

Massbilismen och kulturmiljöerna



Om turerna kring Kungsgatans breddning i Norrköping 1942-2000.

Jacob Nordangård

Magisteruppsats från programmet för Kultur, Samhälle, Mediegestaltning 2001
ISRN LIU-ITUF-KSM-D- -02/01- -SE

Institutionen för tematisk utbildning och forskning – ITUF, Campus Norrköping.
Handledare: Annika Alzén



LINKÖPINGS UNIVERSITET

Upphovsrätt

Detta dokument hålls tillgängligt på Internet – eller dess framtida ersättare – under en längre tid från publiceringsdatum under förutsättning att inga extraordinära omständigheter uppstår.

Tillgång till dokumentet innebär tillstånd för var och en att läsa, ladda ner, skriva ut enstaka kopior för enskilt bruk och att använda det oförändrat för ickekommersiell forskning och för undervisning. Överföring av upphovsrätten vid en senare tidpunkt kan inte upphäva detta tillstånd. All annan användning av dokumentet kräver upphovsmannens medgivande. För att garantera äktheten, säkerheten och tillgängligheten finns det lösningar av teknisk och administrativ art.

Upphovsmannens ideella rätt innefattar rätt att bli nämnd som upphovsman i den omfattning som god sed kräver vid användning av dokumentet på ovan beskrivna sätt samt skydd mot att dokumentet ändras eller presenteras i sådan form eller i sådant sammanhang som är kränkande för upphovsmannens litterära eller konstnärliga anseende eller egenart.

För ytterligare information om Linköping University Electronic Press se förlagets hemsida <http://www.ep.liu.se/>

Copyright

The publishers will keep this document online on the Internet - or its possible replacement - for a considerable time from the date of publication barring exceptional circumstances.

The online availability of the document implies a permanent permission for anyone to read, to download, to print out single copies for your own use and to use it unchanged for any non-commercial research and educational purpose. Subsequent transfers of copyright cannot revoke this permission. All other uses of the document are conditional on the consent of the copyright owner. The publisher has taken technical and administrative measures to assure authenticity, security and accessibility.

According to intellectual property law the author has the right to be mentioned when his/her work is accessed as described above and to be protected against infringement.

For additional information about the Linköping University Electronic Press and its procedures for publication and for assurance of document integrity, please refer to its WWW home page: <http://www.ep.liu.se/>



Avdelning, Institution
Division, Department

Institutionen för tematisk utbildning och forskning

Kultur, Samhälle, Mediegestaltning

Datum
Date

2001-05-08

Språk
Language

Svenska/Swedish
 Engelska/English

Rapporttyp
Report category

Licentiatavhandling
Examensarbete
 C-uppsats
 D-uppsats
 Övrig rapport

ISBN

ISRN LIU-ITUF/KSM-D--02/01--SE

Serietitel och serienummer Title of series, numbering	ISSN

URL för elektronisk version

Titel
Title

Massbilismen och kulturmiljöerna, om turerna kring Kungsgatan i Norrköping 1942-2000
Mass traffic and cultural environment, on the changes of Kungsgatan in Norrköping between 1942-2000

Författare
Author

Jacob Nordangård

Sammanfattning
Abstract

Uppsatsen tar upp breddningen av Kungsgatan i Norrköping. Här listas orsakerna till varför ingreppet genomfördes, konsekvenserna detta fick för kulturmiljöerna och motståndet som uppstod när hotet började realiseras. Uppsatsen tittar på vilka faktorer (politiska, stadsplanemässiga, kulturvårdande, ekonomiska) som påverkar en gatas förändring och vad som värderas högst.

Nyckelord
Keyword

kulturmiljöer, stadsbyggnad, stadsplanering, historia, kulturvård, kommunalpolitik, fastighetsägare, Norrköping

MASSBILISMEN OCH KULTURMILJÖERNA	1
INLEDNING.....	3
<i>Syfte</i>	<i>4</i>
<i>Undersökningsobjekt.....</i>	<i>5</i>
<i>Frågeställningar.....</i>	<i>5</i>
<i>Perspektiv</i>	<i>5</i>
<i>Begreppsförklaringar.....</i>	<i>5</i>
<i>Litteratur</i>	<i>5</i>
<i>Material och metod</i>	<i>9</i>
<i>Uppsatsens upplägg</i>	<i>10</i>
KARTA ÖVER KUNGSGATAN.....	11
BAKGRUND.....	12
<i>Kungsgatans historia</i>	<i>12</i>
<i>Norra Kungsgatan innan breddningen.....</i>	<i>13</i>
<i>Funktionalismen</i>	<i>14</i>
<i>Efter funktionalismen</i>	<i>17</i>
ÖVERGRIPANDE PLANERING OCH BEVARANDESTRATEGI.....	20
<i>De tidiga generalplanerna</i>	<i>20</i>
<i>Affärslivet försämras.....</i>	<i>25</i>
<i>Bevarandefrågan.....</i>	<i>28</i>
<i>Västra Kungsgatan (söder om strömmen)</i>	<i>31</i>
<i>Förändrade planeringsideal</i>	<i>32</i>
<i>Efter breddningen - avsmalning</i>	<i>35</i>
<i>Dagens Kungsgata</i>	<i>36</i>
RIVNINGAR OCH MOTSTÅND.....	38
<i>Striden om kvarteret Vinpipan</i>	<i>39</i>
<i>Husockupation i kvarteret Barken</i>	<i>46</i>
<i>Rivningarna av östra kvartersraden – Kommunen strider för kulturarvet.....</i>	<i>50</i>
<i>Förändrade ideal under 80-talet – Gatan färdigställs.....</i>	<i>54</i>
<i>De sista rivningarna – Skvallertorgetets omdaning.....</i>	<i>55</i>
<i>Fastighetsägarna.....</i>	<i>59</i>
SAMMANFATTNING	62
<i>Slutsats.....</i>	<i>66</i>
<i>Diskussion</i>	<i>67</i>
FORTSATT FORSKNING.....	70
REFERENSER.....	71
<i>Otryckta:.....</i>	<i>71</i>
<i>Tryckta:.....</i>	<i>73</i>
<i>Bildförteckning.....</i>	<i>75</i>
BILAGA 1	76
<i>C-klassade byggnader i kvarteren längs norra Kungsgatan</i>	<i>76</i>
BILAGA 2	77

Inledning

Under 1900-talet kom städerna att förändras mycket kraftigt. Den moderna tidens krav på standard och bekvämlighet medförde att stora delar av den gamla stadskulturen sopades under mattan. Norrköping kom att drabbas hårt av detta. Under ett par decennier mellan 1950-talets slut och 1970-talets mitt revs stora delar av innerstadens ålderdomliga bebyggelse för att ersättas av funkishus, parkeringshus, varuhuskomplex och rivningstomter. Stora delar av bebyggelsen i Norrköping var hårt sliten och av dålig kvalitet. Därför behövdes en sanering av något slag. Däremot är sättet det genomfördes på och avsaknaden av respekt för stadens byggda historia en ”sorglig” affär. Den opinion som uppstod talade ofta inför döva öron. Först på 70-talet såg sig myndigheterna tvungna att lyssna på den växande kritiken och en kulturhistorisk utredning om de kvarvarande miljöerna kom till stånd. Flera viktiga miljöer kom därefter att skonas från allvarliga ingrepp. Det främsta exemplet på detta är bevarandet av det gamla industrilandskapet.

Men samtidigt som vissa delar av den äldre bebyggelsen började tas tillvara genom renovering fanns det planerade projekt där myndigheterna inte ansåg sig kunna rädda den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen. I dessa fall handlade det inte om att riva ”dålig” bebyggelse utan om att anpassa stadsrummet till bilarnas krav. Två projekt som under 70-talet ansågs viktiga att genomföra för en bättre trafikföring var Kristinagatans breddning norr om Repslagargatan samt breddningen av Kungsgatan. Båda gatorna var avsedda att bli viktiga länkar i ett innerstadsnät av genomfartsleder eller stadsmotorvägar. Av dessa kom bara Kungsgatans norra del att bli genomförd. Ett antal kvarter med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kom i processen att raseras. Däribland delar av den unika miljön vid Skvallertorget. Under projektets gång kom dock innerstadsmiljöerna i Norrköping att omvärderas och av den fyrfiliga stadsmotorvägen blev det en tvåfilig aveny där alla trafikslag skulle samsas.

Mina första intressen för Kungsgatan kom när jag som nybliven student flyttade in i kvarteret Kapellhorvan längs gatan sommaren 1997. Uttråkad av min ensamhet började jag fundera på vad jag skulle sysselsätta mig med. Eftersom jag är mycket intresserad av historia bestämde jag mig för att läsa in mig på min nya hemstad. Otaliga besök gick till stadsbiblioteket, men jag flanerade också omkring en hel del för att få en överblick över stadens karaktär. När jag gick längs Kungsgatan slogs jag över hur modern gatan var. Bara ett fåtal hus var äldre än 50 år. Ändå hade gatan funnits i hundratals år. Nyfikenheten blev då stor över hur gatan hade tett sig tidigare. Bildmaterialet över gatan under tidigare decennier blev en chock. Det var svårt att se en likhet med dagens gata. Gårdagens levande affärsgata med varierad arkitektur hade förvandlats till en bred och död trafikled med enhetliga kvartersblock i modern och postmodern anda.

Det som gjorde det hela ännu mer intressant var att gatan hade breddats så sent. Det hade inte skett under 60- eller 70-tal utan under 80-talet. En tid då rivningsvågen ebbat ut och en ny medvetenhet om gamla kulturmiljöer blivit gällande. Hur kunde då detta ha fått ske? Syftet med att bredda Kungsgatan var att göra plats åt bilarna. Mindre än tio år efter att gatan blivit färdigomstöpt görs nu allt för att leda bort dem därifrån. Detta har att göra med universitetets placering i området men även en helt ny strategi vad gäller genomfartstrafiken. Hela processen har fått enorma konsekvenser för miljön runt Kungsgatan. Stora delar av stadsdelen Nordantill¹ kom att i samband med breddningen att saneras bort.

Syfte

Mina syften är att i ett Norrköpingsperspektiv få reda på vem som haft störst inflytande över stadsmiljöernas utformning och hur synen på den fysiska planeringen förändrats under 1900-talets andra hälft?

Jag anser även att det är viktigt att våra stadsmiljöer ständigt debatteras och att dess utformning sker med hänsyn till alla intressenter. Därför behöver

¹ Stadsdel belägen i Norrköpings innerstad.

tidigare beslut rörande stadsmiljöer analyseras för att undvika att allvarliga misstag återupprepas. Det är viktigt att se vilka konsekvenser kraftiga omvandlingar får för stadsmiljön.

Undersökningsobjekt

Jag har valt att titta på hur den fysiska miljön vid Kungsgatan i Norrköping förändrats under speciellt de senaste 50 åren, vilka beslut som legat bakom förändringen och vem som haft mest inflytande över gatans utformning.

Frågeställningar

Frågor som undersökningen bl.a. ta upp är:

- Vilka konsekvenser har gatans breddning fått för gatans karaktär? Vilka kulturhistoriskt viktiga miljöer har gått förlorade?
- Vilka beslut har legat bakom gatans förvandling?
- Vilket inflytande har fastighetsägarna haft över omvandlingen?
- Vad har de kulturvårdande instanserna ansett om planerna?
- Vad anser/ansåg de boende i området om förändringen?
- Hur har bevarandeinställningen förändrats?

Perspektiv

Forskningsområden som uppsatsen går in på är bebyggelseutveckling/stadsplanering, kulturarv/kulturhistoria.

Begreppsförklaringar

Kungsgatan har tidigare varit uppdelad i norra, västra och sydvästra Kungsgatorna men heter idag enbart Kungsgatan. Eftersom undersökningen i huvudsak handlar om den norra delen använder jag denna äldre indelning för att förenkla. När jag talar om Kungsgatan utan väderstrecksangivelse avses då hela gatan. När östra och västra kvartersraden nämns handlar det om belägenheten på kvarteren vid Norra Kungsgatan.

Litteratur

Den kulturhistoriska redogörelsen för gatans förändring finns inte beskriven i någon samlad form. Däremot gjordes en omfattande genomgång av

kulturhistoriskt viktiga miljöer i Norrköping under 1970-talet i form av utredningen *Miljöer och hus i Norrköpings innerstad*².

I frågan om vem som äger inflytande över stadens rum har Kerstin Bohm beskrivit hur den vanlige medborgarens inflytande över stadsplaneringen har sett ut under 1900-talet.. Bohm anser att 1900-talets stadsutveckling till stor del har att göra med det kapitalistiska samhällets ekonomiska struktur. Stadsplanerarna är inte de drivande enligt henne. Det är marknadens strävan efter gynnsamma lägen som splittrat staden i olika enheter (arbete, bostäder, rekreation och transport).³ Stadsplaneringen har bara reglerat de vägar som kapitalets makt visat. Bohm påstår att funktionalismens genomslagskraft berodde på att den tolkat ekonomins villkor rätt.⁴ Bohm visar hur myndigheterna försökte att legitimera sina handlingar genom att bjuda in medborgarna till beslutsfattandet. Även när besluten egentligen redan var fattade.⁵

Forskaren Gärd Folkesdotter har gjort en studie av hur makten över bebyggelsen utövats. Hennes undersökningsområde har varit södersaneringen av Gävle. Intressant i hennes undersökning är bl.a. hennes beskrivning av breddningen av Södra Kungsgatan i Gävle. Ett fall som tangerar Kungsgatan i Norrköping på många sätt. Bl.a. hur trafikplaneringen under efterkrigstiden varit en anledning till att omfattande rivningar genomfördes i de svenska städernas citykärnor.⁶

Annika Alzéns forskning har lagt fokus på hur industrilandskapet i Norrköping blev till ett kulturarv värt att bevara.⁷ Forskningen relaterar till mitt arbete då den tar upp debatten om bevarande av kulturmiljöer i Norrköping. I industrilandskapets fall ledde det till att en värdefull miljö

² Kulturmiljökommittén (1973), *Miljöer och hus i Norrköpings innerstad*, Norrköpings kommun, Norrköping

³ Kerstin Bohm, *Med- och motborgare i stadsplanering*, Adjungerad professor vid nordiska institutet för samhällsplanering (Nordplan)

⁴ Bohm, Kerstin, *Med- och Motborgare i stadsplanering*, sid 110-112

⁵ Bohm, Kerstin, sid 135-138

⁶ Gerd Folkesdotter, "Södersaneringen i Gävle", Artikel i Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 28:1994

skonandes, men vad anbelangar Kungsgatan så offrades den med trafiken som ursäkt. Avhandlingen tar upp flera spår som också finns med i denna uppsats. Däribland hur bevarandepolicyn inom staden formades och hur åtskilliga miljöer kom att rivas under 60- och 70-talen

Som bakgrund till stadsmiljöernas omformning har arkitekturprofessorn Elias Cornell undersökt rivningsraseriets grunder och rivningar under tidigare sekel vilket ger en historisk grund och förståelse.⁸ Han gör en genomgång om varför rivningar genomfördes och hur motståndet såg ut till detta. Cornell anknyter här till bebyggelseforskningsaspekten. Ett kapitel ägnas åt trafiksaneringar där Cornell anser att planerarna agerat oansvarigt och utan hänsyn till kultur- eller naturvärden. Han menar att inga byggnader är heliga nog för en trafikled.

Arkitekten Hans-Erland Heineman har utrett hur stadsmiljön påverkar oss. Han belyser hur vi upplever byggnadernas utseende och deras samspel med gaturummet. Heineman visar även hur den byggda miljön till skillnad från många andra mänskliga gestaltningsformer inte har setts som en självklar del av vårt kulturarv. Han menar att snabba förändringar i stadsmiljön gör att ”man riskerar att helt spoliera en föreställning som är bärare av djupt bundna traditionsvärden”⁹. Människorna behöver fasta punkter i stadsmiljön. När stadsmiljöer snabbt sanerats bort har det uppstått en rotlöshet. Heinemann förespråkar en varsam stadsförändring utan allt för stora ingrepp i den varande miljön.¹⁰

Det egna arbetet ”Arvet från funktionalismen” går igenom den forskning som bedrivits om funktionalismens stadsplaneringsfilosofi och dess konsekvenser.¹¹ Denna filosofi styrde byggandet under större delen av 1900-talet och är viktig som bakgrund till varför så omfattande rivningar

⁷ Annika Alzén, *Fabriken som kulturarv*, Stehag : B. Östlings bokförl. Symposion.

⁸ Elias Cornell, *Rivningsraseriets grunder*, P.A. Nordstedt & Söners Förlag, Borås

⁹ Hans-Erland Heineman, *Stad*, s 45

¹⁰ Hans-Erland Heinemann, *Stad*, Esselte studium

¹¹ Jacob Nordangård (1998), ”Arvet efter funktionalismen”, (stencil) Linköpings Universitet

genomfördes. Forskningsöversikten genomfördes som förarbete till denna uppsats. Tanken var att skapa en förståelse till varför funktionalismen hade en så avog inställning till historiska miljöer.

Även uppgifter från arkitekten Hans Asplunds kritiska bok *Farväl till funktionalismen* har använts i frågorna kring funktionalismen. Asplund har gjort en uppgörelse med funktionalismens teser och visar i boken varför resultatet inte levde upp till företrädarnas förväntningar. Det funktionalistiska projektet var enligt honom ett stort misslyckande. Istället skriver han ett eget manifest som propagerar mot den uppsplittrade och funktionsanpassade stad som funktionalisterna skapade.¹²

Den övergripande bilden över hur 1900-talets stadsplanering sett ut har arkitekten Thomas Paulsson gett i sina båda verk *Ny stad* och *Stadsplanering under 1900-talet*. Hans böcker avser planeringen fram till 1970. Paulsson företräder från början funktionalismens idéer för att senare kritisera de samma. I *Ny stad* från 1958 beskriver Paulsson de idealstäder som då byggdes upp. T.ex. Vällingby och Farsta. Detta ideal gör han sedan upp med i *Stadsplanering under 1800- och 1900-talet* från 1970. Konsekvenserna av funktionalismens planering hade då blivit uppenbara för honom. Vad avser biltrafiken anser han att den gynnats på bekostnad av mänskliga värden.

Arkitekturprofessorn Johan Rådbergs¹³ *Drömmen om atlantångaren* tar upp 1900-talets stadsbyggande och bevarandaspekter. Rådberg gör en redogörelse över vad funktionalismen åstadkom men tränger även in i dess efterföljare postmodernismen och andra viktiga arkitektriktningar och visioner under 1900-talet. Han redogör för de olika riktningarnas idéer, mål och resultat. Rådberg menar att funktionalismens misslyckande inte berodde på brist på pengar eller att det var bråttom att bygga bort bostadsbristen. Orsaken var istället bestämda idéer och föreställningar. Staden sågs som en

¹² Hans Asplund (1980), *Farväl till funktionalismen*, Atlantis, Kristianstad

¹³ Johan Rådberg är professor i arkitektur i arkitektur vid Lunds tekniska högskola.

maskin, effektivitet var överordnat som mål, småskalighet och låga hus sågs som ett passerat stadium och människors behov av skönhet och trivsel var oväsentligt. För att råda bot på 1900-talets misslyckanden vill Rådberg skapa en ny vision ”som betonar staden som en levande växande föränderlig helhet. Staden som en spegel av människornas kultur och helhet”¹⁴.

Material och metod

Till den historiska översikten av gatans historia och beskrivningar av den gamla gatans karaktär har jag huvudsakligen använt mig av artiklar publicerade i Norrköpings Tidningar och Folkbladet samt uppgifter ur samlingsverket *Norrköpings historia*.¹⁵ Artikelmaterial har jag funnit på stadsbibliotekets Norrköpingsrum samt i Norrköpings tidningars klipparkiv.

För att få reda på orsakerna till breddningen av Kungsgatan och turerna som togs inom staden/kommunen har jag studerat kommunfullmäktiges handlingar och protokoll. Jag gick även igenom de generalplaner och utredningar som gjorts om stadens trafiksituation. Det gäller även de alternativplaner som utarbetades om Kungsgatans framtid. Här har jag dessutom haft hjälp av förre stadsarkitekten Lennart Bergentz bok *Vi som byggde Norrköping*.

