



LUNDS
UNIVERSITET

” ... *bästa tänkbara förhållanden* ”

En studie av hur citytesen motiverade Norrmalsregleringen

Uppsatsförfattare: Sebastian Christner
Handledare: Lovisa Solbär

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Lunds universitet

Höstterminen 2014
SGEL 36: Examensarbete inom kandidatprogram i samhällsplanering

Sammanfattning

1928 började stadsplaneorgan i Stockholm stad aktivt förbereda åtgärdanden av stadsplaneproblem i den centralt belägna innerstadsstadsdelen Nedre Norrmalm. I diskursen var det aldrig fråga om, utan *hur* de kunde lösas genom stadssanering: omfattande rivningar av stadsdelens befintliga bebyggelse. 1952 inleddes slutligen Norrmalmsregleringen, det mest omfattande stadsplaneprojektet i svensk historia.

I den här studien har saneringsbehoven kartlagts efter de huvuddrag som bostadssociala utredningen identifierade för svensk stadsbebyggelse överlag: *Stadsplanetekniska saneringsbehov* betecknade stadsbebyggelsens helhetliga utformning, *byggnadstekniska* enskilda fastigheters undermålighet.

Därefter har de granskats utifrån stadsplanerarnas *cityideologiska* övertygelse. Detta internationella ekonomisk-geografiska paradigm, här illustrerat genom de amerikanska geograferna Chauncy D. Harris och Edward L. Ullmans ”*The Nature of Cities*”, gjorde anspråk på att förutse den urbana markanvändningens utveckling. Med utgångspunkt att städers existens förutsätter att ekonomiska värden koncentreras till staden från områden utanför denna, indelas näringsverksamheter i två kategorier: *stadsbildande verksamheter* blir städers ekonomiska uppehållen och garantier mot stagnation, medan *sekundära* enbart tillgodoser lokalbefolkningens konsumtion. Verksamheternas olika mark- och lokalanspråk, samt topografiska faktorer och historisk markanvändning, utgör grundläggande faktorer varför rumsliga drivkrafter *differentierar* stadens ytor i olika, rumsligt avgränsbara agglomerationer respektive bostadsområden, s.k. *kärnor*. Eftersom differentieringen ansågs avspegla sociala och ekonomiska behov blev den till karaktären närmast naturbunden.

Utifrån detta perspektiv tolkade stadsplaneringen i Stockholms stad markanvändningens utveckling på Nedre Norrmalm som pågående *citybildning*: befolkningsminskning samt tilltagande koncentrationer av stadsbildande detaljhandel och kontor till centrala stadspartier med den tillgänglighet och genomströmning som verksamheterna ansågs kräva. Denna differentiering bildar kärnan *city*. Citybildningen ansågs emellertid hämmad av å ena sidan historisk markanvändning och topografiska förhållanden, Strömmen och Brunkebergsåsen; å andra sidan då stadsdelens gatunät, infrastruktur och fastighetsbestånd var anpassade till industrialismens markanvändningsbehov. Följaktligen ansågs bara fåtalet gator attraktiva för cityverksamheter, *citynätet*, medan lejonparten, *citys baksida*, präglades av lägre verksamhetstäthet, förslumning samt småskaliga sekundärverksamheter. Trots att stadsdelen som helhet fastslogs ha *citys* karaktärsdrag ansågs förhållandena förhindra cityverksamheternas sammanväxande och cementera närvaron av sekundära verksamheter. Studien har funnit likheter mellan stadsplaneringens uppfattningar om *citys baksida* och Harris och Ullmans tankefigur ”*transitionszon*”, ett centralt stadsområde under förslumning, där fastighetsägare på grund av förväntad expansion från köpstarkare cityverksamheter saknar incitament för upprustningar men ändå fortsätter hyresverksamhet. Flertalet förslumningsmekanismer ansågs förhindra *citys baksidas* rumsliga integration i *citynätet*.

