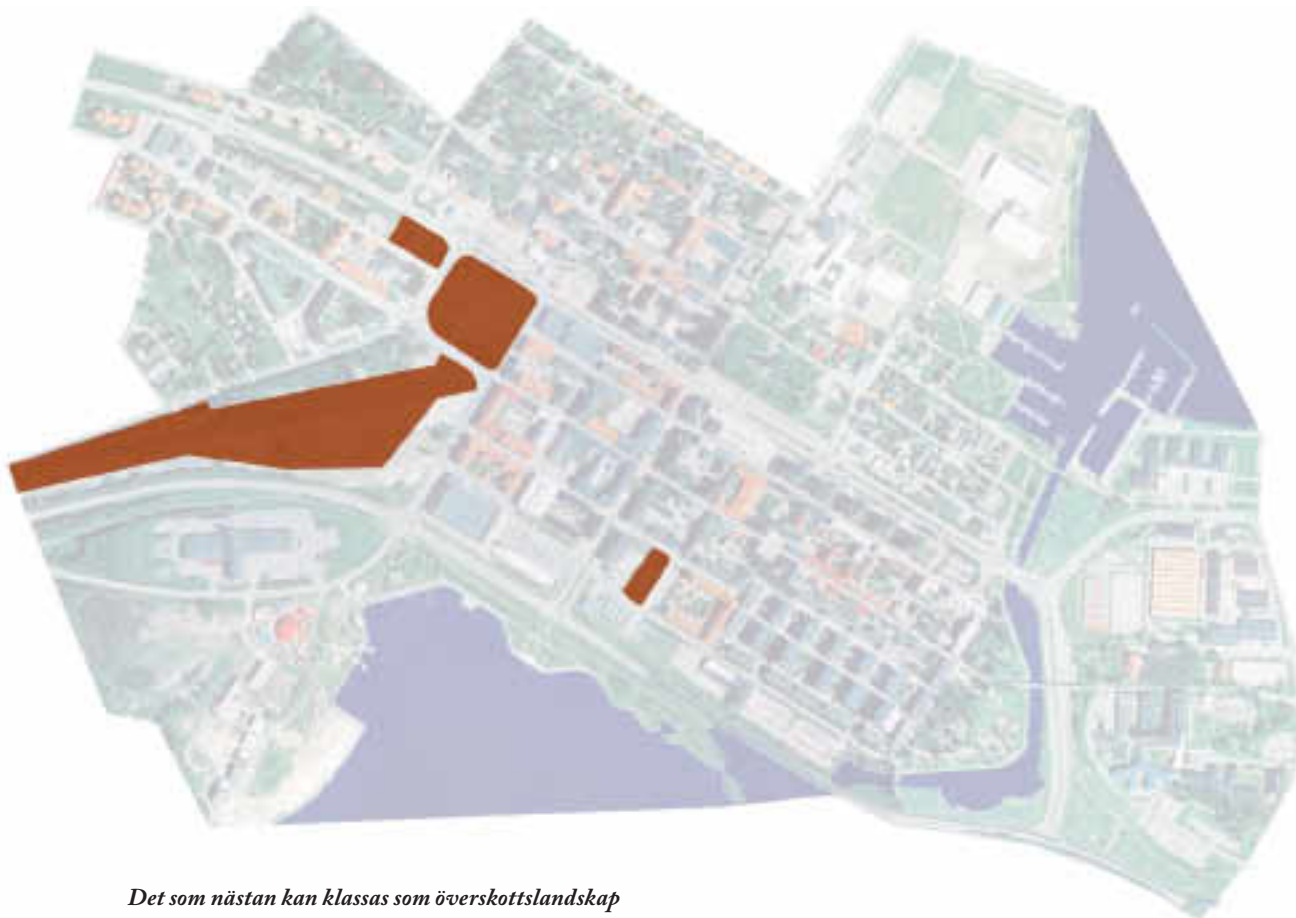
TRAFIK ALSTRAR ÖVERSKOTT

Timmerleden är den trafikled som omges av de största överskottsområdena, flera ligger inom skyddsområden för rangerbangården och Kappa men till största delen existerar till följd av ledens bullermattor och som följd av att det transporteras en stor mängd farligt gods. Det är alltså inte möjligt att nyttja dessa områden till något annat än till trafikgrönska.

Utmed Sundsgatan är läget ett annat, här har arbetet inletts med att bygga om sträckan Strömsundskanalen - Hembygdsvägen. I och med det här öppnas även möjligheten för att omvandla överskottsmarken mellan Hembygdsvägen och Västergatan.

DET SOM NÄSTAN ÄR ÖVERSKOTT

Analysen visar att ett par områden har en sådan karaktär att de egentligen borde klassas som överskottsmark men de har ändå en tydlig funktion. Busstationen upptar ett stort område i centrum men verksamheten behöver endast en bråkdel av det utrymme. De stora ytorna fungerar idag mer som en barriär mellan centrum och bostadsområden väster om busstationen.



Det som nästan kan klassas som överskottslandskap

DET ANVÄNDBARA ÖVERSKOTTET

Det överskottet som finns i Piteå existerar till största delen av en eller annan stark grund. Summerar vi analysen finner vi att det inte återstår många överskottsområden som är möjliga att omvandla.

- 1 Parken mellan Tagesbro och Sundsgatan
- 2 Nolia, baksidan mot norra fjärden
- 3 Sundsgatan vid Kyrkogården
- 4 Lucktomt mellan Nygatan och Källbogatan
- 5 Östra delen av Västra kajen
- 6 Sundsgatan mellan Hembygdsvägen och Västergatan
- 7 Bryggeritomten
- 8 Parkeringen
- 9 Kvarteret trädgården



REFLEKTION ÖVER METODENS TILLÄMPLIGHET PÅ PITEÅ

Den övergripande slutsatsen av överskottsanalysens tillämpning på Piteå ger att det är svårt att nå användbara resultat. Cirkelmetoden är till exempel en alltför statisk undersökningsmetod som bäst lämpar sig som inventeringsmetod i en stad som man inte känner så väl. Metoden ger en god första överblick av staden och kan visa på intressanta områden som bör undersökas närmare men den ger alltså bara en ytlig orientering av överskottsläget. Metoden passar bättre in på en större och mer komplex stad än Piteå. I fallet Piteå är det ganska snabbt gjort att skaffa sig den nödvändiga överblicken för att hitta potentiella överskottsområden.

Detsamma gäller för slumpmetoden, den passar också bättre som inventeringsmetod än som analysmetod. Den kan dock ge intressanta och oväntade uppslag vilket också visat sig när jag använt den i Piteå. Det går att upptäcka processer som sker i det dolda och som skulle ha varit svåra att lokalisera utan slumpens hjälp. Men som helhet kostar den mer i tid än vad den ger tillbaka.

Den del av överskottsanalysen som fungerat som förväntat var ortofotoanalysen. Den delen fungerar bra på ett så litet samhälle som Piteå faktiskt är, stadens storlek gör det möjligt att på plats följa upp analysen. Ortofotometoden går relativt systematisk till väga vilket gör det lätt att lokalisera stadens överskott. Vad som saknas är en användbar begreppsapparat för utan den är det svårt att beskriva stadens överskott på ett enhetligt sätt. Det återstår en hel del utvecklingsarbete innan Tom Nielsens överskottsanalys är en helt fulländad analysmetod.

Som helhet tycker jag inte att överskottsanalysen tillfört speciellt mycket utöver den realistiska ortsanalysen och Space Syntax analysen.

SPACE SYNTAX

METOD²²

Space syntax är ett samlingsnamn för en uppsättning av rumsanalytiska metoder som utvecklats av arkitekturforskaren Bill Hillier och hans kollegor vid University College London.

Bakom utvecklandet av Space Syntax ligger ett behov av att kunna studera isolerade delar av byggnader och stadslandskap för att hitta ett samband mellan funktion och rumsliga sammanhang. Frågan är om man utifrån rumsliga sammanhang kan avgöra funktionen i ett bebyggelseområde. Vad är det som gör ett bostadsområde till ett bostadsområde? Rent logiskt kan vi skilja ett bostadsområde från ett industriområde utifrån estetiska och arkitektoniska uttryck.

Men går det att särskilja ett bostadsområde utifrån dess strukturella uppbyggnad?

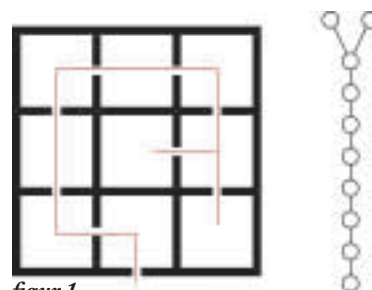
Ett steg i jakten på ett svar blir att isolera och beskriva det byggda och studera användningen i förhållande till dess funktion, frågan om funktion är det centrala. Vi är idag bra på att beskriva byggnadens estetiska och arkitektoniska uttryck men frågan om funktion har hamnat i skymundan.

Stadsbyggnadsdebatten idag handlar mycket om att återskapa den traditionella stadens kvaliteter men diskussionen fastnar ofta i frågor om det estetiska. Space Syntax försöker beskriva den bebyggda miljön på en mer grundläggande nivå, som samband mellan olika delar av staden, där man fokuserar på byggnadernas och gatornas inbördes läge och deras relation till helheten, i dessa sammanhang benämnt som bebyggelsens konfiguration. Om vi till exempel vill studera rummen i en byggnad så försöker vi beskriva hur de olika rummen förhåller sig till varandra istället för att beskriva dem var för sig.

För att förtydliga resonemanget använder jag en modell av Anders Marcus (artikel ur Arkitektur nr 7, 2000).

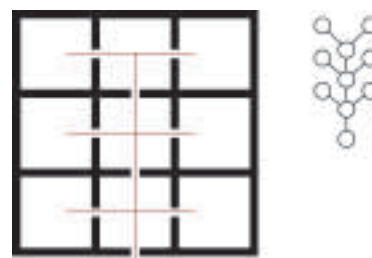
Figurerna 1-3 visar tre mycket förenklade byggnader, samtliga bestående av nio rum med exakt samma mått. Byggnaderna skiljer sig åt på en väsentlig punkt, rummens strukturella sammanhang det vill säga hur byggnaden är konfigurerad. Konfigurationen kan vi utläsa i grafen till vänster om byggnaden.

Trots byggnadernas påtagliga likhet och identiska form finns det skillnader i hur de kan användas. Vi kan till exempel se att byggnad 1 är besvärlig att använda till bostad då i stort sett alla förflyttningar i huset innebär att man måste passera ett annat rum och därmed ge upphov till störningar.



figur 1

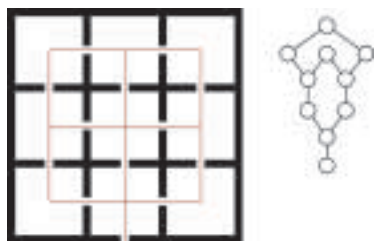
Hus 2 däremot förefaller helt möjlig att använda som bostad men den korridorliknande uppbyggnaden passar bättre som kontor eller institution.



figur 2

Hus 3 slutligen är kanske den mest tilltalande bostadslösningen med flera möjligheter att gå runt vilket medför en känsla av rymlighet och stora friheter vad gäller användningen.

Den geometriska formen och storleken på de enskilda rummen spelar en viss roll men de flesta rum var för sig går att använda på olika sätt. Det avgörande blir istället rummets läge i förhållande till andra rum.



figur 3

Den här metoden går lika bra att översätta till hela städer och stadsdelar. Men problemet blir att definiera ett stadsrum då en stad till största del består av ett kontinuerligt stadsrum. Vissa tydliga platser som torg och andra avgränsade rum går förvisso att urskilja. Space Syntax har hittat två grundfunktioner som har ett betydligt större samband med de rumsliga sammanhangen nämligen vistelse och förflyttning.

I en Space Syntax-analys av ett stadsområde är det gatustrukturens inverkan på förflyttningsströmmar som hamnar i fokus. Det har visat sig att gatunätets uppbyggnad har stor betydelse för var koncentrationer av flöden uppstår respektive var det bildas bakvatten. Det gäller såväl gångtrafik som biltrafik. Det här innebär att man delvis kan avvisa enskilda attraktioner som den enda betydelsefulla ingrediensen för att attraktiva stråk och platser ska uppstå. Stadens konfiguration har en minst lika stor roll som den enskilda attraktionen. Med andra ord är det inte enbart ett nytt varuhus som behövs för att hjälpa upp ett centrumområde, det

är lika viktigt att gatustrukturen har den rätta utformningen och konfigurationen. Att kunna förutspå och påvisa var flöden ska uppstå är en viktig ingrediens i planeringen av nya och befintliga områden.

Space Syntax som metod

Metoden utgår från en förenklad bild av staden, en axialkarta, där alla tänkbara förflyttningar finns redovisade. Möjliga förflyttningar innebär förflyttningar utmed gator och vägar och vissa välfrekventerade stigar och genvägar.

Första steget i en Space Syntax analys blir att skapa denna förenklade bild bestående av ett begränsat antal räta linjer. Linjerna dras där förflyttningar är möjliga, utmed gator och vägar, hinder i form av trappor och andra försvärande passager medför att linjen bryts. Linjerna ska även brytas där siktlinjen bryts av backkrön och andra visuella hinder. Antalet linjer ska vara så få som möjligt och sträckas ut så långt som det är möjligt. En hel linje symboliserar ett obrutet stråk. Där en linje bryts är det viktigt att linjerna knyts samman för att beräkningen ska bli rätt.

Axialkartan består nu av ett begränsat antal linjer, en linje för varje gata och väg i det undersökta området.

Nu kan analysen påbörja där varje enskild linjes förhållande till de andra linjerna beräknas på matematisk väg. Beräkningen utförs av ett tillägsprogram till ArcView eller motsvarande GIS-program. Linjernas uträknade värde uttrycks som ett integrationsvärde, där integrationsvärdet är ett kvantitativt värde som uttrycker hur de övriga linjerna förhåller sig till vår linje. Ett högt integrationsvärde på en linje innebär att den befinner sig relativt nära de andra linjerna i systemet. Ett högt integrationsvärde kan påvisa stråk som används mer för förflyttningar än andra gator i systemet. För att kontrollera resultatet måste vissa fältstudier genomföras på plats, där antalet rörelser i ett välintegrerat stråk räknas.

Analysen redovisas som axialkarta där varje linje får en färgmarkering beroende på hur välintegrerad linjen är.

Analysmetoden kan alltså peka ut de mest välintegrerade gatorna i en stadsdel eller hel stad liksom de minst integrerade.

Utvärderingar av analysmetoden som genomförts pekar på att välintegrerade gator oftare än andra gator är de mest besökta och använda gatorna. Utifrån detta kan man sluta sig till att gator med högt integrationsvärde också är de gator som innehåller de bästa butikslägena.

Space Syntax hjälper oss att förstå möjligheterna i ett område och vi kan använda metoden för att förutse vad ett tillägg i staden får för konsekvenser i form av flöden och integration.

ANALYS AV PITEÅ STADSKÄRNAN

Syftet med att göra en Space Syntax över Piteå är att peka ut de mest integrerade delarna av staden. Analysen ska ses som ett komplement till de andra metoderna och gör därför inga anspråk på att vara heltäckande. Att genomföra en fullständig Space Syntax analys skulle innebära ett enormt arbete att följa upp samtliga punkter i staden för att genomföra kontrollberäkningar på plats. Därför har jag valt att göra en mycket generell analys över staden och resultatet ska ses ur det perspektivet.

Analysen över Piteå består av tre Space Syntax-analyser. Den första analysen behandlar enbart planområdet, för de två andra har jag låtit utöka undersökningsområdet till att även gälla närliggande bostads- och industriområden. De två sista analyserna har jag dessutom låtit dela in i fotgängarperspektiv respektive bilistperspektiv. Det finns en uppenbar skillnad i de två perspektiven, trafiksepareringen av staden har medfört att det finns två helt skilda strukturer, en för bilister och en för gång- och cykeltrafik. Jag har velat studera hur detta påverkar helhetsbilden och om man

får olika bilder av integrationen i centrum.

Biltillgänglighetsanalysen utesluter områden som enbart kan nås till fots eller med cykel såsom gågator och gc-vägar. Fotgängaranalysen utesluter å andra sidan hårt trafikerade trafikleder som Timmerleden och Norra Ringen men tar med gc-vägar och gångstråk.

Anledningen till att jag gjort den här tredelade analysen beror på att jag dels vill se hur integrationen ser ut i ett snävt avgränsat centumperspektiv och dels hur ett större omland påverkar integrationen i centrum.

Jag har låtit kombinera analysen med flödesräkningen från slumpmetoden för att få en bild av hur väl Space Syntax analysen stämmer in på centrum.

Centrumanalysen

Analysen bekräftar en viktig del av Piteås strukturella uppbyggnad, nämligen att Storgatan är Piteås i särklass mest välintegrerade gata. Detta befäster Storgatans roll som det naturliga handelsstråket i staden. Utöver Storgatan saknas det gator i Piteå som kommer upp i den högsta integrationsklassen. Nygatan och Sundsgatan skiljer ut sig som de två efterföljande gatorna med ett högt integrationsvärde. Det relativt höga integrationsvärdet avspeglas inte lika tydligt i den fysiska och funktionella strukturen hos dessa två stråk. Ser vi till Sundsgatan avskräcker dess skala och de ogästvänliga sidoområdena all form av spontana aktiviteter liksom till flanerande. En bred fyrfilig trafikled som på dess södra sida kantas av höghus, parkeringsytor, ett slitet parkeringshus och en lång monoton fasad har en avskräckande inverkan på ett fungerande stadsliv. Vad som är intressant med det här resultatet är snarare att se att den omvandling av Sundsgatan som är på gång med ett avsmalnat trafikrum för bilar och utökade gångstråk kan visa sig vara helt rätt väg att gå för att göra Sundsgatan till en mer levande del



av Piteå. Space Syntax analysen visar i vart fall att Sundsgatan har goda förutsättningar till att bli ett välintegrerat och livfullt stråk i Piteå. Men om Sundsgatan omvandlas till en grön stadsgata med ett smalare trafikrum och med nya bostadshus på södra sidan finns det goda förutsättningar att Sundsgatan ska leva upp.

Nygatan är den tredje välintegrerade gatan i centrala Piteå, det här bekräftas också i användningen av den. Nygatan är ett av de effektivaste cykelstråken i Piteå, den står i god förbindelse med högskoleområdet och de västra bostadsområdena samtidigt som den står i förbindelse med Svartudden och skolområdet vid Strömnäs och Norrmalmia.

Ser vi istället till delar som kan förväntas vara välintegrerade men som inte är det, hittar vi Hamnplan med Robin Hood och Uddmansgatan. Det här är välanvända stråk som inhyser en stor del av Piteås butiker men det avspeglas ändå inte i analysen varför? För Uddmansgatan handlar det troligen om en spinnoffeffekt från Storgatans handelsområde, Uddmansgatan har levt upp mycket tack vare att Storgatan fyllts med butiker och utrymmet mättats. Därefter har Uddmansgatan fått ta en del av det som inte rymts utmed Storgatan. Satsningen på utemiljön har varit en bidragande faktor till att göra Uddmansgatan till en attraktiv och välintegrerad del. Fotgängarräkningen bevisar detta, Uddmansgatan har blivit huvudentrén till handelsområdet utmed Storgatan. Vid Hamnplan handlar det om att Robin Hood i sig självt är en magnet som lockar till sig folk oavsett var den placeras. Detta i kombination med den centrala placeringen i Piteå och skyltläget utmed Timmerleden har gjort det här till en livlig del av staden. En butiksetablering av extern karaktär genererar en hel del biltrafik vilket också blivit en följd av Robin Hood det hämmar en del av folklivet i den här delen av Piteå.

