



RENÄSSANS
FÖR DEN BORGERLIGA
STADSPLANERINGEN

TIMBRO

HENRIK NERLUND

RENÄSSANS FÖR DEN BORGERLIGA
STADSPLANERINGEN

HENRIK NERLUND

RENÄSSANS
FÖR DEN BORGERLIGA
STADSPLANERINGEN

TIMBRO

© FÖRFATTAREN OCH TIMBRO 2014

OMSLAG: TOMAS NIHLÉN

SÄTTNING: STIG FORSGREN, WWW.ORIGINALET.SE

ISBN: 978-91-87709-12-8

INFO@TIMBRO.SE

WWW.TIMBRO.SE

INNEHÅLL

| | |
|---|-----------|
| SAMMANFATTNING | 7 |
| DEL I | |
| DEN BORGERLIGA STADENS RÖTTER | 11 |
| STORSTADENS FRAMVÄXT | 13 |
| 1800-talets promenadstad | 15 |
| KRITIKEN MOT DET NYA LIVET | 17 |
| Den ansiktslösa massan | 18 |
| DRÖMMEN OM DEN DEMOKRATISKA GRUPPMÄNNISKAN | 19 |
| DEL II | |
| ATT LÄGGA STADEN TILL RÄTTA | 21 |
| DEN AUKTORITÄRA STADSPLANERINGEN | 23 |
| Uppspjälkningen av stadens funktioner | 25 |
| BOSTADSMARKNADENS SOCIALISERING | 27 |
| Statliga subventioner slår sönder staden | 27 |
| STOCKHOLM SOM MODERNISMENS MODELLVERKSTAD | 29 |
| Trafikseparation i trafiksäkerhetens namn | 32 |

| | | |
|---|---|-----------|
| | DEL III | |
| | GATURUMMETS ÅTERKOMST | 35 |
| Trottoaren som stadens viktigaste resurs | | 36 |
| | PARADIGMSKIFTET NÅR STOCKHOLM | 39 |
| En ny stadsmässighet tar form | | 40 |
| | AVSLUTNING | |
| | DEN FYSISKA PLANEKONOMINS PROBLEM | 43 |
| När modellen inte längre stämmer med verkligheten | | 44 |
| | ETT STADSSKICK FÖR FRAMTIDENS STÄDER | 49 |
| | REFERENSER | 57 |
| | BILDFÖRTECKNING | 59 |

SAMMANFATTNING

Det är svårt att tänka sig en borgerlighet utan urbanitet. Tvärtom är borgerligheten som vi känner den en produkt av den ekonomiska och sociala utveckling som skedde i städerna under 1800-talet. Städerna och deras offentliga rum var – och är fortsatt – borgerlighetens viktigaste arenor med utrymme för möten, kommers, entreprenörskap och ett fritt meningsutbyte. Men under en lång följd av decennier har denna typ av stad varit hotad. Med ideologi förklädd till vetenskap har stadsplaneringen principfast drivit fram uppdelade, utspridda och illa fungerande städer. Jag kallar den här typen av planering för auktoritär eftersom den utgår från en enda vilja, som med planekonomiska verktyg skapar en totalmiljö. Den tydligaste utlöparen av detta ideal är den förortsbygd som lagts i glesa band runt Sveriges städer.

Från 1930-talet och framåt har detta varit det i huvudsak enda sättet att bygga ny stad. Skälet går att finna i den kritik som riktades mot de framväxande storstäderna runt förra sekelskiftet. En stark rädsla för att städerna skapade alienering och individualism ledde till social ingenjörskonst som syftade till att skapa en ny människotyp. För denna nya människa krävdes ett nytt sätt att leva. Svaret blev den så kallade grannskapsenheten, ett slags förortsmodell med bostäder, arbetsplatser och centrum skilda från varandra. I Stockholm upphöjdes planeringsideologin till ledstjärna för stadens tillväxt genom en ny general-

plan. Politiker från både vänster och höger stod bakom politiken, och den genomdrevs till stora delar i samförstånd.

Stadsplaneringen har i huvudsak följt de paradigmer som styr ekonomisk politik. Under de år som den statsstyrda ekonomin var allenarådande var också tilltron till den auktoritära stadsplaneringen orubbad. Först med marknadsreformerna under 1980-talet kom en förändrad syn på staden. Gator och kvarter tilläts åter att byggas efter år av trafikseparering och enklavbyggande.

Men dagens stadsplanering har alltjämt problem. Dels behöver den svar på frågan om hur de illa fungerande stadsdelarna från efterkrigstiden kan utvecklas och sammanbindas med resten av staden. Dels behöver den svar på frågan om hur nya stadsdelar kan byggas med hög kvalitet, som är estetiskt tilltalande och med goda stadsrum. Mot den auktoritära planeringen ställer jag därför det som jag valt att kalla för borgerlig planering: stadsplanering som utgår från enskilt ägande och marknadsekonomi, men också från lika tillgänglighet till offentligheten. Den borgerliga planeringen kan liknas vid en grundlag för Sveriges städer, ett *stadsskick*.

Stadsskicket bör bestå av fem enkla grundpelare som är lika för alla och ger både frihet och möjlighet att bygga nya städer och stadsdelar:

1. Alla ska ha lika tillträde till offentligheten. Fastigheterna ska ha en adress mot en offentlig gata som ligger i ett nät av gator med korta kvarter och många korsningar.
2. Ansvarsuppdelningen mellan offentligt och privat ska vara tydlig. Det offentliga ansvaret ska koncentreras till att planera gator och kvarter, där gatan är allas egendom medan fastigheterna i kvarteren är privata. I planen ska vissa platser vikas för solitära publika byggnader.
3. Samma regler ska gälla för fastigheterna. För de privata fastig-

heterna bör användningen vara fri så länge de följer en gemensam maxhöjd, en gemensam maxexploateringsprocent och inte har starkt störande verksamhet.

4. Fastigheterna ska vara små så de kan efterfrågas av fler. Städerna blir både mer välfungerande och får intressantare arkitektur med fler beställare – allt från företag till organisationer och privatpersoner.
5. Blandad trafik ska ses som en naturlig del av stadslivet. Framtidens gator bör samla alla trafikslag, inklusive gående, och låta dem spridas ut över gatunätet i stället för att koncentreras till vissa överlastade stråk. Bilen behöver underordnas stadens villkor.

DEN BORGERLIGA STADENS RÖTTER

Borgerligheten, borgarståndet och borgarklassen – alla är de begrepp som härstammar ur den medeltida staden som byggdes runt en kungaborg. Den tidens borgare hade privilegier i form av rätt till handel och hantverk i olika skrån. För att detta ekonomiska och sociala system skulle fungera behövdes en fysisk form som kunde underlätta handel, skapa närhet och skydda mot yttre fiender. Staden konstruerades därför som en muromgärdad plats där torg och gator skildes från tomterna. På så sätt kunde handeln få goda marknadsplatser medan ett nät av gator skapade närhet mellan stadens invånare. Alltmedan staden sedan växte invånarmässigt ökade tätheten innanför murarna och därmed också den kritiska massa av människor som kunde bryta idéer och utbyta varor och tjänster med varandra. För den tyska Hansan blev dessa städer och deras handel den framgångsfaktor som gjorde organisationen stark under flera sekel. Det var därför ofta efter tyska förebilder som de svenska städerna planerades. Den stockholmare som promenerar i Lübeck kommer att känna igen sig i gatusystemet, som med vissa modifieringar stämmer väl med gränderna i Gamla stan.

Trots att dagens samhälle ser diametralt annorlunda ut har fungerande stadsmiljöer fortfarande samma grundförutsättningar som för hundratals år sedan. Men det har inte med husens utseende eller ålder att göra. I stället är det den grundläggande stadsplanen som skapar eller stjälper förutsättningarna för stadsmiljöerna. Staden är i grunden en fysisk manifes-

tation av uppdelningen mellan offentligt och privat. Marken är uppdelad i den allmänna gatan och den enskilda fastigheten. Samspelet mellan dessa båda grundstenar avgör hur bra en stad fungerar. Den klassiska relationen består av förhållandevis små tomter som alla har en direkt koppling till ett gatunät som omger hela staden. Samma närhet till offentlig mark ger samma förutsättningar att delta i offentligheten, samtidigt som den tydliga avgränsningen mot det privata ger fastighetsägaren en trygghet i sin äganderätt. Det är fortfarande så att de stadsmönster som skapar förutsättningar för närhet och mänskligt utbyte – stadens själva *raison d'être* – är de som är mest populära, använda och värdefulla.¹ Ändå byggs nästan inga stadsmiljöer av detta slag längre. Den auktoritära planeringen har riktat in sig på stadens grundstenar och målmedvetet separerat den samlande gatan i trafikfunktioner samtidigt som fastigheterna blivit offentlig mark och fått ohanterliga proportioner. Bakgrunden går att söka i rädslan för städernas tillväxt.

¹ Glaeser (2012), sid 259.