För frågor rörande bevarandet av kulturhistoriskt viktiga byggnader runt Kungsgatan och också i det större perspektivet för Norrköping har jag gått igenom protokoll från Kommittén för naturskydd och hembygdsvård, den Gejwallska utredningen, utredningarna *Miljöer och hus i Norrköping* samt *Industrilandskapet vid Strömmen i Norrköping*. Det innefattar även protokoll från de kommunala handlingarna. Materialet finns på stadsarkivet i Norrköping. Stor hjälp har jag också haft från Annika Alzés *Fabriken som kulturarv*. En avhandling där bevarandefrågorna i Norrköping behandlas ingående.

¹⁴ Johan Rådberg (1997), *Drömmen om atlantångaren*, s 147

¹⁵ Helmfrid, Björn och Kraft, Salomon (red) (1976), *Norrköpings historia*, Norrköpings kommuns historiekommitté, Stockholm

Bildmaterialet över gatan består främst av fastighetskontorets foton över fastigheterna. Foton tagna innan 1970 finns på stadsarkivet och senare bilder på stadsbyggnadskontoret.

Intervjuer har gjorts med beslutsfattare, de antikvariska myndigheterna, fastighetsägare, butiksägare och boende. Intervjuerna har gett ett djup och en annan förståelse för processen än de skriftliga källorna har kunnat ge. De har också öppnat för nya perspektiv och frågeställningar. Intervjuerna har skett med bandspelare, genom anteckningar eller brev. De muntliga intervjuerna har skett i samtalsform med förberedda frågor. De intervjuades uppgifter har kollats upp i de fall skriftliga källor har funnits. Allt för att undvika rena felaktigheter.

Uppsatsens upplägg

Den första delen beskriver hur gatan såg ut innan breddningen. Från grundläggningen på 1600-talet fram till mitten av 1900-talet. Sedan följer en redogörelse för de ideal som gällt för stadsplanering och bevarande efter 1930. Detta innefattar funktionalismen, postmodernismen och den nutida stadsdebatten.

Den andra delen tar upp den kommunala planeringens målsättningar med Kungsgatan från 1940-talet till idag. Här beskrivs också gatans nuvarande utformning samt förändringen av de kommunala bevarandestrategierna.

Den tredje delen handlar om motståndet mot rivningarna. Vilka som agerade för ett bevarande och vilka motståndare de hade. Här beskrivs även de miljöer som gick förlorade och hur debatten yttrade sig.

Sist följer en sammanfattning och diskussion.

Karta över Kungsgatan



Kungsgatan i Norrköping med berörda kvarter utmärkta. (bild 2)

Bakgrund

Kungsgatans historia

Redan på medeltiden gick vägen mot Finspång och Stockholm över Nordantill. Torgbildningen vid Skvallertorget fanns här mycket tidigt. Endast sträckningen av genomfartsgatan ändrades. Kungsgatans nuvarande sträckning tillkom i samband med att stadstullar inrättades i Sverige på 1620-talet. Den vägsträcka som gick från tullstugan vid Norrtull till torgplatsen vid Strömmen kom att bilda ursprung till Kungsgatan.¹⁶ I Olof Hansson Örnhufvuds stadsplan från 1641 fastlades sedan Kungsgatans läge i en rutnätsplan. Denna hade delvis påbörjats av Hans Fleming vid anläggandet av "Nya Staden" d.v.s. nuvarande Saltängen. 1645 utstakades de två huvudgatorna Drottning- och Kungsgatan samt tvärgatan Västgötegatan. De gick då rakt genom befintliga kvarter och fastigheter.

Fastighetsägarna protesterade kraftigt mot nyordningen då de nya gatorna inte tog någon hänsyn till befintliga byggnader och ägandeförhållanden. För Kungsgatan blev det ändå mindre bekymmer än för Drottninggatan då gatan till stor del stakades ut genom åkermark. Kungsgatans sträckning drogs mellan den omkring 1640 anlagda Bergsbron (västra bron) till tullstugan i norr.¹⁷

Gatan kallades under 1600- och 1700-talet för Stora Stockholmsgatan. Först på 1700-talet fick gatan sitt nuvarande namn.¹⁸ Gatan skulle vara 11 meter bred vilket på denna tid var en ansenlig bredd. Gatan var fram till att riksbron invigdes 1940 Norrköpings viktigaste genomfartsgata. Ända till mitten av 1800-talet kantades gatan av små hus med stora trädgårdar som kunde täcka hela kvarter. Under den andra hälften av 1800-talet började

¹⁶ Nordström, Jan, "En av Norrköpings äldsta – och mest moderna gator" artikel i Folkbladet 9/12 1993.

¹⁷ Norrköpings historia, *Tiden 1568-1655*, av fil. dr Björn Helmfrid s 685, 696-698

¹⁸ Björn Helmfrid, *Norrköpings historia tiden 1655-1719*, sid. 415

stenhusbebyggelsen att så sakta ta över och stora hyreskaserner uppfördes över hela Nordantill.¹⁹

Norra Kungsgatan innan breddningen



Kungsgatan under 1900-talets början. Baptistkyrkan Tabernaklet till vänster. (bild 3)

När 1900-talet startade var Kungsgatan en smal gata kantad av stenhus som främst byggts under 1800-talets andra hälft. Arkitekturen var varierad och här stod åtskilliga representanter från nyklassicismen. Gatan var stenbelagd och från 1904 trafikerad av spårvagn. Det var en livlig pulsåder där genomfartstrafik samsades med handlande, flanörer och mängder av textilarbetare som arbetade i gatans omedelbara närhet. Kungsgatan hade sedan 1800-talets mitt utvecklats till en framstående affärsgata med otaliga butiker av allehanda slag. Under 30-talet fanns längs Norra Kungsgatan ett

¹⁹ Nordström, Jan, "En av Norrköpings äldsta – och mest moderna gator" 9/12 1993.

50-tal fackbutiker, flera kaféer och konditorier samt en biograf.²⁰ Allt nödvändigt fanns att köpa. Det var bland annat här textilarbetarna handlade när de var på väg hem från arbetet. Den så kallade ”bullapraden”²¹ svämmade över gatan när det var lunchrast och när textilfabrikerna stängde för dagen. Gatan var länge uppskattad för sin juls skyltning och speciellt sträckan mellan Skvallertorget och Norrtull var rikt dekorerad under juletid. Även tvärgatorna Bråddgatan och Slottsgatan ingick i det täta butiksstråket. Några få av dåtidens butiker finns ännu kvar längs gatan som Hummelgrens blommor, Beckmans foto och apoteket Östgöta Lejon. Den sistnämnda har till och med funnits vid gatan sedan 1758²². (Inte på samma plats dock). Längs gatan låg även den mycket karaktäristiska baptistkyrkan Tabernaklet och Matteus församlings pastorsexpedition.

Funktionalismen

Norra Kungsgatans breddning genomfördes till stor del under den funktionalistiska eran. Funktionalismen kom efter stockholmsutställningen 1930 att bli den ledande riktningen inom stadsplanering och arkitektur i Sverige. Funktionalisterna ansåg att man med vetenskapens hjälp kunde skapa en idealstad. Planerad in i minsta detalj. De ansåg att det behövdes en revolution inom stadsbyggandet. I Norrköping tillsattes tidigt en av ideologins företrädare, Kurt von Schmalensee, som stadsarkitekt. Schmalensees idéer kom sedan att präglade Norrköpings fysiska utveckling under större delen av 1900-talets andra hälft.²³ Funktionalismen var starkt avståndstagande till 1800-talets industristäder. Den snabba urbaniseringen hade medfört att städerna byggts igen och till stora delar förslummats. Kvaliteten på många av Norrköpings hyreskaserner var mycket låg. Människorna levde trångt och ohygieniskt. De fattiga bodde ofta i usla gårdshus utan tillgång till elektricitet och rinnande vatten. Den gamla staden var inte heller reglerad utan industrier, bostäder, kontor och affärer låg

²⁰ Se bilaga affärer längs Kungsgatan 20 och 30-talet

²¹ Benämning på den folkmassa som strömmade ut från textilfabrikerna efter att dessa stängt för dagen. Se Björn Horgby (1989), *Surbullestaden*, Stockholm

²² Jan Nordström, ”En av Norrköpings äldsta gator” Artikel i *Folkbladet* 9/12 1993

²³ *Norrköpings Historia*, ”Stadsplanering och bebyggelseutveckling i Norrköping 1719-1970”, av Birgit Gejwall-Seger. s 106

blandade med varandra. Det bidrog till att föroreningar och buller från fabriker inkräktade på boendemiljön.

Men nu skulle planeringen ta fasta på modernitetens krav. Problemen i den gamla staden ville funktionalisterna lösa genom att göra en uppdelning av stadsrummet i funktionsstyrda sektorer – boende, arbete, transport och rekreation. Solljuset ansågs som mycket viktigt för folkhälsan vilket gjorde att bostadshusen skulle vara fristående. Det började byggas skiv- lamell- och punkthus. Den skriande bostadsbristen medförde att allting skulle produceras snabbt och effektivt. Något som också ingick i den funktionalistiska planen.

Till en början var det mest de nya förorterna och industriområdena som byggdes i funktionalistisk anda. Söder om Norrköpings gamla stadsområde byggdes bl.a. bostadsförorterna Hageby, Såpkullen och Ljura. I norr anlades flera industriområden bl.a. Ingelsta och Butängen. Dessa funktionsstyrda sektorer skulle sammanbindas av breda vägar eftersom skiljandet av funktionerna ökade transportbehovet. Funktionalismen förhärligade privatbilismen och planerandet gjordes med denna i åtanke. Det gjorde att affären och arbetet inte längre fanns i grannskapet.

Mitt emellan de nyanlagda bostads- och industriområden låg den gamla staden. En stad som hade planerats för gående och hästtransporter och därmed hade smala gator. Den gamla stenstaden kom därigenom att utgöra en irriterande bromskloss för den tilltagande massbilismen. För att bl.a. bilisterna från de södra förorterna skulle kunna ta sig till sina arbetsplatser snabbt och smidigt var gatunätet tvunget att breddas.²⁴

²⁴ Hans Asplund (1980), *Farväl till funktionalismen*, s 31



Gårdshus i kvarteret Gördeln under sitt värsta förfall (bild 4)

Dessutom kom den gamla staden att te sig som hopplöst föråldrad och uttjänt. Den var tvungen att ersättas med en som bättre svarade till den moderna tidens krav. Därav skulle det gamla rivas. Detta kom med ett fint namn att kallas sanering. En inventering av fastighetsbeståndet²⁵ hade pekat ut större delen av bostadsbeståndet som allt för dåligt i Norrköping. De statliga bostadslånereglerna som fanns premierade dessutom nybyggnation framför renovering. Samtidigt fanns det en mängd hus som förvisso var av bra kvalitet men som inte passade in i de nya ramarna. Funktionalisterna dömde ut ornamentik och pråliga fasader som borgerligt skryt. Kunde inte utsmyckningen motiveras med en funktion så var den onödig. Skönhet kunde inte mätas och var därför ovetenskapligt och irrelevant. Detta passade inte in i den vetenskapligt korrekta funktionalismen. Om de gamla husen inte revs gjordes i vissa fall ”okänsliga” renoveringar där gamla husutsmyckningar togs bort. För att kunna genomföra de stora omvandlingarna krävdes mer än enskilda insatser - det behövdes en stark

²⁵ Saneringsutredningen

politisk samarbetspartner. I Sverige hette denna partner Socialdemokraterna. Med funktionalismen till hjälp kunde socialdemokratin bygga sitt idealsamhälle - folkhemmet. Med moderna bostäder åt alla.²⁶

Efter funktionalismen

Under 1970-talet kom det funktionalistiska experimentet att allt mer ifrågasättas. De storslagna visionerna visade sig inte leva upp till förväntningarna. En klassisk händelse som kom att markera slutet för funktionalismen var sprängningen av bostadsområdet Pruitt-Igoe i S:t Louis, USA, 1972. Området stod klart 1955 och var då prisat för sina avancerade lösningar. Pruitt-Igoe blev dock inte den succé som förutspåtts. De vita och välbärgade flyttade aldrig dit utan det blev ett fattigt område främst befolkat av svarta. Snabbt började förfallet och redan tio år efter att det stod klart var det starkt förslummat. Till slut såg inte myndigheterna någon annan lösning än att jämna det med marken. Att ett prisat och arkitektritad bostadsområde så snabbt förslummats chockade politiker och planerare världen över.²⁷ I Norrköping syntes bekymren i det nyuppförda Navestad. Det gick inte längre att fylla lägenhetsbeståndet. När marknaden var mättad började problemen med den funktionalistiska planeringen bli uppenbar. De nya förorterna blev snabbt problemområden. Arkitektkåren ville dock inte erkänna misstagen utan skyllde det i många fall på att områdena uppförts för snabbt och att människorna som skulle bo i miljöerna inte hade anpassat sig till den moderna livsformen.²⁸

En av funktionalismens/modernismens tidiga kritiker var, som Johan Rådberg redogör för, amerikanskan Jane Jacobs som i *The death and life of great american cities* pekade på den stadsförstörelse som efterkrigstidens stadsplanerare gjort sig skyldiga till. Småskaliga och trivsamma stadsmiljöer hade rivits för att ersättas av modernistiska höghusområden.²⁹ Den allt

²⁶ Jacob Nordangård (1998), "Arvet efter funktionalismen", (stencil) Linköpings Universitet

²⁷ Johan Rådberg, *Drömmen om Atlantångaren*, s 20-23

²⁸ Ibid. s 23

²⁹ Ibid. s 93-94

bredare kritiken gjorde att idealen kom att förändras. I mitten av 70-talet skedde en kursändring från funktionalismen till en mer traditionsbunden stadsbyggnadsform. Städerna skulle förtätas istället för att luckras upp. Felen med den tidigare planeringen hade blivit uppenbar. Trivsamma miljöer hade försvunnit, otaliga historiska byggnader hade rivits och städerna hade splittrats upp i funktionsområden. Det hade uppstått en längtan efter den stad som funktionalisterna gjort sig av med. Att bevara och vårda det gamla kom istället i fokus. Brytningen tycktes total med funktionalismen under det tidiga 80-talet. Istället kom postmodernismen. Denna förespråkade en stadsmässighet i byggandet. 1800-talets stenstad sågs nu som ideal. En av de stora företrädarna var arkitekten Leon Krier som i sin stadsplan för den engelska staden Poundbury väckte gamla ideal till liv. Men i de flesta fallen lyckades inte postmodernismens områden återskapa den äldre stadens liv och rörelse. Att bygga tätt och historiserande innebar inte automatiskt att staden började leva. Postmodernismen tappade mark under början av 90-talet och någon tydlig efterträdare har inte gjort sig synlig.³⁰ Vissa extrema arkitekturformer som dekonstruktivism har däremot väckt uppmärksamhet. Denna förespråkar en kaosartad och upplöst stad som återgår till futurismens ideal från det tidiga 1900-talet. Men den har inte något egentligt inflytande.³¹

Den nuvarande debatten inom stadsplaneringen präglas annars av två spår. De som vill bevara och ser staden som en historiebok och de som vill skapa en ekologiskt hållbar stad. Bevararna, med ett starkt stöd från allmänheten, uppstod ur det folkliga motståndet mot rivningsvågen på 60- och 70-talen. De starkaste företrädarna består främst av lokala aktionsgrupper samt museifolk/antikvarier. Bevararlinjen har varit stark under 80- och 90-talen. Vilket bl.a. visat sig genom att lagstiftningen förbättrats vad gäller bevarandet av kulturmiljöer. Den ekologiska linjen uppstod ur 70-talets protester mot storskaliga förorter, rivningar och anläggande av trafikleder. De företräds främst av miljöorganisationer samt folkliga aktionsgrupper.

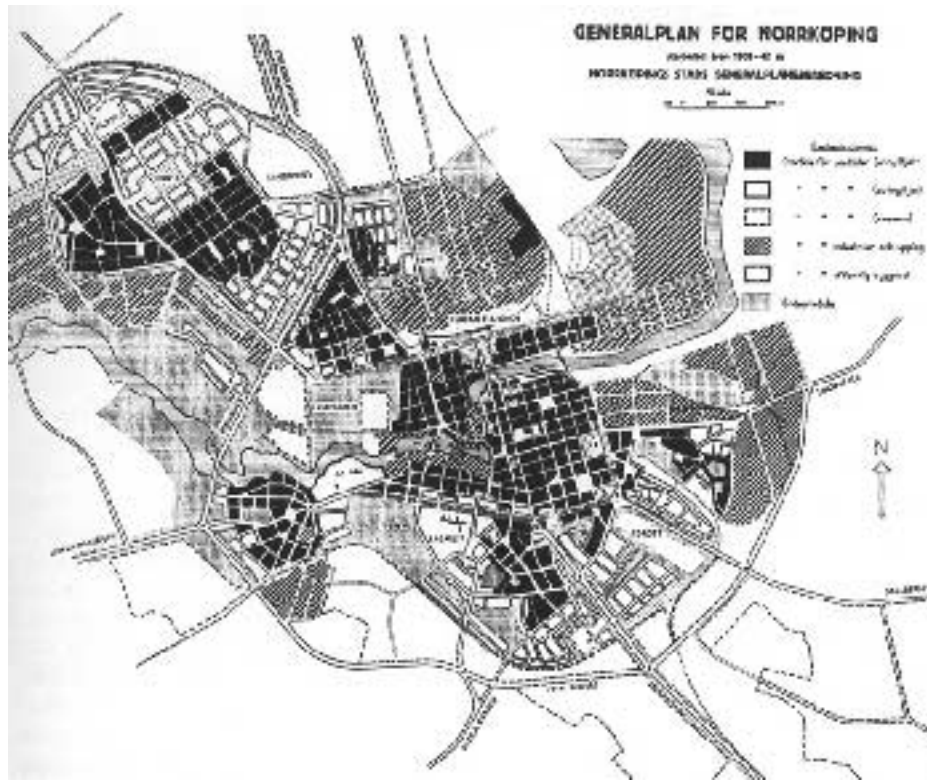
³⁰ Ibid. s 105-106

³¹ Ibid. s 148-150

Även denna rörelse rön­te framgångar under 80-talet genom en lagstiftning som bättre tillgodosåg kraven på en bättre miljö. Framgångarna för den ekologiska linjen växte också genom att de globala miljöproblemen hamnade högt på världspolitikkens dagordning under slutet av 80-talet.³²

³² Ibid. s 152-157

Övergripande planering och bevarandestrategi.