Studien har identifierat inslag av inkonsekvens och pragmatik i denna uppdelning av stadsdelens markanvändning i *citynät* och *baksida*. Samtidigt hade saneringsbehoven en bredare, relaterad problembild. Trånga gator och ett lägenhetsbestånd dominerat av 1-

rum-och-kök kontrasterade också till aktuella socialpolitiska mål; trots att stadsdelens läge var oundgängligt för inomurban genomfartstrafik omöjliggjordes sådan av dess förindustriella gatunät, vilket förvärrades av att anslutande broförbindelser och trafikplatsen Tegelbacken inte särskilde olika trafikslag. Trängseln var därför mycket stor redan 1928 och klingade ännu sämre med framtidsprognoser som pekade mot fortsatt övergång till postindustriell markanvändning. Citybildande verksamheter beräknades fortsätta ta större arbetskraftsandelar från industrin, Storstockholms befolkningsökning samt bostadspolitiska mål antogs spå på *suburbaniseringen* avfolkning av innerstaden och förortsbildning. Fordonstrafiken beräknades i sin tur öka och få större inslag av privatbilism.

Citynätets lokalbrist och Nedre Norrmalms stadsplaneproblem i bredare bemärkelse hängde därför tätt samman. Studien har funnit, att stadsplaneringen uppfattade att en kombination av lokalbrist och naturbundna agglomerationstendenser skulle tvinga cityverksamheter till lokaletablering i närliggande stadsdelar, *cityförskjutning*. Rädslan hade nutidshistorisk relevans. Industriella revolutionens samhällsomvälvningar försköt mellan 1860 och 1910 tyngdpunkten för Stockholms cityverksamheter från Gamla Stan; obefintligt utbud av affärslokaler och otillräcklig infrastruktur tvingade nyetableringar till närliggande Nedre Norrmalm, dit också många – men inte alla – befintliga verksamheter flyttade, varpå Gamla Stan genomgick förslumning. Stadsplaneringen fastslog därför en nödvändighet i att till varje pris hejda processens fortgående från Nedre Norrmalm; den ansågs hämma både cityverksamheternas lokaliseringens önskemål och fri konkurrens om lokaler, på så vis också deras effektivitet som stadsbildande verksamheter. Stockholms utveckling i allmänhet var därmed hotad.

Om citys baksida tillfördes citynätets framkomlighet beräknades antalet sysselsatta i stadsdelen kunna växa med en tredjedel till ca 95,000. Med gatubreddningar, tunnelbanelinjer och förbättrade anslutningar för genomfartstrafik skulle spatiala drivkrafter beredas förutsättningar att låta citybildningen fortgå i önskad riktning. Byggnadsteknisk sanering både möjliggjorde och framtvungades av gatubreddning, tunnelbanans byggande, och vice versa; utifrån denna, i cityideologin sammanstrålade, inbördes komplexa uppsättning saneringsbehov måste Norrmalmsregleringens stora omfattning förstås.

Liksom rivningarna placerade Norrmalmsregleringens saneringsfas i en efterkrigstida, världsomspännande kontext, gavs planeringsfasen ett internationellt sammanhang genom citytesen. Den stockholmare som 1928 var 75 år gammal hade under sin livstid bevittnat ett omkullkastande av människans förhållande till staden. Industrialismen nådde staden runt 1855 och omkring sekelskiftet, framför allt från 1920-talet, började urbaniseringen övergå i en mer nischad suburbanisering. Teoretiska överensstämmelser mellan Norrmalmsplanerarna och ”*The Nature of Cities*” vittnar om gränsöverskridande konsekvenser. Industrialismens ökade konkurrens om centrala stadsytor samt efterföljande boendesociala problematik framtvungades så fort praktiska möjligheter förelåg utspridd stadstillväxt, men utan att förändra innerstadens roll som den plats i storstadsbebyggelsen där tillgängligheten var som högst. Trots inneboende komplexitet ryms i denna förenkling nyckeln till förståelse av citybildning som fenomen och cityideologins internationella karaktär, och Stockholm är genom Norrmalmsregleringens planeringsfas ett särdeles väldokumenterat och exemplifierande typfall för denna utveckling.