STORSTADENS FRAMVÄXT

Jag har tidigare nämnt hur de medeltida städerna med åren fick en större densitet eftersom de var avgränsade av murar. När städernas befolkningar växte, särskilt efter industrialismens intåg, innebar det allt trängre städer. Under 1800-talet flerfaldigade många europeiska städer sina invånarantal och frågan om städernas expansion blev kritisk. Detta ledde till nedrivandet av åldriga befästningar och kraftiga utökningar av stadsmönstren. På de tidigare stadsmurarnas plats drogs ofta nya trädplanterade gator fram. Faktum är att ordet esplanad från början kommer från franskans benämning för en öppen plats vid stadsmuren. Efter näringsfrihetens införande och skråväsendets avskaffande i Sverige 1864 kunde alla som så önskade bedriva handel. Detta ökade ytterligare städernas tillväxt och redan två år senare föreslogs tidernas största stadsutveckling av Stockholm i den så kallade Lindhagenplanen.² Med den nya planen kunde stadsexpansionen nå nya höjder.

Till skillnad från andra städer var Stockholm redan under 1800-talets mitt utspridd på ett långt större område än den täta stadskärnan. En av huvudprinciperna i den nya planen blev därför att se till att en fullbyggnad av de kvarter som redan fanns kom till stånd, och att de gator som redan existerade drogs ut och tilläts bilda nya kvarter i samma struktur som staden haft sedan 1600-talet. Planförfattarna beskrev detta som

² Bergqvist m.fl. (1966), sid 34.



Bild 1. Lindhagens förslag till gatustruktur i Stockholm. Notera hur gatumönstren sedan Flemings tid utgår från Slottet på den norra sidan och från Slussen på den södra sidan.

en egenhet Stockholm hade och att staden därför inte primärt behövde en genombrytning efter "parisiskt mönster". Planen blev därför en plan som i huvudsak reglerade stadens ytterkanter. Det första som planen sattes att verka för var rörelsen inom staden och "dess naturliga vägar". Tidsperspektivet var mycket långt. Eftersom de nya kvarteren, som skulle uppföras vid de nya gatorna, skulle byggas i sten var planen tänkt att gälla "för Stockholms hela framtid". I det förslag som Albert Lindhagens kommitté presenterade var det uttalat att genomförandet av planen blev en uppgift för kommande generationer.³

³ Lindhagen m.fl. (1867), sid 7-9.

1800-TALETS PROMENADSTAD

De nya strandgator som föreslogs av Lindhagens kommitté fick en bredd för att klara av hamnverksamhet och trafik. För två av gatorna uttrycktes en särskild vilja att tillmötesgå borgerlighetens ökade krav på arenor för att flanera. De gator som sedermera blev Norr Mälarstrand och Strandvägen lades ut med större bredd än vanligt och föreslogs förses med dubbla alléer med tre trädrader. Dessutom skulle de hus som uppfördes längs gatorna byggas högre, större, ”prydligare” och mer ”palatslikt” än andra för att bli extra tilldragande och skapa större värden för både det allmänna och den enskilde. Promenadsyftet beskrivs så här i planen:

Den av många befarade olägenheten deraf att promenadrörelse i massa skulle bilda sig å stadens hamngator till hinder för trafiken är äfven undanröjd genom ordnande af de två för promenader bäst belägna hamngatorna på sådant sätt att de för en sådan rörelse blifva särskildt tilldragande och kunna upptaga densamma utan att verksamheten vid hamnen derigenom hindras.⁴

Det promenerande Stockholm tilläts att ta stor plats. Räknas trottoarerna in innebar detta att nästan en tredjedel av esplanadens utrymme syftade till gångtrafik och promenerande. Efter att Lindhagenplanen presenterats följde år av debatt och beslut. Åren 1879 och 1880 fastställdes sedan planer för alla Stockholms malmar. Under det första decenniet med den nya planen ökade Stockholms befolkning från 168 000 invånare till 245 000. Det är den största ökningen i stadens historia hitintills och för att möta detta uppfördes 2 000 nya byggnader på malarna mellan 1880 och 1890. Ett svårslaget rekord.⁵

⁴ Ibid, sid 24.

⁵ Andersson (1997), sid 57.

KRITIKEN MOT DET NYA LIVET

Samtidigt med detta fördes en intensiv debatt om hur människan skulle klara av livet i de allt större städerna. På några få generationer gick flertalet människor i Europa från att ha varit jordbrukare till att bli stadsbor, och många kände en ambivalens inför det nya livet. Sociologen Georg Simmel problematiserade detta i sin essä *Storstaden och det andliga livet* från 1903. Simmel jämförde storstadsbor med invånare i mindre städer och menade att den större stadens anonymitet intensifierade människornas nervliv. I vardagen, menade han, sköljer ständigt flodvågor av stimuli över storstadsbon. Han exemplifierade med den koncentrerade följd av växlande bilder som en individ förnimmer bara hon korsar en gata.

Simmel ansåg att detta skapar en intellektuell psykologisk effekt eftersom människan för att hantera alla dessa intryck kräver ett klart förstånd. Förståndet, ansåg han, ligger i de övre, medvetna skikten av vår själ. I kontrast till detta rör sig småstadsmänniskan i en hemtam miljö där den konservativa känslan i stället är det som krävs för att klara dagen. Att hela tiden agera med förståndet i stället för känslan blir helt enkelt ett sätt för storstadsmänniskan att bevara sitt eget individuella liv i den omgivande storstadens gemensamma liv.⁶

Som svar på det bombardemang av impulser som hon utsätts för utvecklar storstadsbon en reserverad, närmast blasé

⁶ Simmel (1995), sid 196.

attityd. Storstadsmänniskan behöver enligt Simmel detta uttryck som ett slags sköld. Hon möter varje dag ett så stort antal andra människor att småstadens öppna, hälsande attityd skulle förgöra henne inombords. I stället leder de många kontakterna i storstaden till en mycket liten inre bekantskapskrets. Simmel ansåg att detta var skälet till varför det i storstaden inte är ovanligt att grannar inte känner varandra. Likgiltigheten blir ett rationellt sätt att leva livet i storstaden, som en balans mellan sympatier och antipatier för andra. Detta ger, enligt Simmel, storstadsmänniskan ett större mått av personlig frihet än människor som bor på mindre orter.⁷

DEN ANSIKTLÖSA MASSAN

Ungefär samtidigt urskilde filosofen Walter Benjamin en ny typ av stadsbo i esplanadernas spår. Fram trädde flanören som en till synes planlöst vandrande existens. Promenerandet var en viktig del av det nya stadslivet, där staden blev en arena för borgerligheten att visa upp sig på och samtidigt betrakta andra.⁸ Men gatan blev också den ansiktslösa massans bostad. Benjamin såg kollektivet som ett evigt uppmärksamt rörligt väsen som såg gatan som sin ”möblerade utvändiga interiör”.⁹

Farhågorna om själslivets påverkan och rädslan för de massor som storstaden gav upphov till kom att följa den nya stora staden. Den personliga friheten och den offentliga gatan blev snabbt föremål för ideologiska diskussioner, som med tiden drev på en ny typ av planering.

⁷ Simmel (1995), sid 119.

⁸ Benjamin (1990), sid 73.

⁹ Ibid, sid 17–18.

DRÖMMEN OM DEN DEMOKRATISKA GRUPPMÄNNISKAN

Även i Sverige pågick en debatt om stadens form. Med det var inte förrän under 1930-talet och det efterkommande decenniet som frågan skulle bli het. Andra världskriget var en given utgångspunkt för diskussionen om hur framtidens städer skulle se ut. Torgny Segerstedt, som blev Sveriges första professor i sociologi 1947, menade att demokratins möjlighet till överlevnad i en omvärld präglad av totalitära diktaturer var helt beroende av möjligheten till att förena alla människor i en demokratins gemenskap. Han ansåg att den kraftiga urbanisering som industrialiseringen skapat, med storstäder som följd, var farlig om människorna alienerades från sina naturliga gemenskaper. Detta var upphovet till den så kallade massmänniskan som Segerstedt såg i diktaturerna.

För att behålla och utveckla demokratin behövdes en ny människotyp i kontrast till massmänniskan. Segerstedt kallade denna demokratiska människa för "gruppmänniskan", som i stället för att vara lättledd skulle ingå i grupper av gemenskaper där beslut fattades kollektivt. Detta var det enda sättet att uppnå så kallad real demokrati. Det innebar, i motsats till så kallad formal demokrati, att människorna både hade vilja och möjlighet att vara med och styra, inte bara att de hade en laglig rätt till det. Segerstedt samlade en stor grupp intellektuella runt sig, inte minst de framstående arkitekter som kom att bli de ledande sociala ingenjörerna. Tillsammans sökte dessa en stadsform som skulle gagna skapandet av den demokratiska grupp-

människan. I den gemensamma skriften *Inför framtidens demokrati* från 1944 utvecklades resonemangen om hur nya ”primära grupper” skulle skapas efter att de naturliga grupperna som människorna levte i på landsbygden splittrats.¹⁰

¹⁰ Franzén & Sandstedt (1993), sid 54–58.

ATT LÄGGA STADEN TILL RÄTTA

För att förstå de stora linjerna i stadsplaneringens utveckling under de senaste två seklen vänder jag mig till stadsplanehistorikern Françoise Choays teori om kritisk planering. Hon såg tillbaka på 1800-talet som en tid då de äldre städerna kom att omvärderas och ses som objekt som människan kunde omforma för att bättre passa de uppstådda nya förutsättningarna. Med detta tankesätt kunde de stora behoven av nya kommunikationer, industrilägen, bostäder och förbättrad hälsa tillgodoses. Staden som helhet kunde planeras och läggas till rätta på ett aldrig tidigare skådat sätt.¹¹

Choay delar upp den kritiska planeringen i två övergripande linjer med sinsemellan olika ideologiska förtecken: regularisering och urbanism. Regularisering innebär en syn på staden där en befintlig bebyggelses problem kan avhjälpas genom att åtgärder utförs som släpper loss de krafter som en föråldrad struktur håller tillbaka, genom så kallad stadskirurgi. Det kan handla om att skapa nya breda gator genom äldre kvarter för att få trafiken att flyta smidigare eller att skapa parker som ger invånarna i en tätbefolkad stad tillgång till natur och rymd.¹² Angreppssättet rymmer sig hela tiden inom den stadsstruktur som redan finns eller som redan planerats. Exempel på detta är Paris nya 1800-talsansikte efter George-Eugène Haussmanns

¹¹ Choay (1969), sid 10.

