

Staden mellan visionerna och asfalten

En studie av politiska idéer och visioner om staden ur ett
rumsligt perspektiv

Abstract

Urban planning is not only a matter of architectural trends; it is first and foremost political. This thesis seeks to understand the links between political ideas and visions for the city and the physical structure of the city. The study aims to construct a model to help understand these links, a helpful tool in analysing a city, focusing on the one hand at the physical structure of what I call “The City as a Welfare Provider” and on the other hand at “The City as a Growth Engine”. It also sets out to test this model in an empirical study of Stockholm and the soon-to-be built district of Norra Station in the same city.

The analysis shows that Stockholm has ambitions to be a welfare provider to its citizens, but have also adopted to a discourse of interurban competition which stresses the importance for the city to enhance economical growth. What is interesting is that the physical structures promoted in the planning documents of Stockholm are nearly exclusively those associated with the model of “The City as a Growth Engine”.

Nyckelord: stadsplanering, idealtyper, nyurbanism, funktionalism, Stockholm.

Innehållsförteckning

1	Staden som vision	1
1.1	Syfte och frågeställningar.....	2
1.2	Metod och material.....	3
1.2.1	Idealtyper som analysverktyg.....	3
1.2.2	Närmare presentation av materialet.....	4
1.3	Disposition	5
2	Välfärdsapparaten och tillväxtmotorn. Två idealtyper	6
2.1	Staden som välfärdsapparat.....	6
2.1.1	Funktionalismens reaktion mot den kompakta stenstaden.....	6
2.1.2	Att bygga Folkhemmet.....	7
2.1.3	Funktionsseparering och sprawl.....	8
2.2	Staden som tillväxtmotor	9
2.2.1	Paradigmskifte.....	9
2.2.2	Klustren och den kreativa klassen.....	11
2.2.3	Jane Jacobs och nyurbanismen.....	12
2.3	Sammanfattning av idealtyperna.....	14
3	Studieobjektet Stockholm	16
3.1	Uttryck för ”Staden som välfärdsapparat”	16
3.1.1	Stockholm som helhet	17
3.1.2	Norra Stations-området	17
3.2	Uttryck för ”Staden som tillväxtmotor”	18
3.2.1	Stockholm som helhet	18
3.2.2	Norra Stations-området	21
4	Vid ändhållplatsen	24
4.1	Stadens vision och struktur	24
4.2	Utvärdering av analysverkyget.....	26
4.3	Framtida forskning	27
5	Referenser	28

1 Staden som vision

Diskussionen om Staden, vad den är och vad den bör vara, är inte enbart ständigt pågående inom akademien – utan just nu 2007 även högaktuell samhällsdebatt i Sverige. Ett antal tidskrifter/magasin har under vintern diskuterat ämnet. Färgfabriken i Stockholm publicerade i november 2006 *Färgfabriken Magazine – Urban Turntable*, ett engelskspråkigt magasin med artikelrubriker som ”Branding Stockholm”, ”Urban Economy, Finding the New Catalyst Points”, ”Extreme Urbanism/Beautiful Catastrophes”.¹ *Arenas* decembernummer samma år innehöll tre artiklar på temat ”Våra drömmars stad”.² Tidskriften *Neo* har i sitt mars/aprilnummer 2007 sju artiklar på numrets tema som kretsar runt staden.³ I *Ord&Bild* 1-2 2006 publiceras ett samtal mellan två arkitekter om hur ”den goda och levande staden” ska definieras och skapas under rubriken ”Stadsplanering, demokrati och offentlighet”.⁴

I artiklarna som publicerats i ovanstående skrifter har arkitekter, stadsplanerare, samhällsdebattörer, journalister och politiker med skilda ideologiska ståndpunkter vänt och vridit på vad som är ”den goda staden” och hur man skapar en sådan. Catharina Thörn sammanfattar i *Ord&Bild* att ”[e]tt återkommande uttryck i lokala politiska diskussioner de senaste åren är att ’den goda och levande staden’ ska skapas. Å ena sidan är det uppenbart att ingen vill skapa ’döda och dåliga’ städer men å andra sidan måste frågan ställas om vad de positivt laddade orden egentligen betyder? Vem definierar vad som är ’den goda och den levande staden’?” (Thörn 2006, s. 102). Diskussionen kretsar runt frågan om vilken stad som finns bakom orden som beskriver den. Men, det är viktigt att inte förlora sig i just orden eller att endast kritiskt granska de utopiska visionerna, utan att samtidigt ställa frågan: vilken stad finns bakom de byggnader och den infrastruktur som både är, och samtidigt beskriver, stadens fysiska struktur? Det är i den fysiska planeringen som idéerna om ’den goda staden’ konkretiseras och iscensätts. Det är där vi kan studera för vem staden byggs, av vem. Därför är fysisk planering viktig även ur en politisk synvinkel. Och av samma anledning måste diskussionen därför också handla om den fysiska utformningen av staden. Vad avgör vad som är ’den goda korsningen’ eller ’det levande bostadsområdet’? Den här uppsatsen kommer att röra sig där – mellan visionerna för staden och dess

¹ Färgfabriken: Konsthall som benämner sig ”samtidslaboratorium”. Gav 2004 ut antologin *Sthlm at Large* efter en rad seminarier på temat framtidens Stockholm.

² *Arena*: ”partipolitiskt obundet och radikalt forum för samhälls- och kulturjournalistik. Mål: Politisk eftertanke och förändring” (www.arenagruppen.se).

³ *Neo*: ”en liberal tidskrift [som] verkar i en humanistisk upplysningstradition. [...] [S]tår för [...] fri ekonomi och liberal demokrati” (www.magasinetneo.se).

⁴ *Ord&Bild*: ”oberoende radikal tidskrift” (www.tidskriftenordobild.se).

rumsliga utformning. Att diskussionen om vad som utgör 'den goda och levande staden' inte endast förs forskare emellan utan just nu även är aktuell i en utomakademisk kontext, gör att det känns än mer angeläget att skriva den här uppsatsen just nu.

1.1 Syfte och frågeställningar

Den fysiska planeringen av staden berör inte enbart det fysiska, den har även dimensioner av politisk, ekonomisk och ideologisk karaktär. Hur man väljer att bygga staden säger till en viss del något om arkitektoniska trender, men det berättar också något om de visioner för staden som dess maktbärande har; om vad staden är till för, om vilka staden är till för och vilka som är till för staden (jfr Granberg 2004, s. 62). Planerande och byggande är således en demokratifråga som handlar om vems idéer om staden det är som får gehör i planeringsprocessen och om vilka de invånare är som staden byggs för.

Med ovanstående resonemang som utgångspunkt är uppsatsens syfte att undersöka hur idéer och visioner om "den goda staden" återspeglas i stadens struktur. Stadsplanering är politik. Det är därför både viktigt och intressant att angripa ämnet med en statsvetenskaplig utgångspunkt. Fältet har inte en bred tradition inom statsvetenskaplig forskning. Denna uppsats har därför karaktären av en pilotstudie, och är uppbyggd som en tvåstegsraket. I det första steget söker jag med hjälp av befintlig teori skapa ett ramverk utifrån vilket man kan studera staden i enlighet med syftet ovan – att se övergripande idéer om vad staden bör vara ur ett rumsligt perspektiv. I det andra steget används ramverket i en specifik kontext för att ge en illustration av hur det skulle kunna användas. Studieobjektet är Stockholm, och de två överordnade frågeställningarna för denna del av uppsatsen är: 1) Vilka politiska visioner om staden återspeglas i Stockholms Stads övergripande stadsplanering? 2) Vilka rumsliga uttryck tar sig dessa visioner?

Valet av Stockholm grundar sig i att jag är intresserad av att genomföra min studie i en svensk kontext, och då Sverige med internationella mått mätt främst består av små (eller mellanstora) städer har jag helt enkelt valt den största av de små. I en större stad är byggprojekten både fler och större, organisationen runt den fysiska planeringen därmed mer omfattande och kan som studieobjekt troligtvis erbjuda en mer mångfasetterad bild av stadsplanering än en mindre stad. För att komma närmare marken och ett konkret projekt i staden kommer jag även att studera Norra Stations-området. Det är möjligt att visionerna om staden träder fram mer tydligt i ett specifikt fall än i den övergripande planeringen, och jag tror att de båda nivåerna resultatmässigt kan komplettera varandra. Norra Stations-området, för vilket det slutgiltiga planförslaget beräknas bli antaget våren 2008, är ett av Stockholms stadsutvecklingsområden och under projektering. Byggstart ligger långt fram i tiden, vilket innebär att Stadsbyggnadskontoret ännu inte behövt "kompromissa bort" idéerna för området och stadens vision för området kommer därför ännu till starka uttryck. Därför är Norra Stations-området ett intressant fall att studera, och en ytterligare frågeställning för uppsatsen kommer

vara: 3) hur kommer Stockholms stads visioner om ”den goda staden” till uttryck i projekteringen/planeringen av Norra Stationsområdet?

Som jag redan nämnt är denna uppsats att se som en pilotstudie, där analysverktyget utformas och sedan testas för att kunna användas vidare i en framtida studie. Studiens omfattning är därmed begränsad. Jag vill därför betona att den empiriska delen av studien främst ska tjäna som en illustration till hur dessa frågor kan studeras konkret, och att det därmed varken är möjligt eller studiens syfte att ge ett uttömmande svar på ovanstående tre frågeställningar. Det måste finnas något roligt kvar att göra i framtiden också.

1.2 Metod och material

Den empiriska delen av studien kommer att bestå i en textanalys av plandokument, visionsprogram och informationsmaterial producerade av institutioner med ansvar för den fysiska planeringen av Stockholm. Jag återkommer nedan till en närmare presentation av detta material.

Att i studien även inkludera intervjuer med nyckelpersoner involverade i stadsplaneringen i Stockholm skulle givetvis vara mycket intressant. Jag ser det dock inte som en brist att i denna uppsats enbart studera textmaterial, istället vill jag framhålla texters viktiga meningsskapande funktioner. Texter återspeglar både medvetna och omedvetna föreställningar som de människor som producerat dem hyser. Vidare spelar texter en viktig roll i vår samtid, som ibland benämns ”informationsåldern” eller ”nätverkssamhället”, där en stor del av kommunikation mellan människor sker genom just text, texter får därmed konsekvenser för hur människor tänker och agerar. Texter är ju inte på något sätt frikopplade från mänskligt handlande (jfr Bergström & Boreus 2005, s. 13). Textanalyser är därför givande och mycket relevanta.

Om idealtyperna som konstrueras och prövas i denna uppsats visar sig vara användbara, skulle en framtida studie kunna utvidgas till att innehålla även intervjuer.

