

# Stationsområdet, Växjö

## -bedömning av planförslag och det kulturhistoriska riksintresset

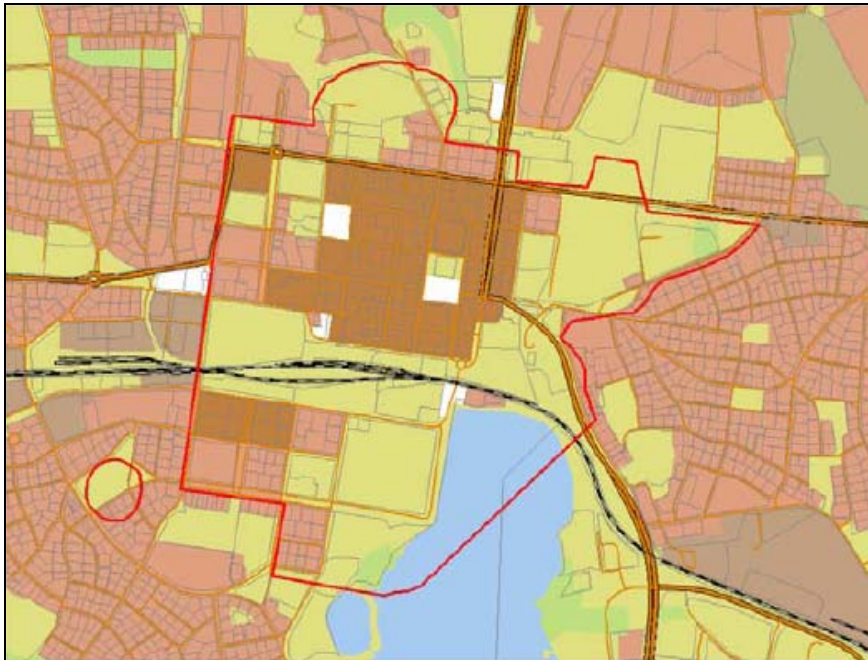
Av ark/prof Mats Edström / Barup & Edström arkitektkontor AB 091110, rev 091118

### Förutsättningar

Denna bedömning av aktuellt planförslag för Växjö stationsområde behandlar förslagens relation till områdets värden som del av Växjö riksintresse som kulturmiljö. Detta kulturarv utgör en tillgång och en resurs av ekonomiskt, politiskt, kulturellt, miljömässigt och rumsligt värde för utvecklingen av Växjö stad. Målet är att de kulturhistoriska kvaliteterna kan integreras i planarbetet så att de synliggörs. Målsättningen är även att gränsvärden för utveckling, bevarande och förändringar av dessa värden skall kunna definieras. Riksintresset för kulturmiljö utgör således en resurs i staden och för dess framtida utveckling. Samtidigt skall intressebeskrivningen utgöra ett skydd mot förändringar som innebär "påtaglig skada". Expansion inom riksintresseområdet skall därför bedömas i förhållande till värden i kulturmiljön, som en tillgång att vidmakthålla och utveckla i en riktning som stärker Växjö kulturhistoriska tillgång.

### Riksintressesformuleringen, förarbeten och bevarandeprogram

Kulturmiljön i Växjö centrum är skyddat av Länsstyrelsen i Kronobergs län som riksintresse sedan 1990-talets början. Definitionen av riksintresset återgår till ett registerblad från 1987-04-30; underlag till område av riksintresse för kulturminnesvården, nr 80:28 Centrala Växjö av Krantz och Forsström. Vidare finns ett "Bevarandeprogram-Centrala Växjö" som utarbetades av Smålands Museum på uppdrag av Växjö kommun genom Järda Blixt och Sven Jönsson i november 1990. Detta bevarandeprogram är sedan inarbetats i en fördjupad översiktsplan för riksintresset Växjö rutnätstad med Östrabo och Biskopsgärdet, som antogs av kommunfullmäktige 1992-03-26.



Riksintresset markerad med röd linje omfattar Växjö centrum, Östrabo, Biskopsgärdet samt Bäckaslövsskolan redovisat som en ring i sydöst.

