

LENNART AMÉEN:

Staden och järnvägarna

Stadsbygden är ett geografiskt objekt som alltid visat sig särdeles besvärligt att behandla systematiskt.

Varje stad har sin ganska speciella karaktär, och då man försöker analysera karaktärsdragen visar de sig

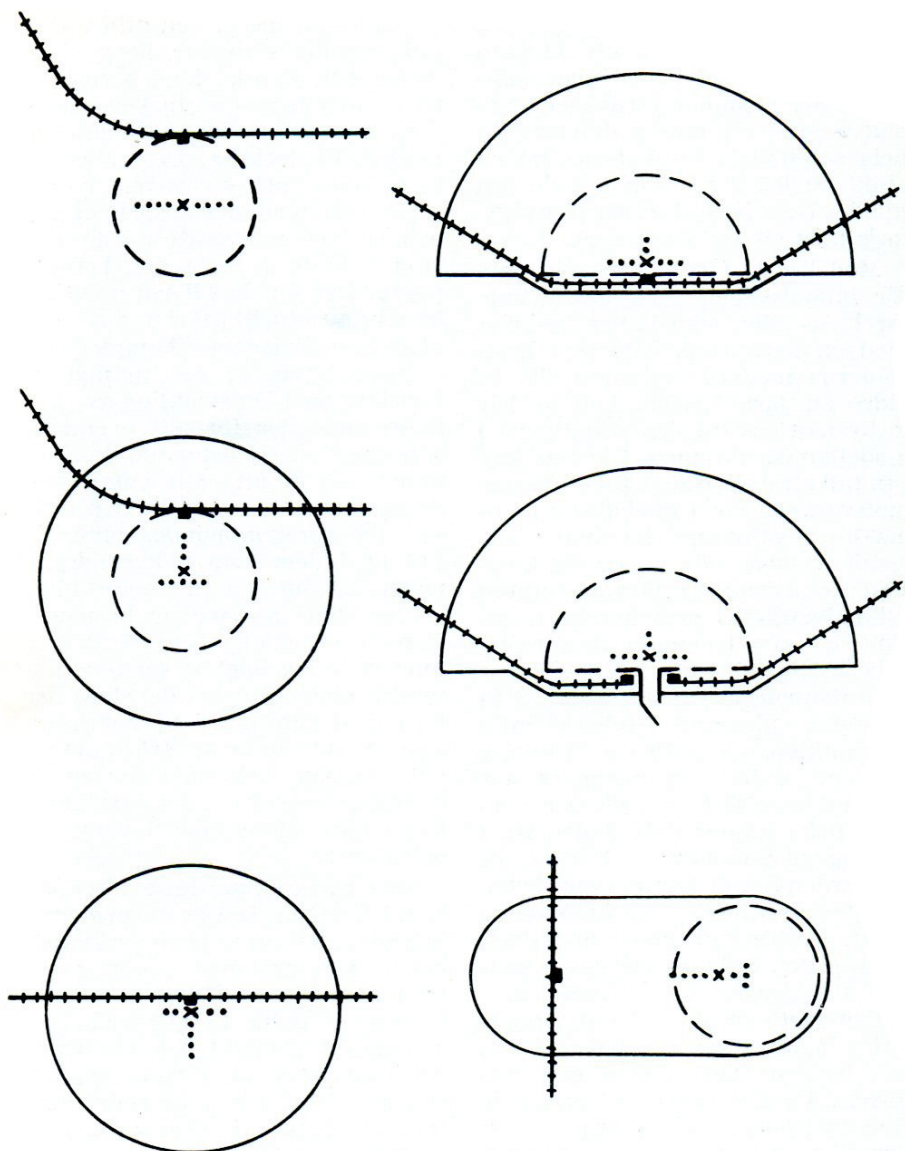
komplexa och bestående av en myllrande massa faktorer. Som regel tvingas man resignera inför detta faktum och nöja sig med att systematisera ur bara en eller ett par synpunkter åt gången. En sådan synpunkt är staden i relation till sina järnvägar. Nästan alla städer av betydelse har ju erhållit järnvägsförbindelser och i de flesta fall har dessa varit mycket väsentliga för städernas vidareutveckling. Samtidigt har de stela järnvägslinjerna med sin ringa böjlighet både i sidled och höjddled gjort mycket starka ingrepp i städernas markdispositioner.