Nyckelord: *Nedre Norrmalm, Stockholm, sanering, cityesen, citybildning, markanvändningens utveckling*

1 Inledning

1.1 Förorord	Sida
1.1.1 Vad var Norrmalmsregleringen?	6
1.1.2 Frågeställning och övergripande syften	7
1.1.3 Tidigare forskning	8
1.1.4 Disposition	8
1.2 Metod	
1.2.1 Operationaliseringar	9
1.2.2 Centrala begrepp	10
1.2.2.1 Vems motivbild?	10
1.2.2.2 Stadsplaneringen, Norrmalmsplanerna	10
1.2.3 Sanering (-reglering)	11
1.2.4 Fallstudie	13
1.2.5 Dokumentanalys	13
1.2.6 Källmaterial	14
1.2.7 Kvalitativ metod	15
1.2.8 Metodkritik	15
2 Citytesen	
2.1 Citys semantiska bakgrund	17
2.2 Citytesen sammanfattad: ”The Nature of Cities”	17
2.2.1 Stad och omland	18
2.2.2 Den urbana markanvändningens struktur	19
3 Citybildning som Norrmalmsregleringens geografiska motivbild	22
3.1 Stadsplanetekniska saneringsbehov	23
3.1.1 Oframkomligt gatunät	23
3.1.2 Parkeringsmöjligheter och rekreation	25
3.1.3 Förbättrade gatumiljöer för cyklister och fotgängare	26
3.1.4 Gatulutningar	27
3.1.5 “The Focus of Intracity Transportation” - Tegelbackseländet	28
3.2 Byggnadstekniska saneringsbehov	31
3.2.1 Otillräckligt bevaransvärde	32
3.2.2 Olämpliga butiks- och kontorslokaler	32
3.2.3 En undermålig boendemiljö	34
3.2.4 Självsaneringens otillräcklighet	35
4 Motivbildens kontext	38
4.1 (Sub)urbanisering (1850 - 1930)	38
4.1.1 Urbanisering och svenskarnas rörelsemönster vid sekelskiftet	39
4.1.2 Suburbanisering och förortstrafik	40
4.2 Citybildning börjar på Nedre Norrmalm (1860 – 1910)	43
4.2.1 Gamla Stan blir ”gammal”	43
4.3 Kärnor (nuclei) på Nedre Norrmalm 1930	45
4.3.1 City	46
4.3.1.1 Statlig administration & finansinstitut m.m.	47
4.3.1.2 ”Större delen av grosshandeln” och butikshandel m.m.	49
4.3.2 Lätt industri och hantverk m.m.	51
4.3.3 Bostadsområden	53
4.4 Citybildningens framtidsprognoser (1930 -)	55

4.4.1	Arbets- och näringslivets utveckling	55
4.4.2	Storstockholms framtida befolkningsutveckling.....	56
4.4.3	Trafik och rörlighet	58
5	Slutsatser med avslutande diskussion	
5.1	Citytesen och regleringen i helhet	59
5.2	Anpassning efter bilföraren, inte bilismen	60
5.3	Citybildningen, tre generaliseringar och en paradox	61
A.	Bilagor och källförteckningar	
A.1	Bilagor	64
A.2	Källförteckningar	69

Kapitel I

Inledning

1.1 Förord

Det är inte helt uppenbart varför stadspartierna omkring Sergels Torg i Stockholm kallas city. Tydligt är att arkitekturen och den stadsplanemässiga gestaltningen är modernare än i övriga stadsdelar, men samtidigt ligger det i områdets kommersiella och infrastrukturella natur att skynda förbi utan eftertanke.

Koppling till engelskans 'större stad' är geografisk och sammanfattande för den första halvan av Stockholms 1900-talshistoria. För stadsplaneringen var city vad hållbar utveckling är idag; en underförstådd policy, sprungen ur lärdomar från det gångna århundradets förändringar av urban markanvändning; inte främst en generalisering av reella markanvändningsmönster, utan *önskningar* om hur de borde vara.

Samtidigt som stadsplaneringen i Stockholm blev influerad av denna citytes började Nedre Norrmalm visa de tidstypiska stadsplaneproblem som senare utrymmande i Norrmalmsregleringen, den största stadssaneringen i svensk historia. Av samma anledningar som tesens och stadsplaneproblemens samtidighet inte var slumpartade, kom tesen att utöva stort inflytande över uppfattningen av dem. Prägeln den därigenom satte i hjärtat av Sveriges huvudstad utövar än idag starkt inflytande över den moderna översiktsplaneringens förutsättningar.