Riktlinjerna i bevarandeprogrammet fokuserar på en anpassning till existerande bebyggelsestruktur och -tradition. Byggnader och samlade bebyggelsemiljöer utgör historiska spår som i olika grad är synliga i stadskärnan. Detta är ett kulturarv hålls levande, sammanflätade och integrerade i en aktiv stadsutveckling. Följande formulering från 1996-08-27 är godkänd av riksantikvarieämbetet är publicerad på Länsstyrelsens hemsida (G27).

*Motivering:*

*Stifts- och residensstad* av medeltida ursprung med dominerande domkyrkoområde och successivt framvuxen rutnätsplan som speglar stadsutvecklingen under 1600- och 1800-talen. (*Skolstad*).

*Uttryck för riksintresset:*

*Kyrkomiljön* med den medeltida domkyrkan, Gamla gymnasiet och andra skolbyggnader, biskopsgården Östrabo i avskildhet från och förening med staden samt fd domprostgården. 1600-talsstaden med gatunätets grunddrag, tomtstruktur och spår av den tidigare västra infarten. Senempirestadens utvidgningar och låga, ofta putsade bebyggelse samt det sena 1800-talets esplanadstad med tillväxt mot söder, väster och norr. Fondbyggnader som markerar rutnäts avslutning vid olika tidpunkter, torg och öppna platser, utblickar, parker och grönstråk. Offentliga byggnader och annan bebyggelse som hör samman med förvaltningsstaden. Gamla infartsvägar och stadens direkta övergången i öppen landsbygd åt öster. Offentliga byggnader, parker och järnvägsområdet.

### **Fördjupad studie av riksintresset**

Innehållet i riksintressesformuleringen har fördjupats genom studier och jämförelser av kartor, planer och fysiska spår i närmiljön. Materialet redovisar bl a genom överlappning av kartbilder hur gator, vattendrag och bebyggelse vuxit fram och hur en aktiv stadsplanering bidragit till denna utveckling. Sammanställningen i skikt GIS-skikt visar en komplex bild av gamla spår, senare tillägg och förändringar. Materialet är publicerat i Länsstyrelsens meddelanden 2009:8.

Nyckelord i riksintressesformuleringen definieras;

Växjö stad är riksintressant:

som *stifts- och residensstad*

för den *successivt framvuxna rutnätsplanen*

som *skolstad*

för *de låga ofta putsade byggnaderna*

för *1800-talets esplanadstad*

för *fondbyggnaderna*

för *stadens direkta övergång i öppen landsbygd*

för *järnvägsområdet*.

I den fördjupade studien betonas att gränsen för riksintresset inte betraktas som absolut. Det framhålls att området i sin helhet skall betraktas som ett värdeområde vars syfte är att inringa den kulturmiljö som är viktigt att vårda för framtida generationers förståelse för stadens uppkomst och utveckling. Materialet är illustrerat med dokumentation av äldre stadsplaner olika byggnadstyper m m.



*Länsstyrelsens definition av gränsen för riksintresset kan inte ses som absolut utan skall betraktas som ett värdeområde. Nya tillägg utanför gränsen kan också påverka upplevelsen av riksintresset.*

Växjö stads riksintresse framträder idag genom olika "tidsskikt" som i sin stadsstruktur formats genom återuppbyggnad efter bränder och genom stadsplanering i rutnät, efter sekelskiftet 1900 genom trädgårdsstadens planeringsidéer. Det har format en stadskärna präglad som stifts- och residensstad med medeltida ursprung som skolstad och regionalt centrum. De låga ofta putsade byggnaderna som genom 1800-talets esplanadstad vuxit ut med fondbyggnader och en distinkt övergång till landsbygden. Järnvägsstationen betonas som en av stadens offentliga byggnader med kulturhistoriskt intresse.