1.2.1 Idealtyper som analysverktyg

Man kan argumentera för att det under det senaste decenniet skett ett skifte i synen på vad ’staden’ är och bör vara. En globaliserad ekonomi, förändrad innebörd av nationella gränser och ett större och starkare EU är exempel på faktorer som givit staden en ny position/nya uppgifter. Enligt vissa teoretiker är den främsta av dessa nya uppgifter att nå global konkurrenskraftighet genom att generera tillväxt (jfr ex. Sassen 1994, Brenner 2004, Clarke 2006). Teorier om denna förändring går att applicera på Stockholm, och kan sättas i kontrast mot det Stockholm som i mitten av förra seklet var huvudstad i det som brukar kallas ”Folkhemssverige”. En av stadens främsta uppgifter var då att skapa välfärd för sina invånare (jfr Granberg 2004, s. 84). Utifrån dessa skilda funktioner för staden

kommer jag med hjälp av litteraturen att konstruera två idealtyper, som jag preliminärt kallar ”Staden som välfärdsapparat” och ”Staden som tillväxtmotor”. Valet att utgå från just dessa två och inga andra grundar sig dels i att ”välfärdsstaten” ses som en av de starkaste principerna för samhällets organisering, dels på att ett stort antal statsvetenskapliga forskare såväl som urbanteoretiker (se ex ovan) hävdar att det som i en samtida stadspolitisk kontext är mest relevant att studera är en ny diskurs där tillväxt är det främsta idealet.

Begreppet ”idealtyp” förknippas ofta med Weber som använde idealtyper för att renodla specifika företeelser, som exempelvis kapitalism och byråkrati. Analysverktyget används dock även för att rekonstruera idésystem, och det är en sådan funktion idealtyperna kommer att fylla i den här uppsatsen. ”Staden som välfärdsapparat” och ”Staden som tillväxtmotor” ska alltså ses som idésystem snarare än faktiska företeelser. Dessa idealtyper kommer sedan att utgöra ett raster, en tolkningsram, som används för att strukturera och analysera det empiriska materialet (Bergström & Boreus 2005, s. 159).

1.2.2 Närmare presentation av materialet

Materialet kommer huvudsakligen att bestå av dokument från Stadsbyggnadskontoret i Stockholm (Sbk), som har det främsta ansvaret för stadsplaneringen i Stockholms stad. Sedan Plan- och bygglagen trädde i kraft 1987 är alla kommuner skyldiga att ha en översiktsplan som anger hur kommunens markanvändning ska utvecklas på sikt. Denna är inte juridiskt bindande men fungerar vägledande för detaljplanerna som är det. Idag arbetar Sbk efter *Översiktsplan 1999* (ÖP 99). Parallellt med denna finns *Vision Stockholm 2030* (VS 2030), som har ett längre tidsperspektiv än översiktsplanen och fungerar som riktlinje för hur kommande översiktsplaner ska utformas. Då dessa kompletterar varandra ur perspektivet ”mer visionär text” respektive ”mer konkret/fysiskt inriktad text”, kommer de båda att studeras.

Stockholm är inte bara staden i sig utan också kärnan i Stockholmsregionen. Visionerna för regionen respektive staden är därför tätt sammanknutna med varandra. För regionutvecklingen i Storstockholm svarar Regionplane- och trafikkontoret (RTK) som är en del av Stockholms Läns Landsting. Vikten av den roll de olika nivåerna spelar för varandra återspeglas bland annat i det faktum att staden och regionen samarbetar med varandra vid utformandet av respektive översiktsplaner, eller utvecklingsplan som det heter på regional nivå.

Det är inte endast samarbeten mellan olika subnationella nivåer som är viktiga att ha en medvetenhet om, utan även vad som sker mellan olika enheter på samma nivå. Det regionala samarbetet i Storstockholm kommer bland annat till uttryck i exemplet Norra Stations-området, som ligger på gränsmark och där planeringen sker över kommungränsen mellan Stockholm och Solna. I visionen för området läggs emfas vid den nya stadsdelens betydelse för regionen som helhet, snarare än för den enskilda staden (Solna eller Stockholm). Dessa tre poänger, Stockholm som viktig kärna i regionen; samarbetet mellan olika subnationella nivåer (i det här fallet Sbk och RTK); och Norra stations-området som exempel på hur

regionala samarbetet möjliggör kommunalt samarbete, talar för att jag även bör studera *RUFS 2001, Regional utvecklingsplan för Stockholm* (RUFS 2001), som är den RTK arbetar efter idag. De är samtidigt mitt i arbetet med att ta fram en ny utvecklingsplan som ska vara klar 2010, och det är därför relevant att även studera den senast utkomna delen i detta arbete: *Ny RUFS, Dialogunderlag 3, Visionen – Norra Europas mest attraktiva storstadsregion* (NRd 3).

Ovan beskrivna dokument är främst avsedda för aktörer involverade i planerandet och byggandet av Stockholm. Det kan därför vara intressant att även studera material som kommunicerar stadens visioner om staden till dess invånare eller andra intresserade. Ett sådant material kan således säga något om vad som har ansetts viktigt att lägga tonvikt vid när idéerna om staden ska presenteras eller ”säljas in” hos utomstående. Därför kommer *Stockholm bygger 06* (Sb 06) att finnas med i analysen, en bok producerad inom projektet och nätverket Stockholm Bygger. I detta nätverk finns Stockholm stad, Stockholms Byggmästareförening (lokal bransch- och arbetsgivarorganisation för bygg- och anläggningsföretag) och Stockholms Byggnadsförening (Stockholms ”byggnadsvärlds” forum för ”information, fri debatt och umgänge över fackgränserna” (www.sthbyggnadsforening.se)). På Stockholm Byggers hemsida presenteras projektet som ”ett långsiktigt projekt för att kommunicera nyttan och nödvändigheten av att bygga nya bostäder och infrastruktur, samt visa att det är en del stadens utveckling. Byggnads- och bostadsbranscherna bildar tillsammans med staden ett nätverk som samarbetar kring bl.a. boutställningar, seminarier och andra aktiviteter” (www.stockholm.se/stockholmbygger).

I fallet Norra Stations-området, kommer materialet att bestå dels av *Norra Stations-, KI- och KS-området. Stadsutveckling i gränlandet mellan Stockholm och Solna, Gemensamma planeringsförutsättningar, November 2004* (GPF 04) dels den nyutkomna (10 april 2007) *Fördjupning av två översiktsplaner, Karolinska-Norra Station* (FÖP 07).

1.3 Disposition

Som ovan nämns består uppsatsen av två större delar, en teoribaserad och en empiribaserad. Följande kapitel, 2, ägnas åt teorin och är följaktligen en presentation av idealtyperna. Först ”Staden som välfärdsapparat” och därefter ”Staden som tillväxtmotor”, kapitlet avslutas sedan med en gemensam sammanfattning av de båda idealtyperna. I kapitel 3 tas läsaren med på två analytiska upptäcktsfärder i Stockholm, en för varje idealtyp. Respektive avsnitt inleds med en översiktlig ballongfärd över hela staden, därefter följer en promenad i Norra Stations-området. I det fjärde och avslutande kapitlet förs en diskussion runt resultaten av analysen, idealtypernas utformning och frågor som kan vara intressanta att studera i framtiden.

2 Välfärdsapparaten och tillväxtmotorn. Två idealtyper

Kapitel två, i vilket de två idealtyperna tar form och i slutet sammanfattas i ett analyschema.

2.1 Staden som välfärdsapparat

Tankekonstruktionen ”Staden som välfärdsapparat” är skapad för att ge en övergripande bild av vilken struktur staden får som effekt av den fysiska planeringen i en stad i ett Sverige vars prioriterade politiska mål är att bygga en välfärdsstat. Den rumsliga kontexten är Sverige och den tidsmässiga utgörs av åren från 1930 till 1970, dock med en tonvikt på tiden mellan 1945 och 1970. Jag vill dock betona att detta *inte* betyder att de idéer eller rumsliga uttryck som representeras av ”Staden som välfärdsapparat” inte skulle vara giltiga i en annan kontext.

2.1.1 Funktionalismens reaktion mot den kompakta stenstaden

Var börjar vi? Jo, med det som redan finns, eller fanns, på plats. Staden som den såg ut runt mitten av 1900-talet var till stora delar den stad som byggdes då Sverige som en effekt av industrialismen urbaniserades. I slutet av 1800-talet hade en stor del av Sveriges befolkning lämnat landsbygden och arbetet inom jord- eller skogsbruk till förmån för staden och arbete på fabrik eller kontor. Staden mångfaldigade sin storlek på kort tid och bostadsbyggandet intensifierades (Schön 2000, s. 222). Under samma tid utvecklades byggnadsmaterial som betong samt -tekniker som stålkonstruktioner, och med det förändrades byggnadsmetoderna. Man kunde då bygga högre hus, och staden kunde därmed bli mer kompakt än tidigare. Runt åren kring förra sekelskiftet blev staden mer alltså mer folkrik utan att den breddade ut sig nämnvärt på större arealer. Staden förtätades. Industristadens kännetecknande bostadsform blev lägenheten i den kompakta stenstaden. Med den ökade densiteten i staden ”följde sanitära problem, trängsel och mörka stadsmiljöer” (Book & Eskilsson 2001, s. 138, 166).

Det var denna trånga och mörka stad med bristande hygien som det stadsbyggnads- och arkitekturideal som i Sverige kom att kallas funktionalismen reagerade mot. Som en del av den modernistiska rörelsen, hyllade funktionalistiska rörelsen det moderna med vad det betecknade, maskinen, bilen,

en tro på framtiden. Efter Stockholmsutställningen 1930 etablerades funkisen i Skandinavien men fick sitt stora genombrott efter andra världskriget (se ex Book & Eskilsson 2001, s. 167, Lundevall 2006, s. 113). Direkt efter Stockholmsutställningen skrev sex arkitekter *Acceptera*, som har kommit att ses som det svenska funktionalist-manifestet.⁵ Gunnar Asplund med flera gick till angrepp mot de befintliga stadsplaneringsidealen och skrev: ”Numera måste vi oavvisligt ställa den fordran på ett bostadsområde, att det så planlägges att varje lägenhet får tillgång till sol och luft, ett krav, som helt och hållet omkastat de äldre stadsplanebegreppen, vilka laborerade med slutna kvarter och rumsbildande gatuanläggningar” (Asplund et al 1931, s. 50). De menade att man för ljusets skull istället skulle anamma ”ett öppet byggnadssätt med parallella huslängor vilkas riktning bestämmes med hänsyn till solen” (Asplund et al 1931, s. 54). Vidare hade staden enligt författarna tidigare byggts med utgångspunkt i gatan och platsen, med effekten att byggnadernas främsta uppgift blev att utgöra gatubildens fond, dess väggar. De skriver att ”[d]en sociala rättvisa, som vår tid kräver, och medvetandet att det ej längre duger att låta människors hem först och främst bli motiv i en stadsbild, har emellertid haft till konsekvens, att vi måst överge det slutna kvarterssystemet för nya bostadsområden” (Asplund et al 1931, s. 51). Det är tydligt i *Acceptera* att funktionalismen handlade om strävan efter något som är *nytt*, i förhållande till det som var då, det gamla.