Vad visar centrumanalysen för den framtida utvecklingen av centrum

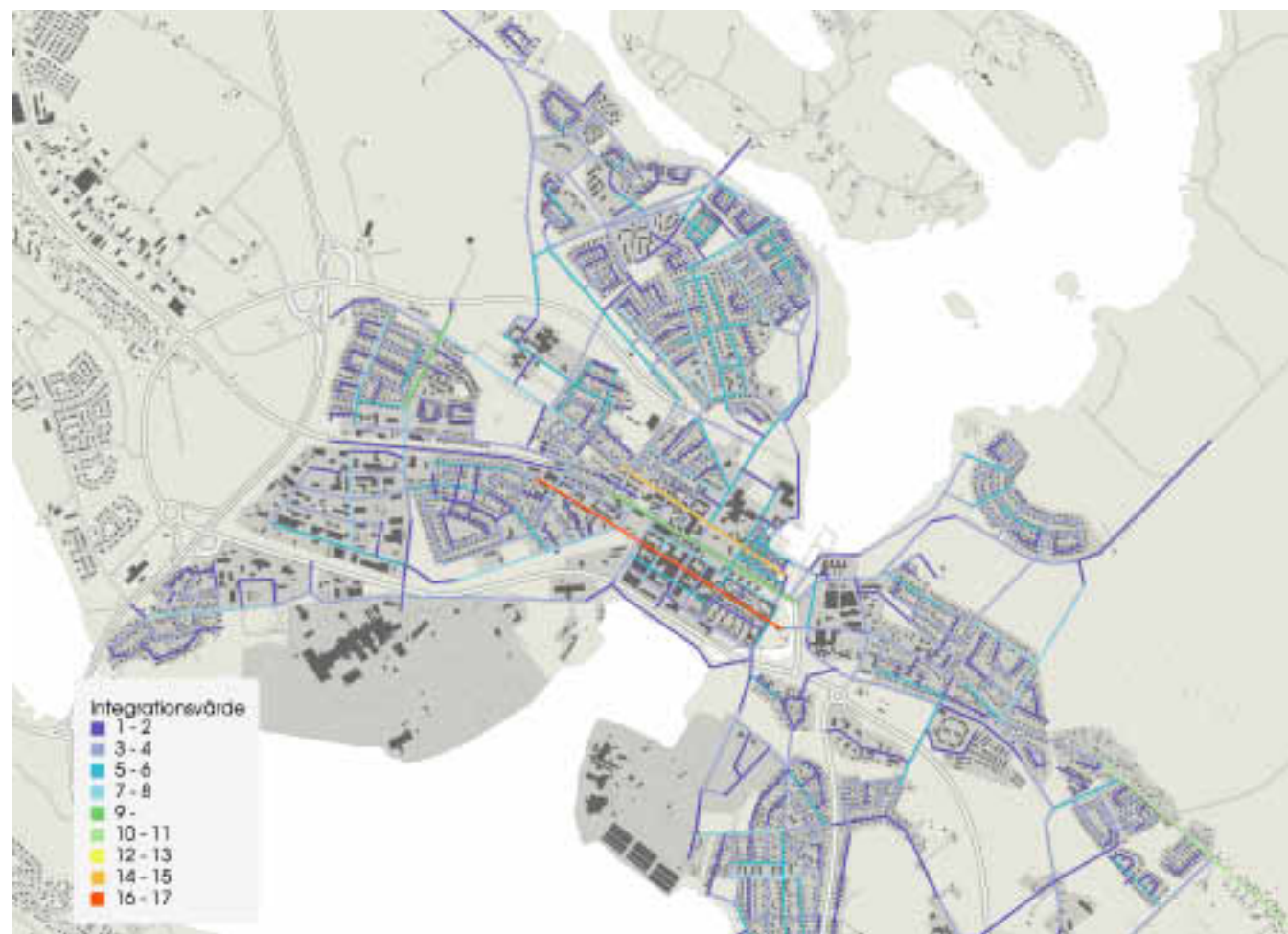
Bygg på att Storgatan är den mest integrerade gatan i Piteå. Storgatan har med Space Syntax analysen de bästa förutsättningarna för att behålla en livskraftig handel. För framtiden bör man alltså bygga vidare på det här stråket och ge utrymme för handeln att växa ytterligare.

Omvandlingen av Sundsgatan kan bli ett lyft för stan, om man lyckas med konststycket att göra utemiljön trivsam och mer intim finns det goda förutsättningar för att detta ska bli ett frekventerat stråk som kan få synergieffekter på handeln i centrum.

Analys över hela Piteå

Gång- och cykelanalys

Det intressanta med resultatet från den här analysen är att den inte särskiljer sig nämnvärt från centrumanalysen. Storgatan befäster sin roll som den mest integrerade gatan i Piteå. Det har ingen betydelse att ett flertal bostadsområden kopplats på analysen, resultatet påverkas inte nämnvärt.



Bilanalys

I detta steg händer det mycket, bilden av Piteå blir annorlunda. Storgatan har plockats bort för att det är en gågata. Då framträder gamla landsvägen till Öjebyn, Nygatan, som det i särklass mest integrerade stråket i Piteå. Nygatan skulle alltså vara huvudåder för biltrafiken i Piteå, eller ska man tolka analysen som så att Nygatan borde vara ett prioriterat stråk för kollektivtrafik. Det visar att Musikhögskolan trots allt har en bra placering i staden även om integrationsvärdet avtar med avståndet från centrum. Det andra intressanta stråket är Sundsgatan, som uppvisar ett högt integrationsvärde i förhållande till omgivningen.

Vad som är intressant att se är att de två huvudtrafiklederna i staden får ett så lågt integrationsvärde. Varken Timmerleden eller Norra Ringen når högre än 5-6. En förklaring kan vara att de dras i ett perifert läge med få kontaktpunkter till omgivande bostadsområden.



FÖRSLAG

| *GENERELLA PLANERINGSFRÅGOR* | *KILEN - EN NY STADSDEL* |

GENERELLA PLANERINGSFRÅGOR

FÖRTÄTNING SOM MODELL

Varför förtäta

Ett av de tyngsta argumenten för att föreslå en förtätning är att transportarbetet minskar med en tät stadsstruktur.

Om vi studerar de tendenser som kan skönjas i analysen över Piteå ser vi att stadsmassan har vuxit explosionsartat de senaste 60 åren. Fram till omkring år 1850 hade Piteå en svag stadstillväxt. När så den stora sågverksexpansionen inleddes tappade centrala staden en del av sin attraktionskraft då nya sågverk uppfördes i Munksund, Storsund och Bergsviken. Sågverken drog till sig arbetskraft som i sin tur genererade nya bostäder. De tre orterna fick en stark fysisk expansion. Det är här som staden grundar sin utdragna bebyggelsestruktur. Piteå var och förblev centralort för handel, arbete och boende men konkurrensen från de nya sågverksorterna och Öjebyn verkade hämmande för Piteås tillväxt. Tiden fram till 1940-talet innebar att staden expanderade inom sina gränser för 1876 års plan. Därefter sköt expansionen fart, här kom drabanterna att få en stor betydelse för hur staden expanderade. Utvecklingen kan liknas vid en stor magnet där Piteå centralort är pluspolen och drabanterna minuspolerna. Drabanterna växte i riktning mot Piteå centralort och Piteå växte i riktning mot drabanterna.

Det har medfört att Munksund och Piteå vuxit samman till en gles enhet och Piteå och Öjebyn är på god väg att växa samman men där ligger E4 som en avskiljande barriär. Piteå och Bergsviken har inte lika tydliga samband som de två andra drabanterna men det finns tendenser till en sammanslagning.

Idag går det att se nya tendenser där drabantutvecklingen fått konkurrens från andra utvecklingsriktningar. Området Piteå – Munksund är så gott som sammanvuxet men området innehåller stora outnyttjade arealer som idag används till rekreations och sportändamål. Här finns en stor utvecklingspotential men istället sker stadsutbyggnaden i en annan riktning, bort från Munksund mot Havsbadet där fritidshusområden permanentas till åretrunt-

bostäder. Det medför att staden blir än mer utspridd och gles till sin struktur.

Den andra riktningen följer Fårösundets södra strand där nya bostadsenkla växer fram väster om Fårövägen. Det här är ett mönster som bryter helt mot tidigare utvecklingsriktningar. Gemensamt för de två utbyggnadsriktningarna är det sjönära läget, med ett boende i närheten i eller i direkt anslutning till vatten.





Stadens form blir mer och mer utdragen och avstånden inom staden ökar i takt med utglesningen.

Ju glesare en stad är desto längre blir de genomsnittliga avstånden mellan stadens olika funktioner. Vilket i sin tur leder till ett ökat behov av transporter inom staden. Vi kan redan idag se att den glesa strukturen i Piteå gör det svårt att försörja de olika bostadsområdena med en effektiv kollektivtrafik ur ekonomisk och befolkningsmässig synvinkel. Istället ökar kraven på fler trafikleder, en ny Timmerled ute i Södra fjärden, en förlängning av Norra Länken över Norra fjärden. Om vi satsar på att förtäta innerstaden kan vi spara områden runt staden och istället nyttja dem till fritid och rekreation. För varje ny villa som byggs i stadens utkant försvinner 2500 kvm naturmark till tomtmark, gator och annan infrastruktur.

Med en tätare stadsmassa följer inte bara miljövinster i form av minskat transportbehov och förbättrad stadsbild, den stora vinnaren är stadslivet, den täta staden genererar fler boende till centrum och handelns förutsättningar förbättras. Trygghetsaspekter spelar också in i valet av utbyggnadsmodell där en förtätning av centrum med bostäder och handel kan ge ökad trygghet och en livligare stad som även lever upp under kvällar och helger.

Vi har den glesa stadsstruktur vi har och den kan vi inte göra så mycket åt idag, men vi kan genom en långsiktig planering arbeta för att förtäta staden.

Genom att förtäta Piteå förbättras förutsättningarna för att bedriva en effektiv kollektivtrafik och det enskilda transportbehovet minskar.



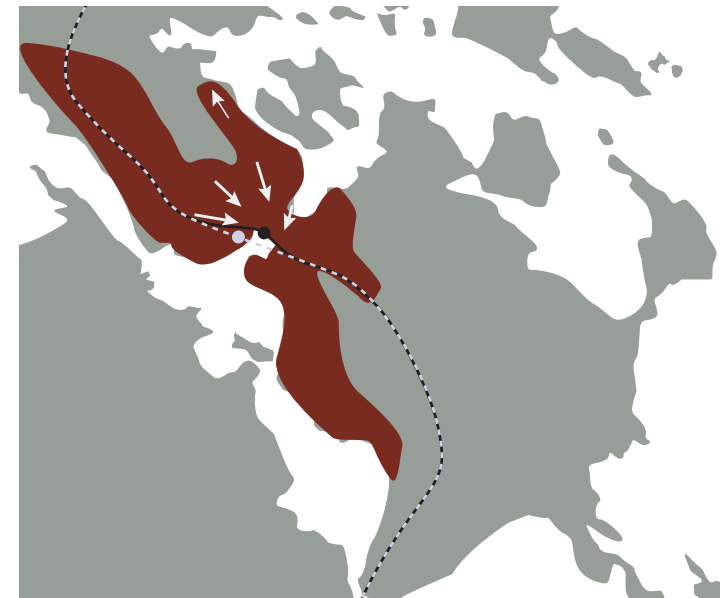
Täthet genom närhet

Täthet får vi genom ett intensivare markutnyttjande och genom att ersätta avstånd i staden med byggda gränser. De gränser vi ser idag är av en annan karaktär, det är gränser av trafikleder och överblivna markområden. Om vi ersätter de gränserna av byggda gränser möjliggör det en förtätning av staden. Samtidigt som vi kan spara på det omgivande landskapet och naturen.

Som överskottsanalysen tydligt visar består en stor andel av centrala staden av öppna och lågt utnyttjade ytor. Här finns en möjlighet att bryta en del av utglesningsprocessen och istället satsa på att läka ihop såren efter de senaste 60-årens enklavutbyggnad av Piteå.

En förändring är på väg att ske i Piteå, fastighetsägarna har insett att det finns en marknad för att producera nya lägenheter. Det märks framförallt som en trend där man bygger på befintliga fastigheter i innerstaden med fler våningar. En kostnadseffektiv lösning som snabbt och relativt enkelt ger ett nettotillskott av lägenheter. Tack vare lägre byggkostnader kan en relativt hög utbyggnadstakt hållas som på kort tid kommer att lösa en del av bostadsbristen i Piteå. Men den här utvecklingen är inte enbart av godo, den arkitektoniska kvalitén är låg. För att lösa kraven på tillgänglighet måste tidigare tvåvåningshus utrustas med hiss och hisschakten placeras på utsidan av byggnaderna. Ett annat problem är att det arkitektoniska uttrycket tappar tidsperspektivet, 60- och 70-talsbyggnader får påbyggnader från 2000-talet. Dessutom är den allena rådande trenden att husen utrustas med stora klumpiga mansardtak som helt bryter mot tidigare stilideal. Förvisso får Piteå en helt egen unik bebyggelse ett karaktäristiskt särdrag med en stad av mansardtak

Ett problem kvarstår, man nyttjar inte stadens överskottsområden. Men även här märks en förändring, under 2004 kommer ett flertal nya byggprojekt att starta där bland annat en parkerings-tomt utmed Aronsgatan ska bebyggas. Omdaning av Sundsgatan



kommer också att medföra en nybyggnation av lägenheter utmed gatans södra sida.

En fortsatt stark satsning på förtätning som utbyggnadsmodell kan återupprätta en del av den forna tydliga gränsen mellan stad och land. Förtätning i Piteås fall bör handla om att satsa på stadsrenovering där man fyller igen alla hål i innerstaden som uppkommit till följd av lediga tomter, planeringsöverskott och underutnyttjade ytor. Det bör också leda till att man omprövar vissa mindre lämpliga lokaliseringar i centrum så att ytterligare mark kan frigöras. Jag tänker på bensinstationerna utmed Sundsgatan, rangerbangården och busstationen.

Med en förtättningsmodell återupprättas en del av de urbana kvaliteter som gått förlorade i den sönderdelade staden.



Förtätningsområden

Som de olika analyserna visar finns det ett flertal områden i centrala Piteå som är möjliga att förändra användningsområdet. Förutsättningarna skiljer sig dock rejält åt varför jag har valt att dela in förslaget i förtätning på kort sikt respektive lång sikt.

Områden som kan förtätas på kort sikt innebär allt från 1 år och upp till 10 år

Områden på lång sikt innebär 10 år och framåt.



Förtättningsområden på kort sikt

1. Parkeringsplatsen Aronsgatan

En lucktomt på 2 500 kvm med ett mycket centralt läge, 100 meter från Storgatan. Möjligt att bygga bostäder med sjöutsikt på denna tomt. Utifrån den omgivande stadsbilden är det möjligt att hålla en hög exploateringsgrad på denna tomt 4–5 våningar vilket skulle kunna ge ett tillskott på 60–70 lägenheter. Idag används tomten som parkeringsplats och rymmer ca 80 p-platser som måste ersättas om tomten bebyggs.

2. Kyrkbrogatan

Liten lucktomt mellan Rådhusorget och Prästgårdsgatan på 1000 kvm. Möjlig att bebygga med mindre byggnad utmed Kyrkbrogatan. Med hänsyn till omgivningen måste exploateringsgraden hållas nere.

3. Pitetidningen 24 000 kvm

Större område utmed Timmerleden på 24 000 kvm. Området är delvis bebyggt med en större byggnad på 2 100 kvm bottenarea innehållande Pitetidningen. Lämpligt område för volymhandel med krav på skyltläge. Goda möjligheter för en stadsintegrerad volymhandel. ICA planerar att ta över Pitetidningens lokaler och omvandla dem till ett ICA Kvantum. Möjligt att etablera fler butiker i området. Bra tillgänglighet för bilister och gående.

4. Norrmalm

Det här är troligen stadens mest attraktiva läge för nya bostäder. Platsen är sjönära och ligger i den pittoreska och attraktiva stadsdelen Norrmalm. Men det är också en av de mest kontroversiella platserna i Piteå. En förtätning av Norrmalm med strandnära bostäder ställer oerhörda krav på anpassning till den omgivande bebyggelsen. Samtidigt kan det med stöd av analysen vara lämpligt att helt bryta mot omgivningen och tillföra en kon-

trast av 2000-talssnitt till det gamla och pittoreska.

Det här är ett av få områden i centrala staden där det skulle vara möjligt att bygga strandnära bostäder.

En förtätning här skulle kunna ske på två sätt, antingen går man försiktigt fram och sparar området närmast kanalen och koncentrerar exploateringen till parkeringstomten och gräsmattan i norr. Det skulle innebära 2700 kvm byggbar yta, om man skulle gå ner med bebyggelse ända till vattnet skulle det innebära totalt 6000 kvm byggbar yta.

5. Telemäklarna

Tomt som är bebyggd med gammal bensinstationsbyggnad. Byggnaden används för butiksändamål idag. Byggnaden passar inte in i området utgör mer ett främmande element i sammanhanget. Tomten är på 1600 kvm och lämpar sig för bostäder, skalan bör dock hållas nere med tanke på Norrmalm.

7. Västergatan

Stor lucktomt på 3 600 kvm norr om Åhléns. Lämplig tomt för bostäder, går att bebygga med relativt hög bebyggelse i 4–5 våningar, detta tack vare att tomten ligger nedanför en höjdstreckning.

8. Bryggeritomten 4 600 kvm vara byggnad 1 400 kvm

Svårbemästrad tomt som kräver noggranna överväganden. På tomten ligger det gamla bryggeriet från 1878, byggnaden är tom och saknar användning. Byggnaden har vissa bevarandevärden men har genomgått ett par okända renoveringar och tillbyggnader. De mest bevarandevärda delarna av bryggeriet ligger närmast Sundsgatan. Det är möjligt att förtäta området närmast Nygatan utan att riva hela eller delar av bryggeriet. Här handlar det om 3600 kvm sluttande tomt.



9. Sundsgatan 5 700 kvm

Överskottsområde och svärbemästrad tomt på 5700 kvm. Tomten ligger inklämd mellan två väletablerade hamburgerrestauranger. Beroende på hur man väljer att hantera bryggeriet får det konsekvenser för nyttjandet av denna långsmala tomt. Om man väljer att bevara bryggeriet blir det svårt att bygga framför. Om man istället väljer att riva bryggeriet blir det betydligt enklare att förtäta det här området med bostäder.

10. Källbogatan 4 200 kvm

Piteås gamla infartsväg kantas av stora öppna gräsytor. Det område som ligger inom analysområdet utgör endast en liten del av detta öppna stråk. Det här stråket är mycket lämpligt som förtättningsområde. Bebyggelsen skulle förvisso hamna nära Sundsgatan men om man jobbar med bullerdämpande åtgärder som hastighetssänkning från 70 till 50 km/timmen kan störningarna minskas.

Förtättningsområden på lång sikt

De mest attraktiva förtättningsområdena ligger strax väster om centrumkärnan men de är också de mesta svärbemästrade områdena. Till stor del bygger en exploatering av dessa områden på att Norbotniabanan byggs och att rangerbangården flyttas till en mer lämplig plats utanför Piteå. Det kommer också an på vad som händer och sker med Kappa.

11. Shelltomten 6000 kvm

Den ena halvan av området utgörs idag av en grön fyrkant mellan bensinstationen och bostadsbebyggelsen och den andra halvan av bensinstationen.

Bensinstationen har en mindre lämplig placering idag, inom det av Boverket rekommenderade skyddsavståndet på 100 meter från bensinstationen finns ett stort antal bostäder. På sikt kan man behöva avveckla bensinstationen och då frigörs ett större område som kan bebyggas.

12. Busstationen 15 800 kvm varav befintliga byggnader 1500 kvm
Helt kvarter i centrum som i överskottsanalysen pekas ut som ett område med ineffektiv ytanvändning. Se vidare förslagsdelen.