1.1.1 Vad var Norrmalmsregleringen?

Norrmalmsregleringen sammanfattar de stadssaneringar som mellan 1951 och 1981 genomfördes i den centrala Stockholmstadsdelen Nedre Norrmalm. Arbetet föregicks av omfattande planering; stadsplaneproblem uppmärksammades redan vid sekelskiftet, om punktrivningar togs beslut 1913 och med ”1928 års förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar” tog den storskaliga stadsförnyelsens planeringsfas vid.¹ När Stockholms stadsfullmäktige den 18 juni 1945 röstade för förlängning av Sveavägen till Hamngatan, inte till Gustav Adolfs Torg,² avslutades planeringsfasens sista stora stridsfråga.

¹ Sidenblad: 1985, s 9

² Ibid: s, 218

Under regleringens tre decennier blev den värde­mätare för såväl stadens samhälleliga roll i sociala och ekonomiska hänseenden som Sveriges efterkrigstida utveckling i allmänhet. Inledd under framtidstro, präglad av socialpolitiska ambitioner och modernismens starka tilltro till rationella lösningar tilläts grävskoporna arbeta relativt ostört fram till 60-talets slut, för att därefter mötas av medborgerliga protester, oljekrisens ekonomiska trångmål, rivningarnas utebbande och – vilket emellertid hör en annan studie till – citytesens död.³

Resultat: 335 (55 %) av stadsdelens fastigheter revs.⁴ I deras ställen tillkom hundratals nya, men också öppnare stadsytor, genomfartsleder och nedgångar till den tunnelbanelinje som samtidigt sprängdes fram under stadsdelen.⁵ Nedre Norrmalms stadsplan reformerades i grunden: nya gator tillkom, befintliga breddades, andra försvann, och med Sergels Torg och Sergelrondellen gavs Stockholm en ny knutpunkt och ikonisk samlingsplats. Nedre Norrmalms urbana rum skiftade därigenom form och gestaltning och låter sig därför bara stundtals kännas igen, också för de cityflanörer som skänker de närmare eftertankar.

1.1.2 Frågeställning och övergripande syften

- *Hur kan citytesen i allmänhet, och citybildning i synnerhet, förstås som geografisk motivbild för Norrmalmsregleringen (under dess planeringsfas)?*

Syftet är, att genom hänvisningar till teori och lokala omständigheter illustrera och kontextualisera citybildning som Norrmalmsregleringens geografiska motivbild. Häri ingår att belysa bakgrunden till citytesen samt hur Norrmalmsplanerarna förenades med samtida geografer i synen på den urbana markanvändningens utveckling.

Studiens mål är således ett sammanfattande samhällsgeografiskt och förkrigstida perspektiv till regleringens planeringsfas. Tillgängligt källmaterial fokuserar ofta på saneringsfasen, citytesens teoretiska innebörd berörs sällan, och Denscombe understryker just tillgänglighet som ett källmaterials viktigaste karaktärsdrag.⁶ Enligt Bergman dominerar lättillgängligt källmaterial om regleringen av omfångsrika, men inte alltid rättvisande fotografiska material om Klarakvarteren - Nedre Norrmalms västra, i svensk 1800- och 1900-talslitteratur välbeskrivna och mystifierade halva, vilket givit upphov till en ”Klaranostalg”.⁷ Litteratur och fotografier fyller naturligtvis ovärderliga stadshistoriska funktioner, men från planeringsperspektiv är det inte oväsentligt att eftervärldens förståelse för Sveriges genom tiderna största stadsförnyelse är starkt präglad av bl.a. Strindberg, Ferlin och Lo-Johansson. Akademi­ledamoten Per Wästbergs beskrev det hela talande: ”Hela Sveriges kulturvärld har någon gång mött upp i dessa kvarter, och det är omöjligt att sammanfatta vad detta har betytt”.⁸ Förvaltandet av det planeringshistoriska stycket Norrmalmsregleringen gynnas med andra ord av fler synvinklar.

³ Hayden (red.): 2013, s 83

⁴ Sidenbladh: 1985, s 9

⁵ Sidenbladh: 1985, s 9

⁶ Denscombe: 2007, s 230-231

⁷ Bergman: 2001, s 13 & 110

⁸ Wästberg & af Petersens: 2000, s 10.