Vad i det följande behandlas har i princip generell giltighet, men för enkelhetens skull skall framställningen anslutas till förhållandena i i Sverige. Här gäller i stort att järnvägsnätet började utvecklas innan industrialismen hunnit utvidga städerna. Dessa var därför vid tiden för de första stationernas planerande genomgående små med koncentrerad bebyggelse och distinkta gränser mellan bebyggt område och anslutande landsbygd. Dessa distinkta gränser bör i första hand uppfattas som ett resultat av att städerna under nästan tvåhundra år fram till 1810 varit omgärdade med tullstaket utanför vilka ingen stadsbebyggelse tillåtit. Någon möjlighet för järnvägarna att med bangårdar tränga in i dessa städer fanns sällan, men givetvis ville man ändå placera stationshuset så centralt som möjligt. Det fick då enligt modell 1 a ske omedelbart utanför stadsbebyggelsen. Detta oberoende av om det var fråga om genomgångsstation eller ändstation. Modell 1 b vill visa hur samma stad kan tänkas se ut idag. Ifall 1 b studeras isolerat utan jämförelse med 1 a kan man lätt få intrycket, att här har i alla fall järn-

vägen trängt in i bebyggelsen. Stationen ligger ju mycket centralt, helt nära stadens citypunkt. Rätta förhållandet är emellertid det, att stadsbebyggelsen snabbt brett ut sig »på andra sidan» järnvägen och fullständigt omfamnat denna. Dessutom har järnvägsstationen verkat som en magnet på stadens affärsliv. Ett läge i närheten av stationen innebar ju för en butik att den låg väl till för dem som kom resande till staden och följden är att citypunkten förskjutits från »Stora torget» vid den gamla huvudgatan en bit ned på »Järnvägsgatan», som leder fram mot stationen. Att stationerna på detta sätt kunnat påverka städernas cityområden hänger samman med att den period då järnvägarna dominerat samfärdseln till lands varit så lång (ungefär 1870—1945). Efter andra världskriget har järnvägarnas betydelse snabbt minskat till förmån för bussar och privatbilism, d.v.s. vi är på väg tillbaka till vägsamhället igen, något som på många håll börjat märkas i form av en den gamla huvudgatan renässans som affärsstråk.

Av intresse är också att man i regel kan vända på resonemanget. Vi utgår då från modell 1 b och inhämtar uppgift om när järnvägen byggdes. Låt säga att svaret blir 1874. Då har vi fått en bra dateringslinje och kan normalt räkna med att bebyggelsen »på andra sidan» stationen är tillkommen senare än 1874.

Med modell 2 b är antytt en stadstyp som till det yttre liknar modell 1 b ganska mycket. Här är det dock fråga om ett samhälle vars hela utvecklingshistoria ligger efter järnvägens tillkomst. Ofta är då stationshuset samhällets äldsta byggnad, framför vilken affärsområdet



Till vänster (uppifrån och ner) mod. 1 a, 1 b och 2 b; till höger mod. 3 b, 4 b och 5 b. treckad linje avser bebyggelsens ytterkontur före järnvägens ankomst. Helderagen linje avser nuvarande ytterkontur. Helderagen linje med tvärstreck betyder järnväg och med kryss är stadens citypunkt markerad. Punktrader visar de viktigaste affärsgatusträckningarna. Bokstaven a efter modellnummer innebär att det är situationen vid tiden för första järnvägens byggande som avses, medan ett b markerar nuvarande situation.

successivt vuxit fram. Bebyggelsen har brett ut sig koncentriskt från stationen och det finns ingen möjlighet att använda järnvägens anläggningsår för annan datering än hela samhällets uppkomst. Om en tänkt modell 2 *a* tecknats hade den således bara bestått av en järnvägslinje med ett stationstecken.