13. SJ 20 300 kvm varav befintliga byggnader 1 800 kvm

Delar av området används idag som omlastningsområde för Green Cargo mellan lastbil och järnväg. Den del som ligger närmast centrum har dock delvis fått en ny användning då två restauranger flyttat in i de gamla lagerlokalerna. På kort sikt är det omöjligt att bebygga området, så länge som rangerbangården finns här är miljöstörningarna alltför stora.

En omvandling av området förutsätter därför att rangerbangården flyttas, och det kommer inte att ske förrän Norbotniabanan byggs. Se vidare förslagsdelen.

14. Rangerbangården 75 000 kvm

Industriangård för skogsindustrin i Piteå. Området består till största delen av järnvägsspår. En omvandling av området skulle innebära att ett mycket stort markområde skulle frigöras. Piteås framtida expansionsbehov skulle väl tillgodoses om det skulle bli möjligt att exploatera det här området. Det är dock inte helt oproblematiskt att exploatera området. Frågetecknen är många, med tanke på områdets nuvarande och tidigare användning kan man misstänka att det finns gott om föroreningar i marken, likaså ligger området på gammal utfyllnadsmark. Det stora frågetecknet är dock närheten till Kappa kraftliner, hela området ligger förvisso utanför 1000 meters zonen men ingen vet om Kappa kan behöva expandera i framtiden. Då finns risk att man läser in Kappa och att företaget istället väljer att satsa på annan ort. Därför bör man noga överväga en expansion av staden i denna riktning. Ur förtätningssynpunkt vore denna expansion den mest optimala, ett stort centralt markområde som går att koppla på den befintliga centrumkärnan. Området ligger dessutom i ett välexponerat läge



vid Piteås mest trafikerade väg, Timmerleden. Det här området skulle således passa utmärkt för handelsetableringar.

15. Västra Kajen 99 000 kvm

Området saknar permanent användning och är enligt överskottsanalysen klassad som överskottsmark. Området innehåller en tillfällig uppställning av gamla hamnbodar som sparades till eftervärlden när de olika etapperna av Timmerleden drogs fram genom Piteås gamla hamn. Brandförsvaret har sin övningsanläggning här och under vintern tippas snö i området.

Det skulle alltså vara möjligt att exploatera området ganska omgående. Men det finns två hakar, grundförhållandena och närheten till Kappa. Delar av området ligger innanför 1000 meters zonen. Kappa har tidigare motsatt sig en handelsetablering på västra kajen med hänvisning till att deras framtida expansionsmöjligheter skulle inskränkas. I kommunens översiktsplan är området utlagt som framtida centrumområde.

Området närmast vattnet är mycket instabilt och enligt en geoteknisk undersökning av området finns det en överhängande risk att delar av kajen ska rasa ner i fjärden.

Det är alltså inte helt enkelt att exploatera Västra Kajen. Området innehåller mycket attraktiva lägen för strandnära boende samtidigt som närheten till industrin avskräcker med buller och lukt. Vid en exploatering skulle det bli lätt att integrera området med centrumkärnan

Det mest realistiska alternativet vore att det framtida resecentret byggs på Västra Kajen och att Norbotniabanan dras via Västra Kajen.

Den mark som blir över vid ett resecenterbygge borde då inkorporeras i Hamnparken så att ett stort sammanhängande parkområde skapas.

Nolia

16. Nolia strandpromenaden 18 000 kvm

Markremsa mellan Nolia mässområde och Norra fjärden. Överskottsmark i överskottsanalysen.

Tyvärr är det omöjligt att bygga här så länge som kraftledningen skär genom området. Det är dock möjligt att exploatera en mindre del vid småbåtshamnen.

6. Nolia 19 400 kvm

Lider av samma problem som strandpromenaden, en kraftledning som skär genom området.

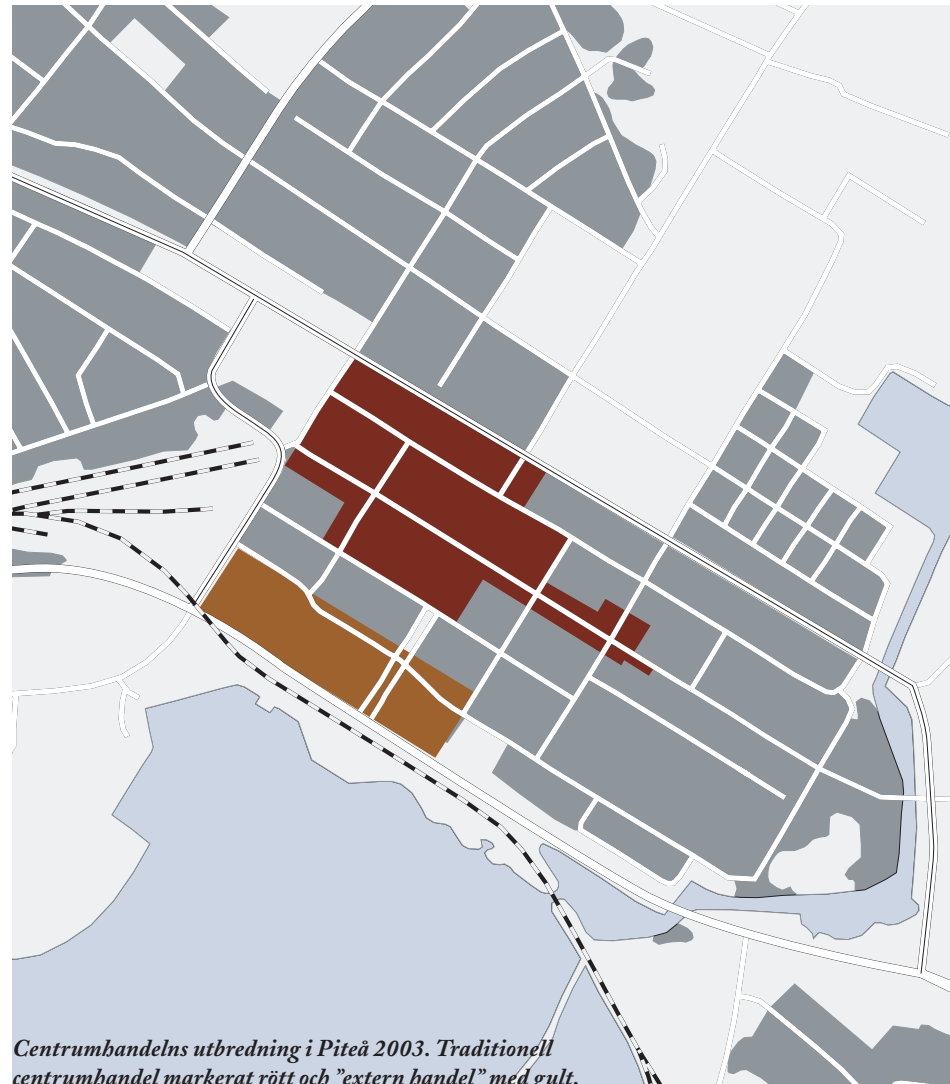


EN LIVSKRAFTIG CENTRUMHANDEL

En avgörande fråga för stadens attraktivitet som bostads- och lokaliseringsort är hur handelns möjligheter tas till vara och utvecklas. Här behövs idéer och handlingskraft för att visa hur de centrala delarna av Piteå ska utvecklas så att staden får ett bra underlag för en livskraftig handel och ett bra kultur- och nöjesutbud. Som situationen är idag, för Piteå en hård kamp mot sin större broder i norr, Luleå. Där Luleå har ett övertag med ett betydligt större och bredare handelsutbud än Piteå. Piteå tappar därför en del i handel gentemot Luleå, på sikt är det här ett hot mot den lokala handeln i Piteå.

Det finns stora skillnader mellan de två städerna. Luleå har en mycket tillåtande attityd till externhandel, ett stort handelsområde har vuxit fram vid Storheden, i direkt anslutning till E4:an. Piteå däremot har en mer restriktiv hållning till externetableringar, på ont och gott. Kommunen har släppt fram viss externhandel på Backen men det handlar nästan uteslutande om sällanköpsvaror och inga livsmedel. Istället har kommunen lyckats få KF att bygga en stormarknad mitt inne i centrum, en stormarknad av extern karaktär. Ytterligare etableringar är på gång här med bl a ICA. Men det behövs fler centrala platser inför framtiden för att kunna möta upp etableringsplaner och för att få en kontrollerad expansion av detaljhandeln.

Här finns två olika behov som bör tillgodoses, dels den traditionella centrumhandelns behov av trevliga shoppingstråk med bra butikslägen och den mer volymkrävande handeln som kräver god tillgänglighet med bil och väl exponerade skyltlägen utmed infartsleden, Timmerleden.

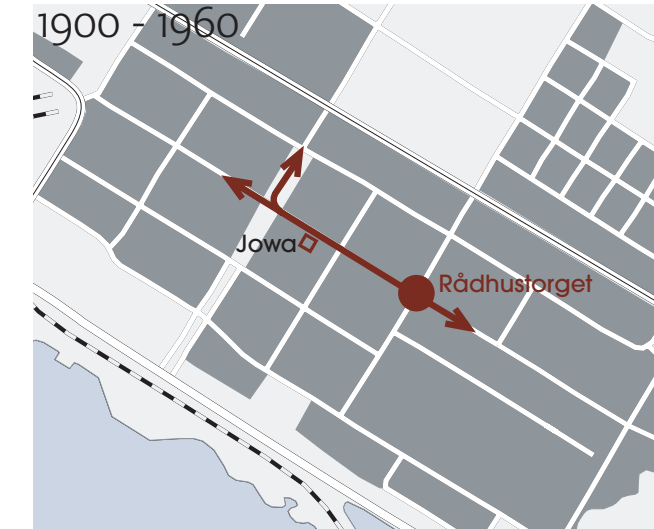
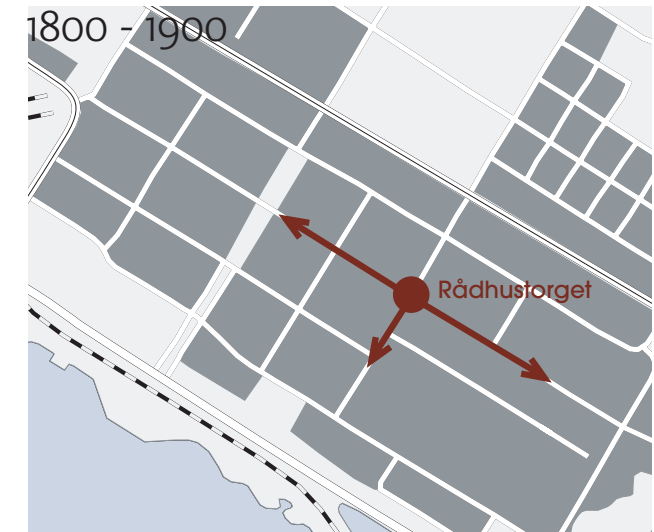
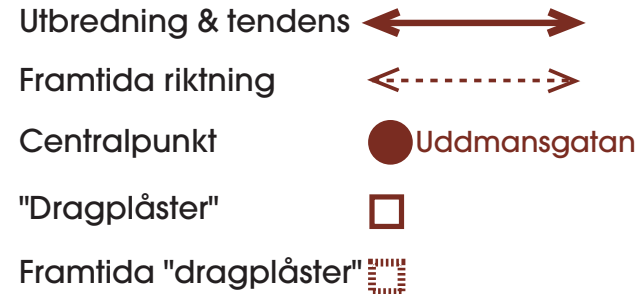


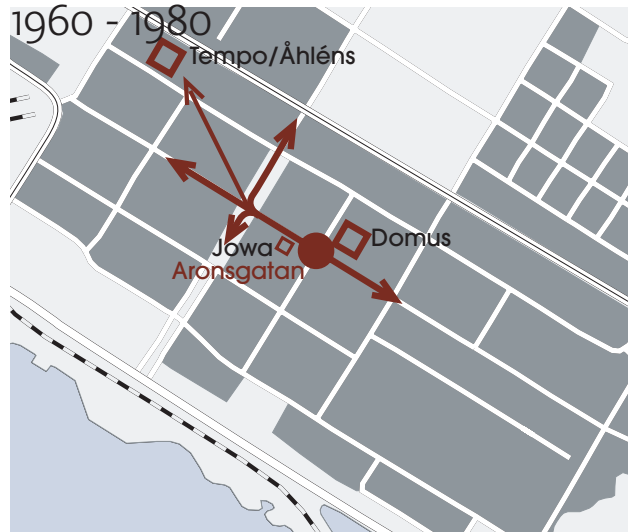
Centrumhandelns utbredning i Piteå 2003. Traditionell centrumhandel markerat rött och "extern handel" med gult.



Handelns förskjutning i staden
De tendenser vi kan se i centrum-handeln idag är att tyngdpunkten inom detaljhandeln förskjutits västerut. Östra delen av Storgatan håller mer på att omvandlas till en café- och restauranggata allt medan butikerna flyttar västerut närmare Robin Hood och Småstaden. Det är en splittrad bild av handeln som framträder, det mesta är samlat inom ett tydligt avgränsat område men trots det ligger det utspritt över ett stort område.

Orsakerna till det här går att se i den utveckling av centrum som pågått under de senaste 40 åren. Det handlar bl a om; saneringen av innerstaden under 60- och 70-talet, bygget av Tempo/Åhléns vid Sundsgatan under 60-talet, etableringen av inomhusgallerian Småstaden i slutet av 80-talet, KF:s stormarknad Robin Hood vid Timmerleden 1998 och Domushusets ombyggnad till kontor.





Saneringen av innerstaden föranleddes av tydliga ambitioner att renodla området öster Rådhusorget till ett rent bostadsområde, butiks- och verksamhetslokaler skulle bort. Här lades grunden till förskjutningen av centrum, Rådhusorget blev den östra entrén till centrum och inte som den mittpunkt det var tänkt från början. Med saneringen av innerstaden pekades området mellan Rådhusorget och Västergatan ut som ett centrumområde med handel, kontor och bostäder. Funktionssepareringen delade in staden i tydligt avläsbara enheter. Innerstaden skulle befrias från onödig biltrafik och Storgatan gjordes om till gågatan 1967, parkeringar anlades i en ring runt centrum på behagligt gångavstånd till butiker. Trafikleder planerades och byggdes runt centrum. Innerstaden blev lättillgängligt för de flesta. Handeln var koncentrerad till området mellan Rådhusorget och Uddmansgatan med viss spridning åt båda håll. Ett Domus-varuhus uppfördes på Storgatan mellan Rådhusorget och Aronsgatan.



Nästa steg att sprida ut handeln togs när Tempo byggde sitt varuhus i hörnet av Sundsgatan och Västergatan, ett par hundra meter väster om Domusvaruhuset. Detta bidrog till att splittra handeln i centrum med två stora varuhus långt från varandra. Varför placerades Tempo helt för sig själv, utan någon tydlig kontakt med den övriga handeln?

Det här blev en dragkamp mellan öst och väst. Det bilfria gångstråket på Storgatan utökades västerut med sträckan Uddmanskagan - Lillbrogatan.

I mitten av åttiotalet byggdes inomhusgallerian Småstaden på västra delen av Storgatan, dragkampen mellan östra och västra delen skärptes. Nu fanns tre stora varuhus i centrum men inget av dem med närliggande kontakt till den andra, men en viss koncentration till västra delen av centrum.

Det enda riktiga torget i Piteå, Rådhusorget fick en marginaliserad position i och med förskjutningen, istället ordnades en ny torgliknande plats på Uddmanskagan - Byxorget. Byxorget är i dag ett blomstrande torg med planteringar, sittplatser och en utomhusscen. Det långsmala torget omges av byggnader med butikslokaler i bottenplan.

Piteå har en väl uttalad strategi att inte tillåta externa etableringar av handel i staden, som följd av detta lyckades man med det stora konststycket att få KF att bygga en "extern" stormarknad mitt inne i stan – Robin Hood vid Timmerleden. En stormarknad mitt inne i stan med gångavstånd till det mesta. Ett mycket lyckat exempel på att det går att bygga stormarknader mitt inne i en stad på gångavstånd till bostadsområden utan alltför stort avkall på biltillgänglighet. Men etableringen innebar också att handeln tippade än mer i centrum, koncentrationen till västra Storgatan och Byxorget ökade.

Idag ligger de flesta stora butikerna mellan Byxorget och Robin

Hood. Östra delen kämpar för att hänga med i konkurrensen med väst, det finns tankar på en ny galleria i öster med en eventuell inglasning av Storgatan för att locka folk. Det finns en del utrymme för ett par stora butiker öster om Byxorget. Frågan är om man ska återupprätta östra delen av Storgatan som handelsstråk eller om man ska fortsätta utbyggnaden mot väster med fler butikslokaler och nya lägen för volymhandel vid Timmerleden.

Detaljhandel och service är grundläggande funktioner för en vital och livskraftig stad och de är en av de viktigaste orsakerna till att folk reser in till centrum. Tillsammans med kollektivtrafikknutar, gågator och köpcentrum är de största dragplästerna för den centrala staden. För att få en långsiktig utveckling av centrumkärnan är det av stor vikt att man stärker förutsättningarna för en livskraftig och konkurrenskraftig handel med en mångfald av butiker. För att uppnå detta måste de centrala delarna kunna erbjuda näringsidkarna goda lokaliserings- och utvecklingsmöjligheter.

Piteå har goda förutsättningar att bli en attraktiv handelsstad men det handlar om att ta tillvara på stadens särprägel och använda det som ett argument. Mycket har gjorts för att göra innerstaden till en trevlig plats att flanera på, här finns gott om sittplatser, planteringar och uteserveringar.

Handeln har genomgått stora förändringar under de senaste decennierna som lett till nya behov och krav på butiksmiljöerna i centrum. Nationella kedjor tar över den småskaliga handeln och medför ökade krav standardisering och mindre vikt läggs på särprägel. Man ska kunna känna igen sig i en H&M-butik var man än befinner sig i landet eller världen. Det ställs krav på att butiksytor, skyltmöjligheter, åtkomst för varutransporter och kunder, listan kan göras lång. Samordningsfördelar i varuhandeln har medfört att de stora nationella och internationella butikskedjorna och köpcentren ökat sina marknadsandelar på bekostnad



av de traditionella fristående butikerna. Detta är inget unikt i sig, men om en stad inte kan uppfylla de högt uppsatta kraven väljer ofta de stora kedjorna att lägga ner eller flytta till ett externt läge och i värsta fall flytta till grannkommunen.

Stadens centrum är attraktivt som handels- och serviceplats mycket tack vare koncentrationen av kunder med många och specialiserade behov liksom att folk dras till centrum av andra grunder än det rent kommersiella. Stadens centrum är en viktig mötesplats för folk, därför bör man inte enbart se till handeldns behov och önskemål när man ska försöka utveckla stadens centrum till en attraktiv handelsplats.

De flesta som använder stadens centrum gör det av andra anledningar än att enbart shoppa. Handeldn bör därför inte var den enda premissen när man skal planera för lösningar av bebyggelse, transporter eller vid användningen av gator och offentliga rum. Handeldn blomstrar bäst i samspel med andra centrumfunktioner. Den stora utmaningen ligger därför i att hitta en avvägning mellan alla skilda intressen som verkar i centrum. För att få en långsiktig positiv utveckling i centrum måste alla centrumaktörerna samarbeta med att ta fram idéer för hur stadens centrum ska marknadsföras och vilket utbud man eftersträvar att erbjuda. Det måste utarbetas en tydlig strategi som ska ligga till grund för den fortsatta centrumutvecklingen. På samma sätt som utveckling av centrummiljön ger positivt genomslag på handeldn ger en satsning och utveckling av handeldn positivt utslag på centrumlivet.

Handeldn är beroende av en fungerande planering Jerker Söderlind²³ tar upp den logiska uppbyggnaden av staden och dess centrumfunktioner. Handeldn har sedan lång tid tillbaka varit förlagd till stadens centrum, enligt den så kallades närhetsprincipen. Vilket bygger på att det ska vara nära för konsumenterna att göra sina inköp. Likaså ska det finnas det ett stort utbud av varor samlad på en begränsad yta mitt i staden.