# Järnvägsområdets kulturhistoriska värden

## -utveckling, karaktär och egenart

**Stadsstruktur, -rutnätsstaden.** Växjös centrum har utvecklats med utgångspunkt i 1658 års rutnätsplan av Hans Ruuth. Planen var resultat av en ödeläggande brand som drabbade staden samma år. Före branden begränsades staden i söder av Växjösjön och Domprostgården. De sammanlagt tolv mer eller mindre ödeläggande bränder i staden ökade kravet på brandskyddsregler. Det kom att prägla utformningen och etablera det rutnät som ännu präglar stadens centrum. Rutnätet som syftade både till en fast, ordnad stadsstruktur och till att avgränsa kvarteren med brandbegränsande gator.



**före 1656 -2009**

*Överlappning av 1656-års karta av Hans Ruuth på aktuell kartbild visar med blått Växjösjöns strandlinje strax väster om Domprostgården omgiven av kyrkogård och en bäck med ett mindre vattendrag norr om den nuvarande stationsbyggnaden. Grönt visar gatunätet och domkyrkan.*



**Plan 1656 -2009**

*Överlappning av 1656-års stadsplan av Hans Ruuth på aktuell kartbild visar med rosa kulör det ursprungliga förslaget till stadens rutnät som underhand byggde upp Växjö centrum. Det utgör stadskärnans grundläggande stadsstruktur. Notera att Kungsgatan inte fanns med i den ursprungliga stadsplanen. Blått visar strandlinje och vattendrag 1656.*

En ny ödeläggande brand inträffade 1843. Som underlag för återuppbyggnaden upprättades en ny stadsplan och byggnadsordning av J Kleen. Denna plan byggde vidare på det etablerade rutnätet men kompletterades med mellanrum för odlingar och planteringar mellan huset. Staden utvecklades därigenom med en mera luftig, ljus och öppen karaktär. Influenser



från den Hussmannska omformningen av Paris av 1852-1872 inspirerade en utveckling av stadsplaneringen i Växjö genom 1877 års plan.



**Plan 1877 -2009**

*Överlappning av 1879-års stadsplan på aktuell kartbild visar med gul kulör en komplett utbyggnad av stadens rutnät och utvecklingen av esplanadsystemet i stadskärnans randzon. Den nya stadsplanen expanderade söder om spårområdet och lade ut stadsdelen Söder med en ny esplanad i öst-västlig riktning Södra järnvägsgatan, som avgränsning av det nya järnvägsområdet. Detta område inbegrep även domprostgården och den omgivande parken med sin utpräglade topografi och landskapliga prägel.*

**Stadsstruktur, -esplanader.** Stadsbranderna i Växjö resulterade i en brandförebyggande planering. Enligt 1874 års byggnadsstadgar för rikets städer skulle trädplanterade tvåfiliga gator, så kallade esplanader, anläggas. I Växjö genomfördes de nya idéerna genom att lägga ut fyra esplanader som inramade den utökade stadskärnan med det nya järnvägsområdet. 1877-års stadsplan innebar en fullständig utbyggnad av stadens rutnätsplan. Esplanaderna utformades med ett trädplanterade stråk i mitten som delade gatan i två körfält. På kontinenten kallades esplanaden för boulevard. Det skapade en stad präglad av urbana kvaliteter, grönska och populära promenadstråk. Stadens torg utökades nu till fyra, Stortorget, Oxtorget (nuv Teatortorget), Fiskartorget söder om Domkyrkan och ett triangelformat torg på Söder.



*1874 års utbyggnad av järnvägen mellan Växjö och Karlskrona etablerade en sydgräns för stadskärnan. 1877-års stadsplan utvecklade ett samspel mellan stadskärnan, järnvägsområdet och den nya stadsdelen Söder genom vidareföring av det etablerade rutnätet. Järnvägsstationen byggdes i Kungsgatans fond mot söder. Den nya Södra Järnvägsgatan skänkte värdighet och utgjorde en länk till Järnvägsområdet och Järnvägsrestaurangen vid södra sidan.*