1.1.3 Tidigare forskning

Till befintliga verk som berör Norrmalmsregleringens planeringsfas hör bl.a. Bosse Bergmans ”Klara 1950: gator och näringar i en citystadsdel”, Fredric Bedoires (red.) ”Citybildning och cityarkitektur”, Göran Sidenbladhs ”Planering för Stockholm 1923 – 1958” samt ”Nedre Norrmalm förnyat: 1951 – 1981”. Bergman skildrar arbetsplatserna i Klara 1951 och beskriver flera stadsplaneproblem, Sidenbladhs översiktsplaneringen i Storstockholm före och under hans tid som stadsplanedirektör (1955 – 1973). Sistnämnd fokuserar på regleringen, till viss mån på förkrigstiden. I den av Bedoire redigerade antologin granskas city, termens innebörd för planeringen samt en rad allmänna Stockholmsfakta

Bjarne Lindströms ”Stockholms citysanering – ideologi och verklighet” beskriver det cityideologiska, akademiska paradigmskiftet inom stockholmsk stadsplanering som i den här studien utgör grundläggande fundament för den tidsmässiga separationen av regleringen i före respektive efter 1951. Bland verk med stort contextualiserande värde för regleringens planeringsfas återfinns slutligen Lars Ericsons Stockholmskildring ”Stockholms historia under 750 år” samt – vad den internationella kontexten beträffar – Peter Halls ”Cities of Tomorrow”.

1.1.4 Disposition

Studien är indelad i fem kapitel; sammanlagt 43 avsnitt, exklusive sammanfattning och bilagor. I kapitel I (*Inledning*) anges förord, syfte och frågeställning, tidigare forskning, centrala begrepp, utöver *city*-, samt metod.

Studiens teoretiska ram, citytesen med tillhörande begreppsförståelse, sammanfattas i Kapitel II. Efter uträttandet av semantiska frågetecken definieras tesen utifrån Chauncy D. Harris och Edward L. Ullmans ”*The Nature of Cities*”.

Kapitel III analysens första kapitel: stadsplaneproblemen på Nedre Norrmalm, betraktade utifrån stadsplaneringens citytes. Dispositionen är upplagd efter kategoriseringarna enligt bostadssociala utredningens definition och indelning av sanering, *stadsplaneteknisk* respektive *byggnadsteknisk*.

Kapitel IV utgör den andra delen i studiens analys. Däri förklaras bakgrunden till stadsplaneringens uppfattningar om citybildning på Nedre Norrmalm, varför stadsdelen betraktades som citykärna och hur det ansågs föranleda saneringsbehov; därefter bakgrunden till citytesens framväxt samt den stockholmska stadsplaneringen tilltro till denna. Med samtidighet i åtanke är kapitlet indelat i tre avsnitt; dåtid, nutid och framtid: först citybildningens bakgrund, därefter dess karaktär på 1930 års Nedre Norrmalm, slutligen de prognoser efter vilka planerarna förutspådde stadsdelens framtida markutveckling

Slutsatser med avslutande diskussioner följer i Kapitel V, där slutsatser problematiseras utifrån frågeställningen. Kompletterande ämnesförslag anges därutöver. Bilagor – däribland för studien viktiga kartor och bildmaterial– samt källförteckningar redovisas i studiens sista del.

1.2 Metod

1.2.1 Operationaliseringar

Bjereld, Demker och Hinnfors poängterar att ”frågeställningen måste preciseras, både i ord och i tanke, så att studien blir genomförbar”.⁹ Kontinuitet i begreppsförståelse och utgångspunkter blir särskilt viktiga i urbana studier som berör platser många har någon form av relation till och där begreppsförståelse varierar över tid. Citys rumsligt svåravgränsbara, av begreppsförvirring omgärdade karaktär talar mer än väl för den saken.

Norrmalmsregleringen utgör studiens ämnesmässiga avgränsning. Andra stadssaneringar berörs därför överhuvudtaget inte. Med citytesen som teoretisk avgränsning behandlas aspekter av direkt eller indirekt relevans. Planeringsfasen gör följaktligen 1952 till tidsmässig avgränsning - själva rivningsfasen berörs därmed inte; året markerar startskottet för rivningarna, därutöver sammanfaller det någorlunda med 1955, då en liknande brytpunkt enligt Lindström inträdde för regleringens ”*akademiska förankring*”; dessförinnan fanns denna vid Stockholms Högskolas geografiska institution, varefter Ekonomiskt Forskningscentrum vid Handelshögskolan tog vid.¹⁰ Citytesen dog inte med flytten, men Stockholmsgeografernas betydelse gav den en icke obetydligt symboliskt värde.