Generalplanen för Norrköping 1942. (bild 5)

De tidiga generalplanerna

Under 1900-talets början var trafiken inget större bekymmer på Kungsgatan. Men under 1920 och 30-talen tätnade den allt mer och hästdroskor, spårvagn och gående fick sällskap av bilen. Bilen ställde till problem då staden inte var byggd och planerad med den i åtanke. Tidigt uppstod därför planer på ett gatunät som bättre kunde tillgodose bilismens krav. Redan på 1920-talet påbörjades diskussioner om hur detta skulle genomföras. Dessa resonemang resulterade i att en generalplan för Norrköping började utarbetas. Huvudansvarig var stadsarkitekten Kurt von Schmalensee. Planen, som låg färdig 1942, avsåg att "beakta näringspolitiska, hygieniska och sociala synpunkter samt ur trevnadssynpunkt främja Norrköpings utveckling". En av de brännande frågorna var hur problemen med stadens trafiksystem skulle lösas. För Kungsgatan konstaterades i planen att den borde breddas till 21 meter men helst till 24. Spårvägen ansågs som viktig och skulle ligga kvar. Enligt generalplanen skulle Kungsgatan bli en viktig

länk i en innerstadsring av trafikleder bestående av Norra Promenaden – Östra Promenaden – Södra Promenaden och Kungsgatan. Även en tvärled till Nya Torget (Bredgatan - Trädgårdsgatan) med en ny bro över Strömmen skulle byggas.³³

I 1947 års förslag till stadsplan för kvarteren längs Norra Kungsgatan, vilken klubbades igenom 1949, förordades att bredden mellan kvarteren Kapellhorvan och Spetsen skulle vara 31 meter. Detta för att kunna rymma fem meter breda parkeringsfiler. Gatan i övrigt skulle breddas till 21 meter. Mot förslaget protesterade baptistförsamlingen som i och med förslagets genomförande skulle komma att förlora sin kyrka (Tabernaklet).³⁴

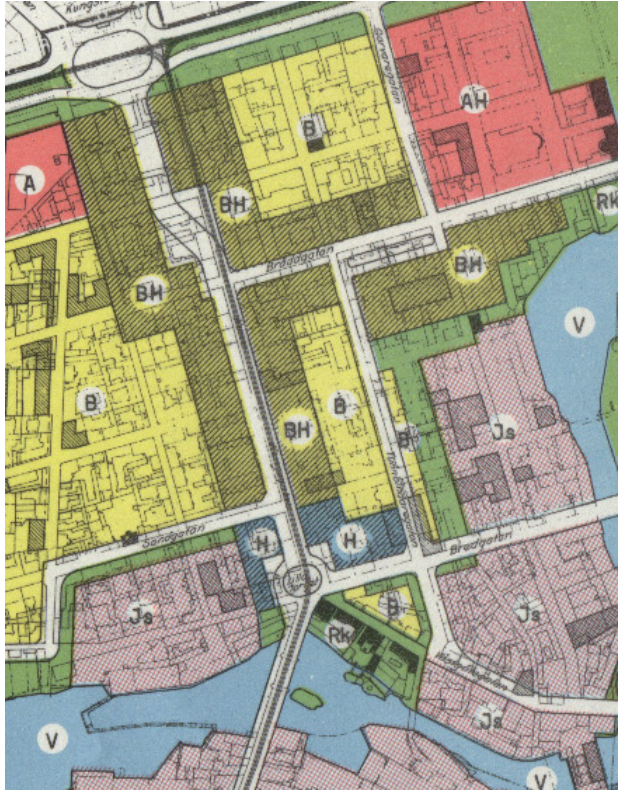
Viktiga faktorer var, förutom de rent trafiktekniska, bostadssociala. Men detta var inte huvudskälet till att Kungsgatan breddades. Många av gatuhusen var nämligen väl underhållna och av god kvalitet till skillnad från mycket av den undermåliga bebyggelse som blev grävskopornas rov i övriga Norrköping.

Kungsgatan var i stadsplanerarnas ögon den västra promenad som fattades. Det fanns en dröm om att fullfölja det ofullbordade promenadprojektet. Erik Swartz (riksdagsman och medlem av stadsfullmäktige)³⁵ och trädgårdsdirektör Knut Forsbergs planer från 1856 realiserades aldrig fullt ut. Norra-, Östra- och Södra Promenaderna byggdes successivt ut under 1800-talets slut men den allé som skulle anläggas väster om Dragsområdet blev aldrig förverkligad. Istället fick stadens västligaste gata Plankgatan formen av en ställföreträdande allé genom sitt läge vid Folkparken.³⁶ Chansen att få färdigställa den västra promenaden var därför frestande. Kungsgatan kom genom sitt läge vid Bergsbron att bli den enklaste möjligheten att förverkliga den gamla drömmen.

³³ Generalplan för Norrköping 1942

³⁴ Om antagande av stadsplanen för staden beträffande kvarteren vid Norra Kungsgatan. Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 21 1947.

³⁵ Fil. Dr Kerstin Sandberg (1993) "Det swartziska huset och swartzarna" kopierat häfte, Föreningen Gamla Norrköping.



Snitt ur generalplanen från 1952 med Kungsgatan. Här syns den platsbildning som skulle göras i kvarteret Vinpipan. Kulturhistoriskt viktiga byggnader är svartmarkerade. (bild 6)

I generalplanen från 1952 gjordes ingående trafikräkningar för att kunna förutsäga framtidens behov. Här betonades den vikt Kungsgatan skulle spela i en framtida ringled. De svåra trafikförhållandena som rådde vid Kungstorget (Norr tull) skulle lösas genom att flytta gatans utfart västerut genom kvarteret Krogen (nuvarande Bägaren). I detta ingick också en platsbildning inom kvarteret Vinpipan. Gatan förutsattes inom en övergångsperiod vara en handelsegata, men endast kvarteren närmast Skvallertorget skulle i ett senare stadium ha citybetonad verksamhet.³⁷

I och med den nya generalplanen började staden så sakteliga köpa in de fastigheter som enligt planen låg på mark avsedd för gata (västra kvarterstraden). Detta var en process som pågick under många år (1962-85).

³⁶ Stadsplanering och bebyggelseutveckling i Norrköping 1719-1970, av Birgit Gejwall-Seger. s 57-61.

³⁷ Om antagande av ”1952 års generalplan för inre staden i Norrköping”, Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 250

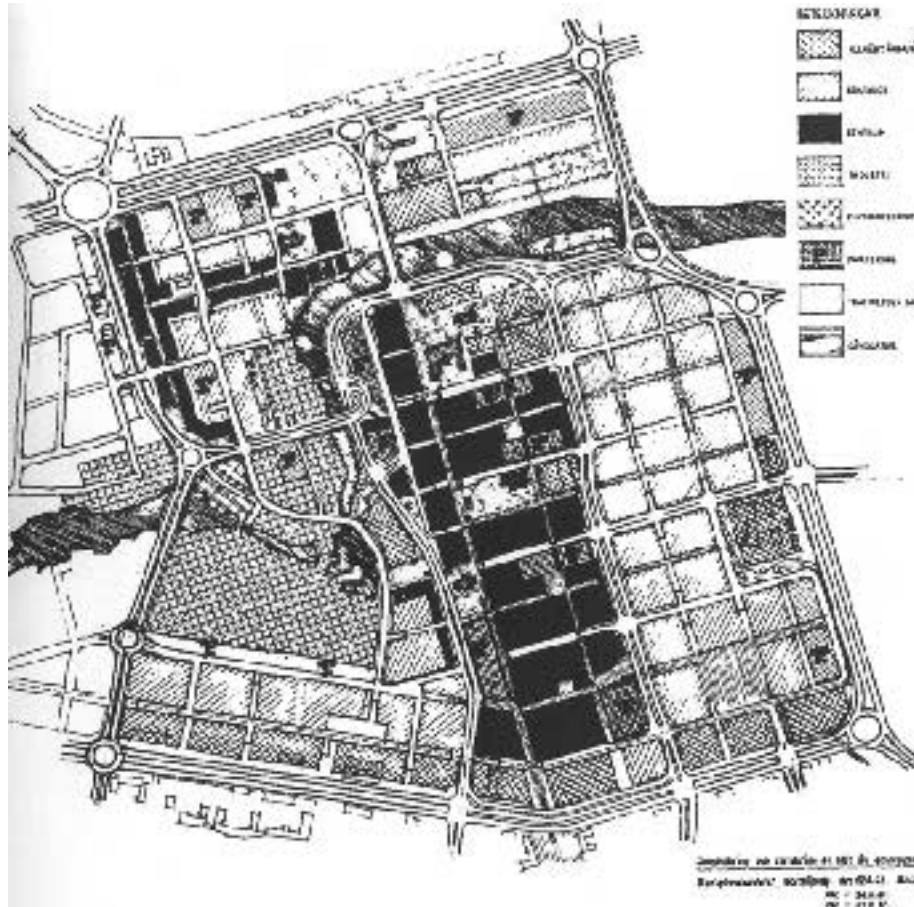
Syftet var att kunna riva fastigheterna när de ansågs saneringsmogna och bredda gatan enligt planen.

Något slutgiltigt beslut om gatans framtid hade däremot inte tagits. Generalplanerna var nämligen inte bindande. Bland annat så oroades affärsidkarna över situationen och det var säkerligen en orsak till att flera andra alternativ blev utredda under 60-talet. De hus som låg längs gatan var dessutom bastanta stenkomplex som inte så lätt kunde rivas. Det är ett dyrbart projekt att bredda en gata och de stora ekonomiska värden som stod på spel medförde att projektet utvärderades noggrant innan något beslut kunde fattas. Förslag fanns till att bredda Luntgatan eller att skapa en genomfart genom Plankgatan med en ny bro över Strömmen. Vid Luntgatan hade det dock byggts en rad med nya hus vilket gjorde att det inte vara önskvärt att förlägga all genomfartstrafik dit. Luntgatan var redan hårt belastad eftersom den södergående genomfartstrafiken gick här (den norrgående gick på Norra Kungsgatan). Genom att bredda Norra Kungsgatan kunde istället trafiken koncentreras dit och Luntgatan förvandlas till en lugn bakgata.

Det ingrepp i Folkparken som hade blivit resultatet av en breddad Plankgata var heller inte genomförbart enligt ansvariga myndigheter. Det var inte önskvärt med ingrepp i parkområdet. Det var även svårt att genomföra ett brobygge över Strömmen med tanke på de besvärliga förhållanden som förelåg.³⁸ Det hade dessutom, under utredningsperioden, uppförts ett nytt hus i kvarteret Hållhaken som därigenom hindrade den nya vägens framfart.³⁹ Nya hus ansågs således betydligt mer värdefulla än de gamla omoderna stenhusen vid Kungsgatan.

³⁸ Ändring av stadsplan för kvarteret Vinpipan inom stadsdelen Nordantill, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 1 1977

³⁹ Intervju med Björn Almberg 2000-11-03



1962 års generalplan. Norra Kungsgatan ses här sparad som gågata. Trafiken skulle istället ledas på en ny genomfart placerad i mitten av kvarteren mellan Lunt- och Kungsgatan. (bild 7)

1962 års generalplan kan idag ses som ett bra exempel på 60-talets optimistiska trafikplanering med sitt överdimensionerade vägnät och trafikplatser i känsliga miljöer. Det var staden på bilens villkor driven till sin spets. Planen blev vida omtalad i planerarekretsar genom sin djärva framåtanda.⁴⁰ Stora delar av planen hann genomföras innan den reviderades vilket Norrköpings nuvarande cityområde söder om Repslagaregatan är ett exempel på. Bland annat vittnar den tidigare nämnda Kristinagatan om detta. I sin södra del är den en breddad fyrfältsväg medan den i norr fortfarande är smal och enkelriktad.

⁴⁰ *Kulturhistorisk bebyggelse – värd att värda*, betänkande av byggnadsvårdsutredningen, statens offentliga utredningar 1979:17, Utbildningsdepartementet, Stockholm 1979

För Kungsgatans del fanns i generalplanen en tanke att spara husen, eller i alla fall undvika en breddning, genom att dra trafikleden mitt i den västra kvartersraden. Åtskilliga hus skulle troligtvis ändå ha fått skatta åt förgängelsen. Kungsgatan skulle då bli en gågata avsedd för affärsverksamhet. Även Bråddgatan skulle ingå i detta citystråk. I visionen skulle även en fyrfilig väg dras rakt genom industrilandskapet med ödesdiga ingrepp till följd. Bland annat skulle Skvallertorget bli en trafikplats.⁴¹

Affärslivet försämras

Samtidigt som utredningarna pågick försvann dock mer och mer av affärslivet, spårvägstrafiken på gatan lades ner 1958⁴² och underhållet på husen började bli allt mer eftersatt. Osäkerheten om husens framtid och att de enligt generalplanen låg på gatemark gjorde att de inte ansågs värda att rusta upp. Etableringen av Södercity var sedan ytterligare en anledning till att Kungsgatan förlorade sin ställning som viktig affärsruta. Hela cityområdet kom att förskjutas till några kvarter längs södra Drottninggatan. Affärsägarna längs Kungsgatan blev av kommunen uppmuntrade att flytta sin verksamhet till de nya centrumvaruhusen. Få av butikerna, om ens någon, kom dock att göra detta. De försvann istället på grund av dålig lönsamhet, rivningar eller för att affärsägarna gick i pension. Norrköping kom att förlora många gamla och lokalt förankrade affärer genom detta. I Södercity flyttade stora nationella affärskedjor in istället.⁴³ Om detta skrevs i skriften Arkitektur 1970:

Det kommersiella city håller för närvarande på att omdanas. Också Norrköping får därmed sin variant av den vanliga klungan av nya varuhus. Processen innebär både en förskjutning av tyngdpunkten inom city och en kontraktion av det till ett mindre men desto hårdare utnyttjat område. Kungsgatan har sedan flera år varit på fallrepet som citystråk. Den aktuella frågan rör snarast hur lång sträcka av Drottninggatan som kommer att fungera på det hävdvunna sättet som ledande affärsruta. Avgörande i detta fall blir säkert den form av trafikföring som staden beslutar sig för. Allmänna rättviseskäl talar givetvis för en mer generell lösning, som ger större delen av

⁴¹ Lennart Bergentz, *Vi byggde Norrköping*,

⁴² Spåren revs upp 1962

⁴³ Intervju med Kerstin Gärtner - Pettersson 2000-11-01

cityområdet en rimlig chans. Den vägen har man inte följt överallt; i åtskilliga städer har den kommunala trafikplaneringen på ett ibland utmanande sätt premierat de stora och kapitalstarka detaljhandelsföretagen på de mindres och svagares bekostnad.⁴⁴

Men Norrköpings kommun kom att hårdnackat arbeta för ett centrum koncentrerat till varuhuskvarteren söder om Repslagaregatan. Textilindustrins kris och nedläggningar på 60-talet skapade också problem för detaljhandeln samt att stadsdelens befolkningsunderlag sviktade. Stora delar av stadsdelen Nordantill var avrivna och återuppbyggnaden gick sakta. Den smala gatan saknade också ordentliga parkeringsmöjligheter vilket var något som affärsidkarna poängterade. För affärsägarna var det viktigt att kunden kunde parkera i en omedelbar närhet till butiken. Annars kunde de bli utkonkurrerade av affärsgator och affärscentrum där dessa krav bättre tillgodosågs.⁴⁵ Alla faktorer bidrog till att affärsgatan inte längre kunde bära sig och en gata fylld av förfallna fasader och rivningstomter blev en realitet på 70-talet.⁴⁶ De en gång ståtliga byggnaderna började se allt mer eländiga ut och ett rivande av dem orsakade allt mindre motstånd. I revideringen av innerstadsplanen 1970 var åter breddningen lösningen på trafikproblemet. Något som affärsägarna oroade sig över. I ett brev till kommunalrådet K E Wernersson från köpmannaföreningen Kungsgatans förening sägs om breddningen:

Förslaget förutsätter att fastigheterna på västra sidan av Kungsgatan rives – något som medför att cirka hälften av de cirka 50 affärer som nu finnes utmed Kungsgatan måste upphöra med sin verksamhet och ett hundratal personer måste friställas. Genomförandet av förslaget få emellertid följderna att även de affärer som är belägna på östra sidan av gatan får upphöra med verksamheten. Den snabba trafiken, avgaserna samt svårigheterna att taga sig över gatan gör att kunderna skyr den nuvarande affärsgatan. Trafiken och avgaserna är redan nu mycket besvärande men obehagen kommer att öka enormt om förslaget genomförs. Resultatet blir att samtliga affärer med omkring 200 anställda måste upphöra med sin verksamhet. De flesta affärer är små eller medelstora familjeföretag. Rörelserna sakna all möjlighet

⁴⁴ Göran Lindahl, "Norrköpings innerstad – ett saneringsexempel", s 14, artikel ur Arkitektur #1 1970.

⁴⁵ Intervju med Kerstin Gärtner - Pettersson 2000-11-01

att etablera sig i moderna nybyggda fastigheter med skyhöga hyror. De flesta av oss skulle helt enkelt mista vår utkomst. De flesta fastigheter, som man skulle bli tvungen att riva är av god kvalitet. Fastigheterna ha ett skönhetsvärde och ger god karaktär åt stadsbilden. Skulle fastigheterna rivas skulle en obotlig skada orsakas. Redan tidigare har som bekant rivningsvågen orsakat skador i stadsbilden som aldrig kan repareras. I den mån fastigheterna utmed Kungsgatan skulle vara slitna är det ekonomiskt sett mer försvarbart att upprusta dem än att riva dem.” ...”Tung och snabb trafik skall naturligtvis icke dragas genom en stad: den skall gå utanför staden eller i stadens ytterområden så att befolkningen får minsta möjliga obehag.⁴⁷

Föreningen hemställde till Norrköpings kommun att inte genomföra breddningen. Kungsgatans förening hade dock svårt att tro på att uppgifterna om en kommande breddning skulle vara riktiga. Oron för att affärlivet helt skulle utarmas var kanske överdrivet. Men knappt 30 år senare återstår bara ett 20-tal affärer av vilka de flesta är nytillkomna. Enligt generalplanerna var inte heller affärsverksamheterna på Kungsgatan prioriterade utan gatans fastigheter skulle istället vara reserverade för boende. Intressant är att föreningen bland annat använder sig av kulturhistoriska argument för ett bevarande av bredden och inte enbart ser till sina hotade verksamheter.

En alternativ lösning till en breddning framfördes i ett förslag från 1972. I kulturmiljökommitténs utredning om Norrköping⁴⁸ nämndes att:

Under senare år har på många håll en omvärdering av stadsmiljöer resulterat i att tidigare stadsplaner omprövats i trafikdämpningens tecken. Det är aktuellt även för Norrköping, och en skiss till alternativ dispositionsplan för innerstaden lades som bekant fram i februari 1972. Denna skiss tar upp en sektorplanering för innerstaden. Sannolikt kan den resultera i ett bibehållande av Kungsgatans bredd (Kungsgatan och Luntgatan skulle utgöra ett samverkande enkelriktat gatupar).⁴⁹

När utredningen lades fram var dock detta parti utelämnat. Förslaget från 1972 gick ut på att icke bullerkänslig verksamhet skulle etableras i kvarteren

⁴⁶ Nordström, Jan, ”En av Norrköpings äldsta – och mest moderna gator”

⁴⁷ Brev till kommunalrådet K E Wernersson från Kungsgatans förening 1972-04-20 ur Kulturmiljökommitténs protokoll 1972

⁴⁸ Se bevarandefrågan

⁴⁹ Ur Kulturmiljöutredningens utredningsmaterial 1972

mellan Norra Kungsgatan och Luntgatan, varvid trafikens fördelning på båda gatorna lättare skulle kunna accepteras.⁵⁰ Men förslaget ansågs orimligt och 1974-05-04 bestämdes av kommunstyrelsen ”att nya byggnader utmed Kungsgatans västra sida skall förläggas så att gatan i framtiden kan breddas på motsvarande sätt som Kristinagatan.” Detta innebar att bredden skulle utökas från 21 till 30 meter. Samtidigt fastslogs ”att breddning av Kristinagatan och Kungsgatan ej avses att genomföras inom överskådlig tid” och ”att befintliga byggnader utmed Kungsgatan norr om Motala Ström, vilka ligger inom område, som i stadsplan avsetts för breddning av gatan, skall få rustas upp under förutsättning, att de investeringar som upprustningen medför kan avskrivas på högst 20 år.”⁵¹ Den nya bredden sades senare vara till för att bland annat skydda fastigheterna mot buller och kunna få rum med gång och cykelbanor samt egna körfält för kollektivtrafiken. En fyrfilig väg rymdes nämligen lätt i stadsplanens beslutade 21-meters gata. De ytterligare metrarna var enligt byggnadsnämnden enbart till för förbättring av miljön.⁵² Kommunledningen ville inte forcera fram några rivningar utan tänkte sig att husen skulle stå kvar under många år. Men de kunde samtidigt inte hindra enskilda fastighetsägare från att verkställa nybyggen. Och om nybygge skulle ske var det tvunget att ske i enlighet med stadsplannedirektiven.⁵³

Bevarandefrågan

Samtidigt hade något annat börja ske. Den stora rivningsvågen på 1960-talet hade gjort att stora delar av det gamla Norrköping försvunnit. Efter många år av ett urskiljningslöst rivande började det bland norrköpingsborna uttryckas en saknad över det förlorade. Detta handlade inte om de usla bostadssociala förhållandena som ändå var anledningen till den omfattande saneringen utan snarare att det som ersatte den gamla bebyggelsen antingen

⁵⁰ Motion angående upprättande av ny stadsplan för Kungsgatan i hela dess längd samt återkallande av antaget stadsplaneförslag för kvarteret Vinpipan vid samma gata, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 102 1977

⁵¹ Riktlinjer för byggnation utmed Kristinagatan och Kungsgatan, Kommunstyrelsens protokoll §267 1974-05-04

⁵² K.F.H. N:o 102 1977

⁵³ Björn Helmfrid ”Endast en stark opinion kan rädda Kungsgatan” debattartikel ur NT 5/5 1976

bestod av ”fantasilös” 60-talsarkitektur eller enbart av avrivna tomter.⁵⁴ Saneringen hade även medfört att flera kulturhistoriskt viktiga hus och miljöer spolierats. En främmande och ogästvänlig stad hade växt fram ur den gamla.