Planen innebar nya rutnätskvarter i större skala söder om spårområdet och en ny gata, Södra Järnväggsgatan i öst-västlig riktning. Kring 1900 etablerades Norra och Södra Järnväggsgatorna som stadens praktgator med dekorativa fasader i 2-3 våningar med inredda vindar, takkupor och frontespiser. Bebyggelsen på "Söders höjder" och vid Södra Järnväggsgatans sluttande gaturum, skapade spänning med bearbetade entréer och rika vegetation. Sedermera har många av dessa dekorativa fasader förlorat sin utsmyckning. Den nya Södra Järnväggsgatan skapade värdighet och en länk till järnvägsområdet och järnvägsrestaurangen vid södra sidan. Museiparken vid Smålands museum bildade dock en artskild stadsstruktur med sin utpräglade landskapliga karaktär.

**Stadsstruktur, -järnvägen.** Järnvägen skapades en struktur i staden präglad av samtidens tekniska och innovativa utveckling. En första järnvägslinje mellan Växjö – Alvesta etablerades 1865. När en ny linje mellan Växjö och Karlskrona togs i bruk 1874 vidgades spårområdet längs stadens södra gräns. Ett stationshus uppfördes när Växjö-Alvesta järnvägsaktiebolag 1880 förvärvade markområdet mellan Södra och Norra Järnväggsgatorna. Den nya järnvägsstationen byggdes på spårområdets norra sida som en fondbyggnad vid Kungsgatans södra slut. Domprostgården på spårområdets södra sida byggdes om och till som järnvägsrestaurang. Denna byggnad som idag är Växjö's äldsta trähus kom vid stadens 600-års jubileum 1942 att i ett skick från tiden före 1875. Som en betydelsefull byggnad för Växjö's kulturhistoriska värde och stiftsstad ingår domprostgården.

När järnvägen tillkom som en östgående länk till stambanan i tangenten av södra stadskärnan skapades den nya stadsdel Söder. Bebyggelseutvecklingen söder om stationsområdet tog fart efter järnvägens tillkomst. Denna expansiva kvartersstad och flyttade stadens gräns mot det omgivande landskapet. Spårområdet skapade en fysisk gräns med järnvägsövergångar och – bommar som reducerat framkomligheten. Den visuella kontakten har dock vidmakthållits. Resecentrum och den nya gångbron har bidragit till att binda ihop de stadsdelar som genom sin bebyggelsestruktur i rutnät är starkt förbundna med varandra.



*Norra och Södra Järnväggsgatorna etablerade vid sekelskiftet 1900 som stadens praktgator med dekorativa fasader i 2-3 våningar, inredd vind, takkupor och frontespiser. Här en vy av Norra Järnväggsgatan mot öster. Foto B Larsson 1912.*

**Stadsstruktur, -byggnadshöjd.** För att hindra framtida bränder fick byggnaderna inte byggas högre än 2,5 våning och gärna i obrännbart stenmaterial. Få hus uppfördes dock av sten eller tegel, däremot blev trähus med reveterade putsfasader vanliga. Genom 1908 års byggnadsstadgar tilläts byggnader även i tre våningar med indragen vind i Växjö centrala delar. 1900-talets fortsatta utveckling i Växjö präglas av en omfattande utbyggnad av stadens randområden. Den centrala staden som redan tidigare etablerats som en fast kvartersstruktur, utvecklades och omformades inom ramen för den befintlig stadsplanering. Trots senare utbyggnader av Växjö har stadsplaneringen lyckats vidmakthålla utblickar mot det omgivande landskapet. Det bidrar tillsammans med den friare stadsplaneringen mot norr och öster att ge den centrala staden en öppenhet som utgör balans mot den slutenhet som fondbyggnaderna skapar.



*De gamla byggnadsordningarna som reglerade våningshöjden framträder tydligt i stadskärnans gatubild. Järnvägsområdet från söder med Norra Järnvägsgatan.*

Utvecklingstrycket tilläts inte expandera över den tre våningars nivå som angavs i 1908-års byggnadsstadga med indragen vindvåning. Förändringarna vid järnvägsområdet inskränkte sig till utbyggnad spår vid västra spårområdet. Under rekordåren på 1950 – 70-talen höll man fast vid dessa begränsningar av byggnadshöjden. Nybyggandet bredde därför istället ut sig horisontellt genom tomtsammanslagningar och blev påtagliga horisontella inslag i stadsbilden. En byggnadskropp kunde fylla ett helt kvarter. I riksintresset anges att den låga byggnadshöjden i stadens kärna som ett signifikant kulturhistoriskt värde för Växjö.