¹² Ibid, sid 16–18.

regularisering eller det utvidgade rutnät i Stockholm som föreslogs av Albert Lindhagen.¹³

Den motrörelse som Choay anser uppkommit mot den formella planering som regulariseringen inneburit kallar hon urbanism. Med rötterna i 1800-talets Art's and Crafts-rörelse kom ett nytt sätt att tänka sig staden som utgick ifrån den medeltida stadens struktur. Nu kom idéer om staden som begränsad enhet att vinna mark. Det självförsörjande lokalsamhället sågs som en viktig förebild för de pre-urbanister som skulle lägga den teoretiska grunden för urbanismens två utvecklingslinjer: progressism och kulturalism.

Progressismen var den tidigaste formen av urbanism, med sin grund i den utopiska socialismen. De bärande idéerna var att ett nytt samhälle utan sociala orättvisor krävde ett nytt stadsmönster. Kulturalismen, med viktiga gestalter som arkitekterna Camillo Sitte och P.O. Hallman, byggde i stället på att konstruera vackrare stadsmönster utifrån en nostalgisk tillbakablick och dröm om skapandet av en kulturell gemenskap. Under de första decennierna efter sekelskiftet 1900 anpassades rutnätsmönstret till naturliga förutsättningar och nya, mer intima rum skapades. Progressismen kom dock att bli den viktigare av dessa två eftersom den låg till grund för modernismens stadsplanetänkande.¹⁴

¹³ Franzén & Sandstedt (1993), sid 139.

¹⁴ Choay (1969), sid 31.

DEN AUKTORITÄRA STADSPLANERINGEN

Med progressismen blev stadsbyggandet ett samhällsbyggande efter en från början konstruerad modell med den sociala ingenjörskonsten som redskap. Målet var att skapa ett gott samhälle med hjälp av vetenskapen och därmed uppfylla på förhand utpekade behov. Den tidigare diversifierade staden sågs som en utlöpare av samhällets ojämlikhet, och motsatsen – en standardiserad stadsbygd som reproducerar enhetlighet – blev därmed en viktig del av ett rättvist samhälle. I detta stadsplanetänkande löses den traditionella staden upp och mot dess slutenhet ställdes en kontinuerlig rymd med fritt placerade byggnadskroppar.¹⁵

Den tidigare rumsliga staden bestående av så kallad positiv rymd – klart avgränsade rum – blev i stället en stadsbygd av negativ rymd, avsaknad av rumslighet. Detta tillsammans med avståndet mellan husen blev i progressistisk planering en viktig ideologisk gest där själva tomrummet sågs som ett hygieniskt framsteg. Progressismen skapar, enligt Choay, en stadsbygd som vare sig är stad eller land. I stället skapas en ny typ av öppenhet som, sina jämlika intentioner till trots, innehåller planförfattarens förmyndarskap.¹⁶

Den progressistiska planeringens tydligaste utlöpare är funktionalismen och den modernistiska staden. Den schweiziske arkitekten Le Corbusier var en av de förgrundsgestalter för moder-

¹⁵ Ibid, sid 32.

¹⁶ Franzén & Sandstedt (1993), sid 141.

nismen som tydligast attackerade det han ansåg vara den äldre stadens ”oordning” och dess misslyckande att förhålla sig till ”maskinåldern”.¹⁷ Sveriges motsvarighet till Le Corbusier var inte mildare i tonen när det gällde den traditionella stadens form. Uno Åhrén, som kom att bli en av de mest inflytelserika modernistiska arkitekterna i Sverige, menade att gruppsamhörighet var något väsentligt för människors trivsel. Därför behövde planeringen, helt i enlighet med Segerstedt, utveckla en demokratisk människotyp, karaktäriserad av ”självverksamhet, initiativ och samarbetsvilja”. Åhrén menade att storleken på ett bostadsområde var tvungen att begränsas och refererade till engelska diskussioner om en lämplig storlek på dessa tänkta grannskap om 6 000 till 10 000 invånare. I ett friare kapitel i Bostadssociala utredningens slutbetänkande från 1945 skrev Åhrén följande:

Ut från denna synpunkt bör storstaden angripas. I storstaden "drunknar" individen i människohavet. Grupptillhörigheten har där särskilt påtagligt brutits sönder. Man arbetar i jätteföretag som en kugge i ett maskineri som man inte vet mycket om. Man bor i ett bostadsdistrikt bland tiotusentals okända människor, man fördriver sin lediga tid på massnöjen, bio och fotboll. Man har svårt att känna sig hemma och rotfast i samhället. Storstadens bristande decentralisering har därför icke blott den praktiska betydelse, som nyss berördes, utan en social betydelse som är långt viktigare. Rotlösheten och desorienteringen i tillvaron dödar intresset för gemensamma angelägenheter och verkar kanhända även i negativ riktning beträffande inställningen till familj och barn. Frågan är då om storstaden låter sig delas upp i flera i hög grad självständiga delar av unge-

¹⁷ Pinder (2005), sid 62.

*fär den nyssnämnda storleksordningen. Detta förutsätter en grundlig rekonstruktion av stadsstrukturen ...*¹⁸

Samtidigt som Åhrén verkade i den bostadssociala utredningen skapade han också en egen sammanslutning för stadsplanedebatt. I gruppen Plan samlade han arkitektkollegor och andra intellektuella som gjort sig kända för att ha idéer om framtidens samhälle, bland andra makarna Alva och Gunnar Myrdal.¹⁹

UPPSPJÄLKNINGEN AV STADENS FUNKTIONER

Åhrén verkade också tillsammans med Le Corbusier i den internationella modernistiska stadsplanekongressen Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM). Kongressen skapades för att bredare föra ut de modernistiska idealen. Under 1933 utarbetades den så kallade Aten-chartan för att skapa ett mellan städer jämförbart analyschema för att finna problem och lösa dessa. Detta blev den konstruerade modell som verkligheten senare kom att stöpas i. Chartan pekade ut fyra primära funktioner i den modernistiska staden: boendet, rekreationen, arbetet och transporten.

Genom en allomfattande zonplanering skulle bostäderna åtskiljas från andra funktioner och ges lägen med goda boendekvaliteter. Detta skulle genomföras genom en total utglesning av staden med lägre befolkningstäthet och lagstiftning som hindrade olämpliga industrier, genomfartstrafik och andra störande element. Den offentliga servicen skulle fördelas rättvist mellan de nya bostadsområdena. Mark för rekreation skulle fredas från andra funktioners ytkrav. I redan bebyggd miljö skulle omfattande saneringar genom rivning skapa öppna ytor.²⁰

¹⁸ SOU 1945:63, sid 594.

¹⁹ Rudberg (1998), sid 119.

²⁰ Franzén & Sandstedt (1993), sid 143.

Aten-chartan gjorde gällande att arbetsplatserna skulle brytas ur den traditionella staden och i stället klassificeras efter typ och läggas i egna zoner utanför bostadsbebyggelsen. Mellan dessa zoner och bostäder skulle grönbälten eller andra åtskiljande markområden läggas. Dessa arbetsområden skulle vidare få goda kommunikationer och avstånden mellan arbetsplats och bostad för den enskilde skulle minimeras. Den traditionella stadens gatusystem ansågs vara föråldrat och bara duga till transporter till häst eller till fots.

Detta innebar att de problem Aten-chartan såg i städerna med för lite transportutrymme, för många korsningar, för låg hastighet och för många konflikter bara kunde lösas genom ett nytt gatusystem. Att modifiera det gamla systemet ansågs inte möjligt. Hastigheten blev den faktor som gatorna skulle dimensioneras efter. Det innebar trafikseparering, där fordon i högre hastigheter fick egna leder och de promenerande leddes i gångstråk som inte följde trafiksystemet. Detta innebar att trottoaren avskaffades och att trafiklederna klassificerades utifrån sin funktion som bostads-, industri- och affärsgator.²¹

²¹ Ibid, sid 144.