Bevarandefrågan hade tidigare varit uppe till diskussion vid ett flertal tillfällen. Redan 1943 gjordes en förberedande byggnadsinventering av gammal bebyggelse i Norrköping. En mer omfattande undersökning genomfördes sedan av Nordiska museet på uppdrag av Kommittén för naturskydd och hembygdsvård.⁵⁵ Kommittén arbetade senare bland annat för att ett reservat för gammal bebyggelse skulle upprättas. I samband med detta gjordes den av stadsfullmäktige beslutade Gejwallska utredningen. Fil.doc. Birgit Gejwall gjorde i denna en inventering av ett hundratal objekt för att utröna vilka hus som kunde komma ifråga vad gällde ett bevarande. Men några riktlinjer för ett bevarande kom aldrig till stånd.⁵⁶ Något reservat kom heller aldrig till utförande och ett flertal av de objekt som Gejwall pekat ut som viktiga att bevara revs senare. 1970 beslutade drätselkammaren efter en motion av Gunnar Henriksson och Nils Lennstam att en kulturhistorisk inventering av de äldre hus och miljöer som fanns kvar i Norrköping skulle företas. I denna blev ett antal fastigheter längs Kungsgatan klassade som kulturhistoriskt viktiga.⁵⁷

Husens framtid var i och med detta ändå beseglade. Utredningen klassade nämligen hus i tre olika kategorier. Kulturhistoriskt märklig byggnad (klass A), kulturhistorisk värdefull byggnad (klass B) och byggnad av visst kulturhistoriskt värde (klass C). Utredningen sa att alla nämnda miljöer borde bevaras men om C-klassen sades att den om möjligt borde bevaras och vid en eventuell rivning borde bli föremål för kulturhistorisk

⁵⁴ Rydberg, Evy (1992), *Parkering som stadsbild*, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet.

⁵⁵ Ur protokoll från Kommittén för hembygdsvård och naturskydd 1944-07-03

⁵⁶ Annika Alzén, *Fabriken som kulturarv*, s 39

⁵⁷ Kulturmiljökommitténs förslag 1973, *Miljöer och hus i Norrköpings innerstad*, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar 1974. S 6 och Bilaga 1

undersökning.⁵⁸ Vad denna undersökning skulle bestå i nämns emellertid inte och i vissa fall genomfördes enbart en enkel exteriör fotodokumentation.⁵⁹ Formuleringen kom att få stor betydelse för de åtskilliga hus längs norra Kungsgatan som låg inom den sista kategorin. Kommunen kom nämligen att helt förbise bevarandeönskemålet och talade sedan enbart om kulturhistorisk dokumentation vid eventuell rivning. Detta var något som påpekades redan 1975 av landsantikvarien. Han menade att klassificeringen rent av kunde motverka ett bevarande.⁶⁰ Något som skulle visa sig vara en helt riktig tolkning. Anmärkningsvärt är att Norrköping inte hade någon stadsantikvarie innan 1982. Kulturvårdande myndigheter tillfrågades inte i stadsplaneärenden innan dess. Information gavs till Norrköpings museer om när hus skulle rivas. Oftast skulle detta ske samma vecka. En snabb fotodokumentation var då allt som eventuellt kunde företas. Men arbetsbördan var så stor på de två anställda (från avdelningen som senare blev det blivande stadsmuseet) att detta inte alltid hanns med.⁶¹

Intressant är att de kulturhistoriskt värdefulla husen längs både Kungsgatan och Kristinagatan blev klassade i C-gruppen. Två gator som var aktuella att breddas. Kan det ha funnits en tanke bakom detta? Planen kunde ju då genomföras utan att det inkräktade allt för allvarligt på de bevarandanspråk som angavs i utredningen. Som tidigare angivits så tolkade kommunen C: klassen som att husen inom kategorin endast behövde dokumenteras innan eventuell rivning. Trafikplanerarna fick därigenom sin trafikled och kulturmiljökommittén kunde lämna sin ståndpunkt att husen faktiskt hade ett kulturhistoriskt värde. Då var husen i alla fall nämnda. Utredarnas förhoppning var att framtidens bevarandesyn och kommunens trafikplanering skulle komma att förändras.⁶² Något som skulle få till konsekvens att någon breddning inte skulle komma till stånd. Detta blev också fallet med Kristinagatan.

⁵⁸ Ibid. S 92-104

⁵⁹ Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

⁶⁰ Inventering av kulturmiljöer i Norrköpings kommun (innerstaden) och landskapsbilden i Norrköpings omgivning (Motion), Norrköpings Kommunfullmäktiges handlingar N:o 21C.

⁶¹ Intervju med Stadsantikvarien Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

⁶² Ibid.



Kvarteret Nedre Segern (i förgrunden). Två av husen i kvarteret kom att sparas efter det att ett överliggande rivningshot undanröjts av stadsantikvariern. (bild 8)

Västra Kungsgatan (söder om strömmen)

Den del av Kungsgatan som ligger söder om Motala Ström kom att, efter den stora uppmärksamheten kring industrilandskapet, skonas från en breddning. Byggnaderna var dessutom mindre bullerkänsliga och korsningarna färre.⁶³ Breddningen av denna del var ändå viktig för att kunna genomföra generalplanernas intentioner. En högklassig fyrfilig trafikled från Södra Promenaden till Norrtull.⁶⁴ Redan i kulturmiljöutredningen 1974 rekommenderades dock ett bibehållande av Bergsbrons bredd. Även två industribyggnader på var sin sida om västra Kungsgatan kom att ingå i B-klassen (kulturhistoriskt värdefull byggnad)⁶⁵. Men rekommendationer till trots så var ännu 1982 två hus i kvarteret Nedre Segern på Västra Kungsgatan rivningshotade. Husen var inköpta av kommunen för att kunna genomföra den breddning av Kungsgatan som enligt stadsplan från 1964 skulle ske även på denna sidan av Strömmen. Husen låg enligt stadsplanen

⁶³ Motion angående upprättande av ny stadsplan för Kungsgatan i hela dess längd samt återkallelse av antaget stadsplaneförslag för kvarteret Vinpipan vid samma gata. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 102, 1977-03-08

⁶⁴ Om ändring av stadsplan för del av stadsdelen Berget (kv. Röken, Hornet m.fl.) i Norrköping, Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 4.

⁶⁵ Kulturhistoriskt värdefull byggnad, där fråga om skyddsföreskrifter kan komma att väckas.

på gatemark.⁶⁶ Efter det att den nytilträdde stadsantikvarien ingrep kom emellertid beslutet att hävas.⁶⁷ Genom att de delar av industrilandskapet som låg vid Västra Kungsgatan blev ansedda som omistliga under 80-talet kom projektet bara att genomföras på Kungsgatans norra del.

Förändrade planeringsideal

I 1982 års dispositionsplan för Norrköpings innerstad hade Kungsgatan upphört att fungera som affärsgata med cityfunktioner. Dessa hade istället koncentrerats till området kring södra Drottninggatan. Längs Kungsgatan skulle kvarteren istället främst vara avsedda för bostadsändamål. Tanken på att anlägga en fyrfilig trafikled övergavs. Nu skulle det endast finnas en körbana i vardera riktningen. I ursprungsförslaget var fyrfilsmodellen fortfarande aktuell men de olika erinringar mot detta som lämnades av remissinstanserna gjorde att planen ändrades. Kungsgatans breddning till 30-meter angavs av flera instanser som viktigt för att förbättra miljön ("bättre ventilation, minskat buller och bättre miljö i övrigt").

I fråga om bevarande skulle planen använda sig av riktlinjerna i Kulturmiljökommitténs utredning men det konstaterades också att "önskemål om goda och rymliga bostäder till rimliga kostnader, en trafiksäker miljö, en hög konsumtion o s v går tyvärr inte alltid att tillfredsställa utan förändringar av den gamla miljön".⁶⁸ En kommentar som givetvis öppnar för att mindre hänsyn behöver lämnas till bevarandenaspekten. I många andra fall och speciellt i andra svenska städer medförde bevarandekraven att det var viktigare att undvika breddningar av gatunätet för att skona känslig miljö men detta gällde inte för norra Kungsgatan. Ett efter ett revs kvarteren på gatans västra sida för att genomföra den något oklara planen.

⁶⁶ Inventering av industrilandskapet vid Strömmen, (västra delen), Norrköpings Kommunfullmäktiges handlingar Nr 242 A

⁶⁷ Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

⁶⁸ Förslag till dispositionsplan för innerstaden januari 1982. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 33

Under 80-talet övergavs den funktionalistiska doktrinen allt mer. Från att ha talat om trafiktekniska skäl till breddning av gatan framfördes mer och mer önsknings om en gata där bilen inte skulle ha makten. Gatunämnden uttalade 1987 att Kungsgatan skulle utformas som affärsgata med blandade funktioner snarare än en kapacitetsstark trafikled. Trots detta fortsatte planens genomförande. Under slutet av 80-talet revs de sista hindren för den breddade gatan. I de slutliga planerna angavs det att gatan skulle ha en avenyliknande utformning med blandade verksamheter. Tanken var att återupprätta den gamla stadsgatan. Biltrafiken skulle därigenom delvis underordna sig gatans alla övriga funktioner. Något som gatunämnden angav som svårt med tanke på det förmodade trafikflödet på 20.000 bilar per dygn.⁶⁹ Den 30 september 1989 nyinvigdes gatan med dubbelriktad trafik av Åke Eklund, ordföranden i gatunämnden, som beskrev gatan som den kanske vackraste i Norrköping.⁷⁰ Norrköping hade därigenom fått sin egen ”Kungssportsaveny”.

En total omsvängning hade alltså skett bland planerna. En stadsgata med blandade funktioner och varierad arkitektur revs för att tillgodose en allt större trafikmängd. Det som eftersträvades var en fyrfilig trafikled. Inga tankar på bevarande av kulturmiljöer fanns med i planernas visioner. Planen genomfördes sedan konsekvent genom att kommunen köpte in alla fastigheter på den västra sidan och sedan rev dem. Då övergavs trafikledstanken. Stadsgatan med blandade verksamheter och bilen som underordnad sågs istället som ideal. När gatan stod klar 1989 var grundidén bakom breddningen föråldrad. Under de år som följde arbetades det i stället för att motverka det stora trafikflödet. Gatan skulle smalnas av!

Redan 1970 sade fil.doc. Thomas Paulsson i *Stadsplanering under 1800- och 1900-talet* att ”Statusen behöver ju inte alltid och enbart tas ut i materiella ting, som bilar och broar för bilarna. Ibland förefaller det som om

⁶⁹ Förslag till ändring av stadsplan för kv Bladet m fl inom Nordantill i Norrköping, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 131 1987

⁷⁰ Gun Stenehall, ”Nya, friska vindar blåser på nygamla Kungsgatan” artikel i NT 2/10 1989

många tycker att det är roligare att ta en öl på en pub istället för att sitta bakom en ratt”.⁷¹ Uppenbarligen var inte Kungsgatans planerare av den åsikten. Kungsgatan påminner en del om Karlsborgs fästning.⁷² Ett ohyggligt resursslösande projekt vars syfte är omodernt så fort det är genomfört. Dessutom har det fått enorma konsekvenser för stadslandskapet. En hel stadsdel har blivit dränerad på sin kulturhistoria.

När breddningen av Kungsgatan genomfördes hade tongångarna sedan länge varit annorlunda i många andra svenska städer. Gerd Folkedotter har visat i sitt forskningsprojekt ”Södersaneringar i Gävle” hur Södra Kungsgatan i Gävle kom att breddas under 60-talets början. I det fallet vilade beslutet på stads- och generalplaner från 40- och 50-talen. Efter det att planen genomförts blev emellertid olägenheterna från den stora trafikmängden så stor att genomfartstrafiken till slut förbjöds. Redan i generalplanen från 1967 förordades att trafiken skulle ledas på en förbiled istället för genom staden. Då hade gatan breddats och öppnats för genomfart bara ett par år tidigare. Affärsägarnas krav på att bilisterna skulle kunna parkera ledde dock fram till att gatan delvis öppnades för trafik igen. Men nu med en minskning av körfälten till ett i vardera riktningen. Affärsägarna var ändå missnöjda eftersom de befarade att ombyggnationen skulle leda till färre parkeringsplatser och bortskrämda kunder⁷³

Trots att andra städer tidigt visat på olägenheter med trafikledsmodellen togs inga lärdomar av det i Norrköping. I Gävle förstod planerarna misstaget redan i generalplanen från 1967. Vid denna tidpunkt hade Norrköpings stad inte ens tagit ett slutgiltigt beslut om Norra Kungsgatans breddning. När de nya idealen till slut nådde Norrköping var gatan sedan länge utom all räddning. Eftersläpningen som Norrköping visade upp i bostads- och trafiksanerandet borde egentligen ha räddat gatan. Runt om i Sverige fanns nämligen tydliga exempel på avigsidorna med att anpassa städerna till

⁷¹ Thomas Paulsson, *Stadsplanering under 1900-talet*, s 72

⁷² Karlsborgs fästning lades ner bara ett par år efter invigningen. Bygget hade hållit på en stor del av 1800-talet.

bilismens villkor. Men planerare och beslutsfattare var uppenbarligen alltför inkörda i sina gamla hjulspår.

Efter breddningen - avsmalning

Efter etableringen av Campus Norrköping hösten 1997 talades det från myndighetshåll allt mer om de gåendes säkerhet. Men även en oro för att trafikflödet skulle komma att öka. Då uppgick redan trafikflödet till 20.000 bilar om dygnet vilket är gränsen för vad gatan är byggd för. 1996 kom det larmrapporter om att gatan inte klarar EU:s gränsvärden. Något var tvunget att göras för att begränsa trafiken. Den breddade gatan hade inte gjort yttermiljön bättre. Däremot var de nya husen bättre anpassade till trafikflödet än de gamla vilket medförde att miljön inomhus hade blivit förbättrad.⁷⁴

Under 90-talets slut anpassades gatan efter de nya förhållandena. Vägbanan smalnades av vid Skvallertorget genom att lägga igen busshållsplatserna och ett par parkeringsplatser. Bussarna hindrade därigenom bakomvarande trafik när de stannade för att ta upp passagerare. Under år 2000 försågs Skvallertorget med en torgyta där alla trafikslag skulle samsas.⁷⁵ Tanken var att begränsa privatbilismen till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafik.⁷⁶ Ombyggnaden har inneburit ett stort irritationsmoment för både trafikanter och affärsidkare. Köpmannaföreningen Nordstan har uppgett ett stort missnöje med att antalet parkeringsplatser minskat. De befärsar att kundunderlaget ska minska. Avsmalningen genomfördes utan att några bra alternativ till genomfartstrafiken på Kungsgatan fanns tillgängliga.⁷⁷ 1972 ville affärsägarna hindra trafikens framfart för att den förstörde utkomsten för dem. 25 år senare blir de upprörda över att bilarnas framfart förhindras. Affärsägarnas resonemang känns igen från de i Gävle. I och med detta upphör syftet med breddningen till stor del. Trafiken som låg

⁷³ Folkesdotter Gärd "Södersaneringen i Gävle - som lokalt initiativ och nationellt föredöme" Artikel i Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 28:1994, 1994-08-11.

⁷⁴ Nordström, Jan, "Kungsgatan tål inte mer" artikel i NT 25/9 1996

⁷⁵ Jenny Malmberg "Kungsgatans ombyggnad i full gång" artikel i NT 23/7 1999

⁷⁶ Brevintervju med Jan-Olov Johnsson, kommunalråd 1999-07-09

⁷⁷ Intervju med Kerstin Gärtner – Pettersson, företagareföreningen Nordstan 2000-11-03

bakom rivningarna från början ses inte längre som önskvärd. Hade Kungsgatan fått en frist på bara några år så hade inte projektet kunnat genomföras. Idag hade knappast någon politiker fattat ett liknande beslut vilket är något som också bekräftas av dagens beslutsfattare.⁷⁸

Dagens Kungsgata

Idag är Kungsgatan en enormt bred gata jämfört med den gamla. Kvar från tiden innan breddningen finns endast Brücks gamla fabrik i kvarteret Hallen, det på 50-talet sanerade kvarteret Haken, hörnhuset mot Bredgatan i Kapellhorvan samt Bergslagsgården. Skvallertorget är svårt sargat av den omotiverat breda gatan. Det finns inte någon rumskänsla. Något som också pångteras av Evy Rydergård i hennes uppsats *Parkering som stadsbild*. ”...hela gatan har resulterat i en total omgestaltning av stadsdelen, vilket gör att många norrköpingsbor känner sig totalt förvirrade och ”hemlösa”.⁷⁹

På båda sidor av vägbanan finns stora sidoytor med cykel- gångbanor och trädplanteringar. Vägbanan består av en allt mindre strömfåra i mitten. Affärslivet är i stort sett ickebefintligt i norra delen och istället koncentrerat till de fyra kvarter som ligger närmast Skvallertorget. Nya gigantiska byggnadskroppar i postmodern och senmodern stil behärskar gatans inramning och den tidigare gatans småstadskaraktär är helt bortblåst. Det är till stor del en kylig och kall gata som fungerar bättre för bilföraren än för flanören. De enhetliga huskropparna är monotont sövande för den gående. För bilisten som färdas snabbare är detta inte något problem. Denna störs istället av för mycket detaljer.⁸⁰

Kungsgatan närmast Kungstorget är en utpräglad bilgata, husen är enhetliga och filerna fler. Närmare Skvallertorget förändras karaktären i och med affärs- och studentlivet. Fasaderna är mer inbjudande. Bilarnas makt blir här totalt avskuren.

⁷⁸ Brevintervju med Jan-Olov Johnsson 2000-11-02

⁷⁹ Evy Rydergård, *Parkering som stadsbild*, s 42

⁸⁰ Hans-Erland Heinemann, *Stad*, s 6

Hela situationen känns förvirrad. Gatan bjuder in trafiken genom Kungstorgets trafikkarusell för att sedan inte vilja ha med den att göra. Kungsgatan är ett fysiskt exempel på en krock mellan två olika tiders trafiktänkande. Funktionalismens förhållande av privatbilismen och nutidens försök att begränsa den samma. Eller för att citera Elias Cornell: ”Nu finns det, i planerarnas sätt att handskas med trafiken, en särskild motsättning som aldrig blivit klarlagd fastän den uppenbart är inneboende i varje gängse metod. De lockar på trafiken men tar samtidigt flykten från den.”⁸¹ Men innan dagens gata blev färdig fanns det en hel del gammal kulturhistoria som skulle komma att raderas ut.

⁸¹ Elias Cornell, *Rivningsraseriets rötter*, s165-166

Rivningar och motstånd



Kvarteret Haken 1954. (bild 9)

Redan 1955 sanerades kvarteret Haken i den östra kvartersraden. Stora delar av gammal tomtmark blev genom en stadsplaneändring gatumark. Vattengatan och Tunnbindaregatan skulle båda göras bredare. Detta som en förberedelse för den kommande breddningen av Kungsgatan. Men även för att den nya hushöjden översteg gatubredden⁸² I huset Haken 3 hittades en kulturhistoriskt intressant väggmålning från 1700-talet som senare tillvaratogs av Norrköpings museum.⁸³ Flera hus som ansågs vara för nya för rivning låg dock kvar längs Sandgatan. Ett av dem låg på mark avsedd för Tunnbindaregatans breddning och skulle rivits om inte planen ändrats under 80-talet.⁸⁴ Det anses nu av många som ett av de vackraste husen på Nordantill och är ett av få hus som räddats till eftervärlden i stadsdelen.