2.1.2 Att bygga Folkhemmet

Samtidigt med funktionalismens genombrott i Sverige skedde en förändring i synen på staden. Moa Tunström använder begreppet ”bo-staden” för att betona hur staden främst kom att ses ”som boendemiljö, som livsmiljö för familjen, som bakgrund till reproduktion, välfärden, utvecklingen” (Tunström 2006, s. 61). Mellan 1945 och 1970 ökade det kommunala ansvaret för välfärdsproduktionen markant, politiskt kännetecknas tiden av stabilitet och socialdemokratisk reformism (Granberg 2004, s. 119). Stadens uppgifter förändrades och visionen om den goda staden likaså. I välfärdsstaten finns en stark koppling mellan planering, bostads-, social- och arbetsmarknadspolitik. Den fysiska planeringen återspeglar tidens fokus på välfärd, utveckling och reproduktion samt den samtida bostads- och socialpolitiken. (Tunström 2006, s. 61f). Ambitionen var att skapa miljöer där sociala problem kunde undvikas eller minimeras (Granberg 2004, s. 123). Peter Lundevall betonar kopplingen till socialdemokratin, som med ”det nya formspråket [kunde] visualisera visionen om ett nytt jämlikare och modernare samhälle” (Lundevall 2006, s. 113). De stadsplanemässiga idealen och de politiska målen knöts samman. Arkitekterna i *Acceptera* framhåller att anledningen till att människor trots trängseln och den dåliga bostadskvaliteten ändå bor i den täta staden är bostadskostnaden: ”vår bostad [...], är alltså för

⁵ Författarna var, förutom Gunnar Asplund, Wolter Gahn, Sven Markelius, Gregor Paulsson, Eskil Sundahl och Uno Åhrén.

dyr. För det stora flertalet är det ej möjligt att för en rimlig kostnad tillfredsställa de berättigade kraven på utrymme, rumsantal och bekvämlighet i utrustningen. Här har man endast att välja mellan otidsenliga, mindervärdiga bostäder eller trångboddheten med dess irritation, dess hygieniska och moraliska vådor” (Asplund et al 1931, s. 79). Socialdemokraterna tillsatte vid sitt regeringstillträde 1932 en bostadssocial utredning som i sin slutrapport ställde kravet att en bostad med två rum och kök inte skulle få kosta mer än 20% av en industriarbetarlön efter skatt (Arnstberg 2005, s. 28).

Från 1930-talet till mitten av 1970-talet vilade svensk ekonomisk politik på modellen som går under benämningen keynesianism. Staten intog då en mer aktiv roll i ekonomin än tidigare, med ett av huvudsyftena att politiken skulle skapa större trygghet för en större del av befolkningen (Schön 2000, s. 331f). Man skulle bygga välfärdssverige, eller med Per Albin Hanssons ord – ”Folkhemmet”. ”Välfärdsmodellen innebar i Europa byggande för alla skikt i samhället” (Book & Eskilsson 2001, s. 167). En vision som skulle möjliggöras genom industriell bostadsproduktion. Asplund et al skriver att ”[e]ndast med hjälp av den industriella produktionen kan vi under det nuvarande tidsläget möta kravet på största möjliga effekt för lägsta möjliga kostnad” (Asplund et al 1931, s. 79). Det tidsläge Asplund refererar till är sitt samtida, och det teknoekonomiska paradigm som författarna förhåller sig till är fordismen. Detta gick hand i hand med keynesianismen och skulle råda flera decennier framåt. Författarna citerar Henry Ford: ”Vi måste lära oss att maskinen är allmänhetens tjänare – att den är nyttig endast i den mån den tjänar” (Asplund et al 1931, s. 127). Funktionalismen, keynesianismen och fordismen förstärkte varandra och var alla del av samma paradigm. Det kanske allra tydligaste exemplet på detta är ”Miljonprogrammet”, ett byggande baserat på folkhemstanken genomfört med funktionalistiska planeringsprinciper (Book & Eskilsson 2001, s. 167). ”Den fordistiska samhällsmodellen innefattar konsumtionsmönster, livsstil och i förlängningen boendemönster” (Book & Eskilsson 2001, s. 167). Funktionalismen kom att planera för bostadsområden, *grannskap*, anpassade efter och intimt sammankopplade med den samtida människans, och familjens, sätt att leva och verka i samhället. Det skulle vara mer än en samling hus man kunde bo i.

2.1.3 Funktionsseparering och sprawl

Funktionsseparering är ett viktigt begrepp för att tolka den funktionalistiska planeringens stadsmönster. Som diskuterades ovan innebar välfärdsbyggandet att staten kom att ta ett större ansvar för befolkningens sociala trygghet. ”Familjens existensvillkor [blev] alltmer en uppgift för det offentliga”, skriver Tunström, som också framhåller att en stor förändring var en stor grupp kvinnors utträde på arbetsmarknaden (Tunström 2006, s. 62). ”Kopplingen till den fysiska planeringen är att i ett välplanerat bostadsområde med inrättningar som tvättstugor, lekpark, daghem och annan service och i en rationellt utformad bostad kan familjen fungera trots två arbetande föräldrar” (Tunström 2006, s. 62). Detta ledde till funktionsseparering – offentliga funktioner koncentrerades till centrum i de nya

bostadsområdena och bostäderna lades runtomkring. Marken runt bostadshusen skulle så långt det var möjligt sparas – parker, promenadstråk och tallbackar blev vanliga. Gårdsbildningarna som de ser ut i den täta stenstaden blev mer öppna eller försvann helt. Det skulle signalera öppenhet, att alla var välkomna, men också vittna om funktionalismens fokus att skapa en hygienisk och ljus stad (Tunström 2006, s. 62).

Mellan 1960 och 1995 sjönk boendetätheten i de större svenska städerna med en tredjedel samtidigt som städerna med avseende på den yta de tog i anspråk ökade med ungefär 70% (Arnstberg 2005, s. 20). Man byggde glesare, och städerna bredde ut sig. Detta fenomen brukar kallas sprawl, ett begrepp som härstammar ur en nordamerikansk kontext men som också används om svenska förhållanden. Karl-Olov Arnstberg beskriver sprawl som en stadsmiljö där bostadsområden inte har någon annan funktion än just boende, där människor till största del gör sina inköp på köpcentrum utanför stadskärnan, en miljö med ”mil efter mil med asfalt” (Arnstberg 2005, s. 59). En stadsstruktur som möjliggjordes av bilen och som nu inte är tillgänglig utan bil. Sprawl används ofta i negativ bemärkelse och den sprawlade staden är vad Jane Jacobs och nyurbanismen kom att bli stora kritiker av, något jag kommer diskutera i avsnitt 2.2.3.

2.2 Staden som tillväxtmotor

Acceptera skrevs för snart åttio år sedan och miljonprogrammet lanserades för mer än fyrtio år sedan. Sedan dess har världen förändrats. Oljekrisen 1973 har framhållits som den främsta orsaken till det samhällsekonomiska paradigmskifte som inneburit en omstrukturering av det som kallades välfärdsstaten. Idag talar vi om globalisering, informationsålder och ”the death of space”. Samhällsutvecklingen på den globala nivån har naturligtvis även påverkat staden. Det här avsnittet handlar om det.

2.2.1 Paradigmskifte

”Den idag dominerande inramningen till stadsbyggandet är kravet på ekonomisk tillväxt och den konkurrenssituation städer anses befinna sig i” (Orrskog 2006, s. 34). Vilka förändringar har lett oss hit?

Tekniska innovationer kom att förändra industrin till den grad att vad som hände under 1970-talet kommit att kallas ”den tredje industriella revolutionen” (Schön 2000). Arbetet inom industrin rationaliserades, de rutinartade arbetsmomenten blev färre och med datorns introduktion i industrin skedde en stor förändring i möjligheten att behandla information. Produktionen kom att bli mer kunskapsintensiv, varpå kravet på sådan kompetens ökade. Den fordistiska organisationen övergavs och efterfrågan på arbetskraft förändrades radikalt (Schön 2000, s. 446f). Hand i hand med fordismen hade keynesianismen gått, och det samhällsekonomiska paradigmet kom nu även det i gungning. Statens

interventering i ekonomin i syfte att omfördela resurser minskade, och med den ökade internationella konkurrensen minskade statens möjligheter till inflytande och reglering av ekonomin. Vissa menar att fordismen, keynsianismen och välfärdsstaten ersattes med postfordism och nyliberalism, att det uppstått ett nytt socialt paradig som baseras på ”tillväxtökning, entreprenörskap och marknadsorientering” (Book & Eskilsson 2001, s. 145f). Vidare har faktorer som de stora förändringarna inom industrin, en alltmer avreglerad världsmarknad och ständigt utvecklande informationsteknologi fått många att beskriva världen som globaliserad.

Vad har då dessa förändringar för betydelse för staden? ”Centraliteten, platsens betydelse betonas samtidigt som geografien kan upplevas ha minskat i betydelse” (Tunström 2006, s. 64). Globaliseringen har fått en rad teoretiker att proklamera stadens död, att hävda att det geografiska rummet inte längre har någon betydelse. Andra menar att det inte är så enkelt, att det snarare handlar om att omtolka den rumsliga aspekten av politiken. De lokala nivåerna får en *annan* betydelse jämfört med vad de haft tidigare. Nationella gränser och geografiska avstånd ges minskad betydelse *samtidigt* som städer, urbana regioner eller industrikluster fått ökad betydelse. Det är en omformulering av spatiala förhållanden som kan beskrivas med begreppet ”glokalisering” – vilket implicerar att det sker en parallell förflyttning av politiska och ekonomiska funktioner från nationell nivå, *både* uppåt till globala nivåer *och* nedåt till lokala nivåer (Brenner refererar Swyngedouw i 2004, s. 45f). Niel Brenner menar att i kontrast till den fördelningspolitiska agenda som associeras med den keynesianska välfärdsstaten, ligger statens fokus – som en effekt av glokaliseringen – idag på att skapa ekonomisk tillväxt genom att förstärka sitt territoriums konkurrensfördelar (Brenner 2004, s. 172f). Städer och regioner får en ökad betydelse och Susan E. Clarke konstaterar att det är subnationella enheter som idag utgör de punkter som binder globala ekonomiska flöden (Clarke 2006, s. 56).