BOSTADSMARKNADENS SOCIALISERING

En ofta förbisedd accelerator i den kraftiga förändringen från sammanhållna stadsgatunät till utspridda förorter är den genomgripande hyresregleringen som genomfördes i Sverige 1942. Ursprungssyftet var att kontrollera de förutsedda hyresökningarna, som skulle följa den inverkan på bostadsbyggandet som krigets ransoneringar medförde. Men hyresregleringen kom också att bli en viktig del i efterkrigstidens socialdemokratiska bostadspolitik, som syftade till ett offentligt övertagande av makten över bostadsmarknaden. Regleringen innebar att hyrorna frystes på 1942 års nivå. Följden blev att hyrorna de facto kom att sjunka kraftigt i jämförelse med övriga prisökningar. Redan 1951 hade inflationen påverkat det allmänna prisläget så att priserna stigit med ungefär en tredjedel. På knappt 10 år hade således hyrorna i Sverige sjunkit med omkring 30 procent.²²

STATLIGA SUBVENTIONER SLÅR SÖNDER STADEN

Eftersom hyresintäkterna på detta sätt eroderades, fördes de privata byggherrarna åt sidan av ett starkt kommunalt byggande som med subsidier kunde bygga utan stora hyresinkomster. Med hyresregleringen minskade också vikten av de tillkommande bostädernas läge. Att bygga i centrala lägen med dyrare

²² Gråbacke & Jörnmark (2012), sid 238–241.

mark och komplicerade processer hade tidigare varit lönsamt eftersom hyrorna i sådana områden var högre. Med hyresregleringen blev det mest lönsamt att bygga där marken var billig, det vill säga på så kallad jungfrulig mark utanför stadskärnorna. Byggandet kom på så sätt att styras mot offentligt förortsbyggande med statliga subventioner.

Politiken utformades så att en central fördelning genomfördes på riksnivå och att varje kommun sedan fick en årlig kvot att bygga. Ett inte ovanligt resultat av detta var att kommunerna själva stod för över 50 procent av byggandet. Regleringen kom också att bidra till den stora bostadsbristen – den skapade ett stort efterfrågeöverskott i form av personer som önskade lägenheter, samtidigt som få flyttade från en bostad där hyran med åren hela tiden sänktes. Eftersom alla upplåtelseformer, också bostadsrätt och småhus, var prisreglerade kom bostadsmarknaden att stagnera.²³

²³ Jörnmark (2007), sid 10–11.

STOCKHOLM SOM MODERNISMENS MODELLVERKSTAD

Uno Åhrén skulle snart gå från diskussion till praktisk handling. När han 1943 blev ledare och chefsarkitekt för det byggnadsfackliga företaget Riksbyggen, kunde Åhrén förverkliga de beskrivna idéerna genom den mark bolaget fått sig tilldelade i Årsta söder om Stockholm. Med den så kallade grannskapsplaneringen skulle varje ny del av staden från början planeras som ett eget samhälle där det redan från början pekats ut i planen var bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner skulle utvecklas. I stället för den tidigare strukturen med ett rutnät som vid behov förlängdes, skulle stadstillväxten ske genom att nya grannskapsenheter ständigt lades till varandra.²⁴

Politikerna var tidigt med på noterna. År 1944 hade det för stadsbyggnadspolitiken ansvariga borgarrådet i Stockholm, folkpartisten Yngve Larsson, hemställt om att ta fram en ny generalplan för staden med den nya planeringsfilosofin som utgångspunkt. Förslaget antogs av stadsfullmäktige och en särskild grupp under ledning av stadsplanedirektören Sven Markelius tillsattes.²⁵

Redan ett år senare levererade gruppen den första promemorian, kallad *Det framtida Stockholm* (1945). I denna skriver Markelius följande:

²⁴ Markelius m.fl. (1945), sid 59–60.

²⁵ Ibid, sid 5.

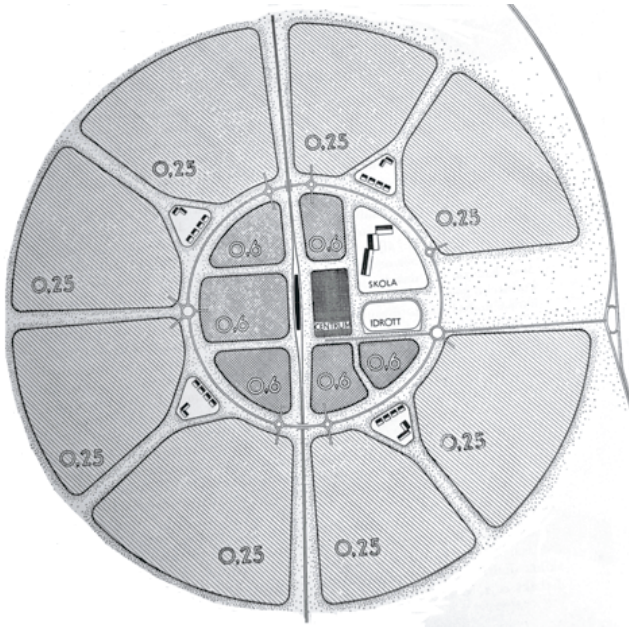


Bild 2. Grannskapsenhetens principiella uppbyggnad. I mitten centrum runt företagsbana. Utanför det en matarled med bostäder.

Att bo i ett samhälle av måttlig storlek gör livet i regel behagligare och enklare. Detta gäller framförallt för barn och gamla, för vilka den konkreta världen inte har stor utsträckning. Pojkar och flickor lever mellan hemmet, skolan och lekplatsen, och de gamlas värld består av deras eget och vännernas hem, de närmaste butikerna, postkontoret, där de får sin pension utbetald, och kanske kyrkan eller friförsamlingens kapell. Befolkningen i de arbetsföra åldrarna betraktar i regel inte stadsdelens gränser som sin normala horisont men även de känner sig mer tillfreds om största delen av deras dagliga behov kan tillfredsställas inom stadsdelen eller i dess omedelbara närhet.²⁶

²⁶ Ibid, sid 58.

Det viktigaste inslaget i en grannskapsenhet var det som kallades fritidscentrum, efter engelskans ”community centre”. I motsats till sovstaden och storstaden var tanken med centrumet att det skulle vara en plats där invånarna i enheten kunde mötas och tillsammans avhandla gemensamma frågor. Fritidscentrumet kunde innehålla en större samlingshall, rum för studiecirklar, plats för hobbyverksamheter, biograf, bibliotek, restaurang och liknande publika funktioner. Tidigt skildes denna offentliga del från det renodlade affärscentrumet, därav namnet fritidscentrum. Det var också viktigt att fritidscentrumet placerades i grannskapsenhetens geografiska mittpunkt, där de flesta gångstråk sammanstrålade.²⁷

Utifrån dessa tankar kom sedan förorterna att planeras. Först i en beskedligare skala i Årsta och sedan som mycket stora enheter i Vällingby, invigt 1954, och Farsta, invigt 1960. Under denna tid skiftade makten i stadshuset flera gånger, detta utan större förändringar i planeringsinriktning för staden. I de senare anläggningarna fick handeln större utrymme än tidigare. Idén med större handelsanläggningar utanför stadskärnan stöddes av Stockholms köpmannaförbund. Ledare för förbundet var den blivande moderata partiledaren Gösta Bohman.²⁸

Det framtida Stockholm argumenterade inte bara för nya bostadsområden, utan också för att den befintliga staden skulle ”saneras” i enlighet med idéerna i skriften. Det innebar att stenstaden till stora delar skulle rivras för att glesa ut bostadsbeståndet och åstadkomma mer rymd och grönytor. Huvuddelen av byggnaderna uppförda före 1900 skulle enligt förslaget ersättas med nya hus före 1960. Detta innebar rivning av 55 000 lägenheter på malmarna och att 50 procent av innerstadens invånare skulle flyttas ut till nybyggda förorter.²⁹

²⁷ Franzén & Sandstedt (1993), sid 66–67.

²⁸ Andersson (2012), sid 121.

²⁹ Markelius m.fl. (1945), sid 62–65.

Planförutsättningarna som skisserades innebar också att City skulle bli ett centralt arbetsplatsområde, samtidigt som en decentralisering genomfördes av andra arbetsplatser som inte behövde centrala lägen. Dessa skulle flyttas ur stadens centrum och nyanläggas i egna områden.³⁰ Rivningarna i City, som kom att pågå under tre decennier, påbörjades utan protester eller politiska meningsskiljaktigheter 1953.³¹ Promemorian argumenterade vidare för en differentiering av gator och bebyggelse så att ett grovmaskigt transportnät skapades mellan bebyggelseklaver i enlighet med Aten-chartan.

TRAFIKSEPARATION I TRAFIKSÄKERHETENS NAMN

Den mest genomgripande operationaliseringen av tankarna om trafikseparering presenterades av Statens planverk 1968 i skriften *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafik-säkerhet*. Publiceringen hade föregåtts av nio års forskning på Chalmers i projektet Stadsbyggnad, Chalmers, Avdelningen för Trafiksäkerhet (SCAFT). Projektet leddes av arkitekten Sune Lindström och civilingenjörerna Stig Nordqvist och Olof Gunnarsson. Syftet var att presentera en totallösning på de problem som gruppen såg med i första hand blandningen av gående och biltrafik på Sveriges stadsgator. Gångtrafik skulle bannlysas från trafikstråken och trottoarer förbjudas att byggas. I stället skulle centrala parkstråk upplåtas åt fotgängarna.³²

I skriften som överlämnades till den socialdemokratiska kommunikationsministern Svante Lundkvist argumenterades utifrån ökad trafiksäkerhet och fick därmed, även om den var kraftigt trafikbefrämjande, ett positivt mottagande. Den radikala sprängningen av gatan och uppdelningen av funktioner

³⁰ Ibid, sid 34.

³¹ Andersson (2012), sid 120.

³² Lundin (2008), sid 230.



Bild 3. Hagstråket mot norr. Gatan är en av Tenstas huvudgator och planerad utan trottoarer i enlighet med trafiksepareringen i SCAFT 1968. Foto: Henrik Nerlund.

undgick därmed den kritik som under 1960-talet hade börjat riktas mot det nya stadsbyggandet.³³ I Stockholm kom planeringsdoktrinen beskriven i SCAFT 1968 att starkt påverka det sena 1960-talets och tidiga 1970-talets byggande.