De flesta städer har vuxit fram som centrum för handeldn, en plats där människor kunnat utbyta varor och tjänster. Städerna har haft ett eller flera marknadstorg för handeldn, från de ursprungliga marknadstorgen mitt i staden till dagens köpcentra längs motorvägar och infartsleder. Eftersom handeldn uppstod långt före industrialiseringen och storstadstillväxten kan handeldn ses som en stadens verkliga grundläggande byggstenar. Utan handeldn - ingen stad. Handeldn är dock mycket sårbar och om inte de styrande i städerna kan erbjuda goda villkor lämnar handelsmännen staden. Att marknaden lämnar staden beror delvis på att städernas planerare och politiker inte kan erbjuda affärsmännen goda lägen inne i staden. Under 1960- och 1970-talen var de svenska planerarna mycket mer marknadsanpassade, stora delar av städerna revs för att ge plats åt varuhus och parkeringsplatser. Det är idag svårt att försvara denna skövling av våra innerstäder, men utvecklingen sköt i varje fall upp den utspridning av handeldn vi ser idag, där nya köpcenter hamnar långt utanför stadskärnorna med ökat bilresande och bilberoende som följd.

Om de, enligt Söderlind, stadsgrundande aktörerna som handlarna är, inte erbjuds fysiska planer och platser som ur det egna snäva sårintressets perspektiv framstår som attraktiva och väl fungerande, då drar sig de stadsgrundande undan den planerande instansen. De bryter då ofta ny mark utanför de kontrollerade och kontrollerande städerna. Dessa nya öar av frihet bryter sig loss från det som handelsmännen uppfattar som förlegade restriktioner och hämskor på den egna affärsutvecklingen. Om detta sker på platser avskilda från resten av staden, slutar staden att vara ett gemensamt projekt. Vi riskerar att få en okontrollerad utveckling som kan utarma stadskärnan.

Vad det handlar om är att vi måste ta tillbaka initiativet av planeringen och kunna erbjuda attraktiva och lämpliga lägen för handeldn. Lämpliga ur den synvinkeln att de inte bara ska gagna handeldns aktörer utan även de som bor och använder staden och vara långsiktigt försvarbara ur miljösynpunkt.

²³ Söderlind, Stadens renäsans



En lösning på problematiken som Söderlind tar upp är att handeln idag är hänvisad till två valmöjligheter för nya etableringar, i stadskärnan eller i ett externt läge. Om man ser på USA har en ny mellanform av handelsetableringar uppkommit, så kallade "Stripcentra"²⁴. Stripcentra anläggs som ett stort antal butiker och serviceanläggningar med parkeringsplatser utefter utfartsvägarna från centrum. Översätter man det här till svenska förhållanden kan de trafikleder som förbinder stadskärnan med ytterområdena byggas om till breda stadsgator eller avenyer, med gångbanor och trädplanteringar. Utmed dessa stadsgator kan lokaler för handel, kontor och eventuellt även bostäder uppföras. Detta vore ett bra alternativ till köpcenter i rent externa lägen. Med modellen kan sår från modernismens planeringsideal läkas ihop och stadskärnan kopplas samman med isolerade bostadsförorter. Stadsgatan med affärer kan alltså knyta ihop geografiskt isolerade områden till en ny och större helhet.

Det här ställer dock krav på att gamla trafikplaneringstankar mjukas upp för att istället tillåta bebyggelse utmed hårt trafikerade infartsleder.

Hoten mot centrumhandeln

Vad kan vi vänta oss av den framtida utvecklingen av centrumhandeln ur ett nationellt perspektiv?

Lars Jacobsson²⁵, pekar på tre faktorer som styr den strukturella förändringen inom handeln. Det är: bilismen, internationaliseringen och informationsteknologin. Jacobsson pekar på att dessa förändringar håller på att få stor betydelse för våra stadskärnors användning. Många svenska städer grundlades därför att de var lämpliga handelsplatser. Idag är det inte givet att stadskärnan är den handelsplatsen, det kan lika väl vara det externa köpcentret. Orsakerna till detta menar Jacobsson är bilismen som gjort oss allt för bekväma. Våra svenska städer från 1600-, 1700- och 1800-talet är inte utformade för att klara av bilismen, de är bättre anpassade för gående och hästar. Det är framförallt bristen på parkerings-

platser som är det stora bekymret för stadskärnorna. Det är både dyrt och krångligt att bygga parkeringsplatser som kan svälja den fortgående ökningen av antalet bilar. När det blir svårt att hitta parkeringsplats väljer många istället att fara till det externa köpcentret som är anpassade till bilismens principer. För att klara konkurrensen från externhandeln måste stadskärnorna satsa på fler parkeringsplatser.

Enligt rapporten kommer därför alltför många butiker att flytta ut från centrumkärnan under den närmaste 20 års perioden. Det kommer att ske en ordentlig omlokalisering av detaljhandeln från centrum till externa lägen. Tendensen idag är att både sortimentet och kvaliteten blir bättre i de externa lägena. Från det att externhandeln startade i Sverige så handlade det enbart om lågprisbutiker till dagens köpcenter med en differentierad handel. Vad blir det då kvar av centrumkärnan enligt Lars Jacobsson? Han menar att omstruktureringen kommer att innebära att citykärnan blir platen för den mera småskaliga handeln med lätta och icke skrymmande varor, liksom plats för restauranger och nöje. En dyster framtidsbild som målas upp över våra svenska stadskärnor.

Slutsats

De fysiska åtgärder som kan vidtas för att utveckla och stärka Piteå som handelsstad bör handla om att ta tillvara på Piteås särprägel. Piteå har trots hårda och ganska brutala saneringar av stadskärnan lyckats behålla mycket av sin småskalighet. Det här är något att bygga vidare på, småskaligheten och trivsamt i en småstad.

Det går inte att förhindra den förskjutning av handeln som pågår, centrumhandeln måste få hitta ett jämviktsläge mellan koncentration och konkurrens. Handeln har inte mått väl av den utglesade struktur som har rått de senaste 30 åren. Skapa istället nya möjligheter för fler butikslägen med flexibla lösningar i västra delen av centrum. Satsa på att locka fler kvälls- och helgverksamheter

²⁴ Söderlind I, sid 261, ref till *Handeln inför år 2000, Handelns långtidsutredning*. Lars Jacobsson, Barbro Johansson, Jurgen Reichel. Nordstedts juridik 1993

²⁵ Handelns utredningsinstitut



till centrum som konserthus, kulturhus och en eventuell flytt av biblioteket till centrum.

Staden måste kunna erbjuda handeln fysiska planer som harmoniserar handelns särintressen med hela befolkningens intressen. Ett av dessa är närhet till butiker och service från bostaden och arbetsplatsen.

I valet av fysiska åtgärder vill det ofta dyka upp konflikter mellan olika intressen. I valet av åtgärd ska åtminstone dessa tre punkter vägas in:

Åtgärderna måste kunna byggas och drivas på kommersiella grunder

Åtgärderna måste syfta till att stärka stadslivet oberoende av tid på dygnet och året

Åtgärderna ska ta hänsyn till det existerande, stadens särart och det ska ställas höga krav på arkitektur och utformning.

En utbyggnad av handeln i Piteå måste ske i samspel med övriga funktioner i centrum allt för att skapa ett så levande centrum som möjligt. Lokalisering och utformning av nya butikslägen, speciellt större etableringar är en stor och krävande utmaning som ställer stora krav på planering och inpassning i staden, då de flesta som använder staden gör det av helt andra orsaker än att shoppa. Av den anledningen bör man inte sätta handeln i första rummet när man ska planera för ny bebyggelse, kommunikationer eller för användningen av stadsrummet. För att bidra till en positiv utveckling av staden måste nya större handelsetableringar visa respekt till det existerande och på så sätt bidra till att vitalisera omkringliggande gator och platser. Köpcenterlösningar för externetableringar bör inte överföras direkt till innerstadens mer småskaliga bebyggelse och gatunät, utveckla istället nya kreativa lösningar som med

Robin Hood.

Trots allt är det så att handeln fungerar bäst i samklang med övriga centrumfunktioner där den stora utmaningen ligger i avvägningen mellan de olika intressena såsom handel, service, kontor, kultur, rekreation, och boende.



FUNKTIONSDISKURSER²⁶

Den traditionella staden består av ett kontinuerligt gatunät där avbrott i form av parker eller torg är en naturlig del av staden. På stadsplanen kan dessa ses som gröna eller obebyggda öar i ett hav av bebyggelse. Den svenska 1900-tals modellen för stadsbyggande har istället fokuserat på bebyggelse som öar i ett hav, områden som isolerade bebyggelseenheter förbundna av vägar för olika trafikslag. Mellanrummen består här av natur, grönska och impediment. Enligt Söderlind resonerade planerarna antagligen som så att ”inom den här bebyggelsekokongen ska människor kunna trivas, umgås och känna tillhörighet”. Bebyggelsekokongen eller grannskapsenheten som vi är mer vana att kalla denna bebyggelseprincip fick stort genomslag under efterkrigstiden, en reaktion mot den tidigare så anonyma storstaden. Storstaden med sin rutnätsprincip och anonyma bostadsområden sågs av den tidens planerare som en grogrund för fascism, nazism och kommunism. Tankarna känns igen från dagens debatt om att miljöprogrammets förortsområden är en grogrund för kriminalitet. Moderna bostadsområden har mer av den förindustriella byn som förebild än den historiskt framvuxna staden. Skillnaden ligger i näringsfånget, det moderna bostadsområdet saknar ofta ett differentierat utbud av bostäder och arbetsplatser, istället är den ett renodlat bostadsområde där befolkningen arbetar någon annanstans. I den traditionella staden finner vi arbeten och bostäder i en blandad symbios. Bostadsförorten är periferi medan staden är centralpunkt. En tanke bakom detta handlande har varit att bryta den historiska stadens grundstruktur – den kontinuerliga stadstillväxten. Stadens uppstyckning i olika fysiska enheter har fått negativa effekter vad gäller social rörlighet och inte minst för transporter. En stad uppstyckad i olika grannskapsenheter skapar större avstånd än en kontinuerlig stad. Den uppdelade staden förhindrar enligt Söderlind social och kulturell utveckling. En stad där sociala och kulturella gränser är inskrivna i stadsplanen blir med nödvändighet trögflytande. Då staden är uppstyckad efter

givna funktionella paket vilka är svåra att ändra på.

En kontinuerlig stadsplan medger å sin sida en större flexibilitet, det är betydligt lättare att förändra funktionen. Det är t ex lättare för en verksamhetsutövare eller social gruppering att utvidga eller minska sina revir i takt med ekonomiska och kulturella förändringar.

En kontinuerlig stadsplan sammanfogar och möjliggör med andra ord stadens storlek, blandning, genomströmning, offentlighet, konkurrens och social och kulturell mångfald. En stad av isolerade enheter fungerar enbart och endast om områdets befolkning uppför sig i enlighet med föreställningen om stadsplanens intentioner.

En av de mest betydelsefulla faktorer som styr valet av bostadsort är försörjningen. Om vi blickar tillbaka på stadstillväxten i Sverige ser vi att den var ganska blygsam fram till början av 1800-talet, huvuddelen av landets befolkning livnärde sig på vad jorden och marken gav. Följaktligen bodde närmare 80 % av Sveriges befolkning på landsbygden. Men från och med mitten av 1800-talet förändrades dessa förhållanden. När vi gick från ett ruralt samhälle till ett mer urbant, katalysatorn för omvandlingen var industrialismen. När den nya industrin behövde arbetskraft rekryterades den från landsbygden. Stadstillväxten sköt ordentlig fart, de gamla låga trästäderna blev i många fall smältdegler för ohälsa och sanitära olägenheter. Det vi idag ser som pittoreska boendemiljöer var på den tiden det motsatta.

Industrialismens framgång ledde till en stark urbaniseringsvåg och betydande stadstillväxt. Fram till 1930-talet skedde den i de gamla stadskärnorna, ny bebyggelse kopplades direkt på den gamla stadskärnan, nya kvarter stakades ut som ännu en årsring på rutnätsstaden. De nya arbetsplatserna förlades ofta i direkt anslutning till stadskärnan eller strax utanför. Med tiden växte den täta stadskärnan och inkorporerade nya landområden till sin encelliga kärna.

²⁶ Söderlind I och II



Den kontinuerliga stadstillväxten bröts i så sakteliga under de första seklerna av 1900-talet då nya färdsätt gjorde det möjligt att bo längre bort från arbetsplatsen. Den traditionella stadstillväxten ersattes av kommunikationsleder och öar av bebyggelse. Här påbörjade det stadsbyggande vi idag ser konsekvenserna av, städer av funktionsseparering. Boende och arbete var för sig men även städer av avstånd.

Ett inbyggt avstånd mellan det nya och gamla, där det nya enligt modernismens principer krävde jungfrulighet som ett betryggande avstånd till det gamla. Likaså krävde modernismens bostadsområden avstånd inom det nya för att naturen skulle få plats. Konsekvenserna av denna planeringsmodell blir ett skapande av gränser mellan funktioner genom en konsekvent separering av bostäder och arbetsplatser. De tydliga gränsdragningarna skapar stora pendlingsrörelser i staden, behovet av goda kommunikationer ökar vilket i sin tur ofta innebär trafikleder och ytterligare gränsdragningar mellan funktioner och områden.

Stadens form beror idag till stor del som nämnts tidigare av gränser, gränser mellan stad och land, gränser mellan inbördes områden i staden, gränser mellan funktioner.

De städer vi ser idag bär tydliga spår av modernismens ideal, tydliga gränser²⁷, det är få ideologier som fått så stort inflytande över stadsbyggandet. Modernismen har en sund grundtanke, att skapa ljusa och trevliga städer med mycket sol och luft samt att skapa trygga områden att växa upp i med trafikseparering och gott om natur och grönska. För att uppnå dessa ideal består den andra delen av ideologin av tanken att skapa gränser mellan funktioner i enlighet med Athen-Charterets flerkfunktionella stadsideal²⁸: arbete, boende, rekreation och transport. Allt i väl avgränsade funktionsområden.

Om vi ser till hur det är idag så finns modernismens ideal väl inarbetade såväl i lagstiftning som i praktiken. Planering handlar i stort om att kategorisera funktioner i det fysiska rummet och dra

gränser mellan dem i översiktsplan och detaljplan. Alla planer blir till en stor kulturell kontext med betydande sociala konsekvenser för invånarna.

Framtidens stad bör bli mer tillåtande för att blanda verksamheter och boende. Fördelarna med funktionsintegrering i staden är många.

^{27,28} Ramirez



GRÖNSKAN

Vad vore staden utan sin grönska, den är en av de stora kvaliteterna när vi pratar om den svenska staden. Grönskan ger oss ett sammanhang till det omgivande landskapet och ger staden en del av dess identitet. Det är kvaliteter som har stor betydelse för framtidens stadsutveckling. Planeringen av stadens parker och grönstråk måste ske med ett långsiktigt perspektiv. En planering som betonar ett strukturtänkande och med en helhetssyn på det grönas många funktioner. Grönska har betydelse för livskvalitet och hälsa hos de människor som bor i staden. I vardagsmiljöer, vid bostaden, arbetsplatsen eller längs med färdvägen värdesätter man att ha tillgång till vegetation och gröna områden.

Parker och naturområden är samtidigt en av de viktiga offentliga mötesplatserna i staden. Se grönskan som en helhet ett grönt nätverk i staden – en grön struktur.

En sammanhängande grönstruktur ger förutsättningar för att förstärka och bibehålla ett rikt växt- och djurliv i staden. Samtidigt spelar en välutvecklad grönstruktur stor roll för hur människor upplever och använder parker och natur.

Stadens parker och naturområden ska ge utrymme för såväl aktiviteter till vardags som till helgutflykter. De bostadsnära grönområdena spelar stor roll för stadsmänniskans vardagsfrid. Tillgång till grönska i omgivningen är ett grundläggande behov för människor och har betydelse för människors hälsa och välmående.

Parker och naturområden har stor betydelse som stadsbyggnadselement. De utgör väsentliga inslag som ger karaktär åt våra städer, tillsammans med hus, vägar och vatten. Grönskan i staden bygger liksom bebyggelsen upp årsringar i staden. Precis som varje tid har sina stilideal ifråga om arkitektur och stadsbyggnadselement så finns motsvarande inom landskaps- och trädgårdskonsten med tydligt avläsbara epoker.

Piteå har en påtaglig grönska som gör sig påmind i hela staden med undantag för det inre av gamla Håggholmen. Det tydligaste

gröna eller om vi hellre ska säga blåa elementet är vattnet som omger centrum, i söder den öppna Södra fjärden och i norr den lite mer slutna Norra fjärden och genom staden Piteälven via Strömskanalen. Vattnet ger staden en tydlig identitet, en karaktär med vattenutblickar. Likaså omges staden av grönska som får möta vattnet, det är få platser där bebyggelsen möter vattnet. De tydliga vattenrummen med sina gröna väggar och bebyggelsefria stränder bidrar till en tydligt avläsbar grönstruktur. Karaktären skiftar dock väsensskilt, från Badhusparkens strikta 1870-tals grönska till Noliaområdet stora öppna gräsplaner och till den relativt nyanlagda parken vid Södra Hamnen.

Förhållningssätt

Norra Fjärden

Det sammanhängande grönstråket utmed Norra Fjärdens stränder bör bevaras och lämnas oexploaterat.

Södra Fjärden

Södra Fjärdens stränder bör utvecklas så att ett sammanhängande parkstråk bildas mellan Badhusparken och Västra Kajen. Istället för att exploatera Västra Kajen med stadsbebyggelse bör Hamnparken utökas med Västra Kajen som kompensation för Resecentrum Norrbotniabanan som antingen hamnar på Västra Kajen eller i Hamnparken men också för att området är svårbebyggt. Att låta Västra Kajen ligga i träda i väntan på bättre tider är synd med tanke på det centrala och välexponerade läget vid Södra Fjärden och Hamnparken.

Strömskanalen

Kanalens västra sida ingår i det sammanhängande grönstråket som en förbindelselänk mellan de två fjärdarna.

Som jag visat i Överskottsanalysen så finns det ett möjligt utvecklingsområde vid Norrmalm. Det skulle i så fall innebära att en del av kanalens västra sida bryts sönder av bebyggelse. Det kan



vara motiverat att bryta ett sammanhängande stråk i detta fall med tanke på att området ligger mitt inne i staden och denna grönyta ligger lite vid sidan av och underhålls inte särdeles väl idag.

Stadsgrönska

Innanför vattenrummens stränder tar strukturtänkandet slut i Piteå. Det finns ett flertal små parker men inga större sammanhängande tillgängliga grönstråk. Det som finns där är trafikgrönska. Det här är ett förhållande som borde utvecklas i framtiden. Omvandlingen av Sundsgatan kommer att innebära att trafikrummet får en gröninramning av nya alléträd. Detta ger ett nettotillskott av grönska till centrum, ett tillskott som dessutom binder samman Strömskanalens grönska med Sundsgateaxeln. Grönska i innerstaden behöver inte nödvändigtvis betyda park, det kan räcka med att plantera träd utmed gatorna.



KILEN - EN NY STADSDEL I PITEÅ

INLEDNING

Piteå växer så det knakar men som analysen visar går utvecklingen mot en ökad utspridning och utglesning av stadsbebyggelsen. Staden flyttar sina positioner längre och längre bort från centrum med ökade avstånd som följd. Andra stadsbyggnadsriktningar har tagit fart under de senaste åren med en viss förtätning av centrum. Förtätningen innebär dock att befintliga byggnader byggs på med en extra våning. Planer finns också på att bebygga delar av Sundsgatans breda gaturum och ett par lucktomter. Men stora delar av centrum kommer att fortsätta bestå av obebyggda marktytor som väntar på att få en ny användning. Som analysen visar är det förenat med stora problem att omvandla dessa områden idag. Räddningen för framtidens stadsbyggande i Piteå är Norrbottnia-banan som kommer att frigöra dessa områden. Det i särklass mest intressanta området att detaljstudera är Kilen det vill säga Rangerbangården och Busstationen. Ett område som har alla förutsättningar att bli en välintegrerad del av centrum.