Motståndet mot gatans breddning

Under 70-talets början hade planerna på en breddad gata börjat bli ett allvarligt hot mot både affärliv och kulturmiljö. Men även för de som bodde i husen längs gatan. De boendes perspektiv har sällan funnits med i myndigheternas protokoll men även här fanns ett missnöje med de

⁸² Om antagande av ändring av stadsplanen för staden beträffande kvarteret Haken. Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 107 1955

⁸³ "Väggmålningen nu på museum" artikel ur Norrköpings tidningar 1954-03-09

förestående rivningarna. Under 70-talets början bodde en hel del studerande, kulturpersonligheter och ”vänstermänniskor” längs Kungsgatan. Hyrorna var billiga i de oftast omoderna lägenheterna vilket gjorde att ofta kapitalsvaga kategorier med människor bosatte sig här. Husen hade enligt uppgift med lätthet kunnat moderniseras eftersom de annars var av god kvalitet. Vid 70-talets början var det fortfarande vanliga kontrakt som gällde. Dessa grupper som ofta var engagerade och verbalt duktiga formerade sig emot en breddning.⁸⁵

Demonstrationer hölls mot myndigheternas planer. Många av de boende förespråkade istället för breddning olika väghinder för att förhindra den ökande trafikmängden. En ökning som bl.a. var en konsekvens av att industriområdena låg i norr och de nya bostadsområdena i söder. All trafik var tvungen att ta sig rakt igenom stenstaden. Innerstaden förvandlades därmed till ett gigantiskt trafik hinder.⁸⁶

Striden om kvarteret Vinpipan

En bit in på 70-talet sattes slutligen den stora breddningsplanen i verket. 1975 kom det in ett önskemål från fastighetsbolaget Lundbergs om att få bygga nytt i kvarteret Vinpipan. Byggnadsnämnden ville först att bolaget bara skulle få bygga på den del som inte låg mot Kungsgatan. De angav det som viktigt att husen mot gatan skulle få stå kvar så länge som möjligt. Dåvarande stadsarkitekten Sven Tynelius ville helst att gatubreddningar bara skulle ske i verkligt tvingande fall och hade sedan tidigare föreslagit en alternativ dispositionsplan för stadsdelen Nordantill.

⁸⁴ Förslag till ändring av stadsplan för kv Bladet m fl inom Nordantill i Norrköping, Kommunfullmäktiges handlingar Nr 131 1987

⁸⁵ Intervju med Angelika Sjölander – Hovorka 2000-10-30. Boende på Kungsgatan 1970-74

⁸⁶ Ibid.



Kvarteret Vinpipan med sin karakteristiska husrad. I kvarteret låg även den Apostoliska kyrkan. Hela kvarteret var rivet 1978. (bild 10)

Planerna på en framtida breddning oroade Norrköpingskretsen av riksförbundet för hembygdsvård (hembygdsvårdarna) som ansåg det upprörande att flera hus ritade av förre stadsarkitekten Carl Theodor Malm, baptistkyrkan Tabernaklet och Skvallertorget skulle komma att försvinna.⁸⁷ Detta blev startskottet på en strid mellan bevarandeopinion och kommunal trafikplanering.

Under 1976 inkom en debattartikel till Norrköpings Tidningar. Författare var Bernard Handell från Hembygdsvårdarna. Han nämnde den fara som fanns med att påbörja rivningarna. ”Blir det byggnadslov för det här kvarteret kommer det alltså att bli början till Kungsgatans breddning. Det kommer med andra ord bli en glugg i gatan här, och för att tala med Evert Taube i hans Tatuerarevals: ”kommer det en så blir det nog flera sen?”.” Handell frågade sig vad norrköpingsborna hade för några åsikter i ärendet eftersom dessa inte tillfrågades av myndigheterna. ”Det är ju ändå människorna som skapar den trivsel vi så gärna vill ha, bara de inte hindras i sina strävanden. Kungsgatan kan säkert bli en trevlig shoppinggata för alla

⁸⁷ ”Kungsgatans breddning oroar hembygdsvårdare” artikel i NT 2/7 1975

de människor som bor på Norr...”. Handell lade även ut en trevare till föreningen Gamla Norrköping⁸⁸ och undrade vad de hade för några åsikter om hotet mot gatan.⁸⁹

Föreningen Gamla Norrköpings ordförande Björn Helmfrid⁹⁰ svarade på inlägget och redogjorde noggrant för sitt arbete i kommittén för natur och hembygdsvård och den konflikt som sedan länge funnits mellan bevarande och trafikplanering. Helmfrid ville i kommittén tillsammans med Fil.doc. Birgit Gejwall, stadsarkitekten Kurt von Schmalensee samt nämndens ordförande Nils Lindgren rädda ett antal kulturmiljöer. Dessa var främst 1700-talsbebyggelsen längs Saltängsgatan, den gamla miljön vid Gamla Torget samt Kungsgatan med Skvallertorget. Sonderingar hos stadsplanerare, tjänstemän och politiker visade dock att ”kommitténs intressen skulle komma att skära sig svårast med de kommunala myndigheterna i just Kungsgatan/Skvallertorget”. Kommitténs krav kunde inte tillgodoses i fallet med Kungsgatan. Helmfrid skrev att 1970-års generalplan tog fasta på flera av bevarandekraven. Kungsgatan var däremot tvunget att offras för bilismen eftersom ”...gällande stads och generalplaner lägger obevekliga hinder i vägen för ett bevarande. Det enda som på sikt kan rädda vår Kungsgata från totalförstöring/totalförnyelse är en så kraftig opinion mot ett genomförande av stadsplanen, att såväl politiker som fastighetsägare inom området känner sig skyldiga att bevara gatan i nuvarande skick.” Föreningen Gamla Norrköping ville gärna vara med och stärka opinionen men såg inte några utvägar att stoppa rivningar före en stadsplaneändring.⁹¹ Helmfrid och Gamla Norrköping hade därmed sagt sitt och försvann sedan från debattarenan.

Gunnar Norling från hembygdsvårdarna svarade på inlägget och ansåg att Helmfrid gav upp för tidigt. Föreningen Gamla Norrköping hade dessutom tidigare gjort sig skyldiga till oförätter genom sitt medgivande till rivningen

⁸⁸ Förening som värnar om Norrköpings lokall historia

⁸⁹ Bernhard Handell, ”Nu hotas Kungsgatan i Norrköping”, artikel i NT 4/10 1976

⁹⁰ Fil.doc. Björn Helmfrid var kanske 1900-talets främste historiker i Norrköping.

av sockerbruket Gripen från 1740-talet. Detta var inte glömt. Hembygdsvårdarna tänkte dock försätta sin kamp. ”Vi har väckt många och vi har nått vissa resultat, trots att tendensen här är att förse den enskilde med munkavel”⁹².

1976 kom ett förslag till ändring av stadsplanen för kvarteret Vinpipan. Planen förordade att husraden mot Kungsgatan skulle dras in i kvarteret så att gatubreddens skulle kunna ökas till 30 meter. Beslutet möttes av starka protester från Hembygdsvårdarna.

I sitt erinrande yrkade hembygdsvårdarna på en nedtrappning av trafiken istället för den fyrfiliga trafikled som planerades. Hembygdsvårdarna frågade sig också vad som skulle komma att ske med Bergsbron och Industrilandskapet. Om de förestående rivningarna skrev de ”enligt skrivningen i förslaget sägs bebyggelsen vara saneringsmogen. Detta är en felaktig bedömning, som enligt vår bedömning är uttalad av kommunen utan hänsynstagande till den kulturhistoriska i staden – enligt företagen utredning och inventering – befintliga bebyggelsen”. Enligt hembygdsvårdarna gick kommunen fastighetsbolaget Lundbergs ärenden. ”För oss verkar denna detalj av stadsplan vara tillkommen i hast för att hjälpa byggfirman L E Lundberg att få fart på deras planerade byggen i kvarteret Vinpipan. Det är nu inte en fråga om ett allmänt kommunintresse, varför det utställda förslaget bör kasseras.”⁹³

Även Nordantills socialdemokratiska förening hade invändningar mot breddningen. Särskilt med tanke på att gatan kom att dela stadsdelen i två delar och att servicen för de som bor i den västra delen genom detta riskerade att försämrats. De ville därför bland annat att gatans framtida

⁹¹ Björn Helmfrid ”Endast en stark opinion kan rädda Kungsgatan” debattartikel ur NT 5/5 1976

⁹² Gunnar Norling, ”Kungsgatans öde – vi får inte ge oss”, debattartikel ur NT 7/5 1976

⁹³ Ändring av stadsplan för kvarteret Vinpipan inom stadsdelen Nordantill, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 1 1977

utformning skulle utredas ytterligare innan någon breddning kunde ske. Föreningen välkomnade dock förestående saneringar i Nordantill.⁹⁴

Protesterna från Hembygdsvårdarna avfärdades bestämt av kommunen. ”Utgångspunkten att nuvarande bebyggelse utmed Kungsgatans västra sida är så värdefull ur kulturhistorisk synpunkt att gatans *nuvarande* bredd därför skulle bibehållas saknar stöd såväl i gällande fastställd stadsplan som i kulturmiljökommitténs redovisade arbetsresultat, där vissa av byggnaderna utmed Kungsgatans västra sida endast anges böra bli föremål för kulturhistorisk undersökning.”⁹⁵

Hembygdsvårdarna gav inte tappt utan anordnade en debatt om husrivningarna och dess konsekvens för innerstadsmiljön. Alla politiska partier deltog och fick en skur av frågor från en fulltalig publik. Ordföranden i byggnadsnämnden, Hugo Johansson (s) hävdade där att en stad måste förnyas och att om man bevarar alla gamla hus så får man till slut en kåkstad. Sven Nordlöf (vpk) ursäktade att hans parti godkänt stadsplaner utan att ha tillräckliga kunskaper. Han ansåg även att det ekonomiska tänkandet gått för långt i och med avståndstagandet av att rädda kulturmiljöer. Från publiken yttrades av Maud Muda ”Tänk om det om 20-30 år blir förbjudet med biltrafik i städerna – då står vi där med våra bilgator och kan aldrig få igen de vackra hus som offrades i processen”. Debatten genomsyrades av en stark misstro mot den kommunala makten.⁹⁶

Nu började även opposition i rådhuset att agera mot stadsplaneändringen. Moderaterna Nils Lennstam och Sture Andersson lade 1977 in en motion om ett återtagande av stadsplanen. De ansåg i denna att stora delar av omistliga Norrköpingsmiljöer redan hade gått förlorade. Kommunens agerande hade inte heller skett i samråd med enskilda eller

⁹⁴ Ändring av stadsplan för kvarteret Vinpipan inom stadsdelen Nordantill, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 1 1977

⁹⁵ Motion angående upprättande av ny stadsplan för Kungsgatan i hela dess längd samt återkallelse av antaget stadsplaneförslag för kvarteret Vinpipan vid samma gata. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 102, 1977-03-08

föreningsintressen vilket enligt Lennstam och Andersson stred mot Byggnadslagen §35a.⁹⁷

Lennstam konstaterade under fullmäktigesammanträdet (där motionen lades fram) att en stadsplaneändring borde vara brett förankrad hos sina medborgare. Detta hade inte varit fallet med Vinpipans stadsplaneändring utan kommunen hade istället okänsligt avvisat opinionsyttringarna och struntat i alla erinringar mot breddningen.⁹⁸ Moderaterna ansåg även att breddningsplanerna inrymmande en fyrfilig trafikled tillhörde ett förlegat trafiktänkande. Tung och intensiv trafik borde ske runt staden och inte igenom den. Innerstaden skulle i första hand vara avsedd för gång- och cykeltrafik.⁹⁹

Den socialdemokratiska kommunledningen var dock obeveklig. Breddningen hade utretts otaliga gånger och övriga alternativ hade övergivits för att de ansetts vara sämre. Därför behövdes inga nya utredningar. Inköpen av fastigheter längs den västra sidan pågick för fullt och ingen fördröjning av breddningen var önskvärd. Kommunen angav som skäl till breddningen att kvarteren mellan Kungsgatan och Luntgatan skulle slippa buller och avgasproblem från två håll. Om istället trafiken ströps på Kungsgatan så skulle trafikmängden på Östra Promenaden öka allt för dramatiskt. Positiva faktorer som framhölls med den nya bredden var att det gick att plantera träd och att torgytan åter skulle kunna användas. Boendemiljön skulle därigenom bli bättre. Kollektivtrafiken skulle dessutom gynnas och få egna körfält.¹⁰⁰

Hembygdsvårdarna gick vidare med ärendet till Riksantikvarieämbetet och ville att de skulle undersöka ”de missförhållanden” som rådde i Norrköping.

⁹⁶ Madong, ”Vad händer med Skvallertorget när Kungsgatan blir 30 meter bred”, artikel i NT 1977-02-12

⁹⁷ Motion angående upprättande av ny stadsplan för Kungsgatan i hela dess längd samt återkallelse av antaget stadsplaneförslag för kvarteret Vinpipan vid samma gata. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 102, 1977-03-08

⁹⁸ ”Restaurera husen istället för att bredda Kungsgatan”, artikel i NT 25/2 1977

⁹⁹ ”Moderaterna säger nej till bredare Kungsgata”, artikel i NT 11/5 1977

¹⁰⁰ Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 102, 1977-03-08

De angav att kommunen hade rivit 15 hela kvarter i stadens centrala delar och att kommunen dessutom planerade att dra en 30 meter bred trafikled genom stadskärnan. Något som bland annat innebar att industrilandskapet var i fara. Trots sitt intresse och engagemang för frågan hade kommunen nonchalerat dem. Något som enligt förbundet stred mot Byggnadsstadgans 14§.¹⁰¹ De påtalade även att den dokumentation som skulle genomföras vid rivningar inte har blivit utförd. Riksantikvarieämbetet utredde genom att remittera ärendet till länsstyrelsen i Östergötland. Där konstaterade länsantikvarien Sven E Noreen att ”planen berör inte bebyggelse av sådant antikvariskt värde att hinder för dess fastställelse ur den synpunkten föreligger”. Även Norrköpings museum yttrade sig om dokumentationen som skulle ske innan rivning och angav att sådan utförs när det är befogat.¹⁰² Dessa svar utgjorde sedan Riksantikvarieämbetets utredning. Någon annan undersökning av fallet genomfördes inte.

Hembygdsvårdarna överklagade beslutet om stadsplaneändring till regeringen. Denna prövade dock inte ärendet eftersom man var tvungen att äga mark i området för att ha rätt att klaga. Därigenom godkändes stadsplanen slutgiltigt och Lundbergs fick rätt att riva.¹⁰³

Den kvarvarande bebyggelsen i kvarteret låg helt avriven 1978. Flera av gatuhusen var kulturhistoriskt klassade i grupp C. Däribland hörnhuset mot Bråddgatan byggt 1849 av arkitekterna Lövgren och Pålsson och huset nedanför, uppfört i morisk gotik 1837.¹⁰⁴ Fastighetsbolaget LE Lundberg bebyggde sedan det 1980 färdigställda kvarteret med ett enhetligt bostads- och affärskomplex.

¹⁰¹ Jämlikt 14§ byggnadsstadgan skall den som upprättar förslag till plan därvid samråda med kommunens styrelse eller annat organ som kommunfullmäktige bestämmer, länsstyrelsen samt övriga myndigheter, sammanslutningar och enskilda personer, som kan ha ett väsentligt intresse av frågan.

¹⁰² Brev till Riksantikvarieämbetet 1977-04-20. A.T.A.

¹⁰³ ”Hembygdsvårdarna fick regeringsnej Kungsgatan breddas” artikel i NT 25/10 1977

¹⁰⁴ Bernhard Handell ”Nu hotas Kungsgatan i Norrköping” debattartikel i NT 10/4 1976

Husockupation i kvarteret Barken

Efter Vinpipan riktades blickarna mot kvarteret Barken vilket utmynnade i nya stridigheter. Samtidigt som debatten pågick om Vinpipan lämnade firman John Mattsons byggnads AB in en ansökan om nybebyggelse i kvarteret. Lägenheterna hade redan tömts på sina hyresgäster¹⁰⁵



I kvarteret Barken låg Matteus pastorsexpedition och Apoteket Östgöta Lejon.
(bild 11)

I Stockholm pågick under den här tiden (1977-78) ockupationen av kvarteret Mullvaden. Måhända influerade av denna aktion påbörjades den 11 februari 1978 en ockupation av en av Barkens fastigheter. I lägenheten ovanför Matteus pastorsexpedition forskansade sig ungdomarna Yvonne Kronholm, Lotta Öhrstedt, Johan Wessel och Per Bylund. De genomförde aktionen i protest mot rivningsraseriet och mot att kommunen lät ”gamla och fullt användbara lägenheter stå outhyrda”. De ville påverka opinionen för att motverka Kungsgatans breddning. Ungdomarna gjorde en skrivelse mot breddningen där så gott som alla boende utmed Kungsgatan skrev på. Skrivelsen krävde att breddningen skulle stoppas och att de boende skulle få vara med och bestämma över sin framtid. De frågade sig om det var en bilstad eller bostad som eftersträvades.¹⁰⁶

¹⁰⁵ ”Ännu en sanering av ett kvarter vid Kungsgatan” artikel i NT 10/5 1977

¹⁰⁶ ”Ockupationen fortsätter” artikel i NT 20/2 1978

Ockupantgruppen utökades efterhand till nio personer. Efter ett par månaders ockupation såg de sig dock nödgade att ge upp. De angav att de fått dåligt stöd från allmänheten. Endast hembygdsvårdarna hade stött dem. Under den sista månaden hade dessutom ett antal män brutit sig in i den ockuperade lägenheten, väckt ockupanterna och ställt ultimatum till dem att ge sig av. I annat fall skulle de hämta mer folk och ge dem stryk. Då hade redan en av ockupanterna blivit slängd handlöst nedför trappan och en blivit slagen på käften. Männerna angav som motiv att de var arga över att ockupanterna inte betalade någon hyra.¹⁰⁷

Samtidigt utarbetades ett förslag angående ändring av stadsplanen för kvarteret. Detta mottogs inte allt igenom positivt av de som berördes av den. I de erinringar som kom in välkomnade Nordantills socialdemokratiska förening saneringen. De ville dock att husraden mot Kungsgatan skulle få affärsverksamheter. Något som utelämnats enligt planen. Deras farhågor handlade om försämrad service och inte om förlorade kulturmiljöer. Torsten Gillberg, en lärare som bl.a. undervisade i arbetsmiljöfrågor¹⁰⁸, protesterade mot breddningen och framlade påståendet att breddade gator inte gjorde boendemiljön bättre. Han hade en mängd argument för sitt påstående och ansåg dessutom att kommunens företrädare handlade maktfullkomligt. Riksförbundet för hembygdsvård angav å sin sida att de ville bevara de kvarvarande husen. ”Återstående byggnader inom kvarteret är ett betydelsefullt inslag i Kungsgatans stadsbild och de kan på ett ekonomiskt fullt försvarbart sätt renoveras och bevaras till glädje för nuvarande och kommande generationer i Norrköping.” Kommunen hade enligt förbundet en förlegad 50-tals syn på stadsförnyelsen.¹⁰⁹

Fastighetsnämnden svarade med att ”gatuhuset har av kommunens kulturmiljökommitté hänförs till grupp C, innebärande önskemål om kulturhistorisk dokumentation före rivning”. Dessutom hade regeringen

¹⁰⁷ ”Husockupation avslutad efter hot och trakasserier”, artikel i NT 21/6 1978

¹⁰⁸ ”Hellre trottoarserveringar än ett bullrigt trafikstråk”, artikel i NT 12/4 1978

¹⁰⁹ Ändring av stadsplan för kvarteret Barken m m inom stadsdelen Nordantill. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 61, 1979

lämnat anförda besvär angående kvarteret Vinpipan utan bifall. Alltså förelåg inga problem med att riva husen. Nils Lennstam yrkade i byggnadsnämnden på att ärendet skulle återremitteras till stadsarkitektkontoret för att inarbeta befintlig bebyggelse vid Kungsgatan samt att bibehålla gatans bredd. Men hans yrkande avslogs utan omröstning.¹¹⁰

Hembygdsvårdarna överklagade återigen till regeringen där de angav att kommunen saknade en framsynt stadsplanering. Trafikplaneringen handlade bara om att öka bilens möjligheter inte om att begränsa dem. Att kommunen inte sade sig riva speciellt märkliga byggnader var tvunget att förstås i sammanhanget av att Norrköpings kommun var den mest rivningsdrabbade i landet. Ett stort antal värdefulla miljöer hade därigenom redan förlorats. Därför var det viktigt att de rivningshotade kvarteren längs Kungsgatan skulle få vara kvar. ”Samma uppfattning som vi har i dessa stycken tusentals kommuninvånare gett uttryck för”. De nämnde även att ”bypolitik och eller pinsamt föråldrade premisser för stadsplaneringen kan enligt vår uppfattning inte försvaras i dagens allvarliga läge”.¹¹¹ Men här fanns emellertid samma problem som överklagandet angående kvarteret Vinpipan. Föreningen ägde ingen mark och kunde därigenom inte klaga.