*Domprostgården, spårområdet parti av Järnvägsparken och i bildens högra kant Järnvägsstationen vid sekelskiftet 1900.*



**Stadsstruktur, -museiasyl.** En särskild komplikation i Växjös utveckling var det landskapliga området med nivåskillnader som lämnades relativt orörd och som idag utgör Museiparken vid Smålands museum. Mellan spårområdet östra del och den nya kvartersstrukturen på söder fanns några äldre byggnader såsom domprostgården och den ”vita villan” från tiden före expansionen under 1800-talets slut inbäddade i en parkliknande landskaplig struktur. Denna ”asyl” har sedermera förstärkts ytterligare med signifikanta nybyggnader från 1900-talet.



*Järnvägsstationen som en fondbyggnad vid Kungsgatan. Foto B Hansson 1912.*

### **Stadsstruktur fondbyggnader**

De tolv bränder som underhand drabbade Växjö resulterade i en brandförebyggande planering. Enligt 1874 års byggnadsstadgar för rikets städer skulle trädplanterade tvåfiliga gator, esplanader, anläggas. I Växjö etablerades de nya idéerna genom att lägga ut fyra esplanaderna som inramade den äldre stadskärnan och det nya järnvägsområdet. I denna planering eftersträvade man att förstärka några av stadens signifikanta byggnader och ge dem visuella värden som fondmotiv. Det är resultat av en medveten stadsmorfologisk utveckling av stadens gamla rutnät. Från början planerades staden med domkyrkan som fondmotiv. I den nya planeringen under 1800-talets slut etablerades järnvägsstationen på motsvarande sätt liksom teatern, fängelset och den sk Baumgartenska gården. Det senaste tillskottet som fondbyggnad är resecentrum i fonden av Klostergatan.



*Järnvägsområdet i början av 1900-talet med järnvägsrestaurangen tv och stationen mitt i bilden th.*



# Värdering

## av förslag till ny detaljplan för stationsområdet

### Situationsvärdering

Stationsområdets kvarteruppdelade bebyggelse förlänger det gamla kvartersrutnätet i Växjö centrum och förmedlar denna grundstruktur vidare över spårområdet med nya kvarter som ansluter till de äldre kvarteren på södra sidan. Kvartersrutnätet i stadens centrum framträder med funktionsblandade volymer med, relativt täta fasader längs kvartersgränsen, regelbundet ordnade i nord-sydligt/öst-västlig riktning med kvadratisk och rektangulär kvartersform. Planens blandning av funktioner är ur kulturhistorisk synpunkt en vidareföring av etablerad bebyggelsemiljö. Föreslagen tyngdpunkt för högre familjehus vid Södra Stationsområdet ansluter till områdets högre ”monumentala” flerfamiljshus.

Södra stationsområdets östra del ges en något öppnare kvartersstruktur och lämnar ytor för en parkkaraktär att växa ut framför den högre allmänbyggnad som ansluter i gränsen till bebyggelsen vid Smålands museum. Detta parkrum bidrar till att balansera områdets urbana karaktär mot Museiparkens vegetativa miljö och skarpare topografi. Bebyggelsen vid Smålands museum från 18- och 1900-talet är inbäddad i en landskaplig omgivning med den skarpa bergsbranten. Denna del skiljer sig från rutnätstadens mönster och karaktär. Området utgör en asylliknande del vars integritet och bevarandevärda byggnader respekteras i planförslaget.