KILEN IDAG

Rangerbangården²⁸

Piteå godsbangård är en av Norrbottens mest trafikerade gods-terminaler. Godstransporterna alstras till största delen av pappersbruken Kappa Kraftliner, SCA Munksund och av sågverken på Lövholmen och Munksund. Dessa fyra transporterar årligen 11 miljoner ton gods via Piteå godsbangård. I proportion till lastbilstransporterna är det en låg siffra, lastbilstrafiken står för 75 % av totala godsflödet. I framtiden räknar Banverket med att järnvägen kommer att ta en större andel av det totala godsflödet. Stickspåret från Älvsbyn och Norra Stambanan fram till Piteå godsbangård är elektrifierad men fortsättningen från godsbangården och vidare på det så kallade industrispåret till Munksund och Haraholmen saknar elektricitet därför måste samtliga tågsätt som ska vidare kopplas om på godsbangården.



²⁸ Piteå kommun och WSP



Till detta hör också att bangården inte har fullgod standard vilket innebär att det inte går att koppla ihop fulla tågsätt. Bangården skulle redan idag behöva utökas i längdriktningen men det finns inte utrymme till det, staden ligger i vägen, för att kunna föra över mer gods till järnväg måste bangården flytta från centrum.

Dagens placering av godsbangården är inte på något sätt optimal, dels hämmar den stadens möjligheter att expandera västerut och dels inskränker den industrins godshantering, det är till exempel inte möjligt att växla och koppla samman tåg mitt i natten p g a bullerstörningar till omgivande bostadsområden. Kommunen har tillsammans med Banverket studerat möjligheterna att flytta hela bangården till ett nytt läge i Öjebyn eller till Pitholmsheden. Utredningen kom fram till att en sådan flytt är möjlig men medför en betydande kostnad (ca 200 miljoner).

Samtliga parter är alltså positiva till att flytta godsbangården men avgörandet hänger på om Norrbotniabanan byggs eller inte.

Bussterminalen

Bussterminalen upptar idag ett helt kvarter i Piteå. Större delen av området används till parkeringsplatser, busstation och två diffusa grönytor. Själva bussområdet har en låg utnyttjandegrad, av totalt 17 busshållplatser används som mest 7 under högtrafik, resterande platser står outnyttjade. En stor del av bussområdet består av vändytor för bussgodshantering i terminalbyggnaden. Genom att nyttja området effektivare och anpassa terminalbyggnaden till andra angöringssätt än vinkelrät angöring skulle mer än halva kvarteret kunna användas till annat. I den södra delen av kvarteret ligger två mindre byggnader som inhyser Pite Taxi och en resebyrå, verksamheter som kan placeras var som i Piteå.

Det är inte realistiskt att tänka sig en flytt av bussterminalen idag, då den ligger strategiskt vid Tvärleden mellan Norra Ringen (norra utfarten mot E4 och Luleå) och Timmerleden (södra utfarten mot E4 och Skellefteå).

Värdering av befintlig bebyggelse

Inom området finns idag sju byggnader, av dessa tillhör tre kategorin "byggnader äldre än 60 år". Dessa tre ligger inom rangerbangården och består av ett lokstall från ca 1915 och två förrådsbyggnader. Samtliga har ett kulturhistoriskt värde, en tydlig vittnesbörd om Piteås järnvägsepok. Det är dock svårt att inordna dessa byggnader i en ny struktur, enda byggnad som är praktiskt möjlig att bevara är det gamla lokstallet som ligger utmed Timmerleden. Resterande fyra byggnader har ett lågt ekonomiskt och kulturellt värde.

Värdering av grönskan

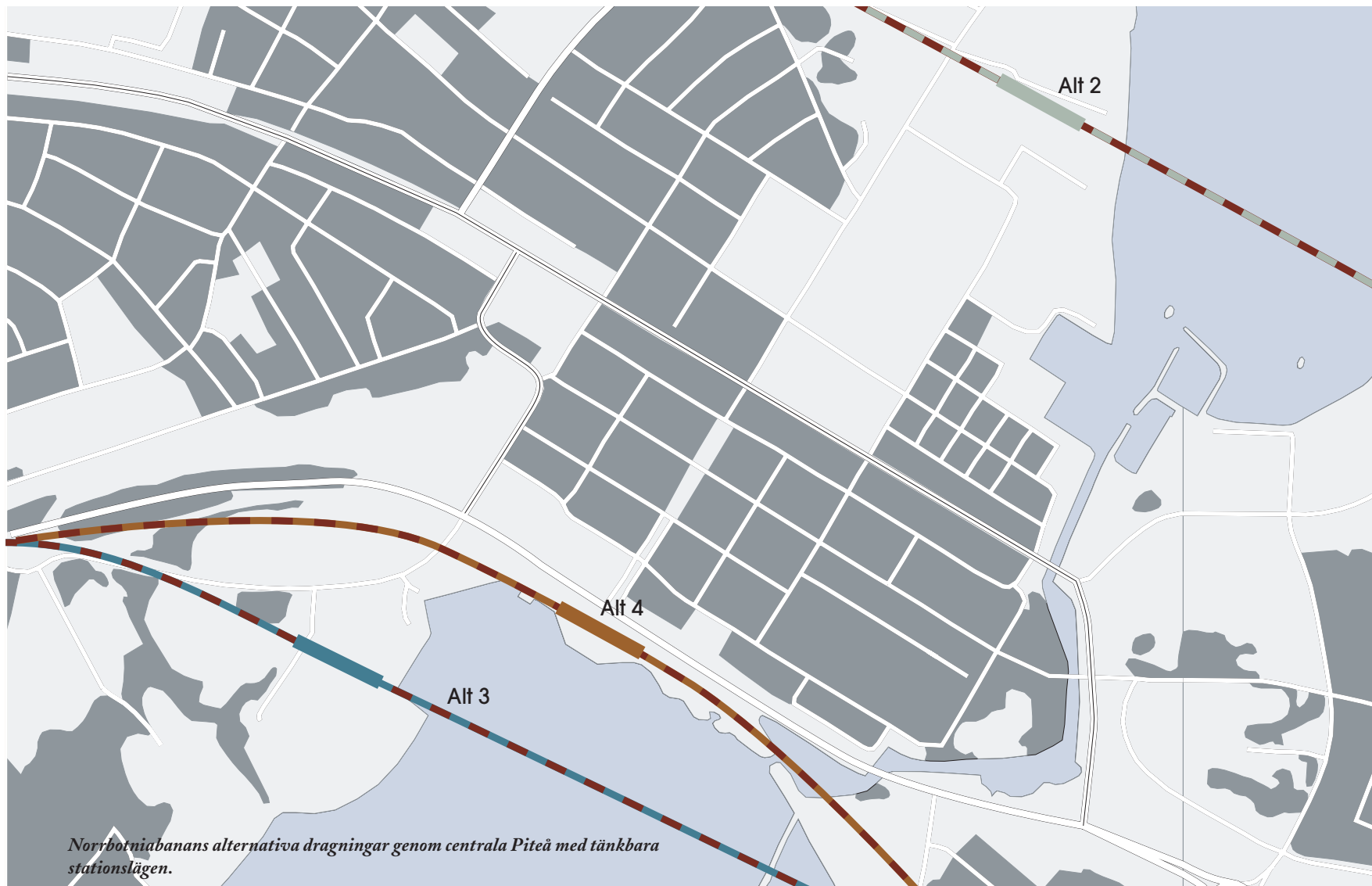
Områdets grönska håller mycket låg kvalitet. Den enda anlagda och väl underhållna grönytan i området är Cécilparken vid busstationen. Övrig grönska består mestadels av sly och buskvegetation. Stora delar är trafikgrönska och kulisvegetation mot rangerbangården. Bevarandevärdet på den befintliga grönskan är låg med undantag för parken.

OSÄKERHETSMOMENT

Norrbotniabanan

En omvandling av området förutsätter att Norrbotniabanan byggs, om så inte blir fallet kommer det att bli omöjligt att omvandla hela eller delar av området. En genomgång av de olika tänkta enskilda tomterna visar med all tydlighet på vilka problem en utebliven Norrbotniabana skulle medföra på förslaget.

En flytt av rangerbangården skulle enligt Banverkets beräkningar kosta runt 200 miljoner. Banverket har inga egna planer på att flytta bangården idag utan en flytt förutsätter en Norrbotniabana. Dessutom löser inte en flytt av bangården våra problem, industrispåret till Haraholmen kommer att ligga kvar i sin nuvarande sträckning via rangerbangården och diagonalkorsningen med Timmerleden fram till dess att Norrbotniabanan genomförs. Industrispåret transporterar stora kvantiteter farligt gods varje år. Nästa område är Busstationen, en effektivisering av denna skulle kunna frigöra lite mer än halva busstationsområdet, men det skulle trots det bli svårt att genomföra en genomgripande omdaning av området. Förbindelselänken mellan Sundsgatan och Timmerleden ligger där som en S-formad barriär och rangerbangården med tillhörande skydds zoner.



Norrbotniabanans alternativa dragningar genom centrala Piteå med tänkbara stationslägen.



Föroreningar

Vi kan förvänta oss att det finns stora problem nergrävda i området, till att börja med vilar hela området på utfyllnadsmassor som kan innehålla både det ena och det andra. Piteå kommun har inte låtit göra några närmare analyser av området. Ser vi till de senaste decenniernas användning av området kan vi med all säkerhet vara förvissade om att marken bitvis är rejält förorenad med olja, diesel och andra kemikalier. Med andra ord kan vi vänta oss att det kommer att medföra betydande insatser för att ställa området i byggbart skick med höga sanerings kostnader som följd.

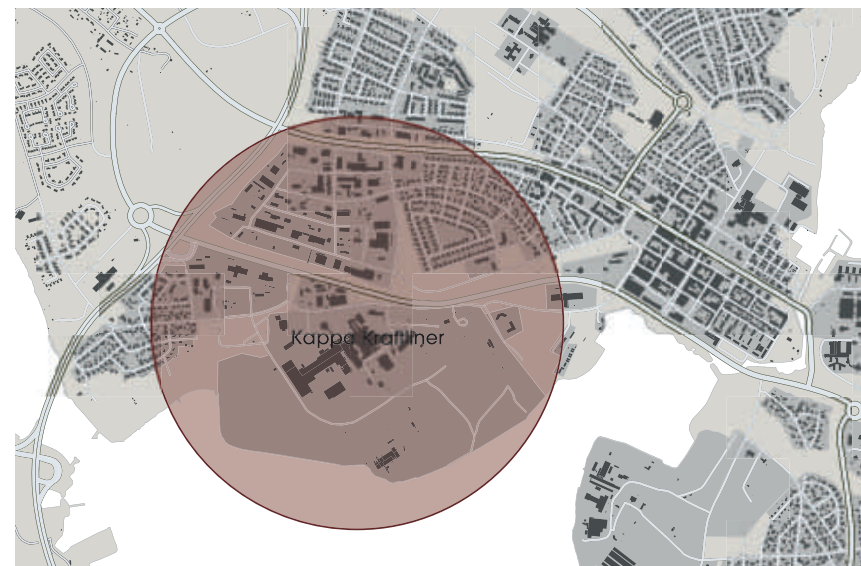
Industrin

Industrin är den tredje stora osäkerhetsfaktorn, Kappa har redan idag en rejält tilltagen skyddszon på 1 kilometer från sodapannan och kemikaliehanteringen. Om industrin utökar sin verksamhet i riktning mot centrum riskerar det att lägga en död hand över hela det tilltänkta förslagsområdet. Som läget är idag finns inga sådana planer men beroende på konjunktursvängningar och andra svårplanerade faktorer kan Kappa komma att välja att expandera åt det här hållet.

Slutsats

En förutsättning för att omvandla Kilen är att all nuvarande verksamhet försvinner och det kan inte ske förrän en Norrbotniabanan byggs.

Det finns endast en bevarandevärd byggnad inom hela området, lokstallet, alla andra byggnader bör rivas.



Kappa kraftliners skyddsområde på 1 kilometer



ANTAGANDEN OM FRAMTIDEN

För att komma vidare i arbetet har jag valt att göra ett antal antaganden om framtiden utifrån dagens tendenser.

TENDENSER 2004

Regeringen har ställt sig positiv till en Norrbotniabana mellan Umeå och Haparanda, byggstart 2010.

Piteå växer med ungefär 100 personer om året.

Efterfrågan på centralt belägna lägenheter är stor och väntas öka ytterligare

Musikhögskolan ska fördubbla antalet studenter till 2005

Stort behov av studentlägenheter

Tryck på kommunen att få fram fler lägen för volymhandel

ANTAGANDEN OM FRAMTIDEN

Norrbotniabanan byggs enligt alternativ 3 eller 4

Ett nytt resecentra för tåg och buss byggs vid Norrbotnia banans stationsläge

Rangerbangården flyttas

Nuvarande skyddszoner runt Kappa ligger fast och utökas inte

Befolkningsökningen håller i sig

Nödvändiga marksaneringar och grundförstärkningar av Kilen genomförs



SLUTSATSER FRÅN ANALYSEN

En utvidgning av centrala Piteå bör bygga på den relativa småskaligheten som finns på Håggholmen. De storskaliga bostadsområdena på Håggholmen ses som en parentes i stadsbyggandet utan naturlig förankring i övriga delar av staden.

De tankar som fanns i 60- och 70-talets generalplaner att ö-karakteren på Håggholmen skulle bibehållas och förstärkas med hjälp av trafikleder känns något märkliga idag. Trafiklederna skulle associera till vattenfyllda kanaler som omgärdade Håggholmen. Trafiklederna fick i och för sig den effekten men de är lite för effektiva med att avskärma Håggholmen mot resten av staden, trafiklederna blir mer barriärer än ö-bärare. De utfyllnader som gjordes inför Timmerledens byggande förstärkte dessa tendenser ytterligare, det blev än längre till vattnet. Nästa steg att anlägga hamnparken och försöka avskärma den från Timmerledens bullermatta med buskar och träd kommer om ett par år att ta bort vattenkontakten helt.

Det känns mer angeläget att läka ihop den gamla staden på Håggholmen med de nyare områdena i väster och norr. Håggholmen är en relativt homogen stadsdel som hålls samman av ett tydligt rutnät. Sundsgatan och Tvärleden med busstationen bryter detta mönster och på andra sidan vidtar ett helt annat mönster, där bebyggelsen får ett linjärt mönster. Här ligger en stor utmaning att läka samman dessa två mönster till en harmonisk enhet.

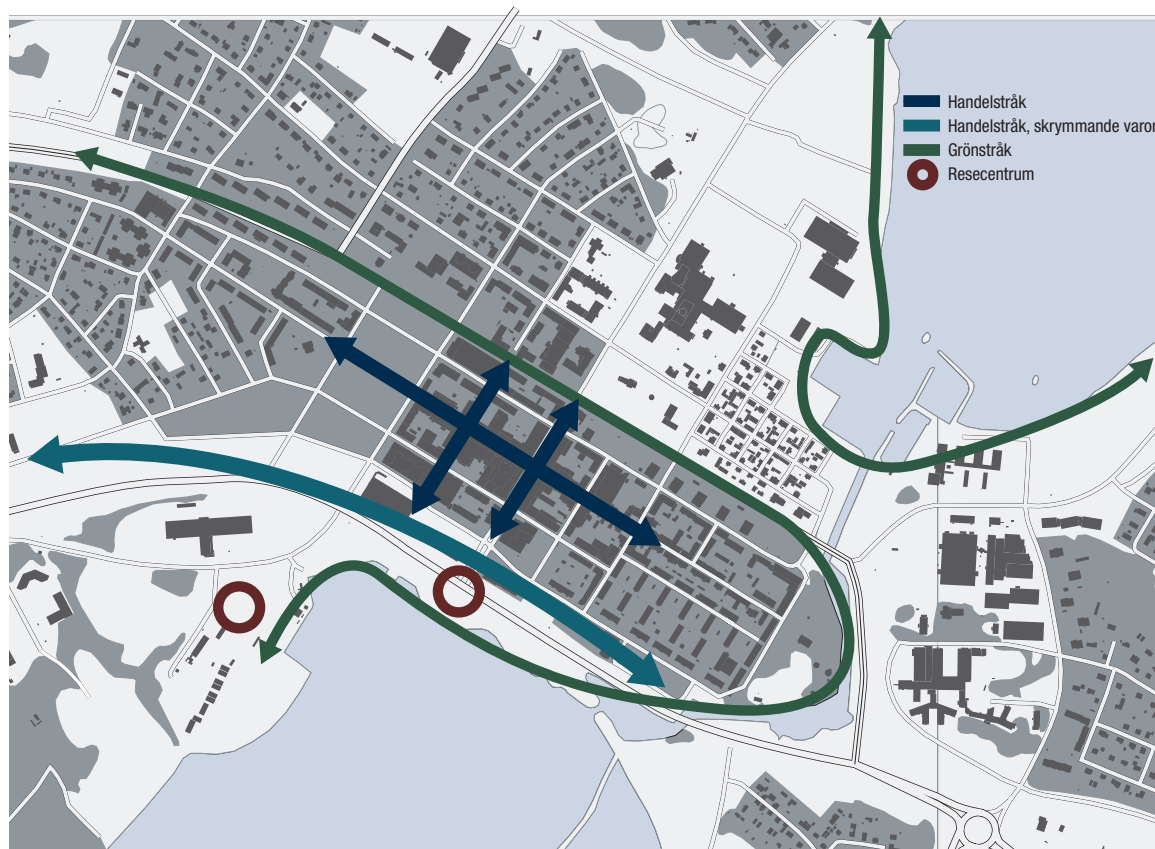


Kilen som en stor oformlig klump i Piteå som skiljer Håggholmen från resterande bostadsområden. Det ligger en utmaning i att försöka brygga över kilen med nya kommunikationslinjer för att få en ökad genomströmning av människor vilket kan gynna handeln och staden

Ett nytt område bör alltså ta tillvara på det befintliga rutnätet som finns på Håggholmen och knyta ihop det med den mer upplösta karaktären som finns i Backen och Berget/Källbo (det går att skönja en rutnätsstruktur även här men i mindre tydlig form)

Ett helhetstänkande kring grönskans roll i staden bör genomsyra det framtida stadsbyggandet och bygga vidare på grönstråken och förstärka deras roll i staden. I detta strukturtänkande bör stråket Sundsgatan ingå som ett stadsmässigt grönt stråk av alléträd och gröna lungor. En brist i Piteå grönstruktur är just bristen på stadsmässiga grönytor, Uddmanskatan och Källboparken är de enda goda exemplen, en utökning skulle behövas. Markremsan norr om Sundsgatan är ett möjligt område för en mer stadsmässig grönska, en grön lunga mitt i staden. Det skulle dessutom förstärka och komplettera det framtida grönstråket utmed Sundsgatan på ett bra sätt. Remsan är dessutom komplicerad att bebygga och inordna i staden, bredden är inte tillräcklig för kvartersbebyggelse och den skulle dessutom skymma bakomliggande verksamheter som Bryggeriet (omvandlas våren 2004 till konsthall, restaurang och turistbyrå) en park skulle lättare kunna inordnas i strukturen.

Space Syntax analysen visar med all tydlighet Storgatan är Piteås mest integrerade gata. Ett förhållande som man ska bygga vidare på och dra nytta av. Förutsättningarna för ett levande gatuliv är goda det vore därför naturligt att erbjuda handeln i Piteå expansionsmöjligheter utmed västra Storgatan



KILEN EN NY STADSDEL

PLANMÖNSTER

Utifrån 1876 års plan fanns en tanke och ambition och låta Piteå växa kontinuerligt genom att koppla på nya kvarter till Häggholmens rutnätsplan. Detta frångicks när Backen och andra nya bostadsområden byggdes ut efter andra världskriget.