Staden anses inte längre leva av sitt omland. Det är istället staden som utgör den nationella ekonomins tillväxtmotor. I detta perspektiv kan staden beskrivas i termer av en ”entreprenörstad”. Entreprenörstaden definieras av Bob Jessop och Ngai-Ling Sum i tre punkter: 1) Staden använder innovativa strategier för att öka sin ekonomiska konkurrenskraftighet gentemot andra städer. 2) Strategierna är faktiska och reflexiva. De är inte slumpmässiga lyckokast utan medvetet framhållna i en entreprenörmässig anda. 3) Marknadsförarna av staden anammar en entreprenörmässig diskurs samt benämner och marknadsför staden som entreprenörstad (Jessop & Sum 2000). Vissa menar att entreprenörrollen innebär en förskjutning av den lokala politiken från fördelningsfrågor till att stödja utvalda projekt och aktiviteter som kan gynna staden i konkurrensen med andra städer (se ex Book & Eskilsson 2001, s. 94). Tillväxtmålet blir således det prioriterade. Andra teoretiker har problematiserat det faktum att välfärd och tillväxt betraktas som varandras motsatser och menar istället att de två samverkar. Tove Dannestam sammanfattar diskussionen om välfärds- kontra tillväxtmål i en entreprenörstads-kontext genom att konstatera att en entreprenörpolicy inte nödvändigtvis innebär att man bortser från välfärdsfrågor, det är dock möjligt att dessa frågor inte längre

anses ha ett värde i sig utan snarare blir värderade ur ett ekonomiskt perspektiv (Dannestam 2004, s. 10).

En av de främsta entreprenörs-strategierna för tillväxt är platsmarknadsföring. Det handlar om att sätta staden eller regionen på kartan, vilket kan göras på flera sätt. Ett är så kallade flaggskeppsprojekt, där spektakulär arkitektur används för att ge en plats ett kännetecken. Pampig eller märklig arkitektur har genom alla tider använts för att manifesteras makt och rikedom, men det som är nytt med flaggskeppen idag är att vad som nu sker är det omvända: stadsgestaltningen används istället för att attrahera investeringar till platsen/staden/regionen och därmed initiera tillväxt. Den spektakulära arkitekturen ses alltså som ett *medel* för att nå rikedom, inte främst som ett *resultat* av rikedom (Gospodini 2006, s. 312). Ett svenskt exempel på flaggskeppsprojekt är Malmös Turning Torso.

Något som blivit vanligt förekommande är även förnyade hamnområden, som ses som ett starkt konkurrensmedel för städer belägna vid vattnet. Gamla hamnområden eller marina industriområden som inte längre fyller sin funktion rustas upp och gamla byggnader ersätts (i vissa fall) med nya. Områdena integrerar ofta olika funktioner, som boende, shopping, restauranger och kulturetablissemang (Book & Eskilsson 2001, s. 97, Gospodini 2006, s 319). Ett svenskt exempel är Hammarby Sjöstad i Stockholm.

Med ovan diskuterade trender blir det allt mer tydligt att kopplingen mellan stadsplanering, bostads-, social- och arbetsmarknadspolitik börjar upplösas. Fokus inom den fysiska planeringen ligger istället på spektakulära bygg- och bostadsprojekt. Nybyggande görs dessutom i allt större utsträckning på mark som staden inte äger, offentlig-privata nätverk utvecklas och marknadens aktörer får därmed större inflytande över planeringen än tidigare (Granberg 2004, s. 123).

2.2.2 Klustren och den kreativa klassen

Jag konstaterade ovan att man kan argumentera för att platsen och staden med globaliseringen inte förlorat betydelse, utan fått en annan. Samma logik gäller för lokaliseringsfaktorer för företag. Var företag valt att etablera sig har ofta varit beroende av tillgången på och närheten till råvaror. När den ”nya ekonomin” övertar den ”gamla industrins” dominerande position i näringslivet kommer dessa lokaliseringsfördelar inte att förändras. Vad som förändras är råvarorna. Det är inte längre exempelvis järnmalm, utan kunskap och information (Book & Eskilsson 2001, s. 92). Detta får som följd att företag generellt etablerar sig i storstäder, där fler människor rör sig, och ännu mer specifikt: att företag i den nya ekonomin tenderar att samlas i kluster där de kan dra skalfördelar av närheten till varandra (Book & Eskilsson 2001, s. 93, Gospodini 2006, s. 313).

Människors möten spelar stor roll som lokaliseringsfaktor. ”[M]änniskor [...] är den verkliga kraften bakom klustren. Företag samlokaliseras för att få tillgång till kompetenta människor som alstrar innovationskraft och ekonomisk tillväxt (Florida 2006, s. 264f). I sin bok *The Rise of the Creative Class* som kom ut på svenska förra året (*Den kreativa klassens framväxt*, 2006), slår Richard Florida fast att det inte är mötet mellan människor vilka som helst som är det viktiga, utan

”kompetenta människors” möten som spelar roll. Boken har sedan den kom ut fått stor uppmärksamhet i samhällsplaneringsdebatten.

Florida tar avstamp i humankapitalteorin, men vill vidare. Han skriver att ”[e]nligt humankapitalteorin uppstår ekonomisk tillväxt på platser där det finns gott om välutbildade människor. Härav nästa fråga: Varför samlas kreativa människor på vissa platser?”. Florida har intresserat sig för platskvalitet och kreativitet och utvecklat sitt resonemang baserat på en teori om vad han ser som en ny samhällsklass – ’den kreativa klassen’. Den kännetecknas av att de som tillhör den har arbeten ”vars syfte är att ’skapa nya meningsfulla former’”, hit räknar Florida allt från poeter och konstnärer till ingenjörer, läkare och advokater (Florida 2006, s. 103). Det är den kreativa klassen som är viktig för städer och regioner att attrahera, då de bidrar med humankapital till platsen. Denna grupp människor, menar Florida, söker sig inte främst till en plats där det finns jobb, utan en plats som erbjuder andra kvaliteter: en miljö som ska kännetecknas av mångfald, kreativitet och tolerans, livligt gatuliv, kulturellt utbud (Florida 2006, s. 277). En tät blandning av universitet, högteknologisk industri, teatrar och närhet till shopping, något som ofta beskrivs som en urban miljö.

Vad som inte diskuteras, varken i Floridas bok eller i svallvågorna efter den, är det faktum att ’den kreativa klassen’ inte kan läsas som något annat än en omskrivning för ’överklass’ eller ’övre medelklass’ (oavsett kulturell, författare och konstnärer; eller ekonomisk, advokater och läkare). Florida konstaterar också att det generellt sett ”finns väldigt få regioner som både är kreativa centra och starka fästen för arbetarklassen”, samma sak gäller för områden som har hög närvaro av ’serviceklassen’ (Florida 2006, s. 283, 286). Detta är dock något som Florida inte problematiserar, vilket förvånar mig. Det ställs inte någon fråga om vad det innebär att konstatera att det viktigaste för en stad eller region är att erbjuda en attraktiv levnadsmiljö för överklassen. Hos Florida finns ingen diskussion om vad detta får för effekter vad det gäller stadens tillgänglighet och attraktivitet för de som inte tillhör den attraktiva ’kreativa klassen’.

2.2.3 Jane Jacobs och nyurbanismen

1961 skrev den amerikanska urbanteoretikern Jane Jacobs *The Death and Life of Great American Cities*. Då var funktionalistisk stadsplanering den rådande trenden och hennes bok föll inte i god jord. Enligt Jacobs stavas stadens död nämligen funktionsseparering, gles stadsbebyggelse (sprawl) med öppen kvartersbildning och områden där alla hus är av samma ålder. Alla egenskaper i en stad planerad enligt funktionalismens idéer. Sedan 1961 har dock kritiken mot den typen av stad växt, i USA såväl som i Västeuropa. I Sverige, där vi sett den tydligaste kritiken av funktionalismen i hävdandet att miljonprogrammets bostadsområden utgör ett misslyckande, har Jacobs bok nyligen översatts: *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2006). Boken är dock giltig även i en icke-amerikansk kontext, har fått klassikerstatus i Sverige och är ett verk som den svenska stadsplaneringsdebatten förhåller sig till. Enligt Jacobs är stadens död alltså funktionalismen, stadens hopp om liv däremot finns i funktionsintegrering

(en blandning av bostäder och arbetsplatser), att bygga efter stenstadens klassiska kvartersstadsmönster, att se till att byggnaderna är av blandad ålder samt att bygga tätt (Jacobs 2006). Jacobs idéer är bärande i den stadsplaneringstrend som kallas New Urbanism, eller på svenska nyurbanism.

Nyurbanismens idéer härstammar, precis som Jacobs, ur en amerikansk kontext. År 1993 bildades det amerikanska, och första, nätverket av nyurbanister, tio år senare bildades ett europeiskt nätverk, främst bestående av arkitekter och stadsplanerare. De senares manifest antogs vid ett möte i Stockholm 2003 (Klingberg 2006, s. 23). I detta anges vad som är de europeiska nyurbanisternas ”Utmaning: Storstäder, städer och byar håller på att förstöras av socialt utanförskap och social isolering, stadsutglesning (sprawl), misshushållning av mark- och kulturtillgångar, monofunktionell exploatering, bristande konkurrens och förlorad respekt för lokal och regional kultur” (*The Charter for European Urbanism*, 2003). Nyurbanismens avstamp är liksom hos Jacobs en kritik av funktionalismen, och många av lösningarna på problemen är också de gemensamma med Jacobs’.

Det finns vissa likheter mellan funktionalismen och nyurbanismen, som att de båda är faktiska rörelser med antagna manifest som presenterar helhetslösningar för stadsbyggande. Båda rörelserna utgår från en analys som säger att den samtida staden inte fungerar, deras lösningar skiljer sig dock åt. Där funktionalismen strävade efter att finna nya lösningar och skapa något nytt, modernt, går nyurbanisterna tillbaka till beprövade lösningar: tillbaka till staden som den var innan funktionalismen ”förstörde” den. Nyurbanismen vill bygga täta stadsdelar med stenstadens ruttmönster, och kanske framförallt ska områdena vara både funktionellt och socialt blandade (Klingberg 2006, s. 27).

Kanske skulle man kunna hävda att nyurbanismen är för ”Staden som tillväxtmotor” vad funktionalismen var för ”Staden som välfärdsapparat”. Nyurbanismen upplyfter det ”innerstadsmässiga” byggandet, till viss del också den ”gamla” staden, som den såg ut förr. De talar om att skapa den livliga innerstaden där människor möts med samma entusiasm som Richard Florida. Nyurbanistens goda stad liknar Floridas kreativa dito, och det är heller ingen slump. Richard Florida räknar Jane Jacobs till en av sina mentorer, då hon långt innan honom identifierade sambandet mellan kreativitet och levande stadsmiljöer och menade att den fysiska utformningen spelar stor roll för den kreativa miljön. Nyurbanismens, Jacobs och Floridas goda stadsmiljö är samma – en med närhet till allt, bostaden, jobbet, affären, men också till upplevelser, livsstilar och underhållning (jfr. Klingberg 2006, s. 240).

En sidoeffekt av detta samtida intresse för traditionella stadsmönster där gallerier ligger vägg i vägg med barer eller små butiker är gentrifieringen, en process i vilken innerstadens hyror med inflyttningen av den kreativa klassen stiger till en sådan grad att de som tidigare bodde där inte har råd att bo kvar utan tvingas flytta ut i förorterna (jfr Grafe 2006, s. 44).

