

Ett annat Stockholm

Den här pamfletten handlar om hur Stockholm kunde ha blivit om man inte hade börjat köra ut folk i periferierna runt 1900. Om man inte hade börjat bygga förorter. Om man hade hållit fast vid den framgångsrika modellen med städer där i princip allt fanns på gångavstånd.

Men först en bakgrund.

Varför finns det städer?

Städer finns på grund av arbetsdelningen. I en utvecklad ekonomi har människor många olika yrken. Men när människor har många olika yrken behöver de också kunna samarbeta med varandra. Då är det bra att det är nära mellan folk. Korta avstånd inte bara sparar pengar – de gör det också lättare att träffas och byta idéer och borde även på detta sätt gynna all slags utveckling. Nyckelorden är *synergier* och *låga transaktionskostnader*.

Fram till nittonhundratalet var det också nära mellan människor i städer. Den tyske geografen Johann Heinrich von Thünen konstaterade till exempel på artonhundratalet att det var mest ekonomiskt att ha alla hantverk i mitten, däromkring trädgårdar, och längst ut jordbruk och boskapsskötsel.

Det som vände upp och ner på resonemanget var förstas den oljereva som började på 1900-talet. Tack vare den billiga oljan övertygades stadsplanerarna att avstånd inte längre kostade något. De hade förstas fel – till och med under den mest oljeoptimistiska perioden konstaterade Göteborgs Stadsbyggnadskontor (1978) att det var dubbelt så dyrt att bygga i periferin som i centrum, på grund av all dyr infrastruktur som krävdes när avstånden svällde ut. Människors tid och bränslekostnader brydde de sig inte om att beräkna; givetvis skulle utglesningen ha framstått som ännu dyrare om de hade gjort det.

Varför glesas städerna då ut?

Det är dyrt för oss alla med glesa städer, men det är billigt för dem som har det avgörande inflytandet över hur städer byggs.

För exploatörerna lönar det sig bäst att bygga långt ut på billig mark. Det är ju stat och kommun som står för infrastrukturen, och vi alla som står för bränslet och tiden. Utglesningen är på så vis en jättelik subvention till fastighets- och byggbolag, som dessa tacksamt har tagit emot.

Man skulle kunna tänka sig att kommunerna skulle vägra dessa extrakostnader och styra nybyggandet till mer centrala platser. Och för all del, de försöker. Men stadsbyggnadsprocessen är svårstyrd. En stadsplan, eller som det heter nuförtiden en detaljplan, måste nämligen vara så detaljerad att den blir så dyr att ingen kommun detaljplanerar utan att det finns en exploatör som är beredd att förverkliga den. Och då är det också exploatören som bestämmer hur den ska se ut.

Den enda planering som har verkanskraft är trafikplaneringen – och den är bara intresserad av att biltrafiken går fort, inte av att transporterna är korta. Som Gunnar Falkemark har visat trafikplaneras det främst för bilindustrins skull. Och detta gynnar också utglesning. Inte minst för att trafikplanerarna är de enda som har en klar avsikt, all annan planering består bara av kompromisser.

Under lång tid – grovt sett ca 1900-1980 – inbillade sig också planbyråkratin att närhet var något ont. Människor antogs främst *störa* varandra, varför det främst antogs behövas gigantiska säkerhetsavstånd mellan allting. Synergier var något okänt. Därvid följde de antagligen främst sina klassfördomar – socialantropologen Orvar Löfgren har visat hur det tidiga 1900-talets borgerlighet hyste skräck och avsky för den smutsiga massan och helst såg den på avstånd. Förmodligen var de också rädda för den politiskt. Men den tiden är till ända, på gott och ont.

En kontrafaktisk historieskrivning

Stadsplanen för Stockholms innerstad slogs fast 1866, och omfattade då dubbelt så stort område som redan var bebyggt. Det är den planen som har styrt hur våra idag mest populära stadsdelar ser ut.

Den planen skiljer sig från allt planerande under 1900-talet på så sätt att den inte brydde sig om detaljer – den bara skilde offentligt från privat och lät markägare och byggmästare bygga vad dom hade lust med så länge de följde bestämmelserna. Den skilde sig också såtillvida att den tog till ordentligt, den gällde hela stan och inte bara en snutt som nutida planer, och att den var föregripande och inte kortsiktig som nutida planer.



Albert Lindhagens berömda Stockholmsplan från 1866 – ett föredöme.