Alla sex stadsdelar på Järvafältet, Rinkeby, Tensta, Hjulsta, Kista, Husby och Akalla utgick från denna planering. Trafikseparering och entréer mot gård blev praxis. I generalplanen för Södra Järvafältet, som beslutades 1965, beskrevs gatornas funktionsuppdelning som ett sätt att uppnå en högre trafiksäkerhet än i befintliga områden. Utmärkande var de för biltrafiken nedsänkta, trottoarlösa gatorna som överspändes med gångbroar. Strukturen i dessa stadsdelar utgick ifrån ett delat rutnät där biltrafiken läts löpa i ett vädersträck medan gångtrafiken löpte vinkelrätt i ett annat. Tankarna bakom detta beskrevs av planförfattarna Igor Dergalin och Josef M. Stäck som ett sätt att uppnå ”stadsmässighet” och att de sänkta gatorna skulle leda tanken till Venedigs kanaler.³⁴

³³ Ibid, sid 244.

³⁴ Andersson (1997), sid 193–195.

DEL III

GATURUMMETS ÅTERKOMST

Progressismens alltmer differentierade stadsmiljöer kom att möta stark kritik från en framväxande motrörelse, som till stora delar anfördes av tankegods från den amerikanska arkitektur- och stadsplanekritikern Jane Jacobs. I sin epokgörande bok *Life and death of great American cities* från 1961 skrev hon om ”stadens ekologi” som hon ansåg är det människoskapade kretslopp som får städer att leva. Hon ansåg att de fysiska, ekonomiska och etiska processer som vid samma tidpunkt är aktiva i en stad påverkar hur staden lever – eller inte lever. Likt biologiska ekosystem behöver städer stor mångfald för att överleva och växa organiskt. Dessa komplicerade beroendeförhållanden bygger på olika sorters arbete som både reproducerar sig själva och ger upphov till nya hybrider. I städer där de offentliga miljöerna fungerar kommer alltså fler och växande verksamheter skapas. Men liksom i naturen är ekosystemet bräckligt och kan lätt förstöras eller skadas.³⁵ Jacobs ansåg att stadsplanerare har mycket grunda kunskaper om hur städer fungerar och att detta leder till att sterila miljöer skapas med argumentationen att trafikens problem måste lösas.

Många gör det bekvämt för sig genom att utse personbilen till boven bakom städernas problem och stadsplaneringens misslyckanden. Men bilarnas destruktiva effekter är inte så mycket en

³⁵ Jacobs (2005), sid 17.

*orsak till som ett symptom på vårt inkompetenta stadsbyggande. ... Städerna har en mycket mer komplicerad ekonomisk och social situation än biltrafiken. Hur ska man kunna veta vad man ska göra åt trafiken innan man vet hur själva staden fungerar, och vad den i övrigt behöver ha sina gator till?*³⁶

När Jacobs formulerade en teori om varför vissa miljöer fungerar – kanske till och med är älskade – medan andra är tomma, farliga och avskydda utgick hon framförallt ifrån New Yorks gator. Men teorin är i sig allmängiltig och kan enligt Jacobs appliceras på vilken stad som helst. Grunden till fungerande städer är att förstå att stadslivet startar på trottoaren och att det till synes banala har viktiga egenskaper som är fundamentala för det offentliga rummet.

TROTTOAREN SOM STADENS VIKTIGASTE RESURS

Trottoarens viktigaste funktioner är trygghet och kontaktskapande. Jacobs ansåg att trygga gator har förmågan att dra till sig främlingar och göra främlingarnas närvaro till en trygghetsfaktor i sig. För att detta ska gälla krävs att tre kriterier uppfylls. För det första måste gränserna mellan offentlig och privat mark vara skarpa. Det får inte finnas halvoffentlig mark med otydliga ägarförhållanden. För det andra måste det finnas ögon på gatan som naturligt övervakar den. Det innebär att fastigheterna måste vara vända med sina entréer och fönster mot gatan. För det tredje måste gatorna ha ett kontinuerligt liv så att människor vänder sin blick för att iakttä gatan. Det enklaste sättet att uppnå detta, enligt Jacobs, är att det i gatunivå finns ett stort antal verksamheter som butiker, restauranger, kontor och service. Detta leder till att både invånare och främlingar kommer

³⁶ Ibid, sid 29.

att använda trottoarerna för att nå verksamheterna. Platser som inte har egen dragningskraft kommer att befolkas av de människoströmmar som är på väg till verksamheter i dess absoluta närhet. Dessutom är affärer och småföretagare utmärkta som ordningsskapare och väktare av en gata. Att gatan är trygg och attraktiv innebär helt enkelt bättre affärer för dem.³⁷

Jacobs ansåg vidare att detta – och de kontakter mellan personer som är främlingar för varandra som sker längs en vanlig gata – ökar tilliten i staden. Trottoarlivet får ett slags ”offentliga trottoarpersoner” att utvecklas och bli spindlar i det intrikata nätverk en stad innebär. Detta kan exempelvis vara butiksinnehavare eller restaurangägare som fungerar som sambandscentraler i staden. De sprider ordet och kopplar ihop personer som annars inte skulle träffas. I områden utan trottoarer finns inte dessa personer och kontakten mellan människor i staden fungerar sämre.³⁸

Stadsplaneringsdoktrinen som bygger på att skapa mindre bostadsområden som separeras från varandra kritiserade Jacobs som ett skadligt sätt att se på staden. Hon ansåg att detta i grunden handlade om att stadsplanerarna trodde att mindre områden skulle skapa småstadskänsla i storstaden. Detta blir dock inte resultatet eftersom de band som människor har inom en stad på 7 000 invånare är av ett helt annat slag än de som invånare har till varandra i en förort med lika stor befolkning. I bebyggelse-ön i storstaden finns helt enkelt inte de inre nätverk som finns i en småstad. Resultatet blir att stadsplanerarna skapar ett revir i stället för ett hemtrevligt grannskap. Grannskap i storstäder saknar relevans eftersom storstadsborna är rörliga över hela sin stad och inte bara i sin enskilda del. Det är, enligt

³⁷ Ibid, sid 57–59.

³⁸ Ibid, sid 92–95.

Jacobs, helt naturligt eftersom just detta är storstadens specifika fördel framför mindre orter.³⁹

Jacobs viktigaste poäng i sitt resonemang om mångfald i städer var de fyra villkor hon satte upp för att mångfald och stadsliv skulle uppkomma. Dessa byggde på det hon kallade primära funktioner i staden. Det är bostäder, arbetsplatser och offentliga institutioner, som i sin tur kan dra till sig sekundära funktioner som exempelvis butiker och restauranger. Ju större blandning, desto fler invånare och främlingar som använder samma gator under hela dygnet. Tillsammans med de andra tre villkoren utvecklar blandningen ett rikt stadsliv.

- Stadsdelen och så många som möjligt av dess beståndsdelar måste fylla mer än en primär funktion, helst mer än två. Dessa funktioner måste medföra närvaron av människor som rör sig utomhus på olika tider och av olika skäl, men som kan använda många faciliteter gemensamt.
- De flesta kvarteren måste vara korta, vilket innebär att tvärgatorna och gathörnen måste komma tätt.
- Stadsdelen måste bestå av en blandning av hus som varierar i ålder och skick; en försvarlig del av dem ska vara gamla, så att den nödvändiga avkastningen också varierar. Denna blandning måste vara ganska finkornig.
- En tillräckligt hög koncentration av människor måste finnas i området, oavsett varför de befinner sig där. Detta gäller även dem som vistas där därför att de bor där.

Jacobs underströk att alla dessa fyra kriterier var lika viktiga. Ju fler som uppfylls, desto mer välfungerande blir gatorna.⁴⁰

³⁹ Ibid, sid 139–141.

⁴⁰ Ibid, sid 176.

PARADIGMSKIFTET NÅR STOCKHOLM

I Stockholm dröjde det till 1980-talets början för idéerna om gatans vikt för stadslivet att slå igenom. Sedan byggandet av Gubbängens centrum 1953 hade ingen ny stadsdel fått riktiga gator. Den första nya stadsgatan som planerats med trottoarer och verksamhetslokaler var Skarpnäcks Allé i stadsdelen Skarpnäck, som byggdes på ett tidigare flygfält 1982–1987. Efter detta kom andra försök att återskapa stadsmiljöer, exempelvis Södra stationsområdet på Södermalm.⁴¹ Lärdomarna från dessa, i huvudsak bostadsområden, omsattes sedan i större praktik när Stockholms stad för första gången på ett sekel gav sig i kast med att bygga en ny, blandad innerstadsstadsdel. Resultatet blev Hammarby Sjöstad.⁴²

Den nya stadsdelen Hammarby Sjöstad utformades genom en fördjupad översiktsplan 1991, som sedan utmynnade i ett parallellt arkitektuppdrag 1996 inför områdets detaljplanering. I den beslutade planbeskrivningen från 1999 framgår tydligt att syftet med den nya stadsdelen är att kombinera karaktärsdrag från innerstaden med kvaliteter från ytterstaden. I klartext innebär detta en tät stadsmiljö som samtidigt erbjuder rymd och grönska. Planförslaget innebar, förutom nyuppförande av bostäder, också att ett nytt gatusystem skulle byggas och att ett nytt parksystem skulle anläggas.⁴³

⁴¹ Andersson (1997), sid 221–225.