Angående nyurbanismen kan jag avslutningsvis konstatera att den är alldeles för bred för helt kunna ringas in och definieras. Den framstår tidvis som något som kan vara vad du vill att det ska vara. Mats Hultman konstaterar om den spretiga rörelsen att den som helhet ”är både konservativ och radikal. Konservativ

eftersom den bygger på gamla stadsbyggnadsmodeller, men radikal eftersom den inför dem i nya miljöer. Konservativ eftersom den inte ifrågasätter de rådande politiska och ekonomiska systemen eller borgerliga smak- och familjevärderingar. Radikal eftersom den ifrågasätter bilberoendet och därmed viktiga delar av den amerikanska livsstilen” (Klingberg 2006, s. 26). Icke desto mindre, vad det gäller introduktionen av nyurbanismen i Sverige säger Hultman ”-Man skulle kunna tänka sig att miljöpartiet hade importerat detta som ett grönt samhällsideal eller att vänsterpartiet använt det som ett ideal för utjämning av samhällsklasser. Men nu är det en borgerlig stiftelse som tar tag i det – och då blir det ett borgerligt ideal” (Klingberg 2006, s. 31).⁶

2.3 Sammanfattning av idealtyperna

Idealtypen ”Staden som välfärdsapparat”s rumsliga form och struktur sprang ur reaktionen mot det sena 1800- och det tidiga 1900-talets trångbodda, ofta ohygieniska stad – under 1900-talets mittersta decennier ville man bygga luftigt, ljusst och framförallt modernt, nytt. Stadsbyggandets främsta uppgift var att se till att alla invånare hade bra bostäder, och bostäder de hade råd med. Den nya (fordistiska) möjligheten till massproduktion inom byggandindustrin möjliggjorde detta och när Sverige skulle bygga välfärd anammades funktionalismens ideal för att ge Folkhemmet dess fysiska uttryck. Med dessa ideal växte staden utåt, och blev glesare. Förorter byggdes enligt ABC-principen och efter deviset funktionsseparering. Bostadspolitik, socialpolitik och stadsplanering var tätt sammankopplade. Om det främst var på grund av den politiska visionen att bygga en välfärdssta(d)t, som Sveriges städer i mitten av 1900-talet växte efter funktionalistiska planeringsprinciper, eller om det var för att Sveriges ledande arkitekter och planerare var skickliga i att anpassa sin argumentation för de nya modernistiska idéerna till den samtida politiska retoriken är oklart. Troligtvis befruktade idéerna varandra.

Idealtypen ”Staden som tillväxtmotor”s rumsliga karaktärsdrag går att se som antites till funktionalismens grannskap. Ideal som förespråkas av nyurbanismen, att bygga tätare, efter den äldre stenstadens ruttmönster och integrera samhällets olika funktioner, får stort genomslag. Städer antar en entreprenörmässig diskurs och stadens främsta funktion blir att generera tillväxt. I enlighet med detta måste staden som plats marknadsföras, samt byggas för att attrahera välutbildade människor samt företag, vilket kan göras med flaggskeppsprojekt, förnyade hamnområden eller att bygga nya stadsdelar i gamla industriområden som inte längre används. Innerstaden blir den attraktiva kärnan och gentrifieringsprocessen gör att levnadskostnaderna i denna del blir dyrare och mindre bemedlade flyttar ut till förorterna där det är billigare att bo. Staden byggs inte längre i samma

⁶ Nyurbanismen har i Sverige introducerats av Urban City Research, finansierat av Axel och Margaret Ax:son Johnsons stiftelse.

utsträckning på mark som staden själv äger, stadsplaneringen kommer därför i allt större utsträckning att ske i samarbete med marknadens entreprenörer.

I figuren nedan sammanfattas några av de viktigaste karaktärsdragen i respektive idealtyp.

<i>Övergripande vision för staden</i>	Välfärd	Tillväxt
<i>Övergripande rumsliga ideal</i>		
Stadsbyggnadstrend	Funktionalism	Nyurbanism
Idealt stadsbyggnadsmönster	Funktionsseparering	Funktionsintegrering
Ideal bebyggelsestruktur	Gles	Tät

3 Studieobjektet Stockholm

Kapitel tre, i vilket materialet analyseras. Analysen kommer att fokusera hur de tre olika typer av rumsliga ideal som redovisades i schemat i slutet av förra kapitlet, kommer till uttryck i materialet. Istället för att diskutera de olika dokumenten ett och ett efter varandra, vilket jag tror skulle bli långrandigt, har jag valt att redovisa analysen efter de två olika idealtyperna. I de respektive avsnitten diskuteras inledningsvis de övergripande visionerna, därefter de rumsliga uttrycken för dessa uppdelade på två avsnitt – ett för Stockholm som helhet och ett för fallet Norra Station.

3.1 Uttryck för ”Staden som välfärdsapparat”

Den vision om staden som denna idealtyp, ”Staden som välfärdsapparat”, representerar i en stadsplaneringskontext skulle kunna uttryckas med mottot ”Bygg billigt och bra för alla!”. Innan jag går in på de fysiska uttrycken (vilket sker i nästa avsnitt), är det relevant att undersöka om och i såfall hur detta motto finns närvarande i de studerade dokumenten.

I ÖP 99 ställs i en styckesrubrik den retoriska frågan ”Hur stort är stadens bostadsförsörjningsansvar?” (ÖP 99, s. 35). Svaret på frågan skulle kunna ge en bild av hur staden står i relation till ”Stadens som välfärdsstad”s ambition att bygga för alla. Frågan inte får dock inte något svar i stycket under rubriken. Det i sig, frånvaron av ett svar, säger egentligen mer än någon formulering. Just ordet ”välfärd” förekommer ironiskt nog i samma stycke: ”För många människor ger den täta stadsmiljön stora välfärdsvinster, vilket inte minst den höga betalningsviljan för innerstadslägen visar” (ÖP 99, s. 35). Välfärdsbegreppet används här i en betydelse som är helt motsatt den som representeras av den här idealtypen. I denna antas ”välfärdsvinsterna” för den större delen av stadens invånare finnas utanför den ”täta stadsmiljön”. Man bör dock inte lägga för stor vikt vid denna motsättning, då innerstadens bostäder under tidigt 1900-tal inte höll eller ansågs hålla samma goda kvalitet som de gör idag.

I VS 2030 konstateras att tillgången på bostäder är betydelsefull för människors möjlighet till god livskvalitet och att det därför är viktig att det finns ett gott och varierat utbud av bostäder, så att många olika grupper av människor får sina behov tillgodosedda. Detta tolkar jag som ett uttryck för en ambition av Välfärdsapparatens typ. Ovanstående passage följs dock av: ”En god tillgång på bostäder medverkar till en positiv ekonomisk utveckling i såväl staden som i hela stockholmsregionen” (VS 2030, s. 9), något som ger resonemanget en delvis annan betydelse. Att värdera välfärdsfrågor ur ett ekonomiskt perspektiv är en del

av en entreprenörmässig diskurs och gör således att målformuleringen passar bättre in i idealtypen ”Staden som tillväxtmotor”. Tilläggas ska även att det i resonemanget ovan inte någonstans explicit uttrycks att det är *stadens* uppgift och/eller ansvar att borga för att det omtalade breda och varierade utbudet av bostäder kommer till stånd.

Ovanstående citat och resonemang är visserligen endast fragment av materialet, men de är talande för materialet överlag. Idén om att bygga välfärd är nästan helt frånvarande i texterna, och när den lyfts fram sker det ur ett ekonomiskt perspektiv. Det ses som en välfärds **vinst**.

3.1.1 Stockholm som helhet

Hur förhåller sig Stockholm stads övergripande stadsplanering till de övergripande rumsliga idealen *funktionalism*, *funktionsseparering* och *gles* bebyggelsestruktur?

I de delar av dokumenten som beskriver den fysiska planeringen av vad som ska byggas nytt i Stockholm är dessa ideal helt frånvarande. I de delar där befintlig bebyggelse diskuteras har jag funnit exempel där *funktionalismens* ideal diskuteras på ett övergripande sätt. Det sker dock oftast med någon typ av negativ konnotation. Ett exempel är ett stycke om (de ofta enligt *funktionalismens* ideal planerade) förorterna, där man skriver att de är ”omsorgsfullt planerade och utbyggda på ett samlat och samordnat sätt. Ett sådant stadsbyggande innebär att utformning och innehåll i hög grad kommer att styras av tidsbundna föreställningar om människors behov och livsmönster” (ÖP 99, s. 20). Vidare skriver man att ”[m]an kan påstå att staden själv skapat de fysiska förutsättningarna för den negativa segregationen [i förorten] genom att i vissa områden uppföra stora, ensartade bostadsbestånd” (ÖP 99, s. 23). Funktionalismen nämns visserligen inte vid namn i anknytning till styckena ovan, men de ideal den planeringstrenden representerade får sig här en känga. Funktionalismens grannskapsplanering (se avsnitt 2.1.2) framhålls som tidsbunden, och de massproducerade bostadsområdena anses skapa segregation.

3.1.2 Norra Stations-området

I materialet som rör Norra Stations-området finns varken *funktionalism*, *funktionsseparering* eller *gles* bebyggelsestruktur närvarande som ideal. De få gånger de förekommer fungerar de istället som en negativ kontrast. Två exempel kan förtydliga vad jag menar.

Vad det gäller bebyggelsestruktur framhåller man i texterna att Norra Stations-området ska byggas tätt (vilket jag återkommer till i avsnitt 3.2.2). Fenomenet *gles* bebyggelsestruktur används då i negativ bemärkelse för att argumentera för det täta. Det anses vara för dyrt att bygga glest: ”En friare lokaliserad och glesare bebyggelse [...] skulle inte få en omfattning som motsvarar grundinvesteringarna för att däcka över Norra Länken och Värtabanan” (GPF 04, s. 26).

Ett av de tydligaste kännetecknen för en stadsdel eller bostadsområde byggt under *funktionalismen* är de upplösta gränserna mellan offentlig och privat mark. Gårdsbildningarna var öppna, och privata uteplatser hade sällan staket eller buskar mot det allmänna parkområdet. I planeringen av Norra Stations-området slår man dock fast att "[e]n klar rumslig uppdelning i offentligt och privat tydliggör ägandeförhållandena och ökar ansvarsmedvetandet" (FÖP 07, s. 84). Det är en tydlig markering mot funktionalistiska ideal och det blir även tydligt att synen på denna gränsdragning är förändrad. I FÖP förs detta resonemang under rubriken "Trygghet" – den tydliga uppdelningen är till för att skapa trygghet. Funktionalistiska planerare ville med de icke synliga gränserna istället markera öppenhet, att alla var välkomna (Tunström 2006, s. 62).

Slutsatsen för det här avsnittet är dock att de övergripande rumsliga ideal som representerar "Staden som välfärdsapparat" främst är närvarande i det faktum att de är så totalt frånvarande i planeringen av Norra Stations-området.