Notera hur praktiskt taget alla detaljer har blivit annorlunda än planförfattaren tänkte sig – men att idén ändå håller! En Sveaväg som går från Strömmen till Brunnsviken, kvarter i Råambshovsparken (men park där tidningshusen står nu), Park i Röda Bergen, men Vita bergen genomskuren av en huvudgata, etc etc. Notera också att man inte ser ett enda hus i den här planen; husen överlät Stockholms stad åt markägarna att besluta om. Idag gör man tvärtom – markägare får bygga där dom har lust, men det är en stor byråkratisk apparat att bestämma vilka hus som ska få byggas.

Det tog i verkligheten sextio år innan planen blev färdigbyggd, och mycket ändrades förstås på vägen, i takt med att nya behov och idéer tillstötte. Ja – en del blev inte byggt förrän mer än hundra år senare, t.ex. vid Södra Station.

Man skulle kunna tänka sig att Stockholms myndigheter, när denna plan började bli fullbyggd runt 1900, skulle ha gjort en utvidgning av planen enligt samma framgångsrika modell. Och så en till ungefär 1950.

Detta gjordes inte. Istället lämnades initiativet till exploatörerna. Initiativet till Gamla Enskede, Midsommarkransen och Aspudden togs alla av privata exploatörer – låt vara att man på den tiden byggde hantverksmässigt och att resultatet blev mänskligt. Men de bidrog alla till utglesningen och till att inget i Stockholm hänger ihop. När sedan kommunen tog initiativet till nya förorter från trettitalet och framåt agerade den också som en privat exploatör – planerade varje stadsdel för sig på billigaste och enklaste sätt, brydde sig inte stort om att det skulle hänga ihop eller vara hållbart för staden som helhet.

Observera att det aldrig har funnits någon folklig efterfrågan på gleshet. De första hyresförorterna var alla svåra att hyra ut, och en publikundersökning 1948 visade också att folk ville bo i centrum – eller i ett eget hus. Inte i hyreshus i förort. Dock togs ingen hänsyn till detta i den fortsatta utvecklingen.

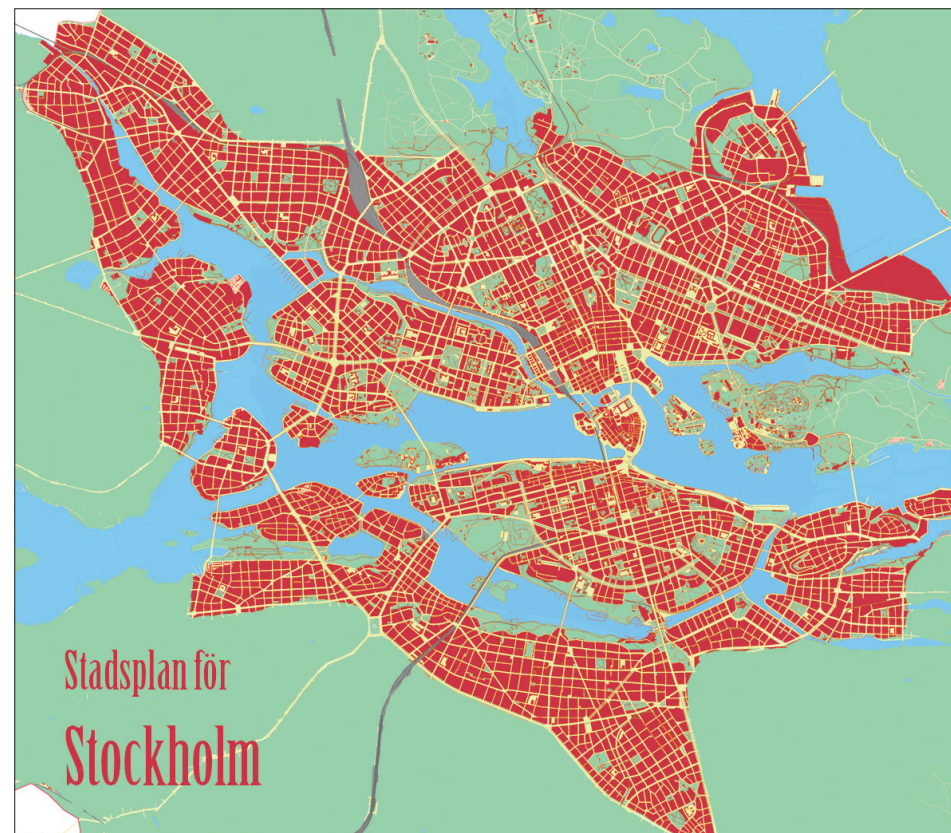
Detta kontrafaktiska häfte visar hur Stockholm kunde ha sett ut om planutvidgningarna enligt Lindhagens modell hade gjorts. Det vill säga om Stockholms myndigheter hade tagit sitt ansvar, och stadsplanerat.