Modellerna 1 och 2 är relevanta för inlandsstäder men passar inte för kuststäder, som bättre beskrivs med en halvcirkel. Eftersom kuststäderna med få undantag alla är äldre än järnvägarna, kan vi här inskränka oss till den situationen i modellkonstruktionen. Givetvis kan i så fall ett tangentläge för stationen motsvarande det i modell 1 *a* komma till användning. Då man emellertid normalt bör tänka sig kuststadens citypunkt i nära anslutning till halvcirkelns medelpunkt framstod det som lockande att försöka leda in banan utmed halvcirkelns raka diameterlinje och på så sätt få stationen placerad alldeles intill citypunkten. Ytterligare fördelar med ett dylikt arrangemang var dels, att man lätt undgick svåra topografiska hinder ifall staden låg i lutning ner mot vattnet, dels att bangården kunde komma i närheten av en eventuellt förekommande hamn. Fortfarande måste man dock minnas den tidigare fastslagna satsen att järnväg inte tränger in i tätbebyggt område, och ifall strandlinjen befanns kantad med magasin och bryggor var tanken ogenomförbar. Vanligt var emellertid i de förindustriella sjöstäderna att strandlinjen var oregerad. Därmed blev den utsatt för vattenståndsvariationer som höll bebyggelsen på visst avstånd. Då gavs där möjlighet att dra fram en järnvägsbank. Om kusten var någorlunda lång-

grund fanns också den ofta utnyttjade möjligheten att lägga järnvägen och kanske hela bangården på en utfyllnad i vattnet (=modell 3 *b*). Som en variant på detta kan modell 4 *b* tecknas. Det gäller där situationen att järnvägen lyckats pressa sig mellan stadsbebyggelsen och vattnet men mittför stadscentrum hejdats av en redan befintlig hamn. Det får då bli två olika stationer eventuellt förbundna med blott rangerspår över hamnkajerna.

Naturligtvis är det möjligt att fortsätta med konstruktion av ytterligare modeller för allt ovanligare och mer specialbetonade fall. En annan väg är att hålla antalet modeller lågt och sedan ändå försöka se alla förekommande empiriska fall med dem som bakgrund. Det måste då inträffa att man hittar städer som inte passar in någonstans i schemat, men därmed är intet nederlag lidet, ty tack vare att modellschemat täcker det stora flertalet fall blir man uppmärksamgjord på att nu är det fråga om något ovanligt, och man får en utgångsbas varifrån det avvikande fallet kan mätas eller i varje fall betraktas.

Som exempel på dessa idéer kan Lund få tjäna. Det är en medeltida inlandsstad vars järnvägskontakt måste bedömas med utgångspunkt från modell 1 *a*. Södra stambanan byggdes i detta avsnitt 1855 och genomskar faktiskt den västligaste delen av det en gång vallomgärdade stadsområdet. Detta innebar likväl inte att banan i nämnvärd grad trängde in i bestående bebyggelse, ty Lunds areal innanför vallarna var vid 1800-talets mitt inte helt bebyggd. Svårare är då att bortförklara den situation man haft i Karlshamn, där tågen före 1957

kördes genom staden på gatorna ungefär som spårväg (det gäller naturligtvis här trafikerat huvudspår, industrispår ligger ju ofta i gator). På liknande sätt var det före 1927 i Hudiksvall. I bägge dessa fall rörde det sig om yngre järnvägs-linjer, som vid byggandet skulle anslutas till redan befintliga stationer för äldre banor. I den situationen har man ibland varit tvingad att ta sig fram genom bebyggda områden. Någon gång har detta elegant kunnat ske genom tunnelanläggningar under den hindrande bebyggelsen. Så löstes slutligen det ovan nämnda problemet i Hudiksvall, och så gjorde man med Saltsjöbanan under Södermalm i Stockholm. Ytterligare en möjlighet, som vi i Sverige i stort sett förskonats från, är högbanan på brokonstruktioner över och parallellt med en gata.