3.2 Uttryck för "Staden som tillväxtmotor"

Den övergripande vision om staden som representeras av idealtypen "Staden som tillväxtmotor" kommer till uttryck genom att staden anammar en entreprenörmässig diskurs, i vilken konkurrenskraftighet och attraktivitet i förhållande till andra städer och regioner (på en global nivå) anses vara ett av stadens viktigaste mål.

Visionen för Stockholmsregionen är att bli "[n]orra Europas mest attraktiva storstadsregion" (NRd3, s. 7). Begreppet attraktivitet återkommer ofta i de studerade dokumenten. Stockholms attraktivitet är något som "ständigt måste hävdas" (VS 2030, s. 28). Det betonas starkt att stadens främsta uppgift inte är att hävda sig gentemot andra städer eller regioner i Sverige, utan mot internationella städer (ex. ÖP 99, s. 14, RUFs 2001, NRd 3, s. 8, VS 2030, s. 29). Man framhäver att Stockholm på den nationella nivån snarare ska betraktas som en katalysator för hela landets ekonomi (VS 2030, s. 29). Attraktiviteten syftar på potentialen för staden att kunna locka investeringar och företagsetableringar till sig och konkurrenskraften mäts i pengar. Stockholm Stads övergripande visioner stämmer väl överrens med karaktäristika för "Staden som tillväxtmotor".

3.2.1 Stockholm som helhet

På vilket sätt finns de övergripande rumsliga idealen *nyurbanism*, *funktionsintegrering* samt *tät* bebyggelsestruktur närvarande i materialet?

Stadsbyggnadsstrategin för Stockholm slås fast i ÖP 99 och sammanfattas "BYGG STADEN INÅT" (ÖP 99, s. 54). Den skrivs ut i versaler, som för att ge den extra styrka. Det hade knappast behövts, strategin upprepas i majoriteten av de studerade dokumenten och motiveras utifrån en mängd synvinklar. Att bygga

staden inåt innebär att man strävar efter att *förtäta* den befintliga bebyggelsen, då Stockholms mark till stor del redan är exploaterad. Det handlar i stor utsträckning om att bygga där industri- eller hamnverksamhet upphört och lämnat tillgängliga ytor efter sig, och det ska byggas *tätt*. Denna typ av bebyggelsestruktur bär i dokumenten många positiva konnotationer, det *täta* anses bland annat vara ”modern” och ”representativ” stadsbebyggelse (ÖP 99, s. 20). Att just begreppet ”modern” används uppenbarar för övrigt hur inte bara ord och begrepp utan även fysisk form ändrar betydelse med tiden – modernisterna ansåg ju att det tvärtom var den *glesa* bebyggelsen som var det moderna. Stadens täthet stod för det ohygieniska och bakåtsträvande. Vidare för det *täta*, enligt RUFSS 2001, med sig fördelar även för ”innovationsmiljön” som kan ”förstärkas genom att fler täta miljöer skapas. I dag är Stockholms innerstad en unik resurs genom sin täthet och tillgänglighet. Regionen behöver fler platser med hög täthet av resurser, kunder och företag som kan möjliggöra framväxt av nya klusterbildningar” (RUFSS 2001)⁷.

Majoriteten av nybyggnationerna i Stockholm under den närmast överskådliga tiden kommer att ske i så kallade ”stadsutvecklingsområden”. Stadsbyggnadskontoret har identifierat tolv stycken stadsutvecklingsområden, som ”utgör Stockholms främsta utbyggnadsresurs framöver” (ÖP 99, s. 71).⁸ Några har idag redan börjat byggas, andra är ännu under projektering (bland de senare finns bl. a. Norra Stations-området). För att studera vad Stockholm vill med den fysiska utformningen av staden är det intressant att titta närmare på vad man skriver om just dessa områden.

I ÖP 99 skriver man om stadsutvecklingsområdena generellt att ”[h]är föreslås en mångfunktionell och relativt tät stadsbebyggelse där bostäder, arbetsplatser, service, kultur och parker integreras” (ÖP 99, s. 71). Jag noterar *tät* och mångfunktionell, alltså *funktionsintegrering*, och läser vidare om stadsutvecklingsområdena i *Stockholm bygger 06*, där man skriver att ”[d]et är inte frågan om att bygga bostadsområden, det handlar om att bygga stad”, något som enligt textförfattaren betyder att bygga *funktionsintegrerat* (Sb06, s. 42). Vidare innebär det ”ett brott mot funktionalismens planeringsideologi” och att förhoppningen är att ”åstadkomma en levande stad, en urbanitet av högre kvalitet” (Sb06, s. 42). Det är svårt att hålla isär begreppen. Vad som är intressant är hur man kopplar ihop olika begrepp till att bli varandras synonymer. ”Att bygga stad” är att bygga funktionsintegrerat, en koppling som även görs i ÖP 99, där man skriver att ”[m]ed begreppet stadsbebyggelse avses en blandad användning av i stort sett alla de verksamheter som hör staden till [...]. Detta är ett uttryck för stadsbyggnadsstrategin att i högre grad än hittills söka integrera bostäder och verksamheter av olika slag” (ÖP 99, s. 72). Vidare skriver man att ”[f]ör att skapa

⁷ För RUFSS 2001 har jag tyvärr inte kunnat ange sidnummer då dokumentet inte ligger som pdf-fil på internet utan som obrutna sidor.

⁸ Stockholms tolv stadsutvecklingsområden är: Västra Ciyt-Barnhusviken, Hammarby Sjästad, Gullmarsplan-Globen-Slakthusområdet, Lövholmen-Liljeholmen-Årstadal, Nordvästra Kungsholmen, Alvik, Norra stations-området, Husarviken, Värtahamnen-Frihamnen, Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda, Centrala Älvsjö, Bromsten-Spånga-Lunda.

levande och varierade stadsområden är det en ambition att i högre grad integrera bostäder och arbetsplatser” (ÖP 99, s. 55). Se, där dök ”den levande staden” upp igen, den som enligt ovan också har ”en urbanitet av högre kvalitet”.

Urbanitet är ett intressant begrepp, för det är oklart vad det egentligen betyder. Det enda som framstår som klart är att det betraktas som ett värde, en levande stad anses ha en urbanitet av hög kvalitet. Hög urbanitet är således positivt. Resonemanget om urbanitet återkommer: ”Många förortstadsdelar skulle må bra av en viss förtätning i liten skala. Ny bebyggelse kan hjälpa till att råda bot på bristerna i urbanitet i förorten” (Sb06, s. 44). De stadsdelar som byggdes under andra hälften av 1900-talet byggdes under en ”utglesningsprocess” skriver man, vilket här blir synonymt med en sänkning av urbaniteten, vilket med logisk slutledning förmodas göra en stad mindre levande. I sammanhanget framstår det som att det *glesa* är en åkomma, som man dock lyckligtvis kan ”råda bot” på, göra mer levande (genom att förtäta) (Sb06, s. 44). *Tät* bebyggelse kommer här att förknippas med *funktionsintegrerad* men också med begrepp som levande och urban. *Funktionalismens glesa* och *funktionsseparerade* förorter konstrueras därmed som döda och icke-urbana. Albert Pope diskuterar hur ordet ”suburb” där prefixet ”sub” innan ”urb” betecknar något som inte riktigt är ”urbant”, det är ”underurbant” (Pope 2001). Det stämmer överrens med hur en lägre grad av urbanitet kopplas ihop med förorten och en högre grad av urbanitet med den täta innerstaden. Resonemanget fungerar lika bra i en svensk översättning. ”Förort”, eller ”förstad”, är på samma sätt ord som betecknar ett förstadium till staden, en ännu inte färdigutvecklad stad. Detta är ett tydligt exempel på hur språket avslöjar maktförhållanden: det säger mer om relationen mellan förorten och innerstaden än om ett fysiskt faktum. Faktum är att förorter idag är självklara beståndsdelar av storstäder i hela världen. Ingen storstad utan förort. Ändå anses förorten inte vara urban. Det handlar istället om en hierarki, där innerstaden representerar högt (på skalan urbanitet) och utgör centrum, medan förorten representerar lågt och utgör periferi. När man som i Sb 06 även gör kopplingen tät stad=levande, och dess antites – förort – konstrueras som död, avslöjas hierarkin på ett nästan parodiskt vis. Att studera den fysiska utformningen av staden ur detta perspektiv (ett makt-) är viktigt då det kan ge oss svar på frågor om vem staden byggs för och varför.

Denna skilda syn på förort och innerstad kan man ha i bakhuvudet, när man i ÖP 99 läser om bostadsbehov och bostadsmarknad. ”Större bebyggelsetillskott bör lokaliseras till attraktiva lägen. Endast därigenom bedöms det bli möjligt att, med nuvarande kostnader i nyproduktionen, få avsättning för de nybyggda lägenheterna och därigenom initiera flyttkedjor” (ÖP 99, s. 30). I texten hänvisar man till en tidigare gjord analys (1995), i vilken det visat sig att Stockholms hushåll inte anser att ”nybyggt” i sig är en kvalitet som gör att det är värt att betala högre hyra för en lägenhet. En sådan kvalitet är dock ”innerstadsläge” (ÖP 99, s. 34). Vad som avses med formuleringen ovan är alltså att man främst bör bygga i eller nära innerstaden, för dem som har råd att betala den höga hyran i nybyggda hus. De förmodas, när de flyttar, frigöra äldre bostäder i inte lika attraktiva lägen som mindre bemedlade människor har råd att hyra. Detta gör att diskussionen om förort kontra innerstad får ytterligare en dimension: fattig/rik. Med dagens byggkostnader är det inte lönsamt att bygga bostäder för någon annan

samhällsgrupp än de relativt rika, de som vill bo i innerstadsmässigt (precis som den kreativa klassen). Därför ska Stockholm byggas tätt och funktionsintegrerat (läs: stadsbebyggelse med hög urbanitet) nära innerstaden. I förorten blir det sedan – förhoppningsvis – billigare lägenheter lediga för de inte lika rika.

Ur en analys av materialet kan man konstatera att *funktionsintegrering* är det ideala stadsbyggnadsmönstret och *tät* den ideala bebyggelsestrukturen. I textförfattarnas sätt att använda dessa begrepp kan man även se att de är värdeladdade och bär på idéer om vad som utgör den goda och levande staden. Idéer och visioner får i stadsplaneringen fysisk form. Vad det gäller stadsbyggnadstrend ger materialet inte något tydligt svar. Det som står klart är att vad trenden än är så är det något som *inte* är *funktionalism*, något som är motsatt funktionalism.