Backen som har en upplöst form söker harmoniera med den homogena resten av trädgårdsmästeriet (område 1.2) och bryter helt mot Häggholmens rutnät. Backens bostadsområden (område 3.2 och 3.3) har en relativt sluten fasad mot gatan men innanför den ett lågexploaterat bostadsområde. Häggholmen däremot håller en hög exploatering både utmed gatan och inåt mot kvarteret.

Kilen ska bli en naturlig fortsättning på Häggholmen. Konceptet bygger på att Kilen ska integreras i Piteå och bli en naturlig fortsättning på innerstaden samtidigt som stadsdelen vara en brygga mot bostadsområdena i väster (Backen och Källbo). Utbyggnadsprincipen bör bygga på Häggholmens historiska struktur med ett tydligt rutnät av slutna kvarter. I mötet med Backen och Källbos upplösta kvartersstruktur och mer linjära princip övergår Kilen också i en mer upplöst form för att möta dessa områden.

Rutnätsstaden på Häggholmen förlängs med ett kvarters bredd och möter Backen. Långgatorna Prästgårdsgatan, Storgatan, Hamngatan och Hamnplan förlängs västerut till Bryggaregatan. Därefter sker en inpassning till Backens gatustruktur genom att Hamnplan böjer av åt sydväst och blir parallellgata till Bergsviksvägen. Bryggaregatan ges en direkt förbindelse med Timmerleden. Mot Timmerleden övergår rutnätet till en mer upplöst form. Detta för att möta upp Hamnplans upplösta kvartersform och möjliggöra utrymme för handel och verksamhet mot Timmerleden. Mot norr och Sundsgatan blir det också en upplöst kvarterstruktur då kvarteret är relativt smalt. Sydvästra hörnet av Västergatan och

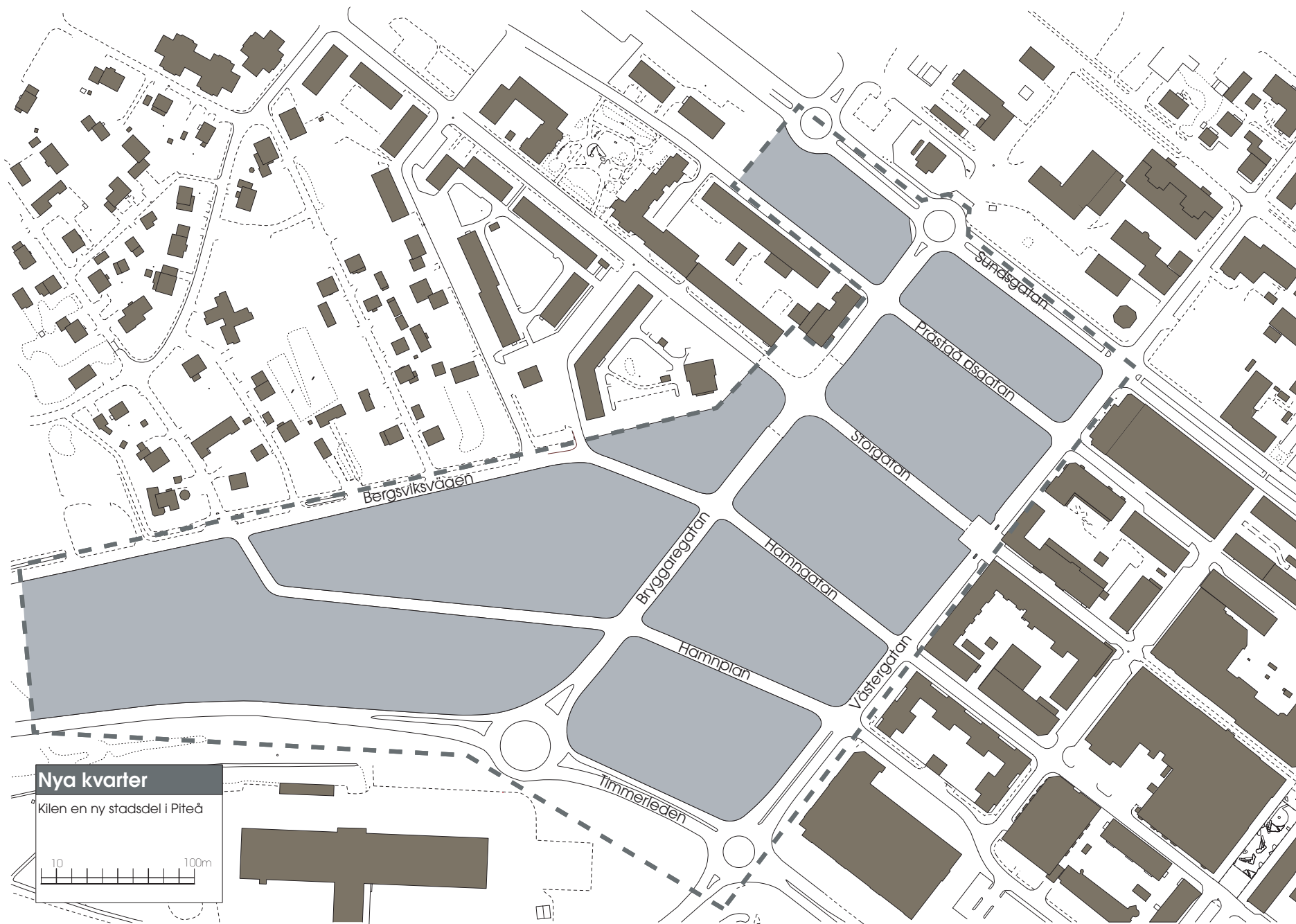
Sundsgatan avsätts som parkeringsplats till Åhléns.

Utmed Sundsgatan ska det vara möjligt att bygga hus i mer fria strukturer som kan harmoniera med områdena 3.1 och 3.4. och Åhléns platta köplada.

På den norra sidan av Sundsgatan övergår kvartersbeyggelsen i en långsmal park.

Storgatans roll som handelsstråk ska befästas i planstrukturen. Därför bör gatan ges ökad dignitet som centralgata i Piteå. Det ska uppnås genom att en ny liten offentlig plats skapas i korsningen mellan Bryggaregatan och Storgatan. Platsen ska spela mot Rådhusstorget i andra änden av Storgatan och ge den här delen av centrum en tydlig entré.

Rutnätet är en väl beprövad planform som fungerar bra och tillåter en flexibel användning. För planområdet är det naturligt med en fortsättning av Häggholmens rutnät men att den övergår till en mer upplöst form mot väster där området möter Timmerleden och skyddsområdet kring Kappa.



Nya kvarter
Kilen en ny stadsdel i Piteå

10 100m



EXPLOATERINGSGRAD

Hela området skall exploateras men det bör ske på ett differentierat sätt. Prästgårdsgatan, Storgatan och Hamngatan ska symbolisera den täta staden, med en sluten kvartersstruktur och byggnader i liv med gatan. Det här innebär i praktiken att den befintliga bebyggelsen förskjuts ett hack västerut.

Mot Timmerleden övergår den täta kvartersstaden i en upplöst form bestående av stora enskilda byggnader och öppna parkeringsytor alternativt låga parkeringsdäck. Den upplösta formen fortsätter västerut mot Bergsviksvägen där byggnaderna placeras i friare former för att möta Backen.

Prästgårdsgatan – Sundsgatan bygger vidare på lamellprincipen med orientering utmed gatan.

KVARTERSUPPDELNING

Kilen ska bli ett funktionsintegrerat område med stor blandning av bostäder, verksamheter och handel.

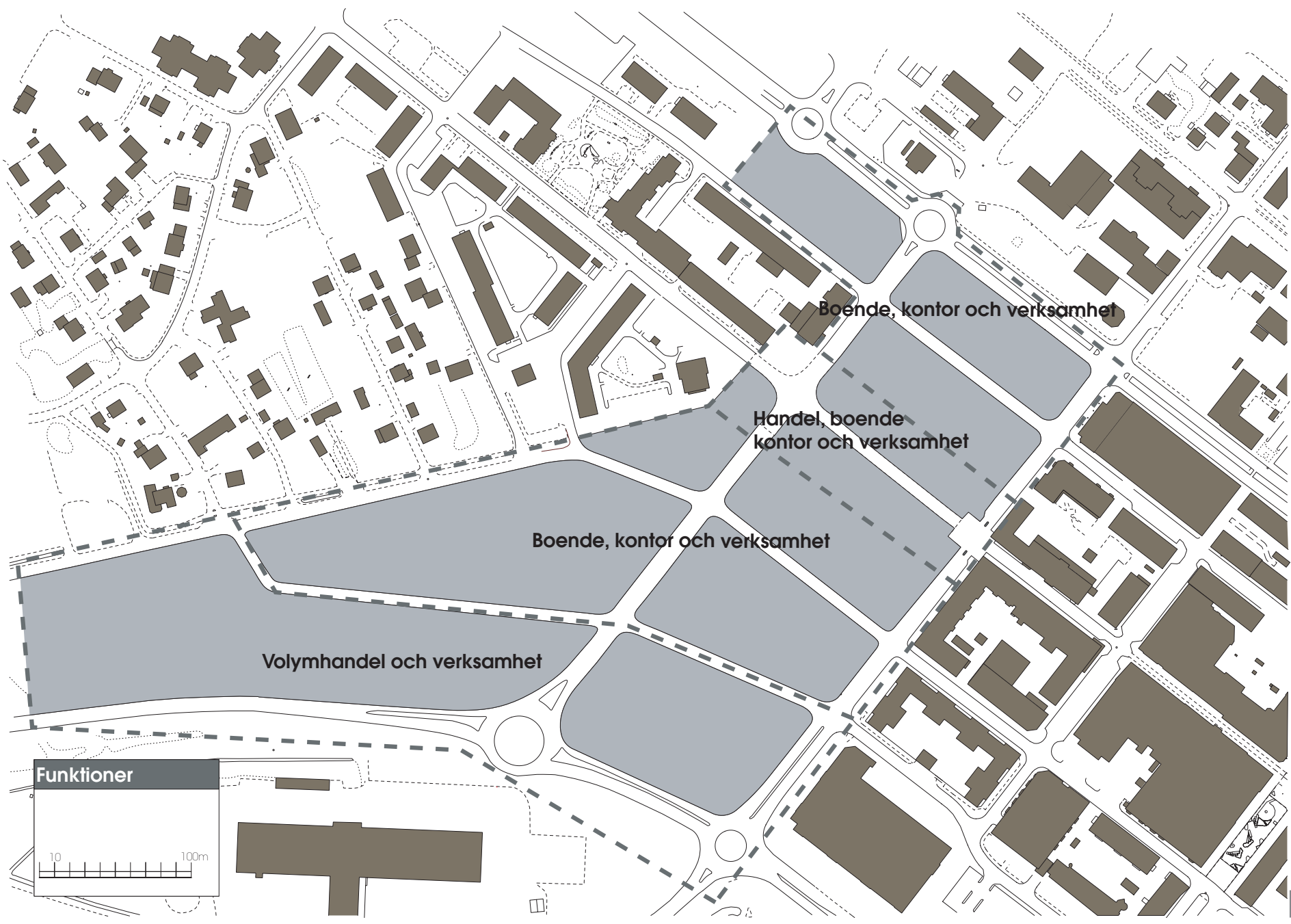
En grundtanke är att den blandade stadsbebyggelsen ska fortsätta västerut där Kilen ska ges förutsättningar att bli en levande del av staden. En del som får förutsättningar att leva dygnet runt och inte bara under den tid som butikerna är öppna. Det ska uppnås genom att man planerar för flexibla byggnader som enkelt kan byggas om för nya ändamål. Här ska man tillämpa vertikalintegrering av byggnaderna så att det ska vara möjligt att i en och samma byggnad blanda kontor, handel och bostäder.

Området kommer att bestå av ett centralstråk mellan Prästgårdsgatan och Hamngatan där Storgatan får högsta prioritet som handelsgata. Området mellan Hamngatan och Timmerleden sker en successiv övergång till mer verksamhetsbetonad användning med framförallt volymhandel och verksamheter. Denna kommer att fungera som buffertzona mot Norrbotniabanan och Timmerleden samtidigt som det är en av stadens bästa skyltlägen för volymhandel.

RÖRELSEMÖNSTER OCH FÖRBINDELSER

Det primära för hela förslaget är att få bort den barriäreffekt som området ger uttryck för idag. Det är inte särdeles lätt att ta sig från Backens bostadsområden in i centrumhandeln på Håggholmen om man väljer att gå, man måste antingen gå via Tvärleden (Bryggaregatan – Storgatan – Västergatan) eller via Sundsgatan, övriga delar av området är mer eller mindre stängt för passage om man bortser busstationen som knappast inbjuder till en trygg passage. För att få Backen till en integrerad del av Piteå måste Kilen omvandlas och öppnas upp så att ett flöde kan uppstå, ett flöde av människor och varor. I framtiden ska det därför bli möjligt att utan problem ta sig från Backen till centrum via ett antal möjliga passager och gator.

Huvudargumentet för att omvandla området har varit att öppna det så att Piteå åter kan växa på ett homogent sätt och samtidigt läka ihop de delar som ligger som barriärer i staden. Kilen ska kännas som en helt integrerad del av Piteå innerstad, ett område som knyter samman Håggholmen med Backen. Verktöget för att förverkliga dessa ambitioner är att anpassa Kilen till omgivningen och det en form som uppmuntrar till ett flöde av människor.



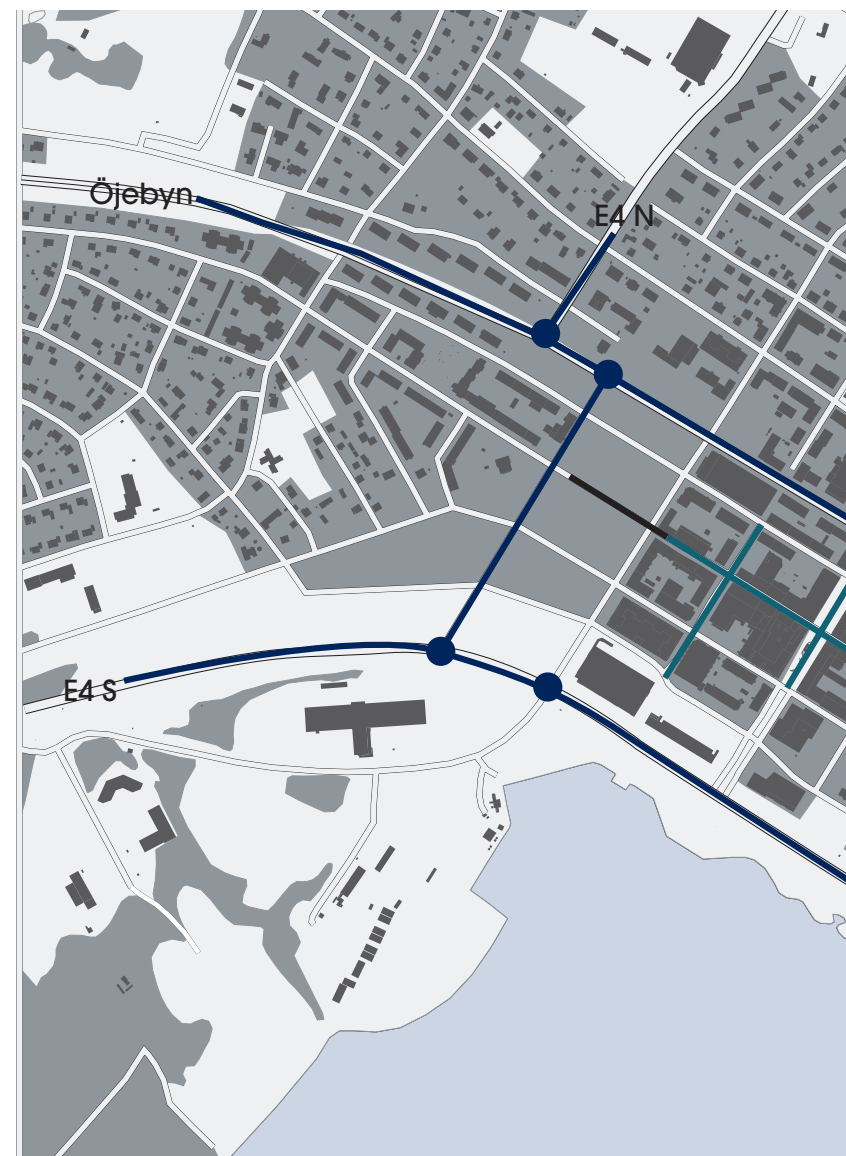
GATUSTRUKTUR

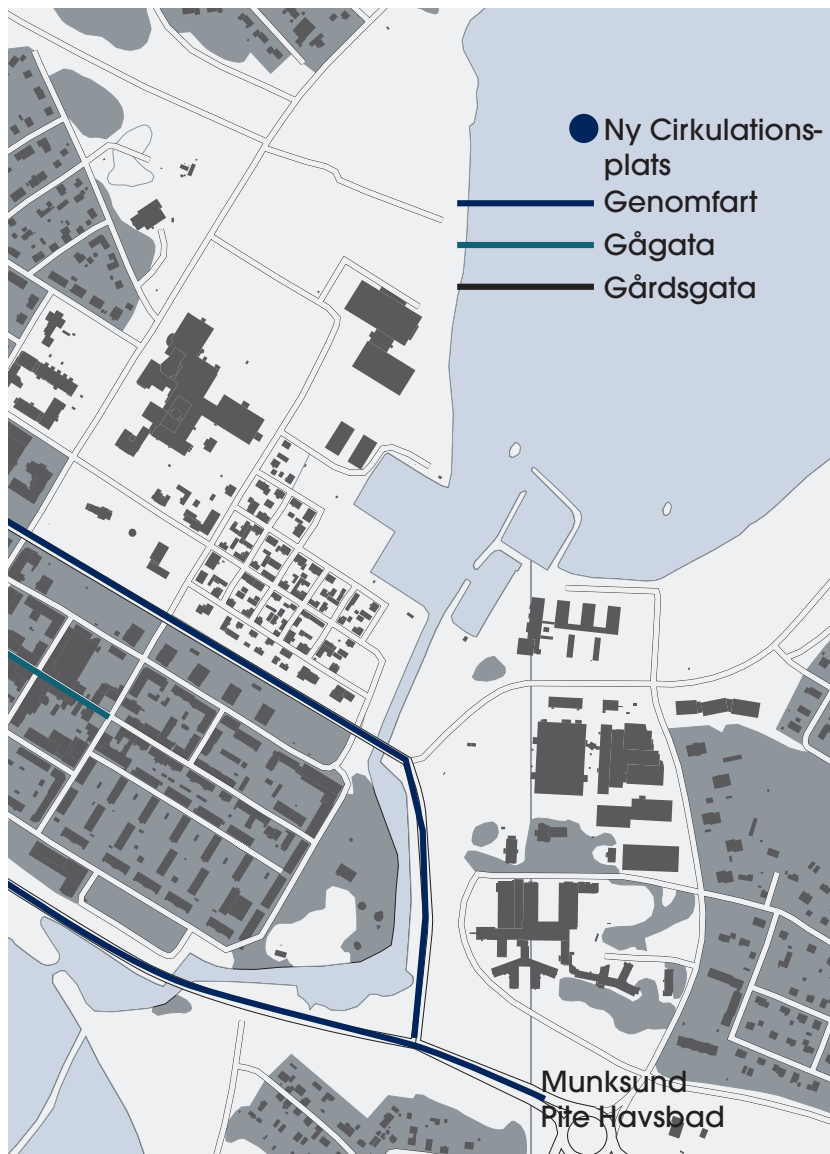
Den stora stötestenen i förslaget är hur trafikfrågan ska lösas. Genom området passerar idag en av Piteås huvudaxlar för biltrafik, länken mellan Norra Ringen och Timmerleden. Det går inte att negligera detta förhållande, Piteå innerstad skulle vinna mycket på att bli av med länken och flytta den längre bort från centrum. Länken genererar mycket genomfartstrafik (6 500 fordon/dygn²⁹) som skulle kunna gå någon annanstans. Men alternativa dragningar i innerstaden saknas och att planera för en förlängning av Norra Ringen över Norra Fjärden med en direktanslutning till Havsbadsleden (Timmerledens förlängning österut) är utslutet av ekonomiska och stadsbyggnadsideologiska skäl. Därför måste frågan om genomfartstrafik genom området lösas.