Stationsområdets befintliga fysiska avgränsning mot norr behålls intakt. Dock förstärks samspelen mellan stadskärnan med stadsdelen Söder genom en bredare anslutning med gångbro i områdets västra del. Här ligger den vita villan som har ett kulturhistoriskt kontinuitetsvärde. En varsam integration av denna befintliga byggnad i stationsområdets utveckling kan skapa ett engagerat möte mellan nytt och gammalt. Byggnadens kulturhistoriska kontinuitetsvärde är dock inte av den art att den utgör ett omistligt inslag i miljö.

I västra delen av det södra stationsområdet möter en relativt befintlig, storskalig sentida bebyggelse med goda förutsättningar att ansluta enligt volymstudie; alternativ II. Befintliga byggnader möts med uppdelade volymer genom samma och högre volymer mot spårområdet i norr. Byggnaderna bedöms inte påverka det kulturhistoriska värdet.

Stationsområdet har sin naturliga begränsning mot öster genom Sjöparksvägens undergång och Linnéparkens parkrum samt i väster av Tegnérkyrkogårdens parkrum. Mötet med dessa stilla, vegetativa oaser fordrar särskild omsorg i avpassningen och detaljutformning av byggnader och den trafikapparat som försörjer området längs spårområdet. Särskilt gäller detta det nya stationsområdets anslutning mot Tegnérkyrkogården med sitt etablerade gångstråk.



*Museiparken med kulturhistoriskt och arkitektonisk värdefull bebyggelse från senare tid.*

### **Identitetsvärdering**

Stationsområdets volymmuppbyggnad och -indelning syftar till att utveckla en identitet som återknyter till Växjös etablerade kvartersrutnät med urban stadsstruktur, siktlinjer och fondmotiv. Den gamla stationens som fond i Kungsgatans södra riktning bevaras och förstärks i en ny platsbildning som formas av den planerade kvartersbebyggelsens fasta inramning.

Norra stationsområdets fasta, täta och stadsmässiga byggnadskaraktär förstärker stadscentrums urbana egenart. Planens avsikt att bygga en fast ordnad struktur följer den residentsstadens grundläggande stadsbyggnadsprinciper om ordning och hierarki. Därtill skapar den avsedda bebyggelseutformningen kontrast till den lägre och mindre täta byggnadsstruktur i centrums randzon.

Södra stationsområdet bygger vidare på samma grundläggande kvartersrutnät men ger det en öppnare, friare och livligare tolkning genom uppdelade byggnadsvolymer och en tvärriktning i mötet med museets landskapspark. Det skapar en varsam övergång och en mindre sluten urban karaktär i mötet med museiområdets kulturhistoriska bebyggelsemiljö.

Betraktad med utgångspunkt i centrums identitet syftar Stationsområdets genom volymmuppbyggnad och materialval att vidareutveckla kvaliteter i existerande egenart. Planprogrammets uppläggning och genomförandeprocesser ger området potential att tillvarata det bästa i stadskärnans arkitekturkvaliteter, vidareutveckla detta till självständiga uttryck i harmoni med Växjö centrum som helhet. Områdets etappvisa utbyggnad med olika exploitörer har förutsättningar att på olika sätt tolka denna vidareföring av Växjös urbana utveckling.

## Värdering av volymuppbyggnad

Stationsområdets volymuppbyggnad förutsätter en byggnadsutformning med varierande våningshöjder. Den exakta volymuppbyggnaden inom varje deletapp avgörs i senare skede av planeringen. En sådan process har förutsättningar att bidra till en variation som påverkar områdets egenart. Ur kulturhistorisk synpunkt är det viktigt att bedömningarna av volymutformningen ger resultat som bidrar till viss lätthet och transparens längs Norra järnvägs-gatan. Viktigt är att gatan ges rimligt dagsljus, en aspekt som medvetet har präglat stadens historiska centrumutveckling genom begränsningar i tillåten byggnadshöjd.



*Söder om järnvägen ansluter storskalig bostadsbebyggelse som motiverar förslagets högre byggnadsstrukturer.*

Områdets volymuppbyggnad betraktad från söder ger på motsvarande sätt en förstärkning av kvartersstruktur och genomsikt som bidrar till att förmedla kontakt mellan stadens norra och södra delar. Föreslagen bebyggelse följer kvarterslinjen mot Södra Järnvägs-gatan och ger tillsammans med existerande vegetation den växelverkan som mellan bygd struktur och träd som vidmakthåller etablerad karaktär.