⁴² Ibid, sid 238.

⁴³ *Planbeskrivning : detaljplan för Sickla Kaj* (1999), sid 2.

EN NY STADSMÄSSIGHET TAR FORM

En ny översiktsplan togs fram 2002. Då hade stadsmässigheten som ledstjärna blivit än tydligare med den nytillkomna centrala esplanaden som bärande element:

Översiktsplanen bygger vidare på innerstadens täta stadsstruktur. Höga genomförandekostnader, det centrala vattenläget och en stor efterfrågan motiverar ett lika högt markutnyttjande som i den centrala staden. Den traditionella stadens strukturella uppbyggnad med välformade offentliga rum, gator och kvarter i ett och samma plan vidareutvecklas. Likaså eftersträvas den centrala stadens blandade verksamhetsinnehåll. I mitten som stadens samlande nerv eller ryggrad; den centrala genomgående esplanaden 37,5 m bred. Hit samlas rörelsen och stadens liv, gång- och cykeltrafik, spårvagn, buss och biltrafik på nya jämlika villkor. Hit förläggs service och verksamheter. Här byggs de nya mångfunktionella byggnaderna. Esplanaden tangerar på klassiskt Stockholmsmanér berg och stränder och dess fonder utgörs av parker, åsar eller förkastningsbranter. Längs esplanaden byggs också en serie nya offentliga stadsrum med olika funktion och karaktär.⁴⁴

Inför framtagandet av den nya översiktsplanen förändrades förutsättningarna för arbetet efter att stadsbyggnadsnämnden stoppat antagandet av detaljplanen för fastigheterna runt den blivande esplanaden. Det dåvarande moderata stadsbyggnadsborgarrådet Mikael Söderlund ansåg inte att gaturummet blivit tillräckligt stadsmässigt och önskade en sluten kvartersbebyggelse mot huvudgatan. Stadsbyggnadskontoret fick arbeta om planen och återkom ett par månader senare med en kvarters-

⁴⁴ Bodén m.fl. (2002), sid 24.



Bild 4. Hammarby Allé är huvudgata i Hammarby Sjöstad. Gatan har bebyggelse med publika lokaler i bottenvåningarna och generösa trottoarer. Mitt i gatan löper Tvärbanan. Foto: Henrik Nerlund.

utformning som slöt gaturummet och möjliggjorde fler verksamhetslokaler i sockelvåningarna.⁴⁵

Förändringarna i planen accentuerade utvecklingen som skett i synen på Hammarby Sjöstads gatunät och stadsliv under tiden mellan 1996 och 1999. I de tidigaste delarna av stadsdelen hade trafiken planerats annorlunda. Längs Sickla Udde löper Sickla Kanalgata, som är områdets enda så kallade matargata som matar trafiken till angränsningsgator som avslutas med vändplaner, enligt förortsmanér.⁴⁶

Ursprungliga planer på ett traditionellt förortscentrum kring ett torg hade också omarbetats. I stället för torg fick esplanadens huvudkorsning en förstärkning och gestaltades som ett intimare offentligt rum med ett väderskydd i form av ett tak. Detta kallade planförfattarna för ”utomhusgalleria”.⁴⁷

⁴⁵ Söderlind (2011), sid 226.

⁴⁶ Planbeskrivning för Sickla Udde m.m. (1996), sid 18.

⁴⁷ Planbeskrivning : detaljplan för Sickla Kaj (1999), sid 17.

Ett intressant begrepp eftersom det i sin enkelhet visar hur hårt de modernistiska dogmerna suttit i Stockholm. Ett gestaltat offentligt rum med butiker av den här typen kallas normalt för ”stadsgata”.

AVSLUTNING

DEN FYSISKA PLANEKONOMINS PROBLEM

För att summera resan som stadsplaneringen gjort under det gångna seklet är det viktigt att konstatera att uppfattningarna om staden i huvudsak följt politiska uppfattningar om hur marknader ska vara reglerade. Den auktoritära stadsplaneringens framväxt under 1900-talet fungerar som en spegelbild av tilltron till hårt kontrollerade marknader. Såväl i väst som i öst fanns en stark uppfattning om att det fanns stora fördelar med en statligt planerad ekonomi under åren efter andra världskriget. I Sverige stöddes denna uppfattning av politiker både till vänster och höger. På ett nationellt plan blev den bostadssociala utredningen som beställts av Socialdemokraterna normgivande för hur stadsplaneringen skulle styras mot ett planeekonomiskt förhållningssätt. Trots flera maktskiften har utredningen, med slutrapport från 1947, tillåtits att utgöra grunden för svensk bostadspolitik. Också hyresregleringen visade sig vara långlivad. Den infördes under politisk enighet av samlingsregeringen under kriget och har sedan dess enbart liberaliserats i högre grad av socialdemokratiska regeringar.

Sett till efterkrigstidens nya stadsmönster har också de tillkommit under såväl socialdemokratiskt som borgerligt styre. Fram till 1970-talet fanns en samsyn i hur en modern stad skulle planeras. Efter detta brast enigheten – först i synen på rivningarna, sen i en bredare mening. Omvärderingen av synen på staden följde omvärderingen av synen på statens roll. Den liberalisering som svepte över världen under 1980-talet drev

också i förlängningen fram en förändring av stadsplaneringen. Precis som med ekonomiska system har olika typer av stads-
mönster olika förutsättning att möta förändringar.

I de områden som planerats utifrån modernismens så kallade vetenskaplighet finns få förutsättningar för att möta samhällsförändringar. Det är därför som en stor del av de förorter som byggdes under exempelvis 1950-talet fortfarande uppfattas som kulisser från en svunnen tid. Innehållsmässigt är de däremot kraftigt förändrade, eftersom de ekonomiska och sociala förutsättningar som då rådde inte längre råder. En promenad genom ett mindre centrum i en sådan stadsdel är i dag ofta en promenad mellan tomma lokaler och enstaka försäljare av godis eller mobilskal. Förutsättningarna för andra verksamheter finns inte längre.

Görs en jämförelse med någon av bakgatorna i innerstaden ser det oftast mycket annorlunda ut. Skillnaden är att även den mest perifera bakgata är kopplad till ett gatusammanhang som har förutsättningen att fylla på gatan med nya människor. Bakgatulokalerna blir då en viktig resurs i staden som helhet eftersom deras läge sänker hyrorna. Nystartade verksamheter, företag och kulturaktörer kan då hyra in sig billigt men ändå ta del av stadssammanhanget. I förorten blir det tvärtom. Avsaknaden av flöden blir en ond cirkel som till sist riskerar alla butikerna.

NÄR MODELLEN INTE LÄNGRE STÄMMER ÖVERENS MED VERKLIGHETEN

När progressismens i förväg konstruerade modell inte längre stämmer med verkligheten riskerar således hela områdets ekonomi att gå under. Ett tydligt exempel är stadsdelen Årsta i Stockholm, som jag tidigare nämnt. Som den första grannskapsenheten var den under lång tid en kronjuvel för den

modernistiska planeringen. Därför tilläts också ett förhållandevis långtgående förfall innan de ideologiska principerna kunde ifrågasättas. Stadsdelen var planerad för ett statistiskt invånarantal på 28 000 boende, uppdelade i fyra grannskap. Problemet var att befolkningsminskningen i stadsdelen blev brant. I stället för barnfamiljer kom stadsdelen i huvudsak att bestå av ensamhushåll.

Vid 1980-talets början blev krisen akut. Eftersom de allt färre invånarna inte kunde bära den service som fanns i ”fritidscentrumet” slog butikerna igen, samtidigt som kommunen flyttade sina verksamheter. Lösningen presenterades 1986 som förtätning av stadsdelen, alltså att nya bostäder skulle tillåtas att byggas.⁴⁸ Nästa problem som planerarna ställdes inför var hur det skulle gå till. Det fanns nämligen inga obebyggda tomter eftersom stadsdelen planerats som ”färdig” från början. I stället fick varje nytt projekt byggas på parkmark. Förfarandet har gett Årsta 50 nya byggnader med omkring 1 000 nya lägenheter. Men det strukturella problemet är inte löst. Lika lite har stadsdelen fått några nya livfulla gator. Utmaningen att förändra det som byggts att vara statistiskt kan jämföras med övergången från planekonomi till marknadsekonomi i Östeuropa. I Ryssland formulerades problematiken lite skämtsamt så här:

Vi vet att man kan göra om ett akvarium till fisksoppa men frågan är: Kan man få fisksoppan att bli akvarium igen?⁴⁹

Det stora problemet är den auktoritära planeringens dogmatiska syn på hur livet ska levas. När människor väljer att leva på andra sätt slutar vitala delar av stadsdelarna att fungera. Dessutom är det förtvivlat svårt att göra något åt det utan att

⁴⁸ Program för ny bostadsbebyggelse i Årsta (2003), sid 10.