Den andra stora frågan för området är järnvägen och Norrbotniabanans dragning genom staden. En omvandling av rangerbangården och bussterminalen får inte planeras så att den hindrar eller försvårar en central dragning av Norrbotniabanen. Samtidigt ska man vara medveten om att Norrbotniabanen kommer att föra med sig en stor andel godstrafik och därmed även mycket farligt gods som ska passera genom Piteå. Av dessa skäl kan det vara direkt olämpligt att planera för bostadsbebyggelse i den södra delen av området. Här har vi även Timmerleden som har en stor andel farligt gods.

Med den omvandling av området som förslaget innebär ökar möjligheterna att rätta till en del av det gamla trafikledstänkandet som funnits i staden. Nu kan man istället satsa på ett mindre hierarkiskt gatunät i centrum med ökad säkerhet som följd. Det kan dock behövas en tydlig distinktion mellan huvudgator och lokalgator för att samla genomfartstrafik till ett stråk väster om centrum. De prioriterade trafikgrupperna bör vara de oskyddade trafikanterna och kollektivtrafiken.

²⁹ Trafikutredning för Piteå centrum





Järnväg

Nuvarande järnvägen flyttas i sin helhet till annan plats i Piteå. Industrispåret till Munksund och Haraholmen integreras i Norrbotniabanan och får därmed en lämpligare dragning genom Piteå. De två centrala alternativen av Norrbotniabanan innebär att spårområdet placeras på Timmerledens södra sida. Norrbotniabanan medför att nya skyddszoner måste skapas för att minimera miljöstyrningarna från järnvägen. Bostäder bör därför inte byggas i direkt anslutning till denna zon utan att man istället väljer att placera verksamheter och volymhandel inom detta område.

Huvudvägnät

Timmerleden kommer att förbli stadens viktigaste genomfartsled för tung trafik och övrig biltrafik. Leden som idag trafikeras av 12 300 fordon/dygn³⁰ genererar en hel del buller. I den trafikutredning som gjorts för Piteå centrum konstateras att gränsvärdena för buller överskrids på flera platser utmed Timmerleden. Det finns inget som talar för att trafiken kommer att minska i framtiden varför man får vara väl medveten om att bullernivåerna kommer att vara fortsatt höga.

Förbättringar bör därför genomföras för att minska bullerstörningarna och en del av Timmerledens barriäreffekt. Den viktigaste åtgärden bör vara att få ner hastigheten från dagens 70 km/t till 50 km/t. Den andra viktiga åtgärden blir att utjämna trafikflödena med två nya rondeller som ersätter en trafikljusreglerad korsning (Västergatan) och en helt ny anslutning med Tvärleden via Bryggaregatan. En åtgärd som bör undvikas helt är att bygga bullerplank utmed Timmerleden för att få ner bullret. Det skulle i så fall minska en del av de positiva effekterna med att bygga ut Kilen, att skapa skyltläge för volymhandel

Ett faktum som man bör dra nytta av är all genomfartstrafik som passerar centrum via Timmerleden. Det är ett utmärkt skyltfönster mot omvärlden och förbipasserande. Det här förhållandet borde

³⁰Trafikutredning för Piteå centrum



man dra nytta av och marknadsföra Piteå utåt genom en tydlig entré till staden via Timmerleden.

Tvärleden Västergatan - Storgatan - Bryggargatan förändras helt och flyttas ett snäpp västerut till Bryggaregatan och får därmed en genare förbindelse mellan Sundsgatan och Timmerleden. På det sättet förskjuts genomfartstrafiken västerut och förbindelsen med Norra Ringen förbättras. Den stora nackdelen med att ge länken en genare dragning är att trafiken kan komma att öka markant. Med detta följer ökade utsläpp och höjda bullernivåer från biltrafiken. För att minska dessa problem måste stor vikt läggas vid utformningen av gatan. Gaturummet föreslås därför få en rejält tilltagen bredd med plats för trädplanteringar på var sida av gatan liksom separata gång och cykelbanor. Hastigheten skall hållas nere med hjälp av ett smalare biltrafikrum och platsbildningen vid Storgatan föreslås få en upphöjd korsning med ett gemensamt utrymme för bilar och fotgängare. Den tunga trafiken hänvisas till Timmerleden och Norra Ringen och enbart godstransporter till innerstaden får nyttja länken. Dessa åtgärder ska leda till att länken får ett tydligt uttryck av stadsgata framför trafikled.

Anslutningarna till Timmerleden respektive Sundsgatan ska lösas med rondeller vilket ytterligare drar ner trafiktempot utmed Timmerleden utan att minska framkomligheten. Beroende på vad handelsområdet utmed Timmerleden fylls med kan det finnas ytterligare behov av rondeller utmed Bryggaregatan för att få ett jämnt flöde.

Lokalgatunät

Lokalgatunätet i området kommer att bestå av Håggholmens förlängda långgator; Prästgårdsgatan, Storgatan, Hamngatan och Hamnplan och tvärgatan Västergatan som degraderas från huvudgata till lokalgata.

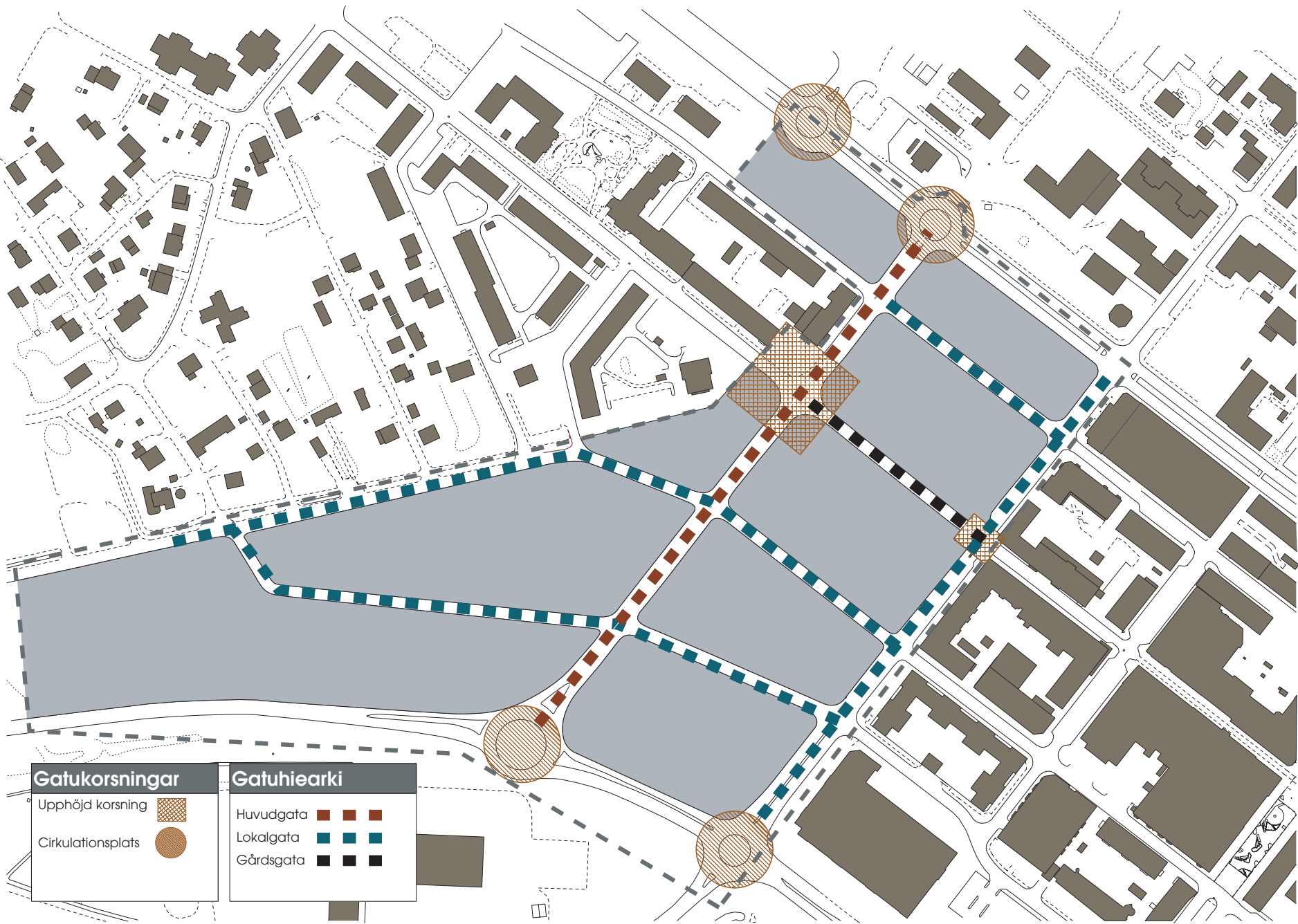
Hamnplan kommer att vara matargata för volymhandelsområdet utmed Timmerleden. Tanken är att Hamnplan ska fungera som den naturliga gränsen för den bilorienterade delen av Piteå innerstad, där delen norr om ska fungera som detaljhandels- och bostadsområde som företrädesvis vänder sig till flaner.

Gårdsgatunät

För att möjliggöra en expansion av detaljhandeln utmed Storgatan bör man redan i ett tidigt stadium undanta Storgatan som en ren bilgata och förorda blandtrafik. Storgatan mellan Bryggaregatan och Västergatan bör ges standard som gårdsgata med en högsta tillåtna hastighet på 15 km/t. Det kan dock vara svårt att hävda denna del av Storgatan som gågata i ett initialskede. Allt för att befästa Storgatans roll som stadens naturliga gång- och handelsstråk.

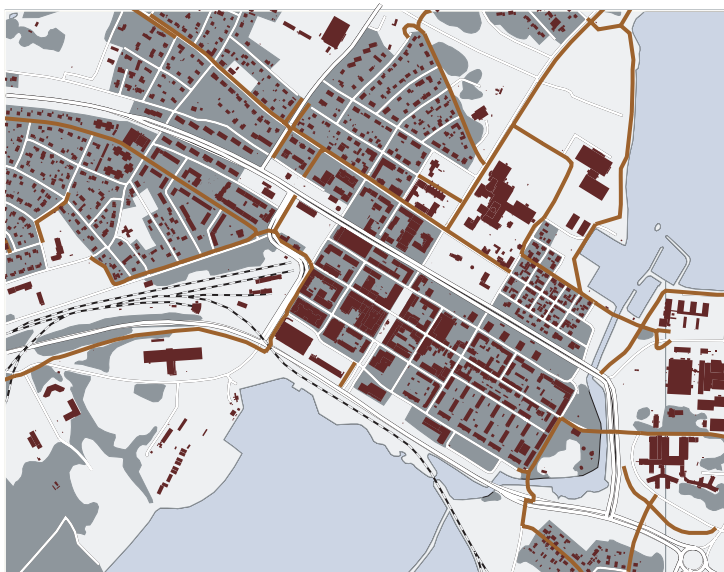
Kollektivtrafik

Innan platsen för Piteås nya resecentra är bestämd blir det svårt att detaljstudera och bestämma hur området ska kollektivtrafikförsörjas. Ser vi till hur kollektivtrafiken går genom Piteå idag kommer detta område inte att innebära några större förändringar i kollektivtrafiken. Idag har vi tätortstrafik utmed Storgatans västra del, utmed Bergsviksvägen och utmed Prästgårdsgatan. En utbyggnad av Kilen skulle innebära att området kopplas till det befintliga bussnätet.

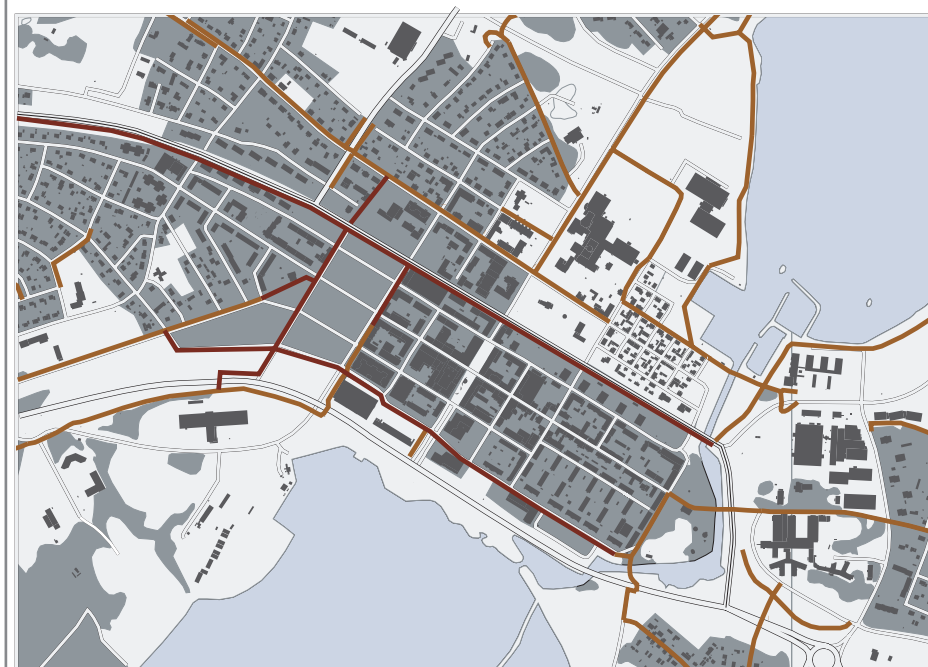


Gång- och cykelnät

Med en omvandling av området följer att Piteås något fragmeneterade cykelvägnät kan sammanfogas till en helhet. Hamnplan och Sundsgatan blir huvudstråk för den öst-västliga cykeltrafiken och binder samman näten från Munksund och Öjebyn med varandra. Bryggaregatan får funktion av tvärförbindelse mellan de två näten.



Dagens cykelvägnät i Piteå som helt saknar en förbindelse mellan östra och västra delen av staden. Det saknas en sammanhängande struktur. Flera av cykelvägarna saknar dessutom avskilda körbanor utan delar dessa med biltrafiken.



Det framtida nätet bör koppla ihop östra och västra delen av Piteå genom nya cykelvägar över Häggholmen. Omvandlingen av Sundsgatan medför nya cykelpåsar fram till Västergatan men dessa bör förlängas västerut. Bryggaregatan bör bli förbindelselänk mellan Timmerleden och Sundsgatan.



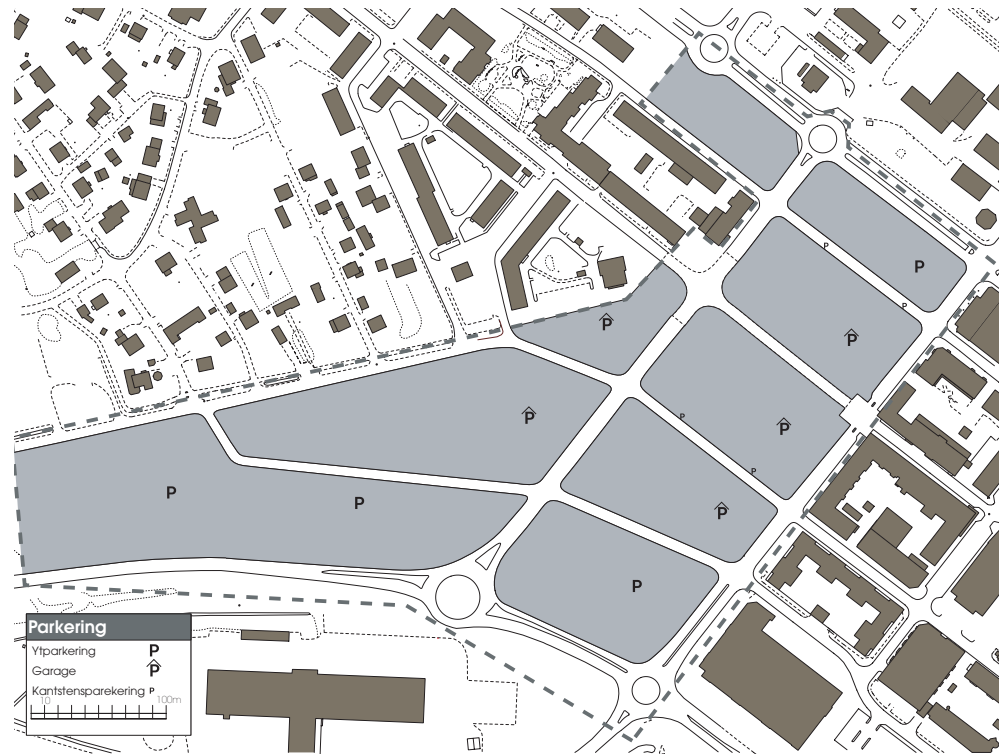
Parkering

Ett nytt bostads- och handelsområde i centrala Piteå kommer att medföra ett utökat behov av parkeringsplatser. Förslaget tar inte ställning till antalet platser som kommer att behövas men det ska vara möjligt att bygga parkeringshus i bottenplan på byggnaderna. Nergrävda parkeringsgarage är inget realistiskt alternativ då dessa måste uppföras med helt vattentät konstruktion.

Volymhandelsområdet föreslås få ytparkering kompletterat med mindre parkeringsgarage. Mot Sundsgatan föreslås en större ytparkering som ersättning för den förlorade parkeringen på busstationen. Kantstensparkering ska möjliggöras utmed vissa gator i området.