Några av gathusen stod kvar i ett par år och började att förfalla allt mer. Detta fick Nordantills socialdemokratiska förening att agera. I en skrivelse till byggnadsnämnden skrev de ”Nordantillföreningen kan inte längre tolerera att det ser ut så här. Vi kräver att husen jämnas med marken” Byggnadsnämnden konstaterar då att husen bör rivras omgående.¹¹² I kvarteret revs bland annat två byggnader signerade Carl Theodor Malm¹¹³ byggda 1835 och 1852.¹¹⁴ Varav den ena hade tjänat som pastorsexpedition

¹¹⁰ Ändring av stadsplan för kvarteret Barken m m inom stadsdelen Nordantill. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 61, 1979

¹¹¹ ”Nya husrivningar vid Kungsgatan överklagas” artikel i NT 16/8 1979

¹¹² ”Riv vandaliserade husen som förfular Kungsgatan” artikel i NT 31/7 1980

¹¹³ Sandberg, Kerstin, ”Några av Carl Theodor Malms hus vid Kungsgatan”, artikel i NT 2/9 1976

¹¹⁴ Kulturmiljökommitténs förslag 1973, *Miljöer och hus i Norrköpings innerstad*, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar 1974. S 92

(Matteus). Även apoteket Östgöta lejons gamla hus blev grävskopans rov. Husen beskrevs av en dåtida affärsanställd som ”underbart vackra”. Det nya kvarteret färdigställdes 1984.¹¹⁵

I fallet med både Vinpipan och Barken gjorde Riksförbundet för hembygdsvård allt som stod i deras makt för att förhindra rivningar och stadsplaneändringar. Ärendet överklagades till både länsstyrelse och regering. Men inget kunde stjälpas stadsplanens genomförande. De enda som hade makt att överklaga stadsplanen var de som ägde mark i det berörda området. D.v.s. Kommunen och Lundbergs. De boende, affärsägarna och andra som värnade om stadsmiljön hade små möjligheter att påverka myndigheternas beslut. I och med att förbundets ansträngningar misslyckades försvann de sedan från debattarenan. I fallet med Barken och Vinpipan så stod hembygdsvårdarna i konflikt med i första hand kommunen. Samtidigt pågick en annan konflikt. Men då med kommunen som försvarare av den gamla kulturmiljön.

¹¹⁵ Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

Rivningarna av östra kvartersraden – Kommunen strider för kulturarvet

Redan 1976 nämndes kvarteret Gördeln i stadsplanearbetet. Detta i samband med ändring av stadsplan för kvarteret Kullen m.fl. Här konstaterades bland annat: ”Bebyggelsen inom kvarteret Askens norra del samt bebyggelsen mot Kungsgatan inom kvarteret Gördeln kan bibehållas och rustas upp med stöd av föreskrifter intagna i förslag till stadsplanebestämmelser”.¹¹⁶



Kommunen försökte länge rädda gathuset i kvarteret Gördeln. (bild 12)

Kvarteret blev en stridsfråga eftersom bebyggelsen längs östra sidan enligt stadsplanen inte behövde rivas. Gathuset kunde enligt många utgöra en vacker fond mot Kungsgatan. Kulturklassat enligt kategori C var här Kungsgatan 25 byggt 1923. Byggmästare LE Lundberg framförde redan 1978 i en skrivelse till byggnadsnämnden att han ansåg att en renovering av fastigheterna mot Kungsgatan var omöjlig att genomföra såväl tekniskt som ekonomiskt. Fastigheterna hade nämligen inköpts för att möjliggöra en totalsanering.¹¹⁷ Om detta sa stadsarkitekten Sven Tynelius under en radiodebatt i kvarteret Barken 1978: ”Det finns inget rivningstillstånd för de två fastigheterna upp mot Norrtull. Där har vi gått in med rivningsstopp på tre år. Därefter kan vi stoppa rivning i ytterligare två år. När det gäller husen i kvarteret Gördeln så är de intressanta om än rejält nedgångna. Det är hus

¹¹⁶ Ändring av stadsplan för kvarteret Kullen m fl inom stadsdelen Nordantill Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 130 1976

¹¹⁷ ”Lundbergs vill riva fler hus längs Kungsgatan” artikel i NT 27/11 1978

som bör renoveras inte rivas.”¹¹⁸ För att på något sätt förhindra en rivning beslutade byggnadsnämnden att ny bebyggelse inte fick överstiga den befintliga i höjd. Det gjordes även en prövning på vitesföreläggande ifall att kvarteret inte rustades upp. Men Lundbergs underlät att göra något eftersom de inte hade några andra avsikter än att riva husen.¹¹⁹ Byggföretaget överklagade kommunens beslut och fick sedan igenom sin bostadssaneringsplan genom ett regeringsbeslut. Kommunens rivningsförbud ansågs av regeringen som olagligt och det upphävdes därigenom. Dispens fick då ges till högre hushöjd och bolaget fick i samband med detta bygglov för nybebyggelse¹²⁰

Om detta skrev en Margareta Löfholm i ett remissyttrande angående 1982 års dispositionsplan för Norrköping ”Åtskilliga hus på Kungsgatans östra sida ska också rivas enligt den stadsmodell som byggdes upp till fjolårets utställning. Dessutom vill byggnadsfirman L E Lundberg riva husen i kvarteret Gördeln, och så blir det väl också så småningom, med eller utan tillstånd. Det är ju så lätt att hjälpa förfallet på traven, och samarbetet med kommunens makthavare har ju av allt att döma varit gott hittills.”¹²¹ Fastighetsbolaget Lundbergs rev den gamla bebyggelsen och ersatte den med ett enhetligt kvartersblock. Kvartersgränsen mot Tunnbindaregatan drogs in för att anpassas till det tidigare sanerade kvarteret Haken. Även mot Bråddgatan drogs gränsen in för att medge fler filer ut mot Norra Kungsgatan . Det nya kvartersblocket stod färdigt i sin helhet 1984.

Redan 1976 ville ägarna Lundbergs riva några av husen i kvarteret Norrtull för att anlägga en parkeringsplats. Bolaget fick dock avslag från kommunen eftersom ingen ersättningsbebyggelse var planerad. För några av husen utgick däremot rivningslov eftersom företaget planerade nybebyggelse.¹²² Kommunen försökte sedan i det längsta förhindra en rivning av de

¹¹⁸ ”Hellre trottoarserveringar än ett bullrigt trafikstråk”, artikel i NT 12/4 1978

¹¹⁹ Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

¹²⁰ Godkännande av tilläggsavtal om exploatering inom kvarteret Gördeln, Nordantill. Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar, Nr 176 1983.

¹²¹ Förslag till dispositionsplan för innerstaden januari 1982, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 33B

kvarstående husen på Norrtull 2, byggda 1828 och 1898, eftersom det annars skulle uppstå stora gluggar i stadsbilden. Ett rivningsförbud utfärdades. Men Lundbergs överklagade beslutet till regeringen som upphävde det 1981. Rivningsförbudet var som i fallet med Gördeln inte lagligt.¹²³ 1984 utarbetades sedan ett förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Norrtull. Bland annat skulle Slottsgatan breddas för anslutande trafik till Kungsgatan.¹²⁴



Husraden mot Kungsgatan i kvarteret Norrtull. (bild 13)

I Norrtull låg flera intressanta byggnader däribland en av de få kvarvarande ölhallarna i Norrköping, Tirol. En byggnad som Norrköpings museum ville se räddad. Bland annat på grund av de tidstypiska väggmålningar från 1896 som fanns interiört.¹²⁵ Skälen som angavs till rivningen var geoteknisk, grundförhållandena gjorde att huset höll på att spricka.¹²⁶ Rykten gjorde dock gällande att Lundbergs själva anlade en brand i ett av husen för att möjliggöra en rivning.¹²⁷ Två hus var kulturhistoriskt klassade (C) och det ena står märkligt nog kvar än idag.

¹²² ”Ingen rivning av gatuhuset vid Kungsgatan” artikel i NT 16/1 1976

¹²³ ”Klart för rivning vid Kungsgatan” artikel i NT 24/1 1981

¹²⁴ K.F.H. N:o 233, 1984

¹²⁵ Yttrande från Norrköpings museum till kommunstyrelsen angående utgivandet av Miljöer och hus i Norrköping 1975-03-12

¹²⁶ Intervju med Ann-Charlotte Hertz, 2000-11-16

¹²⁷ En sägen som ett flertal norrköpingsbor talat om. Det är dock inte bevisat utan bara en ryktesspridning.

Det är ingen större överraskning att fastighetsbolaget handlade som det gjorde. Den ideologi som styrde bolaget under hela dess existens uttalas innan stadsomvandlingen börjat ske i Norrköping av dess grundare LE Lundberg¹²⁸ ”den gamla bebyggelsen bör saneras. Staden har en modern och vacker periferi men den äldre bebyggelsen måste förnyas. Staden bör köpa in hela kvarter för att underlätta stadsplanefrågor.” Det gällde även synen på trafikmiljön. ”Stor vikt bör läggas vid anordnandet av parkeringsplatser och garage i centrala staden och ytterområdena”.¹²⁹

I fallet med den östra kvartersraden kom Lundbergs att segra över bevarandeanspråken. Här var det kommunen som ville bevara. Ibland skedde dock bevarandet enbart för att ingen ersättningsbebyggelse fanns inplanerad. Kommunen ville då undvika att fula sår uppstod i stadsbilden. Men kommunen kunde hävda sig lika lite mot de stora fastighetsägarna som riksförbundet för hembygdsvård kunde göra mot kommunen. Därigenom bekräftas Kerstin Bohms tes om att det har varit kapitalet som styrde stadsutvecklingen och inte stadsplanerarna.¹³⁰

Nils Lennstam fortsatte sina ansträngningar för att förhindra stadskärnans ödeläggande under 80-talet. 1983 författade han en motion, tillsammans med ett flertal andra borgerliga politiker, angående förbud mot rivning av byggnad inom innerstaden och industrilandskapet. Motionen kom till på grund av de ”ödeläggande ingrepp i innerstaden som inneburit rivning av historiskt, konstnärligt och miljömässigt omistliga hus och kvarter. Hus som sedan blivit ersatta av okänsligt etablerad nybebyggelse.” Motionen påtalade att ett antal hus värda att bevara hotades av rivning. Detta ansåg motionärerna borde förhindras genom tillämpning av Byggnadslagen §35a. Motionen avstyrktes av byggnadsnämnden med siffrorna 7-2. Byggnadsnämnden angav att de inte kan besluta om förbud av

¹²⁸ L E Lundberg bodde på Norra Kungsgatan som barn

¹²⁹ Ekengren, Bo (1994), Lundbergs 1944-1994, Norrköping

¹³⁰ Kerstin Bohm, Med- och morborgare i stadsplaneringen,

bevarandehänsyn.¹³¹ Det förelåg dessutom inlösensskyldighet på fastigheter som enligt stadsplan ligger på gatumark.¹³² För Kungsgatans del fanns det sedan länge inte någon återvändo.

Förändrade ideal under 80-talet – Gatan färdigställs



Kvarteret Krogen, som senare bytte namn till Bägaren. SJ:s kontorshus syns i bildens högra hörn. (bild 14)

Under 80-talet följde en tid när gatans återstående fastigheter förföll allt mer och flera av de avrivna tomterna kom att utnyttjas som parkeringsplatser. Hembygdsvårdarna hade fått se sig besegrade i och med att kommunen hade fått stadsplaneändringarna fastställda för kvarteren Barken och Vinpipan. Lundbergs hade å sin sida vunnit över kommunen och fått lov att riva de gamla husen på gatans östra sida. Gatan var en spillra av sitt forna jag och sågs som en skamfläck. Nu skulle gatan återuppbyggas och de kvarstående kvarteren saneras. Vägen var inslagen men idealen hade förändrats på resans gång.

1982 ändrades stadsplanen för kvarteret Bägaren¹³³. SJ hade kontorsverksamhet i kvarteret. Där uppläts nu mark till parkeringshus,

¹³¹ Motion angående förbud mot rivning av byggnad inom innerstaden och industrilandskapet, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 69 1983

¹³² Skyldighet av kommunen att köpa in fastigheter som enligt stadsplan ligger på gatumark

handel och kontor. Några protester av kulturhistoriska skäl fanns inte angivna mot ändringen. Stora delar av kvarteret låg sedan flera år avrivna och kvar fanns bara fyra hus. Husen som revs var C-klassade (Byggda 1887 av A och Hj Kumlien och 1896 av K Flodin). ABV uppförde sedan de nya komplexen som stod klara 1984. Idag rymmer kvarteret Försäkringskassa, Postkontor, parkeringshus och Banverkets kontorslokaler.¹³⁴ Det gamla hörnhuset mot Norra Promenaden stod kvar ända till 1987.

De sista rivningarna – Skvallertorgetets omdaning



Skvallertorget med kvarteret Kapellhorvan i fokus. (bild 15)

En stor förändring i synen på Kungsgatans funktion syntes i 1987 års förslag till stadsplaneändring för kvarteret Bladet m.fl. inom Nordantill. Här behandlades kvarteren Bladet, Kapellhorvan, Spetsen och Gördeln. Kungsgatan skulle enligt den nya stadsplanen vara både affärsgata och trafikled. I stadsplanen nämndes bl.a. att butikslivet skulle främjas kring Kungsgatan. Bland annat eftersträvades en etablering av ett butiksentra i Kapellhorvan. Flera äldre byggnader skulle nu finnas kvar i kvarteren.¹³⁵ Detta är något som tidigare stadsplaner inte tog hänsyn till. Under lång tid förordades istället att hela kvarter skulle rivas och att bebyggelsen skulle vara enhetlig med enbart en innergård. I Kapellhorvan räddades

¹³³ Kvarteret hette tidigare Krogen. Namnbytet kom till eftersom det fanns två kvarter med detta namn. Efter det att Luntgatan dragits fram till Kungstorget delades det ursprungliga Krogen i två delar.

¹³⁴ Förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Bägaren inom Nordantill i Norrköping, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 154 1982

¹³⁵ K.F.H. N:o 131, 1987

hörnbyggnaden Kungsgatan – Bredgatan samt byggnaderna mot Tunnbindaregatan. Två hus nämnda i Kulturkommittéutredningen revs ändå bl.a. Kungsgatan 41 byggt 1861. Detta trots att kulturnämnden i sitt yttrande om stadsplaneändringen ville kulturklassa huset. Detta är något som upprörde stadsantikvarien som hade sett att åtminstone husen mot Bredgatan hade fått vara kvar.¹³⁶



”Lasse Väwares” hus vid Skvallertorget. (bild 16)

Vid Skvallertorget inom kvarteret Spetsen låg det, under senare tid benämnda, ”Lasse Väwares hus” från 1770-talet. Redan i den Gejwallska utredningen från 1950-talet påtalades att huset hade kvaliteter som gjorde det värt att bevara. ”Kv. Spetsen 6 är ett reveterat timmerhus, flera gånger ombyggt, som i sig rymmer en intressant byggnadshistoria. Huset har flera inredningsdetaljer, dörrar, fönsterbågar etc. från 1700-talet, som man gärna skulle vilja bevara.”¹³⁷ I en senare inte publicerad text ur *Miljöer och hus i Norrköping* sades att ”För Skvallertorgets del ger 1972 års skiss till dispositionsplan relativt goda gestaltningsförutsättningar. Det lilla 1700-talshuset på torgets västra sida har som bekant nyligen varit rivningshotat. På kommitténs hemställan torde dock byggnadens existens t v icke vara ifrågasatt.”¹³⁸

¹³⁶ Intervju med Ann-Charlotte Hertz, 2000-11-16

¹³⁷ Förslag till lösning av byggnadsreservatsfrågan i Norrköping av Birgit Gejwall 1957.

¹³⁸ Ur kulturmiljökommitténs handlingar.

Detta betydde dock föga eftersom det låg på mark som Skvallertorget enligt stadsplan skulle komma att uppta. Kungsgatans nya bredd skulle annars att helt svälja torgytan. Torget behövde därigenom utökas åt väster för att om möjligt återskapa torgkänslan. I den Gejwallska utredningen och kulturmiljöutredningen nämndes Skvallertorget som en viktig miljö att bevara. Speciellt omnämndes Bergslagsgården, Apoteket Lejonets gamla trähus i kvarteret Trehörningen (Gejwallska utredningen) samt Lasse Väwares hus i kvarteret Spetsen. Alla tre hus byggda på 1700-talet. Redan 1971 revs huset i Trehörningen på grund av att det ansågs vara angripet av husbock.¹³⁹ Rivningen var dock problematisk då det visade sig att huset inte var av den dåliga kvalitet som det påstods.¹⁴⁰ Genom rivningen försvann en av de viktigaste byggnaderna vid torget.

Men den här gången var turen kommen till ”Lasse Väwares” hus. Gatunämnden beklagade att den kulturhistoriskt viktiga miljön vid torget skulle komma att gå förlorad. Kulturnämnden angav att ”Lasse Väwares” hus var ytterst viktigt för miljön vid Skvallertorget och att det utgjorde en välkänd Norrköpingsprofil. De nämnde att stora delar av Nordantill hade bytt ansikte och att det därför var viktigt att slå vakt om äldre byggnader och miljöer. Nya hus borde utformas i enlighet med dessa. För att huset skulle få finnas kvar föreslogs bland annat att det skulle flyttas till Västgötegatan. Fastighetskontoret påpekade då i sin erinran att det behövdes kommunala medel för att flytta det.¹⁴¹ De antikvariska myndigheterna tyckte dock att det skulle stå kvar i sin ursprungliga miljö annars vore det inte värt att bevara.¹⁴² Det slutade trots väl grundade skäl till ett bevarande att huset revs. Tidigare hade övriga gatuhus rivits. Bland dem återfanns en Carl

¹³⁹ Husbocken är en skalbagge som specialiserat sig på att leva av trä. Den är helt beroende av hus för sin överlevnad i Sverige. Den angriper främst barrträdsvirke, dvs. furu och gran. Husbockslarven lever inne i virket där den äter sig fram i slingrande gångar. Den lämnar ett ljusst, löst borrmjöl efter sig i gångsystemet. Om virket blir fuktigt sväller borrmjölet och börjar ramla ut ur sprickor i virkets yta. Ett ordentligt angripet hus är hopplöst förlorat eftersom husbockens gångar underminerar huskonstruktionen.

(<http://www.anticimex.se/skade/virke/husbock.htm>)

¹⁴⁰ Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

¹⁴¹ K.F.H. N:o 131, 1987.

¹⁴² Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

Theodor Malm signerad byggnad i empirestil från 1852 och ett hus från 1831. Rivningen skedde snabbt och utan att en ordentlig kulturhistorisk undersökning hann utföras.¹⁴³ Husen mot Luntgatan bevarades däremot.

Kvarteret Bladet hade i detta läge sedan tidigare mist sina gatuhus mot Kungsgatan. Kulturklassade hus var här Baptistkyrkan Tabernaklet (1887) som revs 1984 och Kungsgatan 18 från 1827. Övriga hus inom kvarteret fick stå kvar och renoverades. I stadsplanen angavs för övrigt att husen mot Kungsgatan skulle ha butiker i gatuplanet. Det var t.ex. aktuellt att inrymma en konsumbutik. Några butiker blev det dock aldrig. Här har därför Kungsgatan tappat sin karaktär av affärgata.