⁴⁹ Garton Ash (1999), sid 50.

genomföra kraftiga strukturella förändringar. Stadsplanerna i efterkrigstidens stadsdelar har, till skillnad från tidigare stadsdelar, en mycket fri form. Gator följer ofta terrängen och har inte direkt koppling till bebyggelsen, som är uppställd i grupper av punkthus eller lameller. Gränserna mellan offentligt och privat är utsuddade och ägogränser mellan fastigheter är mycket svåravlästa. Men om formen är fri så är innehållet desto mer styrt. Varje fastighets funktion är detaljreglerad där bostäder och handel är frikopplade från varandra. Dessutom finns det i normalfallet bara en väg att nå en specifik fastighet. Det innebär att ingen som inte har ett direkt ärende till den aktuella fastigheten kommer att passera. Förutsättningarna för en lokal ekonomi blir därmed oerhört begränsad.

Med det tidigare nämnda Hammarby Sjöstad har detta förändrats på ett par viktiga punkter. Framförallt har gatan återkommit som huvudingrediens i stadsplanen. Ett strikt planmönster ger tydliga stadsrum med offentlighet. Däremot finns fortfarande otydlighet i gårdsrummen som i kvarteren lämnats öppna. Det har skapat platser som både är semiprivata och semioffentliga. Sådana rum är svårarvänder eftersom de tenderar att kännas för privata för förbipasserande, medan de känns för allmänna för de boende. Resultatet blir ett slags allmänning som ingen tar ansvar för. De halvslutna kvarteren känns igen i nästan all samtida stadsbebyggelse i Stockholm. Ofta har de kommit till i ett slags rädsla hos planerarna för det privata. En privat yta uppfattas märkligt nog som något hotande och därför görs den allmänt tillgänglig.

Trots den kvarvarande hyresregleringen måste dagens stadsplanering sägas vara i huvudsak präglad av marknadsekonomi. Flertalet aktörer, där de kommunala bostadsbolagen utgör en del, konkurrerar om fastigheter att bebygga. Det är en stor skillnad mot tidigare, då de offentliga aktörerna kunde bygga hela stadsdelar ensamma. Men om det finns en större mångfald av

aktörer är innehållet fortsatt styrt i detalj. I exemplet Hammarby Sjöstad är bostadsanvändning praxis i de delar som ligger från huvudgatan sett. Mot huvudgatan finns specialbestämmelser som tillåter – och ibland till och med tvingar fram – butikslokaler. Den styrda planformen har alltså ett styrt innehåll i samtidens planering.

ETT STADSSKICK FÖR FRAMTIDENS STÄDER

Framtidens städer kommer att bli allt större invånarmässigt. Utvecklingen drivs på av flera samverkande faktorer där ekonomins specialisering, landsbygdens avfolkning, invandring och födelseöverskott är de viktigaste. Ökningen av stadsbefolkningen kommer dels att kräva mycket nybyggande, men den kommer också att kräva ett stadsbyggande som lever upp till människors förväntningar. Få som lockas av storstadslivet önskar att bo i separerade grannskap med ett par tusen invånare. Tvärtom är det ofta den typen av orter som många har lämnat runt om i Sverige för att åtnjuta den stora stadens fördelar. Den främsta av dessa fördelar är närheten till andra människor. Den skapar förutsättningar för nya idéer att utvecklas och möta investerare och konsumenter. Ett postindustriellt samhälle som inte längre är beroende av en stor arbetsgivare utan i stället av individualism och företagsamhet behöver stadens form mer än någonsin. Precis som inledningens medeltida borgare behöver dagens urbana borgerlighet sina arenor. Det kräver ett nytt stadsskick.

Efter stordriftssamhällets död består flera av dess strukturer som en frusen ideologi. Exempelvis är en stor del av dagens normer och bestämmelser framtagna för att bygga gårdagens stad. Men det gäller också hur fastigheter fördelas för byggande av kommunerna. Ofta sker detta till stora aktörer, inte sällan kommunernas egna bolag, i så stora affärer att mindre företag eller privatpersoner omöjligtvis kan vara med och konkurrera

om marken. Den kvarvarande storskaligheten visar sig tydligast i arkitekturens uttryck. Ett fåtal stora beställare anlitar ett fåtal stora arkitektkontor som ritar åt ett fåtal stora byggbolag som bygger. Resultatet riskerar att bli enahanda miljöer där de stora organisationernas produktionslinjer levererar standardiserade bostäder.

Ta en promenad i vilken nybyggd stadsdel som helst och jämför den med en äldre. Nästan överallt ger den äldre miljön en intressantare upplevelse i form av variation, detaljering och intimitet. Värst är oftast förtätningsprojekt i städernas utkant. Består förortsmiljön redan av exempelvis punkthus, strösslas ofta halvhjärtat hus av samma typ ut i de skogsbackar som finns kvar. Ingen onödig tid läggs på detaljer, helst ska samma hus kunna byggas på så många platser som möjligt. Vid stadsgator är det något bättre. Här finns ofta en större känsla för den kringliggande miljön. Men även i dessa situationer är ofta estetikerna framkommenderad av detaljstyrande tjänstemän snarare än av en besjälad arkitekt.

God arkitektur är ett ansvar som vilar på samtliga inblandade i en byggprocess. Att få in fler och gärna mindre aktörer är därför viktigt också för att skapa mer intressant arkitektur. Historiskt sett har starka beställare, inte sällan privatpersoner, varit garanter för denna utveckling. Ett grundvärde i borgerlig stadsplanering måste därför vara att det finns tillgång till förhållandevis små fastigheter. En stor del av innerstadens fastigheter är ursprungligen byggda av just privatpersoner. Detta både för eget boende, men också som placering eller i rent spekulationssyfte.

Ska detta bli möjligt krävs en kraftig förändring av hur stadsplaneringen fungerar. I dag är det första steget i en byggprocess ofta att erhålla en så kallad markanvisning från en kommun. Det innebär att byggherren får ensamrätt att förhandla med kommunen om ett markköp. I Stockholm tilldelas dessa

anvisningar efter att byggföretag själva letat upp mark som de tycker är byggbar. Staden planerar inte själv för sin tillväxt genom nya tomter, annat än i vissa specifika "stadsutvecklingsområden". Eftersom det inte finns färdiga fastigheter måste byggherrarna lägga mycket resurser på att jaga efter samma markplättar som eventuellt kan tänkas vara byggbara. Tilldelningen av mark kan sedan upplevas lotteriartad där den som får en markanvisning vinner högsta vinsten.

När denna punkt är nådd har avsevärda kostnader redan lagts ned och tillsammans med den detaljreglering av byggnadens utseende som följer i planskedet lämnas litet utrymme för arkitektens möjligheter att skapa ett estetiskt tilltalande hus. Tvärtom driver detta tillsammans med de digra överklagandemöjligheterna fram en rädsla att rita hus som inte passar i den gängse mallen. Resultatet är att så intetsägande byggnader som möjligt är betydligt enklare att uppföra än byggnader med arkitektonisk finesse. Bristsituationen på bostadsmarknaden gör ändå att samtliga lägenheter säljs eller blir uthyrda.

Hur ska då stadsplaneringen förändras för att ge förutsättningar för såväl starkt byggande som vackrare miljöer och mer genomtänkt arkitektur? Svaret är lika lite att skrota alla regler som att införa något slags upphöjd smakdomstol. I stället krävs generella regler utan detaljerade bestämmelser. Det offentliga uppgift bör i stället vara att leverera stadsplaner i en styrd form men med ett fritt innehåll.

Precis som att stater har konstitutioner bör stadsplanen ses som grundlag för staden. Den bör alltså vara tydlig i grundläggande ömsesidiga regler som gäller för alla. Det innebär tydliga gränser mellan det offentliga, alltså gatan och parken, och det privata, tomten. Vidare bör det finnas en gemensam höjdbestämmelse, en procentsats för hur mycket som får bebyggas och bestämmelser om att inte kraftigt störande verksamheter får finnas på tomterna. I övrigt bör användningen vara fri.

Hur skulle då detta påverka hur framtidens städer fungerar? Liksom i goda konstitutioner ska det allmännas uppdrag vara tydligt definierat. Det allmänna ska ansvara för att planlägga så att det finns tomter i kvarter att bebygga, och för att äga den gemensamma infrastrukturen, alltså gatorna runt kvarteren. Jämfört med dagens situation innebär detta en mycket stor förändring. I dag är det inte ovanligt att kommunerna gör detaljplaner för varje enskilt hus. Med borgerlig stadsplanering skulle generella planer göras för stora områden som sedan skulle kunna fyllas med bebyggelse under lång tid.

Om fastighetsägaren håller sig inom de tidigare skisserade begränsningarna borde han eller hon få bygga utan ytterligare byråkrati. Bara om ägaren skulle önska att bygga exempelvis högre än vad stadsskicket tillåter skulle en detaljplaneprocess behövas. Makten över ägandet av marken skulle på så sätt flyttas från kommunen till den enskilde, utan att andra fastighetsägare skulle drabbas. Eftersom reglerna är lika för alla är de också långsiktigt hållbara och därmed förutsägbara.

Den skisserade markuppdelningen i fastigheter som bebyggs i kvarter ger nya möjligheter för god arkitektur. Med ökad tillgång till byggbar mark med generella bestämmelser ökar mångfalden av markägare och därmed av byggherrar och arkitekter. Friheten i utformandet av byggnader ger en sund konkurrenssituation som skapar förutsättningar för konkurrens också i estetisk utformning.