Sedan måste som avvikelser från modellerna *1 a* och *1 b* också beaktas det fall då stationen inte placerats alldeles intill bebyggelseperiferin utan på ett visst avstånd från denna. Topografiska förhållanden är den vanligaste orsaken till detta. En sådan stad är Falköping, där först ett lokalt samhälle växte upp kring den från stadscentrum knappt 2 km avlägsna stationen (Ranten) och sedan hela bebyggelseutvecklingen koncentrerades i mellanrummet tills de två agglomerationerna vuxit samman. Kanske har inte Falköping så många parallellfall bland våra städer men desto flera bland kyrkbyar och smärre tätorter, som järnvägarna inte tog så stor hänsyn till vid stationsplaceringarna. För hela denna kategori kan det vara värt att teckna modellen *5 b*.

Beträffande modell *2 b* bör det observeras, att även om samhället

växt sig ungefär lika stort på ömse sidor om järnvägslinjen har centrum nästan alltid utvecklats på den sida stationshuset vetter mot. Enstaka undantag finns också från denna sats, Katrineholm är ett. Denna före Västra stambanans anläggande alldeles obefintliga tätort tillväxte först regelmässigt framför stationshuset norr om bangården, men på grund av bättre tillgång på byggnadsmark skedde hela den fortsatta expansionen söder om bangården, där man nu återfinner stadscentrum. I Kumla lades stationshuset väster om bangården, medan riksvägen Örebro—Göteborg löpte parallellt strax öster därom, och det har lett till en undantagssituation liknande den i Katrineholm. Som exempel på normalfall i denna kategori kan nämnas Eslöv, Hässleholm, Bollnäs och för att gå utanför de administrativa städernas skara Älmhult, Hallsberg, Kil och Vansbro.

Modell *3 b* är tillämplig på ett mycket stort antal tätorter. Den gäller inte bara havskustorter utan även inlandsorter vid vattendrag eller sjöstränder. Ronneby och Östersund kan få representera de typerna. Bägge dessa städer är dock lite speciella varianter på modell *3 b* såtillvida, att järnvägen visserligen lyckats pressa sig mellan stadsbebyggelsen och vattnet men plats nog för bangård med många spår i bredd har ej gått att få mittför centrum utan respektive stationer har ändå måst placeras vid städernas periferi. Topografin med stora nivåskillnader så fort man avlägsnar sig från strandlinjen har i sådana fall varit motiv nog för arrangemanget.

Den mera komplicerade modell *4 b* är naturligtvis inte så ofta till-

lämplig som 3 b. Den stämmer dock för åtskilliga städer som hunnit bli relativt stora före järnvägarnas ankomst, t.ex. Malmö, Hälsingborg och Oslo (för att taga ett grannlands-exempel). Att också en stad som Lidköping från början varit av modell 4 b-typ kan vara svårt att se idag, eftersom de två stationerna blev en redan före sekelskiftet och stora industriområden sedermera lagts på utfyllnader i Väneren utanför järnvägarna så att dessa nu är väl inbäddade. Trelleborg och Oskarshamn kanske inte heller vid första ögonkastet verkar hithörande men är det otvivelaktigt i den variantformen, att man där lyckats samla ihop järnvägslinjerna så, att de från ett håll går in till en gemen-

sam station på ena sidan om hamnen.

I skolkursen dyker de stadsgeografiska problemen upp väl så ofta i utländska sammanhang som i svenska, men även om framställningen här byggt på svenskt material torde resonemangen vara lika tillämpliga i internationella sammanhang. Givetvis får man vara beredd på att ju större städer det är fråga om desto mer invecklade och svårtolkade blir förhållandena, men grundproblemet har i alla världsdelar varit detsamma, nämligen att järnvägen attraherats till tätbebyggelsen för att få centrala stationslägen samtidigt som den måst undvika bebyggelsen för att över huvud taget kunna komma fram.