I kvarteret Bladet låg baptistkyrkan Tabernaklet. (bild 17)

I inventeringen av hus och miljöer från 1974 står det om den hotade miljön på västra kvartersraden av Kungsgatan att ”husen är på sikt hotade av rivning men har givits en frist på 20 år och kan därför rustas upp. Kanske ser man 1994 på Kungsgatans breddning med andra ögon än idag”.¹⁴⁴ Vad hade skett om gatan bara hade fått den fristen? Hade vi haft den gamla gatan kvar? Om detta säger idag kommunalrådet Jan-Olov Johnsson (s): ”I dag hade inte en liknande process kunnat genomföras. Dels är bevarandevärden mer i fokus och stadens utveckling på bilismens villkor har förändrats. Båda

¹⁴³ Intervju med Ann-Charlotte Hertz 2000-11-16

¹⁴⁴ Miljöer och hus i Norrköpings innerstad, kulturmiljökommitténs förslag 1973, Norrköpings Kommunfullmäktiges handlingar 1974 s. 105.

dessa synpunkter delar jag för att utveckla stadens kvalitet som en plats för arbete och boende och där både offentlig och kommersiell service måste finnas.”¹⁴⁵

Fastighetsägarna

Innan de omfattande omdaningarna av gatan kom till stånd ägdes fastigheterna av små fastighetsägare eller privatpersoner. Inget kvarter var enhetligt i sin ägarbild. Genom kommunens inköp och senare försäljning kom några få stora fastighetsägare att dominera. Detta skedde också genom fastighetsbolaget Strömstaden som bildats av de större fastighetsägarna¹⁴⁶. Ett bolag som sedan också kom att samarbeta med kommunen. Genom detta bolag bytte fastighetsägarna tomter med varandra.¹⁴⁷ Åtskilliga kvarter kom i samband med detta att få en enhetlig ägare. Saneringen av kvarteren kunde då ske betydligt mer smidigt och kvarterens tomtgränser behövde inte bibehållas. I stället kunde huskroppar som täckte hela kvarter uppföras. Det var också något som planerandet hade som mål under en lång tid. De nya ägarna protesterade inte heller mot några stadsplaneändringar utan genomförde sina planer enligt kommunens intentioner och gick i vissa fall ännu längre.

Det främsta av dessa bolag var Lundbergs. Lundbergs kom att spela en stor roll i norra Kungsgatans nya form. De ägde kvarteren Vinpipan, Norrtull och Gördeln och hade ekonomiska medel till att snabbt planlägga, driva och färdigställa sina projekt. Vinpipan blev också det första kvarteret som bebyggdes i enlighet med den nya stadsplanen. Gatans breddning kom troligen genom detta att snabbas på. Lundbergs hade uppenbarligen ingen önskan om att husen längs gatan skulle rustas upp enligt de kriterier som fastställts i kommunstyrelsens beslut från 1974. Detta beslut, som förvisso fastslog gatans framtida bredd till 30 meter, sade att husen borde rustas upp eftersom breddningen inte ansågs bli förverkligad inom överskådlig tid.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Intervju med Jan-Olov Johnsson 2000-11-02

¹⁴⁶ Lundbergs, Ståhls, Birger Andersson, Riksbyggen m.fl.

¹⁴⁷ Bergentz, Lennart (1993), Vi byggde Norrköping, Norrköpings byggmästarförening

¹⁴⁸ Riktlinjer för byggnation utmed Kristinagatan och Kungsgatan, Kommunstyrelsens protokoll §267 1974-05-04

Många, däribland kulturmiljökommittén, hoppades därigenom att husen i en mer bevararvänlig framtid skulle komma att räddas. I fallet med Gördeln och Norrtull så handlade bolaget helt emot både kommunens och opinionens strävanden och fick rivningslov med hjälp av ett regeringsbeslut. Den östra sidan kom därigenom, utan några stadsplanehänsyn, att förlora sin ursprungskaraktär helt i onödan. Några kulturhistoriska hänsyn har bolaget inte tagit och deras syn på äldre bebyggelse har till stor del varit skoningslös. Deras jubileumsbok tar exempelvis enbart upp den ekonomiska framgång som uppnåtts. Här nämns inga bevararsträvanden, renoveringar av kulturmiljöer eller ens någon kommentar av den egna arkitekturen.¹⁴⁹

Om rivningsvågen i Norrköping sa LE Lundberg i en intervju till Norrköpings tidningar ”Visst revs det och city tog tid att återställa. Det var inte alltid man kände sig gynnad när det gällde att få byggnadstillstånd. Men alla hade en önskan att göra en insats. Det är möjligt att kommunen rev lite för mycket. Den har, precis som på andra platser, alltid haft en stark vilja att styra. Om det är så bra överlåter jag till andra att bedöma”.¹⁵⁰ Det egna ansvaret talades det inte om. Företaget har knappt någon äldre bebyggelse i sin ägo utan sådan har snabbt rivits vid förvärv. Den del av Kungsgatan som domineras av Lundbergs byggnader är kanske den som minst värnar om en god och varierad stadsbild. Affärslivet är här torftigt och byggnaderna är sterila i sin utformning. Det kanske kan förklaras med att bolaget enligt LE Lundberg använt ”samma hållbara koncept över hela landet” och väjt för ”tillkrånglade lösningar”.¹⁵¹ Bolaget har historiskt sett gått sin egen väg med liten hänsyn till andras intressen.

¹⁴⁹ Bo Ekengren (1994), *Lundbergs 1944-1994*, Norrköping

¹⁵⁰ Maria Waxegård, ”Han lade grunden till byggimperiet”, artikel i NT 16/12 1999

¹⁵¹ Ibid



Fastighetsbolaget Ståhls fick pris för utformningen av kvarteret Kapellhorvan.
(bild 18)

Närmast Skvallertorget har fastighetsbolaget Ståhls satt en helt annan prägel på sina kvarter Spetsen och Kapellhorvan. De anspelar på den gamla stadens formspråk och husen öppnar sig mot betraktaren med ett rikt butiksliv. Kapellhorvans nya hus är tekniskt sett sammanbyggda men gestaltningsmässigt får man intrycket av att det rör sig om oberoende huskroppar. De är varierade i höjd, form och färg. Formen är enligt min mening betydligt mer tilltalande än Lundbergs fastigheter längs gatan. Bolaget fick också pris från föreningen Gamla Norrköping för förtjänstfulla insatser i stadsmiljön.¹⁵² Ståhls har historiskt sett knappast varit nådig mot den äldre bebyggelsen men visar idag en stor respekt för kulturhistoriska miljöer. I sin jubileumsskrift framläggs vikten av konstnärlig utsmyckning av fastigheter och vården av stadsmiljöer. Idag äger och förvaltar de dessutom det kulturhistoriskt viktiga kvarteret Knäppingsborg. Bolaget har på ett helt annat sätt än Lundbergs anammat nutidens syn på kulturmiljöerna.

¹⁵² Lennart Bergentz (1997), *Byggnadsaktiebolaget Henry Ståhl*, Norrköping

Sammanfattning

Kvarteret Vinpipan revs och nyuppfördes under slutet av 1970-talet, sedan följde Barken, Bägaren, Gördeln och Norrtull under 80-talet och sist Bladet, Kapellhorvan och Spetsen under sent 80-tal. Endast bebyggelsen i kvarteret Hallen förblev helt oförändrad. Mängder av kulturhistoriskt värdefulla hus försvann i processen. Bland dessa fanns Lasse Väwares hus (1770), Tabernaklet (1898) och Matteus församlings pastorsexpedition (1852). Den skyddsklassning som husen fått av kulturmiljökommittén kom att användas som argument till rivning istället för ett bevarande. Formuleringen öppnade nämligen för en olycklig tolkning. Den kulturhistoriska dokumentation, som enligt kommunen var det enda som behövde göras, genomfördes oftast bara genom att snabbt fotografera huset exteriört. En inre dokumentation med tillvaratagande av inredningsdetaljer och dylikt genomfördes endast i ett fåtal fall. Rivningarna på gatans östra sida är extra anmärkningsvärda då stora delar av bebyggelsen inte berördes av breddningen. Flera av dessa var C-märkta. Här hade inte kommunen så stor del i rivningarna utan det var de nya fastighetsägarna som drev på. I kulturhistoriskt hänseende var Kungsgatans omvandling en katastrof. Det ska ses i perspektivet av att stora delar av innerstadens äldre bebyggelse redan hade raserats.

De som hävdade gatans särart och att bebyggelsen borde bevaras hade små möjligheter att påverka och deras röster nonchalerades till stor del. Inget fick stå i vägen för moderniseringen av Norrköpings innerstad. Innan 70-talet nämns få ord om kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i stadsplanebeskrivningarna. Dessutom så dröjde det till 80-talet innan de antikvariska myndigheterna tillfrågades i stadsplaneärenden. Kungsgatan har nämnts på ett förbigående sätt i kulturutredningarna. Nästan som om det vore uppgivet. Åsikterna hos både kommittén för natur och hembygdsvård som kulturmiljökommittén har ändå varit en förhoppning om att bevarandeidealen skulle ändras i en framtid. Men de har sett det som lönlöst att rädda Kungsgatan eftersom politiker och trafiktekniker varit så enträgna att genomföra projektet till varje pris. Dessutom hade ju flera miljöer

sparats. Kungsgatan tycks därigenom ha varit ett pris som bevararivarna fick betala för att rädda Gamla torget, Saltängsgatan eller Kristinagatans norra del.

Inte heller för trafikplanerarna och ansvariga politiker blev Kungsgatan någon succé. De blev bara en halv trafikled. När markinköpen gjorts och husen börjat rivas var den gamla stadsplansidén om fyrfiliga stadsmotorvägar föråldrad. Bilismen som tvingat fram breddningen var plötsligt inte önskvärd. Trafikledsdrömmen omöjliggjordes dessutom av att industrilandskapet kom att bli ett kulturellt arv av särskild dignitet. Det tog stopp vid Bergsbron. Men eftersom Norra Kungsgatan till stor del låg breddad och klar när detta blev uppenbart fick projektets syfte omformuleras. Nu talades det istället om att skapa en stadsaveny med hänsyn till skilda verksamheter. En innerstadsgata med både affärsliv och trafikled. Det var de boende och flanörerna som skulle få en bättre miljö.

De kortsiktigt tänkande politikerna och planerarna stod därmed inför en ny uppgift. Gatan fick nu anpassas till de nya idealen. Trädplanteringar, gång- och cykelbanor fick avskärma den stora bredden. Gatan skulle samtidigt fungera som en effektiv genomfartsgata. Men de ideal som gällde 1989 var kortlivade. Bara några år efter nyinvigningen hade trafikmängden ökat så markant att föroreningarna vida översteg gränsvärdena. Trafiken kunde inte längre uppmontras att ta vägen över Kungsgatan. Nu väntade andra bud. Det fanns tankar på att helt strypa genomfarten. Gatan smalnades av och gjordes mer trafikvänlig. Hela situationen är tragikomisk. Det gatuideal som finns idag överensstämmer bättre med den gata som funktionalismens planerare gjorde sig av med. Historien återupprepar sig. Om bara gatan fått en liten frist av ett par år hade projektet förmodligen aldrig kunnat genomföras.

Motståndare till rivningarna var främst Norrköpingskretsen av Riksförbundet för Hembygdsvård som agerade på flera plan för att motverka breddningens genomförande. Alla försök var dock fruktlösa och förhoppningarna att Riksantikvarieämbetet skulle ta tag i frågan grusades.

Myndighetens agerande är förvånande med tanke på syftet med ämbetets verksamhet. När regeringen slutligen inte ville pröva hembygdsvårdarnas överklagan av stadsplaneärendet försvann deras kraft allt mer. I rådhuset propagerade moderaten Nils Lennstam för en varsammare hållning mot den äldre bebyggelsen men kom i fallet med Kungsgatan att slåss mot en allt för motsträvig politisk majoritet. I det här fallet socialdemokrater. Åtskilliga gånger blev hans förslag därmed nedröstade. Socialdemokraternas särställning i rådhuset medförde att en effektiv politik kunde genomföras i sanerings- och trafikplaneringsfrågor. Det fanns även ett bra samarbete med den ekonomiska makten företrätt av främst de stora fastighetsbolagen. Flera enskilda personer agerade med skrivelser och insändare mot breddningen. Även en husockupation genomfördes. I takt med att rivningarna fortskred och den övriga bebyggelsen förföll minskade till slut motståndarnas ansträngningar för att bevara den bebyggelse som kvarstod. Kommunen och Lundbergs hade med all önskvärd tydlighet visat att deras ansträngningar var lönlösa. Under 80-talet tystnade protesterna alltmer.

Affärsägarna var inledningsvis motståndare till gatubreddningen. Kungsgatans förening uppvaktade dåvarande kommunalrådet Wernersson om hotet mot gatan. Oron handlade om att verksamheten inte skulle klara sig men även för den hotade kulturmiljön. Detta motstånd revs dock bort och få av verksamheterna som fanns innan breddningen finns kvar idag. Den dåvarande kommunledningen gjorde sitt bästa för att slå sönder den gamla tidens strukturer. Enligt de funktionalistiskt bestänkta generalplanerna önskade de inte ens att något affärsliv skulle finnas kvar i stadsdelen. Snabbt och bekvämt skulle istället bilarna kunna färdas från stadens ytterområden in till de nyanlagda citykvarteren. För att möjliggöra detta behövdes en breddad Kungsgata. Affärslivet lyckades trots detta hålla sig kvar och tidens ändrade ideal hann till slut ifatt stadsplanerare och kommunledning. Trafikled och affärsgata hette det nu.

För de överlevande och nytillkomna affärsidkarna har ändå breddningen till stor del varit positiv eftersom den underlättat kundernas

parkeringsmöjligheter. Affärsägarna har kopplat sin ekonomiska överlevnad till hur tillgänglig verksamheten är för bilisterna. Kraven från deras sida var att gatan skulle förses med parkeringsfickor och att gatan i övrigt skulle fräschas upp. Breddningen var därför i deras ögon tämligen positiv. Äntligen skulle kunderna kunna parkera utanför butiksentrén. När Kungsgatan återinvigdes till sin nya bredd var de flesta inom köpmannaföreningen nöjda. Den senare avsmalningen med igenläggande av parkeringsplatser och Skvallertorget omgestaltning har däremot setts av ondo. Kungsgatan kom efter att ha varit en av de ledande affärgatorna att få ett betydligt blygsammare affärsliv. Gatan utgör numera bara ett affärscentrum för stadsdelen Nordantill och till viss del ett restaurang- och nöjesstråk. Få Norrköpingsbor flanerar till Nordantill för att handla nuförtiden.

Boendeperspektivet är svårare att få grepp om. De boende har mycket sparsmakat medverkat i debatten om sina miljöer. Samtidigt är det de boende som har påverkats mest av breddningen. Det förekom ändå demonstrationer mot myndigheternas planer och i stort sett alla boende skrev under en skrivelse mot gatans breddning. Men i övrigt har de inte haft mycket att sätta emot. Stora delar av befolkningen kom att i samband med saneringarna av innerstaden att flyttas till nyanlagda förorter. Där fick de tillgång till den moderna tidens faciliteter och undslapp den gamla tidens armod och utedass. De behövde kanske inte därför bry sig om sina gamla nedslitna miljöer. Saknanden infinner sig först i ett senare skede. När folk inser att det finns en speciell charm och kvalitet i de gamla miljöerna som nutidens bebyggelse inte förmår att uppfylla. Anmärkningsvärt är att de som levde och arbetade i kvarteren längs Kungsgatan inte hade något som helst inflytande över sina miljöer. Allt skedde över deras huvuden.

Den part som haft mest inflytande över Kungsgatans förändring är fastighetsbolaget Lundbergs. De startade hela rivningsprocessen med kvarteret Vinpipan och fick även rätt att genom ett regeringsbeslut riva kvarteren Gördeln och Norrtull på den östra sidan. De har både samarbetat

med kommunen mot bevararna och stridit mot dem i samma ärende. I båda fallen har Lundbergs tillhört den segrande parten. Bolaget har inte haft någon tolerans mot den gamla staden och dess bebyggelse utan bara agerat i eget vinstdrivande syfte. De boende, affärsägarna, kulturvårdarna, den politiska opinionen och kommunen har alla "bitit i gräset" mot det stora fastighetsbolaget. Även om gatan inte hade breddats skulle bolaget med stor sannolikhet rivit de tre kvarter som de äger längs gatan. Gammal bebyggelse har aldrig passat in i Lundbergs affärsverksamhet. Frågan kan ställas om det endast är när stora vinstdrivande företag kan göra en ekonomisk förtjänst av att vårda kulturhistoriska miljöer som de kommer att göra det.

Kungsgatans breddning har fått få positiva effekter. Trädplanteringar, breda gångbanor och trottoarsserveringar har knappast kunna uppväga den kulturhistoriska förlusten som blev konsekvensen. Frågan är hur gatan kommer att upplevas i framtiden. När träden har växt sig stora och de nya byggnaderna blivit förankrade i stadens själ. Kanske blickas det då ut över en gata där bilarna sedan länge slutat rulla. Då ligger norra Kungsgatan kvar som ett monument över bilismens tidsålder. Maud Mudas ord från breddningsdebatten 1978 har då infriats: "Tänk om det om 20-30 år blir förbjudet med biltrafik i städerna – då står vi där med våra bilgator och kan aldrig få igen de vackra hus som offrades i processen". Hus kan återanvändas och få nya uppgifter. Men en motorväg har få möjligheter att fungera i andra sammanhang än sitt biltransporterande syfte.

Slutsats

I stort sätt alla hus revs längs Kungsgatan. Därigenom förlorades en genuin 1800-talsmiljö och en god affärgata. Den kulturhistoriska förlusten var vittomfattande. Boende, affärsägare och kulturvårdare hade inga möjligheter att hindra kommun och fastighetsägare från att genomföra breddning och rivningar. Kommunen hade i sin tur ingen möjlighet att stoppa rivningar som ansågs oönskade ur stadsmiljöhänsyn. Fastighetsägarna hade lagstiftningen på sin sida. De kulturvårdande myndigheterna tillfrågades inte i stadsplaneärenden förrän på 1980-talet. De var annars, precis som boende

och affärsägare, avogt inställda till breddningsplanerna. Men alla försök att förmå kommunen att ändra på besluten var lönlösa. Det dröjde länge innan Norrköpingspolitikerna lyssnade på opinion eller andra städers erfarenheter. Först när större delen av gatan var riven började en ändrad inställning märkas. Under 1980-talet förändrades politikernas och stadsplanerarnas syn på stads- och trafikmiljö. Den funktionalistiska idén om att planera för bilarnas framkomlighet ersattes av postmoderna visioner om en gata som kombinerade affärsliv, boende och trafikled. Kungsgatan kom att bli en märklig kompromiss och ett monument över brytningstiden mellan dessa två ideal. Idag hade ett breddningsprojekt som Kungsgatan aldrig kunnat genomföras. Innerstadens gatunät byggs istället om för att försvåra för bilisterna.

Diskussion

Stadsmiljöerna är en angelägenhet för de flesta. Vi kommer i kontakt med dem i stort sett varje dag och de påverkar, såsom Heinemann beskrivit, vårt välbefinnande. Ändå så är det endast ett fåtal som har inflytande över utformningen. Kommunen har stått för den övergripande planeringen och fastighetsbolagen för husens gestaltning. Minst inflytande över stadens form har de som bor och verkar i staden. Precis som Kerstin Bohm har visat i sin forskning har de ekonomiska intressena varit drivande. Norrköping har sedan vaknat sent och inte lärt sig av misstag begångna på andra platser. T.ex. breddningen av Södra Kungsgatan i Gävle.