Stadsplanen 1897

... antar vi kom till strax innan det i den verkliga historien blev opportunt bland den skrämde övre medelklassen att överge staden såsom alltför konfliktpräglad.

Vi kan se på kartan på nästa sida att Stockholm förutsätts ha inkorporerat Brännkyrka, Nacka, Lidingö, Solna, Sundbyberg och Bromma – något man i verkligheten försökte göra på 10-talet och till hälften lyckades med. Den nya stadsplanen är nästan lika ambitiös som Lindhagens och antas klara ungefär 50 år av tillväxt.

Inkorporerade socknar har ibland börjat bebyggas med fristående villor, bland annat i Gamla Enskede och Sundbyberg; många av dessa finns förstås kvar i kommande planer men för framtiden gynnar Stockholms stad tätare bebyggelse – flerfamiljshus och stadsvillor (dvs flervånings enfamiljshus på en tomt som rymmer huset och en uteplats).



Stockholms kontrafaktiska stadsplan 1897



Stadsvillor i Bromma



Vy över Essingeavenyn, det som blev istället för Essingeleden.

Stadsplanen 1947

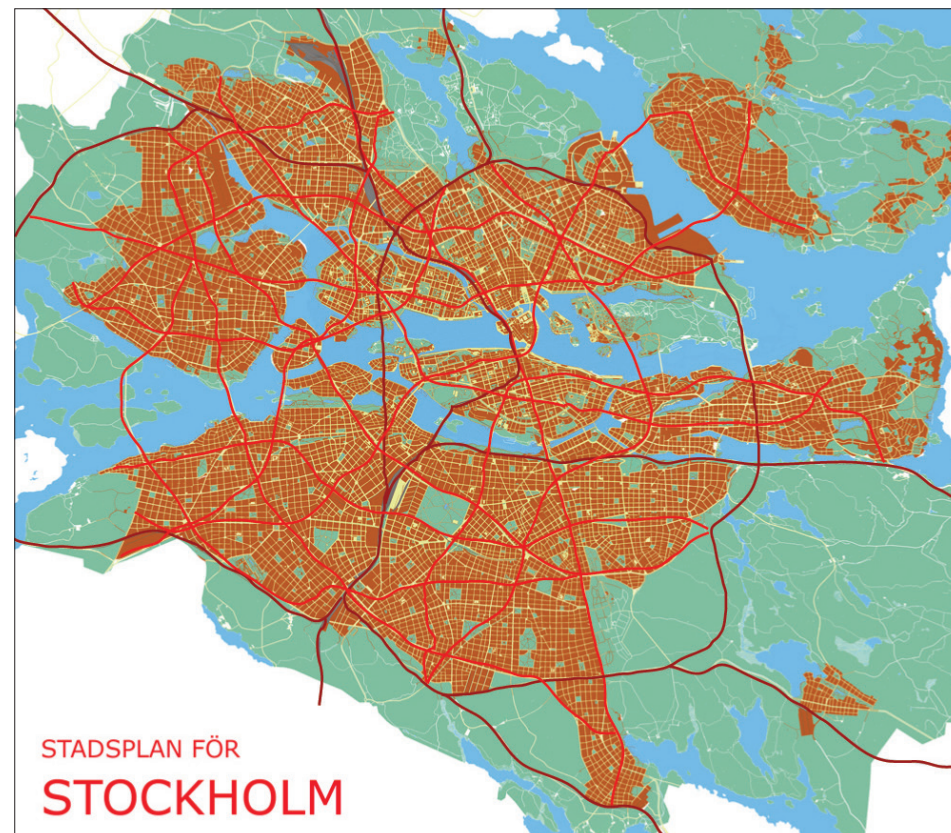
.... antogs, antar vi, strax innan de makthavande i verkligheten föll för bilismens lockelser. Vi får också anta att folks motvilja mot att behöva flytta ut ur stan under mellantiden också har manifesterats i protester som har tystat de mest stadsfientliga inom arkitektskräet och mobiliserat dåtidens ganska opinionskänsliga politiker till sitt stöd. Modernismens luftslott begravs därför slutgiltigt tillsammans med trädgårdsstaden som varande alltför opraktiska för en fungerande storstad.