Staden ska vara skyldig att skapa offentliga gator som ger varje fastighet ett direkt tillträde i planlagt område. Genom detta ges alla samma förutsättningar och tillgång till offentligheten. Kvarteren bör vara korta och skapa många platser där gator möts. På så sätt ökar platsers centralitet och fler människor får närhet till dem. Ett av den auktoritära planeringens stora felgrepp i uppspjälkningen av staden är att den i sina delar inte längre kan ta emot andra än de boende. Det blir helt enkelt

inte intressant att besöka mängder av stadsdelar i staden om man saknar ett direkt ärende.

I Stockholm är detta särskilt tydligt: Om en person kommer från de västra förorterna har han eller hon allt som oftast aldrig besökt förorterna söder om staden – och tvärtom. Trots hundra år av stadstillväxt är det därmed alltså bara de centrala innerstadsdelarna som används av stadens samtliga invånare. Långsiktigt innebär detta en stor förlust för staden. Detta driver på den sociala segregationen och därmed också den ekonomiska fattigdomen, både på individ- och stadsnivå.

I förlängningen bör därför delar av de auktoritärt planerade stadsdelarna och mellanrummen mellan dem förändras genom att nya gator och kvarter läggs ut. Den semioffentliga marken i dessa förorter kan då få tydliga användningsområden. Några blir offentliga parker medan andra blir byggbara privata fastigheter. Stadens tydliga struktur med gator och kvarter gör också att överblickbarheten blir stor. Det är lätt att röra sig och hitta i stadsdelar med grundläggande stark struktur.

En jämförelse kan göras med Manhattan i New York. En förstagångsbesökare hittar lätt i staden trots dess storlek, eftersom rutnätet skapar en logisk uppbyggnad. Logiken ger större möjlighet för andra än de boende att förstå och använda en stadsdel. Därför är den viktig för stadens funktions sätt. På de platser där en tydlig logik i stadsmönstret är svår att skapa kan andra strukturer hjälpa till. Ett exempel är gatuförlagda spårvägar. Med rätt gestaltning kan de skapa goda stråk där många människor från stadens olika delar kan uppehålla sig.

För att lösa upp den auktoritära stadens funktionsseparering måste trafiken i staden ses i ett nytt ljus. Trafiken är nämligen en förutsättning för att staden ska fungera väl. Såväl varor som människor kommer i goda städer att behöva röra sig över hela stadsområdet. Efterkrigstidens starka fokus på planering efter bilens behov har lett till en samtida diskussion där bilen utmå-

las som stadsförstörare. Det behöver inte vara sant bara för att bilen tagits som intäkt för stora planeringsmisstag under åren.

I stället är den stora stadsutvecklingsutmaningen hur olika trafikslag ska kunna samsas i gaturummet. I täta städer behövs oftast inte bilen eftersom det går snabbare att ta sig fram till fots, på cykel eller med kollektivtrafik. Det betyder inte att bilen ska förbjudas utan att den, liksom allt annat i staden, ska underordnas stadens villkor. Att bo i en stad är att åtnjuta stora fördelar genom att underkasta sig vissa generella regler. Därför bör borgerlig stadsplanering inte favorisera bilen, men inte heller förbjuda den; motorleden och gågatan är lika mycket sprungna ur separeringsideologin. Framtidens gator bör därför samla trafiken och låta den spridas ut över gatunätet i stället för att koncentreras till vissa överlastade stråk.

I den kommande stadsbygden bör vissa platser vikas för solitära byggnader, alltså fastigheter med byggnader som är fristående visavi det övriga stadsmönstret. Dessa tomter bör användas för publika eller offentliga verksamheter som exempelvis skola, bibliotek, museum, teater eller liknande. Genom att placera solitärer jämnt över staden kan plats för viktigare byggnader skapas på fler platser än i den historiska stadskärnan.

Fram till 1920-talets slut var detta ett naturligt sätt att arbeta med plats för exempelvis kyrkor. Stockholms stadsbibliotek i korsningen av Odengatan och Sveavägen är den senaste stadsövergripande offentliga byggnaden som placerats som en integrerad del av stadsbyggandet. När det planerades var Vasastaden inte färdigutbyggd och platsen var en perifer tomt i stadens utkant. I dag är byggnaden en naturlig del av hela stadens offentlighet och medverkar till att befolka stadsdelen runt omkring den med människor från hela Stockholm. Så borde den offentliga delen av stadsplaneringen användas för att integrera nya stadsdelar i stadens mentala karta.

Avslutningsvis vill jag belysa en ofta förbisedd fråga i stads-

planeringen, nämligen namnsättningen och användandet av olika begrepp. Den nya borgerligheten under 1800-talet hade förändrat namnsättningen från en fråga om kungligheter till att belöna framstående avlidna personer med gatunamn. Men när den auktoritära planeringsfilosofin slog igenom förändrades också principerna för namnsättning av offentliga platser. De så kallade kategorinamnen togs fram, där alla gator i ett område fick namn utifrån exempelvis frukter, stjärnbilder eller som i Årsta, sjöar. Att namnsätta efter person ansågs direkt olämpligt ur ett kollektivistiskt perspektiv.

Ändelserna i namnen kategoriserades efter vilken trafikfunktion de hade, helt i enlighet med *SCAFT 1968*. Efterledet "gatan" försvann i huvudsak och i stället användes "stråket" för trottoarlösa, nedsänkta gator; "gränd" blev den nya benämningen på återvändsgator; "leden" blev efterledet för gator avsedda för trafik i högre hastigheter, och "gången" blev slutklämmen på trafikseparerade gångvägar. På samma sätt introducerades orden "bostadsområde" och "arbetsområde" för att understryka att ett område bara hade en funktion.

Gatans vikt för staden bör synas också i namnsättning och därför bör nya gator också heta just så. Begreppet "bostadsområde" borde begravas med den auktoritära planeringen och vi bör i stället tala om stadsdelar. Dessutom bör välförtjänta avlidna personer återigen få namnsätta gator och platser som huvudprincip. Upptäckter, genombrott och gärningar bör få avspegla sig genom sina upphovspersoner i stadens namnskick, både som belöning och som strävan för andra.

Henrik Nerlund

arkitekturhistoriker

REFERENSER

- Andersson, Magnus (1997), *Stockholms årsringar : en inblick i stadens framväxt*. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Andersson, Ola (2012), *Vykort från Utopia : maktens Stockholm och medborgarnas stad*. Stockholm: Dokument förlag.
- Benjamin, Walter (1990), *Paris, 1800-talets huvudstad : passagerarbetet*. Bd 1. Stockholm: Symposion.
- Bergqvist, Göran m.fl. (1966), *Malmarna : en byggnadshistorisk undersökning utförd på uppdrag av Stockholms stads byggnadsnämnd*. Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor.
- Bodén, Åsa m.fl. (2002), *Hammarby Sjöstad : BoStad02*. Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor.
- Choay, Françoise (1969), *The Modern City : Planning in the 19th Century*. New York: George Braziller Inc.
- Franzén, Mats & Sandstedt, Eva (1993), *Välfärdsstat och byggande*. Lund: Arkiv förlag.
- Garton Ash, Timothy (1999), *Samtidens historia*. Stockholm: Norstedts förlag.
- Glaeser, Edward L. (2012), *Stadens triumf*. Stockholm: SNS Förlag.
- Gråbacke, Carina & Jörnmark, Jan (2012), The Political Construction of the 'Million Housing Programme'. I: Lundin, Per m.fl. (red), *Science for welfare and warfare*. Sagamore Beach: Science History Publications.
- Jacobs, Jane (2005), *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.
- Jörnmark, Jan (2007), *Bostadsrättens segertåg*. Stockholm: Fastighetsägarna.
- Lindhagen, Albert m.fl. (1867), *Utlåtande med förslag till gatureglering i Stockholm*. Stockholm: Joh. Beckman.

- Lundin, Per (2008), *Bilsamhället*. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Markelius, Sven m.fl. (1945), *Det framtida Stockholm*. Stockholm: Byggmästarens förlag.
- Pinder, David (2005), *Visions of the city*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Rudberg, Eva (1998), Folkhemmets välfärdsbygge 1940–60. I: Caldenby, Claes m.fl. (red), *Att bygga ett land*. Stockholm: Byggeforskningsrådet.
- Simmel, Georg (1995), *Hur är samhället möjligt?*. Göteborg: Korpen.
- Söderlind, Jerker (2011), *Handeln bygger staden – del 2*. Västerås: Market.
- Planbeskrivning : detaljplan för Sickla Kaj* (1999). Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor.
- Planbeskrivning för Sickla Udde m.m.* (1996). Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor.
- Program för ny bostadsbebyggelse i Årsta, dnr 2002-08519-53* (2003). Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor.
- SOU 1945:63. Bostadssociala utredningen (1946). *Slutbetänkande. D. 1, Allmänna riktlinjer för den framtida bostadspolitiken. Förslag till låne- och bidragsformer*. Stockholm.

BILDFÖRTECKNING

Bild 1. *Föreslagen gatustruktur för Stockholm, 1867.* (Hämtad ur Lindhagen, Albert m.fl. (1867), *Utlåtande med förslag till gatureglering i Stockholm*, bilaga. Stockholm: Joh. Beckman.)

Bild 2. *Schemaplan för ett förortssamhälle för cirka 10 000 invånare, 1945.* (Hämtad ur Markelius, Sven m.fl. (1945), *Det framtida Stockholm*, sid 57. Stockholm: Byggmästarens förlag.)

Bild 3. Hagstråket 2011-11-25. Fotograf: Henrik Nerlund.

Bild 4. Hammarby Allé 2011-10-21. Fotograf: Henrik Nerlund.