Nedre Norrmalm är rumslig avgränsning. Trots att stadsdelen återkommande skildrades som sådan var den aldrig en administrativ enhet. Mindre definitionsskillnader tenderar därför att prägla olika studier, även om genomgående utgångspunkt alltid är församlingarna Klara och Jakob (se bilaga: bild I) upptagningsområden. Definitionsdiskrepanser är emellertid inte utan skäl. Studien avgränsar stadsdelen enligt framställning i 1936 års planförslag (se bilaga: bild II): *Birger Jarlsgatan*, öst, *Kungsgatan*, nord, *Vasagatan*, väst, samt *Strömmen*, söder. Utelämnandet av tre gator norr om Kungsgatan (Tunnelgatan, Apelbergsgatan, Brunngatan), samt öarna Kastellholmen och Skeppsholmen, är medvetna metodologiska avvägningar mellan å ena sidan kartografisk begreppsförståelse och å andra sidan för frågeställningen irrelevanta gränsdragningar. Vidare överensstämmer området överlag med de stadspartier som berördes i 1931 års ”Norrmalmstävling”, då stadsarkitekter inbjöds från hela världen för föreslå stadsdelens framtida gestaltning.¹¹ Församlingsgränsernas betydelse i civiladministrativa sammanhang är historiskt stark – fram till 1936 spelade de viktig roller för folkbokföringen i Stockholm.¹² Det var ett viktigt skäl varför samtida geografer baserade sin forskning på församlingsgränser.

Frågeställningens syfte är *inte* att beläggandet reella stadsplaneförhållanden, utan hur stadsplaneringen uppfattade dem. Diskrepanser mellan realitet och uppfattningar berörs endast om de påverkade citytesen.

⁹ Bjereld, Demker, & Hinnfors: 2009, s 111

¹⁰ Lindström: 1982, s 2

¹¹ Stadsplanenämnden: 1936, s 29 – 37; Sidenbladh: 1981, s 205

¹² Andersson: 2006, s 49

Regleringen förknippas ofta med Klarakvarteren, ungefär liktydigt med Klara församlings upptagningsområde.¹³ Dessa svåravgränsbara kvarter har stark kulturell innebörd och betecknar uteslutande området före regleringen, mer sällan idag. Bergman förkastar emellertid uppfattningen att de skulle ha utgjort en egen stadsdel¹⁴ – tvärtom, menar han, var de i verksamhetsmässigt avseende oskiljbara från övriga Nedre Norrmalm. Kvarterens kulturella innebörd saknar relevans för frågeställningen, de särskiljs därför endast i administrativ mening och endast när relevans föreligger.

1.2.2 Centrala begrepp

1.2.2.1 Vems motivbild?

Citytesen med citybildning som geografisk motivbild kräver operationaliseringar av *vems* motivbild, samt av *vad* som avses med geografisk. Det gäller, som Bjereld m.fl. uttrycker det, ”... att avgöra vilken innebörd som var mest rimlig att ge begreppet”.¹⁵ Med *vems* avses stadsplaneorgan i Stockholm stad, indirekt staden som juridisk person, vars uppfattade motivbild definierade regleringen. Planering tillhörde därutöver redan då den s.k. kommunala kompetensen: redan med 1907 och 1931 års stadsplanelagar var det en uteslutande offentlig angelägenhet.¹⁶

Gällande *vad* är motivbilden samhällsgeografisk. Trots att topografiska förhållanden påverkade motivbilden åsyftas alltså inte naturgeografi. Motivbilden avser vidare analyser och prognoser uttryckta i främst kommunala planförslag, statliga utredningar samt geografisk forskning från uteslutande Stockholms Högskola, vari åberopas cityideologiska saneringsbehov av stadsbebyggelse; därmed avses både uttalade sådana eller motiv vilkas karaktär möjliggör anläggandet av ett sådant perspektiv. Kopplingarna mellan olika instanser var därutöver tydlig och uttalad (se: 1.2.8).