Att fastighetsbolagen handlar utan hänsyn till opinion och kulturhistoria är begripligt med tanke på deras ekonomiska aspekter. De folkvalda politikernas roll är däremot svårare att förstå. Vems intressen har de egentligen företrätt? Inte är det folket på gatan. Thomas Paulsson skriver i *Stadsplanering under 1800-och 1900-talet* "...det finns så otroligt många politiker i de bestämmande skikten som är totalt okunniga om vad de gör". En kommentar som enligt min mening är lätt att applicera till Norrköpingsförhållanden. De socialdemokratiska politikerna har arbetat för att göra Norrköping till en stad i tiden och velat göra sig av med dåtidens

strukturer. I textilkrisens efterdyningar ville de locka till sig nya arbetstillfällen. Då var det viktigt att etablera ett modernt affärscity och lättillgängliga förorter och industriområden. Att folket inte sällan misstycckte när gamla miljöer försvann skyllde politikerna på att undersåtarna inte förstod sitt eget bästa. Okunnigheten skulle skolas bort. Sina samarbetspartners fann politikerna istället bland de stora byggföretagen. Dessa såg sin chans att tjäna stora pengar. Med deras gemensamma ansträngningar är det ett under att överhuvudtaget något blev kvar av den gamla staden.

Transportbehovet ökade markant när bostadsområdena slängdes ut som öar utanför innerstaden. Det var svårt att längre avstå från bilen när skola, arbete, affärer och bostäder låg på helt skilda platser. Detta är en av de mest ödesdigra planeringsmissar som gjorts och har bara bidragit till att öka biltäthet och föroreningar. Dessutom innebar det kulturförstörande gatubreddningar som i fallet med Kungsgatan. Som Elias Cornell skriver i sin *Rivningsraseriets rötter* om den funktionalistiska planeringen ”Att trafiken skulle öka i innerstaden enbart därför att de byggt så mycket i ytterområdena tycks de sällan ha tänkt på. Genom årtionden har de i alla fall fortsatt att inbjuda trafiken mot centrum.”¹⁵³

Stadsplaneringens omvälvningar under 1900-talet har varit dramatiska. Den täta 1800-talsstadens problem löstes med ett totalt avståndstagande från gamla ideal. Detta genom 1900-talets mest inflytelserika stadsplanefilosofi – funktionalismen. Denna uppvisade efter en lång dominans sina egna brister. Tiden var därigenom mogen för en ny revolt, postmodernismen. Att rätta till föregångarnas misstag tycks vara en ständig drivkraft och inspirationskälla. Det är sällan som de nya ideologerna tar med sig något positivt från den närmast föregående eran.

Idag verkar förvirringen vara stor. Vilkas intressen ska planeringen ta fasta på? Bilen är fortfarande det viktigaste forskaffningsmedlet och trots

¹⁵³ Elias Cornell, *Rivningsraseriets rötter*, s 166

strävanden att skapa levande stadskärnor sker fortfarande en uppsplittring. Sedan nittiotalets början har de externa köpstäderna växt upp som svampar. Affärerna vill etablera sig där lokalhyrorna är låga och där det finns goda parkeringsmöjligheter för kunderna. Dessa ska utan större bekymmer kunna ta bilen till affärsdörren. Detta har bäst kunnat tillgodoses i städernas ytterområden. Trafikproblemen i dessa områden har därigenom ökat i omfattning. Istället för en minskning av bilåkandet flyttas trafikproblemen till andra platser. Stadsplanerarna har genom detta blivit tvungna att planera större vägar och rondeller i anslutning till de nybyggda handelsplatserna. Samtidigt görs kraftansträngningar i innerstäderna för att stoppa trafikflödet. Kan det vara för att innerstäderna minskar i betydelse för handeln? I alla fall verkar det som om de ekonomiska intressena har haft och har en vital del i stadsplaneringens målsättning. Samhällsplaneringen är styrd av marknadskrafternas behov. Kulturhistoriska hänsyn samt medborgarinflytande är sedan underordnade dessa.

Fortsatt forskning

Det finns mängder av stadsmiljöer som för alltid gått förlorade. Bland annat så ligger stora delar av Saltängen öde sedan flera decennier tillbaka. Att djupare studera den förlorade miljön och vad som ledde fram till att den revs vore intressant. Det finns åtskillig historia som behöver återbördas till stadsinvånarna.

Ett närmare studium av fastighetsägarnas roll i den moderna stadens framväxt vore också ett bra spår. Jag har i denna uppsats sett vilket inflytande fastighetsägarna haft i relation till hyresgästerna och den kommunala makten. Är detta något typiskt för Norrköping? Eller kan vi se liknande tendenser på andra platser?

Vad tar planeringen fasta på idag? Vad värderas högst? Kulturmiljöer eller trafikmiljöer. Hur mycket har vi lärt av misstagen från funktionalismens planering? Och om vi har lärt oss något, hur länge består de samlade erfarenheterna? Kommer vi att stå inför omdaningar i framtiden där misstagen är glömda?

Referenser

Otryckta:

Norrköpings stadsarkiv, NSA

Om antagande av stadsplanen för staden beträffande kvarteren vid Norra

Kungsgatan. Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 21 1947.

Om antagande av ändring av stadsplanen för staden beträffande kvarteret Haken.

Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 107 1955

Om antagande av "1952 års generalplan för inre staden i Norrköping",

Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 250 1955

Om ändring av stadsplan för del av stadsdelen Berget (kv. Röken, Hornet m.fl.) i

Norrköping, Norrköpings stadsfullmäktiges handlingar N:o 4 1964.

Inventering av kulturmiljöer i Norrköpings kommun (innerstaden) och

landskapsbilden i Norrköpings omgivning (Motion), Norrköpings

Kommunfullmäktiges handlingar N:o 21C 1970.

Kulturmiljökommitténs förslag 1973, *Miljöer och hus i Norrköpings innerstad,*

Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar 1974. S 6

Ändring av stadsplan för kvarteret Kullen m fl inom stadsdelen Nordantill

Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 130 1976

Ändring av stadsplan för kvarteret Vinpipan inom stadsdelen Nordantill,

Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 1 1977

Motion angående upprättande av ny stadsplan för Kungsgatan i hela dess längd

och återkallande av antaget stadsplaneförslag för kvarteret Vinpipan vid

samma gata, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 102 1977

Ändring av stadsplan för kvarteret Barken m m inom stadsdelen Nordantill.

Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 61, 1979

Förslag till dispositionsplan för innerstaden januari 1982. Norrköpings

kommunfullmäktiges handlingar Nr 33 1982

Förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Bägaren inom Nordantill i

Norrköping, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 154 1982

Godkännande av tilläggsavtal om exploatering inom kvarteret Gördeln, Nordantill.

Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar, Nr 176 1983.

Motion angående förbud mot rivning av byggnad inom innerstaden och

industrilandskapet, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 69 1983

Förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Norrtull inom stadsdelen Nordantill

i Norrköping, Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 233, 1984

Inventering av industrilandskapet vid Strömmen, (västra delen), Norrköpings

Kommunfullmäktiges handlingar Nr 242 A

Förslag till ändring av stadsplan för kv Bladet m fl inom Nordantill i Norrköping,

Norrköpings kommunfullmäktiges handlingar Nr 131 1987

Kommunstyrelsens protokoll

Riktlinjer för byggnation utmed Kristinagatan och Kungsgatan, Kommunstyrelsens

protokoll §267 1974-05-04

Kulturmiljökommitténs handlingar

Protokoll och diverse handlingar (brev)

Riksantikvarieämbetet

Arkeologisk topografiska arkivet A.T.A. Handlingar om Norrköping

Norrköpings Tidningar

”Väggmålningen nu på museum” artikel ur Norrköpings tidningar 1954-03-09

”Kungsgatans breddning oroar hembygdsvårdare” artikel i NT 2/7 1975

”Ingen rivning av gatuhuset vid Kungsgatan” artikel i NT 16/1 1976

”Ännu en sanering av ett kvarter vid Kungsgatan” artikel i NT 10/5 1977

”Moderaterna säger nej till bredare Kungsgata”, artikel i NT 11/5 1977

”Hembygdsvårdarna fick regeringsnej Kungsgatan breddas” artikel i NT 25/10
1977

”Ockupationen fortsätter” artikel i NT 20/2 1978

”Hellre trottoarsserveringar än ett bullrigt trafikstråk”, artikel i NT 12/4 1978

”Husockupation avslutad efter hot och trakasserier”, artikel i NT 21/6 1978

”Lundbergs vill riva fler hus längs Kungsgatan” artikel i NT 27/11 1978

”Nya husrivningar vid Kungsgatan överklagas” artikel i NT 16/8 1979

”Riv vandaliserade husen som förfular Kungsgatan” artikel i NT 31/7 1980

”Den gamla bilden”, ”Kungsgatan i våra hjärtan” ur NT 3/8 1993.

”Restaurera husen istället för att bredda Kungsgatan”, artikel i NT 25/2 1977

”Strömstaren”, ”Beckmans foto 70 år på Kungsgatan”, artikel i NT 29/5 1997

Intervjuer

Jan-Olov Johnsson (s), Ordförande i miljö och stadsplaneringsnämnden, 1999-07-09

Angelika Sjölander – Hovorka. Boende på Kungsgatan 1970-74 2000-10-30

Kerstin Gärtner – Pettersson, Ordförande i köpmannaföreningen Nordstan, 2000-11-01

Jan-Olov Johnsson, Ordförande i miljö och stadsplaneringsnämnden, 2000-11-02

Björn Almberg, Anställd på Plankontoret, 2000-11-03

Ann-Charlotte Hertz, Stadsantikvarie i Norrköping, 2000-11-16

Tryckta:

Referenslitteratur och artiklar

Alzén, Annika (1996), *Fabriken som kulturarv*, Stehag : B. Östlings bokförl. Symposion.

Anderzon, L, ”Minnen från Kungsgatan” kåseri i NT

Bergentz, Lennart (1993), *Vi byggde Norrköping*, Norrköpings byggmästareförening, Helsingborg.

Bergentz (1997), *Byggnadsaktiebolaget Henry Ståhl*, Norrköping

Beskow, Susanna, ”Luften har inte blivit bättre” artikel i Folkbladet – Östgöten

Kerstin Bohm (1985), *Med- och motborgare i stadsplaneringen*, Stockholm : LiberFörlag i samarbete med Byggnadsforskningsrådet ,

Carlström, Ingrid, ”Den gamla Kungsgatan”, artikel i NT 19/12 1981

Cornell, Elias (1984), *Rivningsraseriets rötter*, P.A. Nordstedt & Söners Förlag, Borås

Ekgren, Bo (1994), *Lundbergs 1944-1994*, Norrköping

Folkesdotter Gärd ”Södersaneringen i Gävle - som lokalt initiativ och nationellt föredöme” Artikel i Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 28:1994, 1994-08-11.

Granehed, Birgitta, ”Luften vid Kungsgatan för förorenad”, artikel i NT datum ?

Hall, Thomas och Dunér, Katarina (1997), *Den svenska staden*, Sveriges radios förlag, Lund

Heineman, Hans-Erland (1976), *Stad*, Esselte studium, Stockholm

Helmfrid, Björn, ”Endast en stark opinion kan rädda Kungsgatan” debattartikel ur NT 5/5 1976

- Helmfrid, Björn och Kraft, Salomon (red) (1976), *Norrköpings historia II, tiden 1655-1719*, Norrköpings kommuns historiekommitté, Stockholm
- Helmfrid, Björn och Kraft, Salomon (red) (1976), *Norrköpings historia VI, tiden 1914-1970*, Norrköpings kommuns historiekommitté, Stockholm
- Industrilandskapet vid Strömmen i Norrköping* (östra delen),
Utredningskommitténs förslag 1984
- Madong, ”Vad händer med Skvallertorget när Kungsgatan blir 30 meter bred”,
artikel i NT 1977-02-12
- Malmberg, Jenny ”Kungsgatans ombyggnad i full gång”, artikel i NT 23/7 1999
- Nordström, Jan, ”Kungsgatan tål inte mer”, artikel i Folkbladet 25/9 1996
- Nordström, Jan, ”Universitetet ger Kungsgatan högre buller och mer avgaser”,
artikel i Folkbladet 24/9 1996.
- Nordström, Jan, ”Kungsgatan om två år” artikel i Folkbladet 24/7 1997.
- Nordström, Jan, ”Rätt medicin mot trafiken” artikel i Folkbladet 20/11 1998.
- Nordström, Jan, ”En av Norrköpings äldsta - och mest moderna gator” artikel i
Folkbladet datum?
- Norling, Gunnar, ”Kungsgatans öde – vi får inte ge oss”, debattartikel ur NT 7/5
1976
- Norrköpings kommun, Kulturmiljökommittén (1974), *Miljöer och hus i
Norrköpings innerstad*, Kulturmiljökommitténs förslag 1973, Norrköpings stads
och kommunfullmäktiges handlingar, Norrköping
- Lindahl, Göran, ”Norrköpings innerstad – ett saneringsexempel”, ur Arkitektur #1
1970
- Paulsson, Thomas (1958), *Ny stad*, Gebers, Uppsala
- Paulsson, Thomas (1970), *Stadsplanering under 1800- och 1900-talet*, Almqvist
och Wiksell, Stockholm
- Rydergård, Evy (1992), *Parkering som stadsbild*, Institutionen för kulturvård,
Göteborgs universitet.
- Rådberg, Johan (1997), *Drömmen om atlantångaren*, Atlantis, Stockholm
- Sandberg, Kerstin, ”Några av Carl Theodor Malms hus vid Kungsgatan”, artikel i
NT 2/9 1976
- SOU 1979:17, *Kulturhistorisk bebyggelse – värd att vårda*, betänkande av
byggnadsvårdsutredningen, Utbildningsdepartementet, Stockholm 1979
- Stenehall, Gun, ”Nya, friska vindar blåser på nygamla Kungsgatan” artikel i NT
2/10 1989
- Södergren, Lasse, ”Kulturhus eller rivningsobjekt”, artikel i NT 10/2 1998.

Waxegård, Maria, ”Han lade grunden till byggimperiet”, artikel i NT 16/12 1999

Bildförteckning

1. Flygbild över Kungsgatan, arkivbild: Norrköpings kommuns stadsbyggnadskontor (1978)
2. Karta över Kungsgatan, grafik: Jacob Nordangård
3. Kungsgatan (med tabernaklet), arkivbild: Norrköpings kommuns stadsarkiv (1923)
4. Gårdshus i kvarteret Gördeln, arkivbild: Norrköpings kommuns stadsarkiv
5. 1942 års generalplan, Norrköpings stad
6. 1952 års generalplan, Norrköpings stad
7. 1962 års generalplan, Norrköpings stad
8. Kvarteret Nedre Segern, Västra Kungsgatan, foto: Norrköpings stadsarkiv (1952)
9. Kvarteret Haken, foto: Norrköpings kommuns stadsarkiv (1954)
10. Kvarteret Vinpipan, foto: Norrköpings kommuns stadsarkiv (1965)
11. Kvarteret Barken, foto: Norrköpings kommuns stadsbyggnadskontor (1965)
12. Kvarteret Gördeln, foto: Norrköpings kommuns stadsbyggnadskontor (1960)
13. Kvarteret Norrtull, foto: Norrköpings kommuns stadsbyggnadskontor (1965)
14. Kvarteret Bägaren (Krogen), foto: Norrköpings kommuns stadsarkiv (1931)
15. Kvarteret Bladet, foto: Norrköpings kommuns stadsbyggnadskontor (1965)
16. Kvarteret Kapellhorvan: Norrköpings kommuns stadsbyggnadskontor (1965)
17. ”Lasse Vävares hus” i kvarteret Spetsen, foto: Fotosamlingen Gamle, Swartzens minnen, Norrköpings stadsbibliotek (1904)
18. Kvarteret Kapellhorvan foto: Norrköpings tidningar (2001)

Bilaga 1

C-klassade byggnader i kvarteren längs norra Kungsgatan

Kvarter	Adress	Beskrivning	Byggnadsår	Status
Barken 1+2	Kungsgatan 30	Matteus pastorsexpedition	1852	Rivet
Barken 1+2	Vattengatan 19	Kyrksal	1886	Rivet
Barken 8+9	Kungsgatan 34	Bostads och affärshus	1835	Rivet
Bladet 2B	Kungsgatan 18	Bostads och affärshus	1827	Rivet 1984
Bladet 2B	Bråddgatan 39	Bostadshus	1903	
Bladet 9+10	Kungsgatan 28	Tabernaklet baptisternas kyrka	1887	Rivet 1984
Bägaren – Krogen 12A	N Promenaden 135	Bostadshus	1887	Rivet
Bägaren – Krogen 12A	N Promenaden 137	Bostadshus	1887	Rivet
Bägaren – krogen 12B	N Promenaden 133 Kungsgatan 2	Kontorshus	1896	Rivet 1987
Gördeln 3B	Kungsgatan 25	Bostads och affärshus	1923	Rivet
Haken 18	Sandgatan 12	Bostads- kontors och affärshus	1898	
Hallen 3+4+5+6+7+8+9	Tunnbindaregatan 37	Industribyggnad	1895	
Kapellhorvan 1B	Bredgatan 26	Bostads och affärshus	1876	Rivet
Kapellhorvan	Bredgatan 28	Bostads och affärshus	1886	
Kapellhorvan 2+3	Kungsgatan 25	Bostads och affärshus	1861	Rivet
Kapellhorvan 5	Sandgatan 17	Barnstuga	1917	
Norrtull 8	N Promenaden 127	Bostadshus	1897	Rivet
Norrtull 9	N Promenaden 129	Bostadshus	1898	
Spetsen 10	Kungsgatan 40	Affärs och bostadshus	1852	Rivet
Spetsen 12	Kungsgatan 44	Affärs och bostadshus	1831	Rivet
Spetsen 12	Kungsgatan 46 Skvallertorget	Affärs och bostadshus	Omkr. 1770	Rivet 1988
Vinpipan 1	Kungsgatan 16	Bostad, kontor och affärshus	1849/99	Rivet 1978
Vinpipan 2	Kungsgatan 14	Bostad, kontor och affärshus	1837	Rivet 1978

Bilaga 2

Affärer längs Kungsgatan 1923-33

Östra kvartersraden

1. Liberg och Larssons Järn
2. Bergströms Parfym
3. Sterns?
4. Willsons Uraffär
5. O.J. Slakteri
6. Beckmans foto
7. Frisör
8. Anni Stenström
9. Ragnar
10. Tobles Choklad
11. Modeaffär Köles hattar
12. Norra Päls och Möss
13. Tygaffär
14. Kaffe
15. Kompaniet
16. Hög hatt och frack
17. Modeaffär hatt
18. Nyströms Bageri
19. Hanna W. Karlsson tyg
20. Hedlunds Kappaffär
21. Anna W. Gustavssons Kött
22. Bergvall allt inom textil
23. Skoaffär

Västra kvartersraden

24. Sterns herrekipering
25. Wahlbecks konditori
26. Cederstrands cigarraffär
27. Westins
28. Walfrid Nilsson grill
29. A Jonsson Herrekipering
30. G.A. Petterssons hus
31. Frälsningsarmén
32. Londonbiografen
33. Apoteket Lejonet
34. Ringdahls tyg
35. Tabernaklet
36. Cassels
37. Mästaboden
38. Westlunds sport
39. Lundbergs bokhandel
40. Oscaria skor
41. Säg det med blommor
42. Svenska ? affären
43. Cigarraffär
44. Göteborgsmagasinet
45. Ture Larsson speceri
46. Hummelgrens blommor
47. Bageri
48. Ståhlboms mjöl
49. Adamsson Kling Färg
50. Café

51. Jansson och Norrbom Järn
52. Lundbergs skor
53. Café Roch

Affärer/Matställen/Serviceinrättningar 2000

1. Fräcka Fröken
2. Ica strömmen
3. Åby foto
4. HTH Kökscenter
5. Mon Cheri
6. Beckmans foto
7. Alex tv-service
8. Vivo menyn
9. Optiker Ritsle
10. Smörgåsbar
11. Tobak och video
12. Hummelgrens
13. Athena
14. Norra cigarraffären
15. Östgöta Lejon
16. Norrtulls guld
17. Tobaksaffär

18. Akademiska bokhandeln
19. Cromwell house
20. Kungs tobak
21. GEAB
22. Kungsgallerian
23. Kungs video
24. Chamiram
25. Fyrkanten
26. Nya försäkringskassan.