3.2.2 Norra Stations-området

Området runt Norra Station som det ser ut idag: parkeringsplatser, ett par outlet-butiker, gamla magasin som hört till den gamla godsstationen, bangården, stora spårområden. På andra sidan spåren, i Solna: Karolinska Institutet och Karolinska Sjukhuset. I dokumenten beskrivs det gamla stationsområdet som ”ett sår” eller ”en barriär” i stadsbilden. Området är ett sår som nu ska läkas. ”Vision: Den nya stadsdelen kring Norra Station förenar i en unik miljö stadens kvaliteter med världsledande forskning, företagande och boende i Europas mest spännande tillväxtregion” (GPF 04, s. 5). Området ska få ”[s]tadens kvaliteter”, det ska bli ”ett stadsrum med starka urbana kvaliteter och prägel av innerstad”. För att skapa detta ska man bland annat förlänga ett par av norra Vasastans stadsgator in i det nya området och bygga de nya husen i kvarterstruktur (GPF 04, s. 25). På det sättet anknyter man till 1800-talets stenstad och området gestaltas som en förlängning av den, syftet är att skapa ”en tät stadsbebyggelse” med ”hög intensitet” (FÖP 07, s. 22). I GPF 04 listar man tio ”utgångspunkter för stadsstrukturen”. Den första anger att ”[e]n ny stadsfront etableras” (GPF 04, s. 25). Det handlar om att flytta gränsen för var (inner)staden slutar. Det är ett effektivt sätt att öka den attraktiva mark som utgör innerstadsläge, för att anknyta till diskussionen i det förra avsnittet (3.2.1). I såväl GPF 04 som FÖP 07 finns ett nästan ändlöst antal variationer på temat att skapa en *tät* och urban stadsdel.

En annan utgångspunkt för stadsstrukturen slår fast att ”[e]n kvartersstruktur utvecklas som ger förutsättningar för en blandning av bostäder, kultur och verksamheter och som blir en intressant spelplan för biomedicinsk och bioteknisk utveckling” (GPF 04, s. 25). Här knyts idealet *funktionsintegrering* samman med ambitionen att skapa ett life-science-kluster. Formuleringen liknar den övergripande visionen för Norra Stations-området och återkommer ofta i texterna.

Utifrån visionen om *funktionsintegrering* + kluster + *täthet* har planerarna myntat ett nytt begrepp: ”Science City”: ”Norra Stations-, KI- och KS-området som del i Vetenskapsstaden och Stockholms bioregion kan tillföras ytterligare värden genom en utveckling där management och innovationsklimat från traditionella Science Parks kombineras med innerstadens kvaliteter och liv till ett

nytt Science City-koncept. En stadsdel som är unik i regionen och som kan få en internationell identitet i en kombination av starka varumärken – Nobel, Karolinska, Solna och Stockholm” (GPF 04, s. 11). Science City-konceptet integrerar det *funktionsintegrerade* stadsbyggnadsmönstret, den *täta* bebyggelsestrukturen (som vi ovan konstaterat kan skrivas om med ord som ”innerstadskvaliteter”) och entrepreneurial city-strategier som klustertänkande (science parks) och place branding (internationell identitet). Två av tre dimensioner som ”Staden som tillväxtmotor” representerar visar sig vara grundläggande beståndsdelar i skapandet av Norra Stations-områdets identitet. Finns då den tredje, den som avser stadsbyggnadstrend, med i bilden?

I materialet som rör Stockholm som helhet var det inte möjligt att identifiera nyurbanism som stadsbyggnadstrend. GPF 04 och FÖP 07 genomsyras dock av de stadsbyggnadsideal som förknippas med nyurbanismen. Man eftersträvar en blandad bebyggelse (i aspekten från olika tidsepoker), att blanda hypermoderna institutionsbyggnader och bostäder med äldre byggnader – ”[d]et gamla stationshuset får [...] en central placering [vid torget] som symbolbyggnad för Norra Station” (FÖP 07, s. 22). Bebyggelsen ska byggas i enlighet med uppfattningen om att livet i staden finns i gatukorsningar och på torg. ”Det nya torget på Norra Station blir en oas för folkliv och en mångfald av aktiviteter. (FÖP 07, s. 22). Det ska bli en ”fotgängarvänlig stadsmiljö med tillgänglighet till service, torg och parker inom gångavstånd” (FÖP 07, s. 29). Vidare ska man inom Campus-området avveckla körbara vägar och parkeringsplatser helt och ersätta dem med gång- och cykelstråk (FÖP 07, s. 36).

Språket är mer laddat än vad man föreställer sig att ett byråkratiskt dokument ska vara: ”När stationsområdets ödsliga industrilandskap omvandlas till en levande stadsdel, behövs en urbanitet som förnyar stenstadens arkitektoniska uttryck och samtidigt tar fasta på den stockholmska karaktären. [---]. Den urbana scenen ges en inramning som inbjuder till möten mellan olika kulturmönster och människor. Offentliga platser, gröna gårdar och takterasser blir gemensamma vardagsrum för rekreation och socialt umgänge, det goda livet” (FÖ 07, s. 53). Det är som hämtat ur ett nyurbanistiskt manifest. Nyurbanismen ser den levande staden i en stad med lite biltrafik, små kvartersgator med många korsningar och där bostäder, shopping och kontor ligger blandade med varandra. Grunden för detta är föreställningen om att det är på stadstorget, i stadsparken eller på boulevarderna som livet i staden händer. Det är där människor möts. Nyurbanismens kritik av funktionalismens bostadsområden grundar sig i bristen på denna typ av offentliga rum och den därmed förmodade frånvaron av platser där människor kan mötas och interagera med varandra. Kristiaan Borret menar att nyurbanismen med det ett sådant resonemang ”undviker att se alla de former av uteslutning som de historiska modellerna av det urbana offentliga rummet var beroende av för att kunna fungera. Alla stadens invånare hade inte samma möjligheter att delta i den förment öppna debatten på den allmänna mötesplatsen” (Borret 2006, s. 96). Går vi tillbaka till platsen för det som brukar kallas demokratins födelse, det antika grekiska torget, kan vi konstatera att tillträdet till det offentliga samtalet på torget endast var öppet för fria män. Det är dock inte nödvändigt att gå så långt tillbaka i tiden, man kan konstatera att det i jämförelse

med någon punkt i historien knappast skett en tillbakagång i hur demokratiskt staden är utformad. Borret konstaterar att nyurbanismen ”sörjer förlusten av ett offentligt rum som bara antas ha funnits” (Borret 2006, s. 69). Vi kan konstatera att Norra Stations-området byggs med nyurbanistiska ideal, kanske för att det är med dessa man bygger stadsmiljö som uppskattas av den kreativa klassen. Den kreativa klassen som man vill dra till Norra stations life-science-kluster. Kan staden attrahera den kreativa klassen och bli den attraktiva internationella storstaden, då har man mycket vunnet i jakten på konkurrenskraftighet och tillväxt. Planerarna som arbetar med Norra Stations-området har lyckats förena den *täta* bebyggelsestrukturen, den *funktionsintegrerade* stadsbyggnadsmönstret, *nyurbanismen*, Jane Jacobs och Richard Florida i ett och samma projekt. Norra Stations-området ter sig som en veritabel checklista för idealtypen ”Staden som tillväxtmotor”.

4 Vid ändhållplatsen

Kapitel fyra, i vilket uppsatsen når sina sista sidor och intrycken från analysen av empirin samlas ihop och återknyts till de övergripande frågeställningarna. Vad kan man dra för slutsatser av resultaten? Vidare sker en kort utvärdering av hur analysverktyget, de två konstruerade idealtyperna, har fungerat. Avslutningsvis ges förslag på hur man i framtida studier skulle kunna gå vidare med frågor liknande dem i denna uppsats.

4.1 Stadens vision och struktur

Syftet med denna pilotstudie har varit att undersöka hur idéer och visioner om ”den goda staden” återspeglas i stadens struktur. Med fokus på Stockholm och fallet Norra stations-området har analysen sökt svaren på tre frågor: 1) vilka politiska visioner om staden återspeglas i Stockholms Stads övergripande stadsplanering? 2) Vilka rumsliga uttryck tar sig dessa visioner? 3) Hur kommer Stockholms stads visioner om ”den goda staden” till uttryck i projekteringen/planeringen av Norra Stationsområdet?

När det gäller de politiska visionerna för staden kan man, för att relatera till idealtyperna, initialt konstatera att Stockholm representerar både ”Staden som välfärdsapparat” och ”Staden som tillväxtmotor”. Dock, huruvida ”välfärdsapparatens” främsta stadsbyggnadsvision – idén om att stadsbyggandet främst ska se till att alla får möjlighet att bo bra till ett rimligt pris – är giltigt för Stockholm eller ej, är beroende av hur man läser mottot. Det är Stockholms ambition att bygga staden så att det *finns* bostäder åt alla. Att *bygga* för alla finns det inte längre möjlighet till, nyproducerade lägenheter är dyra och därför ”måste” Stockholm bygga nytt åt främst höginkomsttagare. Det förväntas initiera flyttkedjor, vilka ska frigöra bostäder åt låginkomsttagare. En annan förklaring än de höga produktionskostnaderna, är den att staden bygger bostäder för den grupp av människor de vill attrahera. En av poängerna med nybyggandet i ”Staden som välfärdsapparat” var att locka folk från landsbygden in till staden för att jobba i industrin, där det behövdes arbetskraft. Man byggde i stor utsträckning för arbetarklass eller lägre medelklass. Idag, i det postfordistiska samhället, vill staden istället attrahera kunskaps- och informationsproducerande arbetskraft. Således bygger man för ”den kreativa klassen” (övre medelklass eller överklass). Vidare motiveras vikten av att planera för bostäder åt alla främst ur ett ekonomiskt perspektiv. Välfärdsapparatens motto tycks inte ha ett värde i sig, utan värderas istället för sin medverkan till stadens tillväxt. I det ljuset framstår Stockholm snarare som en stad som anammet en eller flera entreprenörsstads-

politics (se avsnitt 2.2.1) och visionen glider så över i mallen för ”Staden som tillväxtmotor”. I denna ses staden som sitt omlands motor för tillväxt. Internationell attraktivitet och konkurrenskraftighet blir de främsta målen, något som också genomsyrar Stockholms Stads plandokument.

Om vi konstaterar att Stockholm ändå har en ambition att bygga för välfärd (oavsett hur välfärden värderas), så har de rumsliga uttrycken för ”Staden som välfärdsapparat” som tidigare präglat stadsstrukturen, försvunnit. Den fysiska planeringen för samtidens och framtidens Stockholm sker i enlighet med de övergripande rumsliga ideal som representeras av ”Staden som tillväxtmotor”. Det är intressant att se hur man i plandokumentet genomgående fjärrar sig från de rumsliga ideal som karaktäriserar idealtypen ”Staden som välfärdsapparat”. Fokus och nybyggnationer riktas bokstavligen inåt, mot innerstaden. Alla attraheras av innerstaden, framstår det som. Folk vill flanera på boulevarder, gå på konstutställningar och dricka vin på uteserveringar, allt i närheten av sin bostad. Jag anser inte att det är ett problem i sig att staden vill bygga *tätt, funktionsintegrerat*, med urbana kvaliteter. Vad som är problematiskt är att den innerstad man skapar efter den här modellen inte kommer att vara tillgänglig för alla. Man bygger staden för att attrahera de människor som anses göra staden konkurrenskraftig. Det skapar oundvikligen en polarisering av staden, där den delen av befolkningen bor i innerstaden, centrum, och den inte lika attraktiva befolkningen bor i förorten, periferin. Att planerarna inte tycks se politiken, med sin inneboende människosyn, som en del av stadens fysiska struktur är ett problem.