Parkering på Häggholmen idag



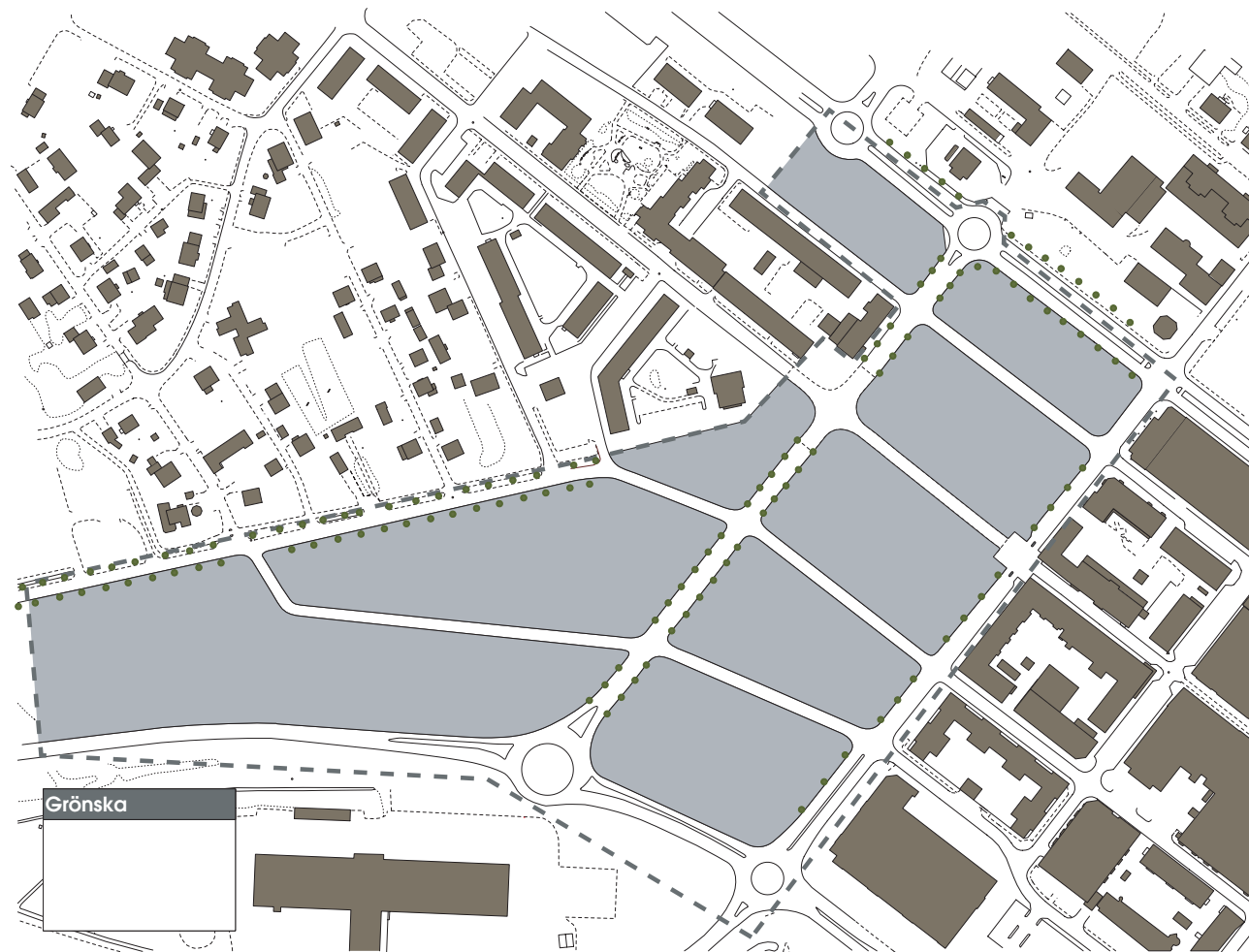
Parkering i Kilen



GRÖNSKA

En viktig ingrediens för hur Kilen ska kunna utvecklas till attraktiv del av Piteå står grönskan för. I det här fallet handlar det om att skapa gröna gaturum med en mer urban grönska framför den traditionella parken.

Trädalléer planteras utmed Bryggaregatan, Bergsviksvägen och en gles trädrad utmed Västergatan. Alléträd blir björk.





FASTIGHETSBEHOV

Bostäder

Idag är det svårt att hitta lediga lägenheter i Piteå, fastighetsägarna är väl medvetna om problemet och ett flertal byggprojekt har påbörjats under våren 2004. Det kommer att finnas ett fortsatt behov av lägenheter i Piteå. En stor del av dagens behov kommer att täckas av den relativt höga utbyggnadstakten men studerar man läget på lite längre sikt kommer behovet av lägenheter bara att öka. I takt med att vi får en åldersförskjutning under de kommande 10 åren med en allt äldre befolkning samtidigt som inflyttningen till Piteå fortsätter och Musikhögskolan expanderar kommer vi att se ett ökat behov av bostäder. Av tradition väljer en stor del av befolkningen i åldersgruppen 30 – 50 år ett villaboende framför lägenhet men i och med den ålderspuckel som kommer att infalla när 40-talisterna blir gamla och vill byta boendeform kommer det att bli en rejäl uppgång i efterfrågan på lägenheter.

Handel

Det finns idag inget uttalat behov av fler små butikslokaler i Piteå, däremot saknas det stora och medelstora affärslokaler utmed affärsstråket Storgatan. Ska vi blicka framåt och skriva fram tendenserna ytterligare tio år kommer tyngdpunkten på handelsstråket att förskjutits ytterligare västerut. Så länge som det inte går att få fram andra butiksytor än småytor i östra delen av centrum kommer denna tendens att fortgå.

Ett nytt bostadsområde i kilen måste tillåtas ha en sådan flexibilitet att det är praktiskt möjligt att omvandla bottenvåningen i byggnaderna utmed Storgatan till affärslokaler. Likaså ska det vara möjligt att bebygga gårdarna med ett plan för lite större butiker. Det andra expansionsområdet för handel blir utmed Timmerleden, där det enbart handlar om volymhandel av extern karaktär. Detta handelsområde ligger i linje med kommunens intentioner att inte flytta ut handeln till rent externa lägen utanför staden som konkurrerar med centrumhandeln. Att låta handeln expandera utmed

Timmerleden gör det möjligt att behålla en tillgänglig handel som kan införlivas i stadsrummet.



BYGGNADSORDNING

Grundinställningen är att den nya bebyggelsen i Kilen ska ansluta till Håggholmens bebyggelsestruktur. Anpassningen bör ske så att bebyggelsen vilar på likartade principer som Håggholmens. Men det finns en fara med detta synsätt och det är att Kilen blir en ren efterapning av Håggholmen, vilket inte är min tanke. Mina ställningstaganden grundar sig på att Kilen ska få en jämn övergång till det gamla. Handlingsutrymme ska istället ges i byggnadernas individuella utformning så att bebyggelsen speglar rådande tids- och byggnadsideal.

Bebyggelsemönster

Centrumaxeln

Förlängning av rutnätsstaden med slutna kvarter och med byggnaderna i liv med gatan. Kvarteren bör styckas upp i mindre enheter genom en blandning av byggnadskroppar så att monotona storkvarter undviks. Särdragen från Håggholmen bör överföras till centrumaxeln med sina varierade uttrycksformer.

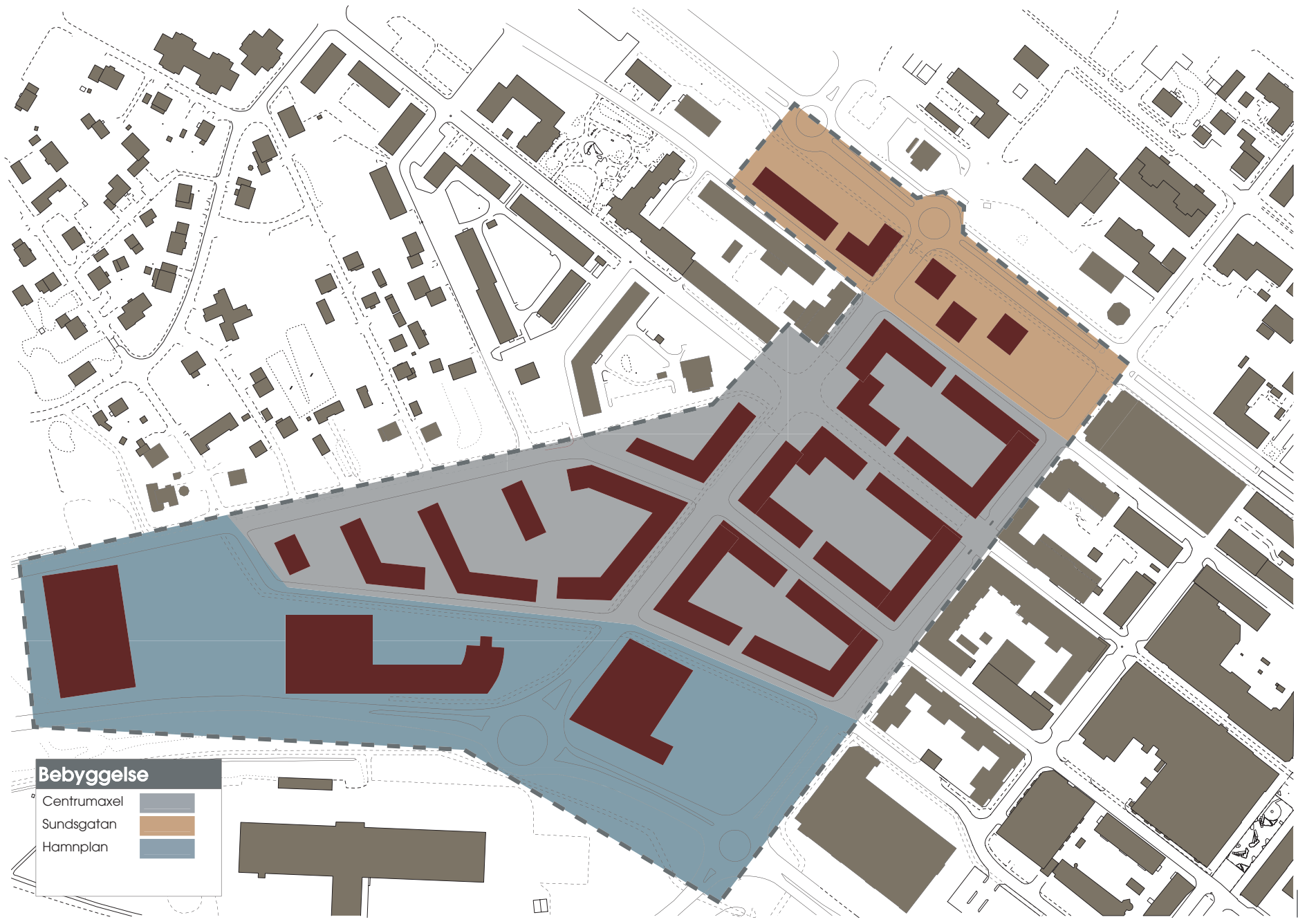
Hamnplan

I det här området bör styrningen av bebyggelseplaceringen vara mindre rigid. Anledningen till att området bör få en relativt fri utformning är att det är svårt att förutspå vilken typ av verksamhet som ska inhysas i området. Ramen för området är den uppbrutna kvartersformen där de enskilda byggnaderna placeras relativt fritt på tomtmarken. En riktlinje bör vara att byggnaderna placeras i liv med Hamnplan för att sluta gaturummet och istället lämna fritt utrymme mot Timmerleden.

Sundsgatan

Kvarterets smala form gör att det är svårt att fortsätta med slutna kvarter i detta område. Istället bör man ta fasta på de homogena områdena utmed södra sidan av Sundsgatan med lamellhus och punkthus i rad utmed gatan.

Linjärbebyggelseprincip med byggnaderna orienterade utmed gatan, mellanrum mellan byggnaderna möjliggör att högre byggnader kan byggas här.



Bebyggelse

Centrumaxel	
Sundsgatan	
Hamnplan	



Volym och skala

Skalan ska ansluta till Höggholmens relativt småskaliga bebyggelse.

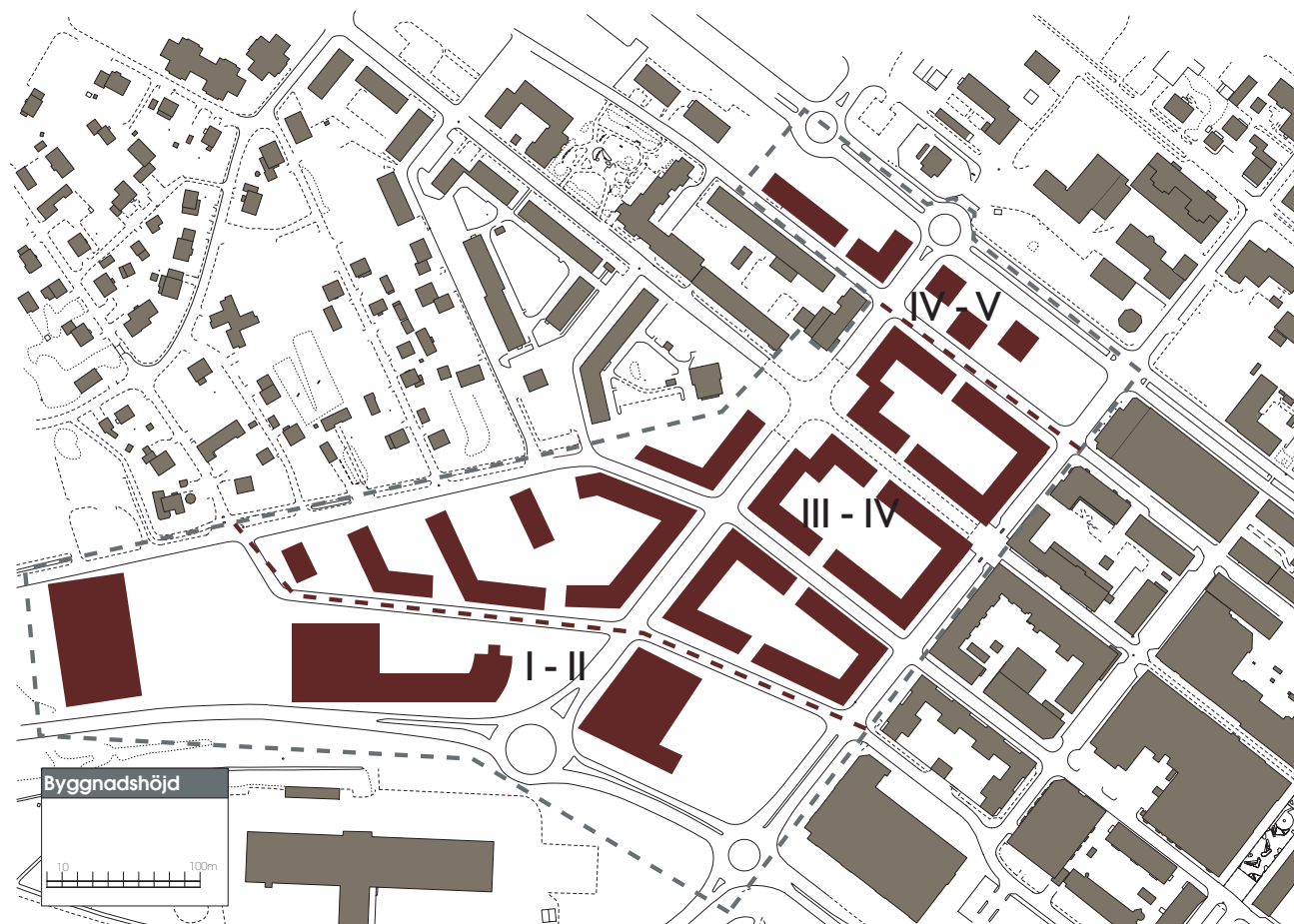
Byggnadshöjd

Centrumaxeln (området mellan Prästgårdsgatan och Hamnplan) bygger på Höggholmens byggnadshöjd på 3-4 våningar. Mot Timmerleden minskar höjden till 1-2 våningar.

Utmed Sundsgatan något högre byggnader i 4-5 våningar.

Bebyggelseutformning

Byggnaderna ska spegla rådande ideal och inte försöka efterlikna Höggholmens bebyggelse.





GENERELLA REKOMMENDATIONER UTIFRÅN ANALYSEN

Småskalighet

Stora delar av Håggholmen präglas av en småskalig bebyggelse. Trots att förslaget anger en tät och relativt kraftfull exploatering av Kilen bör man försöka att eftersträva en viss måttlighet i byggnadernas uttryck. Det kan uppnås genom att kvarteren sektioneras i mindre bebyggelseenheter med variation mellan sektionerna.

Takkonstruktion

Stora delar av Håggholmen har en för Sverige udda takkonstruktion nämligen mansardtak. Mansardtaket ger byggnaderna ett tungt intryck. Mansardtaken används företrädesvis på de påbyggda fastigheterna.

Jag föreslår att byggnaderna istället utformas med sadeltak. Platta tak bör undvikas av praktiska skäl (stora snömängder vintertid).

Fasadmaterial

Tegel eller träpanel.

Färgskala

Företrädesvis gula och rödaktiga kulörer för att ansluta till Håggholmens färgskala.

Andra särdrag som bör överföras till Kilen är de för Piteå typiska avfasade hörnen på byggnaderna.

Hamnplan

Hamngatan

Storgatan

Prästgårdsgatan



Västergatan



SÄKERHET

Utgångspunkten är att hela området ska bebyggas men det finns vissa delar av området som är svåra att bebygga på grund av buller och riskområden.

De delar som berörs av dessa restriktioner är framförallt området närmast Timmerleden. Området utsätts för betydande trafikbuller men det är även diskutabelt ur säkerhetssynpunkt att bebygga området med bostäder. Då en betydande andel av det som transporteras på Timmerleden består av farligt gods vore det direkt olämpligt att föreslå bostäder i Timmerledens närområde. Därför bör området närmast Timmerleden företrädesvis bebyggas med verksamhetslokaler.

Det andra området som berörs restriktioner är den västligaste delen av nuvarande rangerbangården, denna del ligger i utkanten av Kappa kraftliners skyddszon, det betyder att det är möjligt bygga bostäder i området men man bör vara medveten om riskerna och kanske välja verksamheter här istället.

Utmed Sundsgatan ligger två bensinstationer som påverkar ett tilltänkt bostadsområde. OK:s automatstation vid Västergatan har redan idag en klart olämplig placering, den kommer att avvecklas inom en snar framtid. Shells relativt stora bensinstation vid Bryggaregatan har också en olämplig placering men kommer att påverka förslaget i mindre utsträckning. Det troliga är att även denna kommer att avvecklas inom den kommande 10-årsperioden.

Grundförhållanden

Som analysen visar ligger hela det föreslagna området på gammal sjöbotten och vilar därmed på relativt osäker grund. Det kan bli både besvärligt och kostsamt att bebygga området det är något som måste sättas i paritet med vad det ger i form av ett centralt beläget bostadsområde. Kostnaden i proportion till den nytta det ger Piteå.

KÄLLOR

FYSISKA PLANER

1942 års stadsplan för Piteå stad, Allmänna ingenjörbyrå, Stockholm

Generalplan för Piteå stad, 1963, Eglers stadsplanebyrå AB

Generalplan för Piteå kommun, 1970, Norrbottenkommunernas Arkitekt- och Byggnadsbyrå NAB och VBB

Piteå centrum, förslag till områdesplan 1980, NAB och Piteå kommun

Översiktsplan - fördjupning för Piteå stadsbygd, Piteå kommun, Antagen oktober 2001.

LITTERATUR

Arnstberg, Bergström, *Åtta postulat om planering – om staden som livsmiljö*, Formas 2001

Boverket, 1995, *Bättre plats för arbete*, Allmänna råd 1995:5, Karlskrona

Ellefsen, K.O. och Tvilde, D. 1991, *Realistisk byanalyse*, Arkitekturavdelningen NTH 1991, NTNU Trondheim

Gehl, Jan, 1991, *Stadsrum & stadsliv i Stockholms city*, Stockholms stadsbyggnadskontor och Universitet i Köpenhamn

Jacobsson, Lars, 1999, *Strukturella förändringstendenser inom handeln*, Forskningsrapport S38, Handelns utredningsinstitut

Magnusson, Lars, 1996, *Sveriges Ekonomiska historia*, Tiden Athena

Marcus, Anders artikel ur Arkitektur nr 7, 2000

Miljöverndepartementet, 2000, *Sentrumsutvikling*, T1322, Oslo

Miljöverndepartementet, 1993, *Stedsanalyse - innhold og gjennomføring*, T986, Oslo

Nielsen, Tom, 2001, *Formlös - den moderne bys overskudslandskaber*, Arkitektskolens forlag, Aarhus

Ohlmarks, Åke och Baehrendtz Nils Erik, 1981, *Svenska Krönikan - vår kulturhistoria* Bokförlaget forum

Piteå kommun och WSP, *Norrbotniabanan genom Piteå stadsbygd*, Lokaliseringsstudie mars 2000

Piteå kommun och J&W, 1999, *Trafikutredning för Piteå centrum*

Ramirez, José L red. *Att forska om gränser*, Nordregio R2001:3

Steckzén, Birger, 1921, *Minnesskrift till Piteå stads 300-års jubileum*, Almqvist & Wiksells boktryckeri AB, Uppsala

Söderlind, Jerker och Skoglund, Per, 2000, *Stockholms satelliter - rekordåren 1960-1979*, Byggförlaget

Söderlind, Jerker 1998, *Stadens Renäsans* SNS-förlag Stockholm

Thiis-Evensen, 1992, *Byens uttrycksformer*, Universitetsforlaget, Oslo

OPUBLICERADE KÄLLOR

Trast utkast till handbok (opublicerad 2003)