Trafikapparat och försörjning vid områdets västra del utformas så att denna kvartersuppbyggnad och genomsikt vidmakthålls.

## Planeringen i förhållandet till etablerade bevarandestrategier

För att tillvarata kulturarvet som resurs i planering och stadsutveckling av Järnvägsområdet används olika strategier och principer för att förvalta de kulturhistoriska värdena.

Det *strukturella värdet* tillvaratas genom bevarande och utveckling av kvartersstruktur, fondmotiv, gränser och vegetativa zoner mot landskapsmiljön vid Smålands museum.

Det *narrativa värdet* tillvaratas genom respekten för centrala byggnader som järnvägsstationen och ev den "vita villan", etablerade gränser, spårområde, topografi och vegetation i gränsen mot Smålands museum. Bevarandet av dessa fysiska element av olika art har berättarvärde om den historiska utvecklingen.

*Konsolidering och förstärkning* av befintliga men ej i sig skyddsvärda kvaliteter i planeringen sker genom hänsyn till stadens grundläggande hierarki och samspel med stadskärnans stadsstruktur.

Ett *musealt skydd* tillvaratas genom bevarande av Järnvägsstationen dess arkitektoniska uppbyggnad och bevarade detaljutformning.



# Källor

## Skriftliga källor

Arvidsson Susanne, 2007. Stadens värden - en studie av mötet mellan den historiska, nutida och framtida staden.

Blix Järda, Jönsson Sven 1990, Bevarandeprogram-Centrala Växjö". Smålands museum.

Boverket 1995 Den måttfulla staden Rapport 1995:7

Bülow-Hübe S (red) 1976, Växjö centrum. Kulturhistorisk byggnadsinventering och bevarandeförslag. Smålands museum.

Cars Göran 2006 Kultur, turism och stadsattraktivitet – kultur som attraktion och värdeskapare Institutet för Samhällsplanering och miljö

Förordningen om hushållning med mark- och vattenområden SFS 1998:896

Knutsson C, 2000. Gamla Domprostgården i Växjö. Byggnadsminnen i Kronobergs län.

Knutsson C, 1998. Smålands museum. Byggnadsminnen i Kronobergs län.

Kratz & Forsström 1987-04-30 Länsstyrelsens underlag till område av riksintresse för kulturminnesvärden i Kronobergs län Länsstyrelsen K 80:28 (MF1-2)

Larsson 1991 Växjö genom 1000 år Norstedts Förlag AB Stockholm

Lindegård Per 1987 Järnvägar och esplanader – stadsplanering i Växjö på 1820-talet

Uppsats i Samhällsgeografi Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi Lunds Universitet

Miljöbalken 3 kap 6 §

Nyström Louise, 2006. Arkitektur för livet - om nutidens arkitektur mellan dåtid och framtid.

Plan- och bygglagen 4 kap (1987:10)

Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer 1988-06-19 PM 2:88

Riksintressesbeskrivning för Växjö, Länsstyrelsen i Kronobergs läns hemsida

Rittsel P, 1975. Växjö framför kameran 1847 – 1900. Kronobergsboken 1977 Selling E, Växjö. Historia, stadsplaner, utveckling, bevarande.

Selling E, 1975. Växjö. Historia, stadsplaner, utveckling, bevarande.

Svensgård, Jenny 2009, Växjö - Fördjupad beskrivning av ett riksintresse för kulturmiljön. Länsstyrelsen meddelande nr 2009:08

Växjö kommun 2005 Växjö kommun Översiktsplan

Växjö kommun 1992 Fördjupad översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgården

Åhman E, 1983. Växjö. Medeltidsstaden 46 Riksantikvarieämbetet.

Foto

Äldre fotomaterial ur Smålands museums fotoarkiv.

Flygfoton LG Foto 2005.