Norra Stations-området kan ses som ett renodlat typexempel på fysisk planering i ”Staden som tillväxtmotor”-anda. Det ska bli ett ”Science City” byggda på alla de beståndsdelar som förmodas attrahera både life science-företag och människor lika attraktiva som de kunskapsintensiva verksamheterna. En tillväxtmotor i liten skala, som länkar samman Stockholm och Solna och som därmed både manifesterar det regionala samarbetet och bidrar till hela Storstockholms utveckling mot att bli norra Europas mest attraktiva storstadsregion. Det är stora ord i dokumenten, stora och känsloladdade. Det är tydligt att det inte enbart handlar om att i dokumenten i byråkratisk ordning redovisa planeringsgången utan lika mycket om att marknadsföra och sälja in projektet. Sammanhanget blir lättare att förstå om man vet att varken Stockholm eller Solna till fullo äger den mark som den nya stadsdelen ska byggas på. Utvecklingsarbetet är ett samarbete mellan Stockholms Stad, Solna Stad, Stockholms läns landsting, Karolinska Institutet, Akademiska Hus och Jernhusen. Det är inte Stockholms stadsbyggnadskontor som producerat GPF 04 utan White, en privat arkitektbyrå. Staden blir en entreprenör bland andra på marknaden. Där råder marknadens regler, och stadens fysiska planering kommer därför att få anpassa sig till dessa. Stadsplaneringen blir så en del av maskineriet i stadens tillväxtmotor.

Denna utveckling gör staden till en entreprenör bland andra och som därför behöver handla i konkurrens. Stadsbyggnadskontoret har inte längre samma makt över den fysiska planeringen av staden, vilket är en möjlig förklaring till varför en av de främsta ambitionerna med stadsbyggandet synes vara att attrahera ”den

kreativa klassen”. Stadsbyggandet, i fysisk mening, blir då till viss del ett marknadsekonomiskt värde. Utvecklingen skulle även kunna förklara varför en (social-)politisk dimension av stadsbyggandet är svår att finna, och varför denna koppling sällan problematiseras. Vilken aktör ska i framtidens stad bevaka denna dimension?

4.2 Utvärdering av analysverktyget

Hur fungerade det att använda idealtyperna ”Staden som välfärdsapparat” och ”Staden som tillväxtmotor” som analysverktyg? För att möjliggöra en systematisering av materialet samt underlätta en analys och förklaring av olika rumsliga ideal var de mycket effektiva. De gjorde att jag på ett lättöverskådligt sätt kunnat påvisa samband mellan visioner om staden och stadens struktur.

Om man diskuterar de tre olika dimensioner jag valde att inkludera i de bägge idealtyperna, stadsbyggnadstrend, idealt stadsbyggnadsmönster respektive ideal bebyggelsestruktur tycker jag, att de två senare dimensionerna var relevanta och lätta att använda med stringens – i båda idealtyperna. Min enda egentliga invändning mot idealtyperna gäller den första dimensionen, stadsbyggnadstrend. För ”Staden som välfärdsapparat” fungerade *funktionalism*-begreppet ganska väl. Dock var ”Staden som tillväxtmotor”s begrepp *nyurbanism* svårare. Trender överhuvudtaget är svåra att ha att göra med i någorlunda systematiska analyser. De är, oavsett det gäller litterära stilbildningar, konstnärliga epoker eller stadsbyggnadsideal, svåra att avgränsa och tydligt definiera. Nyurbanismen är som jag nämnde i avsnitt 2.2.3 en bred och yvig rörelse. Att *funktionalism* var lättare att använda beror förmodligen på att trender som är överspelade och har gått till historien är lättare att generalisera runt och därmed också att avgränsa och definiera, än samtida fenomen – som *nyurbanism*. Jag tror att detta gäller även sett ur ett annat perspektiv – det var svårt att identifiera *nyurbanism* i planeringen av Stockholm som helhet, ett fält med många planerare inblandade, men mycket lätt i fallet Norra Station, ett avgränsat projekt där få planerare har stort inflytande. Är en av planerarna i det senare projektet förespråkare av nyurbanism får det säkert större genomslag än om samma person deltagit i översiktsplaneringen. Att ändå ha med stadsbyggnadstrend som dimension dessa problem till trots är intressant då de i sig är en koppling mellan idéer om staden å ena sidan och den rumsliga utformningen av densamma å andra sidan.

”Staden som välfärdsapparat” och ”Staden som tillväxtmotor” är i helhet användbara idealtyper. Ska de användas igen bör man dock överväga en modifiering, eller kanske en ersättning, av dimensionen stadsbyggnadstrend (även om det senare alternativet vore tråkigt).

4.3 Framtida forskning

Då denna studie har varit en pilot-dito och analysen främst skulle ge en illustration av hur en studie av kopplingen mellan vision och fysiskt uttryck i staden skulle kunna se ut, fanns det inte möjlighet att göra en genomgående systematisk analys. Det skulle vara intressant att i framtiden bygga ut denna studie med fokus på den samtida staden: att ytterligare studera de rumsliga uttrycken för "Staden som tillväxtmotor". Besläktat med detta är frågan om hur den fysiska planeringen av staden förändras när staden inte längre äger marken som ska planläggas. Flera stora byggbolag har egna planerare. Hur kommer staden att se ut om det kommunala planmonopolet försvinner? En intressant aspekt vore att intervjua planerare på stadsbyggnadskontor för att höra hur de ser på sin förändrande roll. Avslutningsvis, en av de viktigaste övergripande frågorna för framtiden är: Vem kommer att ha makten att leda visionerna och idéerna om staden ner i asfalten, huskropparna eller kvartersstrukturen?

5 Referenser

Litteratur

- Arnstberg, Karl Olov, 2005. *Sprawl*. Stockholm/Stehag: Symposion.
- Asplund, Gunnar – Gahn, Wolter – Markelius, Sven – Paulsson, Gregor – Sundahl, Eskil – Åhrén, Uno, 1931. *Acceptera*. Stockholm: Tiden.
- Bergström, Göran – Boréus, Kristina, 2005. *Textens mening och makt*. Lund: Studentlitteratur.
- Book, Karin – Eskilsson, Lena, 2001. *Stadens struktur. Varför och hur?* Lund: Lunds universitet.
- Borret, Kristiaan, 2006. "Diffusa städer" sid. 86-101 i Broms Wessel, Ola – Tunström, Moa – Bradley, Karin (red.), 2005. *Bor vi i samma stad?* Stockholm: Pocky.
- Brenner, Niel, 2004. *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Clarke, Susan E., 2006. "Globalisation and the Study of Local Politics: Is the Study of Local Politics Meaningful in a Global Age?" sid 33-65 i Baldersheim, Harald – Wollman, Hellmut (red.) *The Comparative Study of Local Government and Politics: Overview and Synthesis*. Opladen: Barbara Budrich Publishers.
- Dannestam, Tove, 2004. "The Theories and Politics of Entrepreneurial Cities. A Theoretical Summing up and the Next Step Forward."
- Florida, Richard, 2006. *Den kreativa klassens framväxt*. Göteborg: Daidalos.
- Gospodini, Aspa, 2006. "Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city" i *Cities*, Vol. 23. nr. 5, s. 311-330, 2006.
- Grafe, Christoph, 2006. "Förorter för nya européer – tre nederländska exempel" sid. 40-55 i Broms Wessel, Ola – Tunström, Moa – Bradley, Karin (red.), 2005. *Bor vi i samma stad?* Stockholm: Pocky.

- Granberg, Mikael, 2004. *Från lokal välfärdsstat till stadspolitik. Politiska processer mellan demokrati och effektivitet: Vision Mälarstaden och Östra hamnen i Västerås*. Örebro: Örebro universitet.
- Jacobs, Jane, 2004 (1961). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.
- Jessop, Bob – Sum, Ngai-Ling, 2000. "An Entrepreneurial City in Action: Hong Kong's Emerging Strategies in and for (Inter)Urban Competition" sid 2287-2314 i *Urban Studies*, vol. 37.
- Klingberg, Elisabeth, 2006. *När nyurbanismen kom till stan*. Göteborg: Pratminus förlag.
- Lundevall, Peter, 2006. *Den planerade staden*. Stockholm: Carlsson Bokförlag.
- Orrskog, Lars, 2006. "Stora och små berättelser om svenskt stadsbyggande" sid 26-39 i Broms Wessel, Ola – Tunström, Moa – Bradley, Karin (red.), 2005. *Bor vi i samma stad?* Stockholm: Pocky.
- Pope, Albert, 1996. *Ladders*. New York: Princeton Architectural Press.
- Sassen, Saskia, 1994. *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks, USA: Pine Forge Press.
- Schön, Lennart, 2000. *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*. Stockholm: SNS Förlag
- Tunström, Moa, 2006. "Staden som scen, bostad och paradox" sid. 56-68 i Broms Wessel, Ola – Tunström, Moa – Bradley, Karin (red.), 2005. *Bor vi i samma stad?* Stockholm: Pocky.

Källor på internet

Arena: <http://www.arenagruppen.se>, 14 maj 2007

The Charter for European Urbanism: <http://www.ceunet.org/charter.htm>, 14 maj 2007

Neo: <http://www.magasinetneo.se>, 14 maj 2007

Ord & Bild: <http://www.tidskriftenordobild.se>, 14 maj 2007

Stockholms stadsbyggnadsförening: <http://www.sthbyggnadsforening.se>, 14 maj 2007

Stockholm Bygger: <http://www.stockholm.se/stockholmbygger>, 14 maj 2007

Material (i texten använda förkortningar angivna inom parentes)

Inbjudan till dialog 3 om den nya regionala utvecklingsplanen – en ny RUFSS, 2006. Stockholm: Regionplane- och trafikkontoret. (NRd 3).

Karolinska – Norra Station. Fördjupning av två översiktsplaner, 2007. Stockholm/Solna: Stockholms Stadsbyggnadskontor/Solna Stadsarkitektkontor. (FÖ 07)

Norra Stations-, KI- och KS-området. Stadsutveckling i gränlandet mellan Stockholm och Solna. Gemensamma planeringsförutsättningar, 2004. Stockholm: White Arkitekter AB. (GPF 04).

Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, <http://www.stockholmsregionen2030.nu/utvecklingsplanen/index.html>, maj 2007. (RUFSS 2001).

Stockholm bygger 06, 2006. Stockholm: Stockholmia Förlag. (Sb 06).

Vision Stockholm 2030, 2004. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret. (VS 2030).

Översiktsplan 1999 Stockholm, 1999. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret. (ÖP 99).