Här har också Duvbo municipalsamhälle plus några gårdar norr därom inkorporerats i staden, liksom Fågelön och Kårsön. Även denna stadsplan antas rymma ca 50 år av tillväxt.

Man har också i den här planen förutsatt en utbyggnad av ett tunnelbanenät som till skillnad från det som i verkligheten byggdes är till för att binda samman stadens delar med varandra, inte bara för att frakta folk till City. Det finns det underlag för i en sån här tät stad. Plus stadsbanor, bland annat i form av en ring. Samt en järnväg till Stockholms nya hamn i Tyresö.

Notera också alla broar över vattnen! Det finns det resurser till, eftersom infrastrukturen i övrigt blir billig.

Givetvis kommer det en ny plan ca 1980, byggd på samma recept.



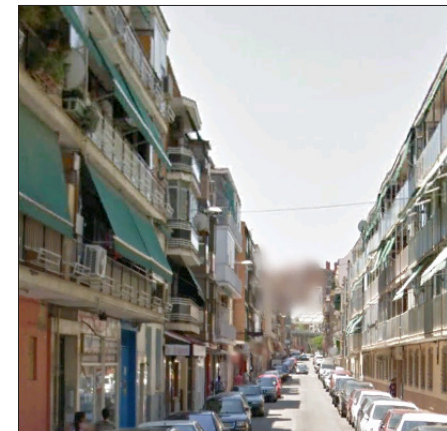
Scen från t.ex. Huddingevägen.



Årstaparken, en stadspark i klass med Djurgården.



Bakgata med blandad bebyggelse i Hägersten.



Miljonprogramshus byggda i den vanliga kvartersplanen ca 1973

En så här stad...

... och en så här stadsplanering skulle ha flera fördelar framför det Stockholm vi har:

- Avstånden är korta. Det blir billigare och mindre besvärligt att nå andra människor. Det mesta kan uträttas till fots.
- På grund av detta finns inte mycket motortrafik. Gatorna – eller i alla fall de flesta gator – kan användas också för annat än bilar.
- Måste man åka blir kollektivtrafiken billig och turtät, eftersom antalet nödvändiga linjer är få, och den går troligen dessutom med vinst.
- Även annan infrastruktur är billig. Kommunalskatten kan därför vara låg – eller användas till annat.
- Det går åt mindre bränsle, vilket är bra både för naturen och för bytesbalansen.
- Eftersom det är i stort sett lika ”centralt” överallt finns inget särskilt tryck på att etablera sig någon särskild stans. Det uppstår inga överpriser på särskilt begärliga platser. Det är ekonomiskt överkomligt att lägga vad som helst överallt. Segregation – mellan olika typer av aktiviteter, mellan olika sorters människor – är därför nästan okänt, kanske med undantag för att industri med stort transportbehov på kartan helst har förlagts intill spår.



I en tät stad är spårväg mer ekonomisk än buss. Här en vy från Bandhagen.



Hörnet Sockenvägen - Tyresögatan

- Själva planeringsprocessen – skilja privat från offentligt men låta exploatörerna använda den privata marken tämligen fritt inom ramen för lag och allmänna planbestämmelser – är enkel och billig. Ingen byråkrati och inget sökande efter lämplig mark hindrar byggprocessen, och nya byggnader kan snabbt tillgodose efterfrågan. Stora byggbolag har ingen särskild fördel framför små eftersom politiska försänkningar blir oväsentliga.
- Slutligen är en stad med korta avstånd mellan allt roligare att leva i, eftersom allt är blandat istället för segregerat och isolerat.

Vi kan därför beklaga att det inte blev detta Stockholm som förverkligades.

Emellertid ska vi inte förlora hoppet. Det finns åtminstone två omständigheter som talar för att vi i framtiden kommer att röra oss åt det här hållet:

Dels har stockholmarna aldrig gillat utglesningen. Inte minst visas detta i bostadsrättspriserna – en lägenhet som ligger i den täta innerstan kostar två till tre gånger så mycket som en som ligger längre ut, även om lägenheterna i övrigt är identiska. Efterfrågetrycket kommer så småningom att driva fram en tätare stad.

Dels kommer vi inte att ha råd med det bränsle och den infrastruktur som den glest utspridda staden kräver. Hushållning med resurser kommer också att driva fram en tätare och närmare stad.

Men det är synd att vi har förlorat hundra år.