1.2.2.2 Stadsplaneringen, Norrmalmsplanerna

I studien sammanfattar beteckningarna offentliga stadsplaneorgan i Stockholms stad med kopplingar till Norrmalmsregleringens planeringsfas: stadsplane-, gatu-, fastighets- respektive trafikkontoret, stadsplanenämnden, stadsingenjörskontoret, konsulterade sakkunniga, m.fl. Deras utredningsarbeten sammanfattades i flera planförslag, varav 1928, 1936, samt 1946 här har granskats. Beteckningarnas syften är undvikandet av oväsentliga, förvirrande hänvisningar till olika instanser. När sådana ändå görs är det enkom i syfte att mildra det repetitiva språkbruk som följer av upprepade användanden av ”stadsplaneringen”.

¹³ Bergman: 2001: s, 19

¹⁴ Ibid: s, 13 & 110

¹⁵ Bjereld, Demker & Hinnfors: 2009, s 111

¹⁶ Boverket: 2007, s 40-41

1.2.2.3 Sanering (-reglering)

Suffixet – *reglering* är synonymt med *sanering*, en under efterkrigstidens 25 första år internationellt utbredd gren av stadsförnyelse. I en svensk kontext är bostadssociala utredningens definitioner i det andra slutbetänkandet (SOU 1947:26) att betrakta som närmast allmängiltig - begreppsförståelsen skiljde sig inte från planeringsdiskursen i Stockholm. Däri sammanfattas sanering som:¹⁷

”... av byggnadstekniska, stadsplanetekniska eller bostadssociala skäl företagna förändringar i befintlig bebyggelse – genom rivning eller ombyggnad av fastigheter – när dessa förändringar medföra väsentliga förbättringar i hygieniska avseenden eller ur trevnadssynpunkt för dem som bo eller arbeta i de byggnader eller det område som beröres av saneringen.”

Byggnadsteknisk sanering definierades vara:¹⁸

” ... att avhjälpa brister, som vidlåda enskilda byggnader ... Behov av byggnadsteknisk sanering föreligger, då lägenheterna äro fuktiga, lyhörda, dragiga etc. samt då utrymmen och utrustning äro otillräckliga”

Som stadsplaneteknisk sanering definierades:¹⁹

”... att avhjälpa olägenheter, som bottna i skilda byggnaders läge och utformning i förhållande till varandra. ... Behov av stadsplaneteknisk sanering föreligger, då isolations- och belyningsförhållandena äro dåliga, friytorna otillräckliga etc. samt då i ett område med annan bostadsbebyggelse finnas insprängda industrier och hantverk, som genom buller, rök, dålig lukt etc. verka störande för omgivningen. Där trafikutrymmet är otillräckligt eller bebyggelsens allmänna disposition icke är ändamålsenlig, kan man tala om ett behov av stadsplaneteknisk sanering i vidare bemärkelse.”

Båda kategorier inkluderade ”*bostadssociala skäl*”,²⁰ vilka kunde omfatta både urbana rum eller boendeytor och boendestandard. Två definierande underkategorier tillkom: *punktsanering* avsåg rivningar eller renoveringar av en eller ett fåtal fastigheter, *självsanering* då marknadskrafter på samma sätt åstadkom byggnads- eller stadsplanetekniska förbättringar.²¹ Sanering kan därigenom definieras som både storskalig och offentligt sanktionerad. Men begreppsförståelsen hade också underförstådda innebörder. Slutbetänkandets lägesrapport för riket som helhet antyder den första:²²

¹⁷ SOU 1947:26: s 19

¹⁸ Ibid

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid: s, 20

²¹ Ibid: s, 73 & 75

²² Ibid: s, 11

”de svenska stadssamhällenas bebyggelse är i stor omfattning är otillfredsställande. ... Stora delar av städernas och stadssamhällenas bebyggelse – särskilt den som tillkommit innan den nu gällande stadsplanelagen [1931, egen anm.] trädde i kraft – uppfylla icke ens mycket anspråkslösa krav på ändamålsenlighet och trevnad ... Den föråldrade bebyggelsen måste ersättas av en funktionell bebyggelse utformad i överensstämmelse med en modern tids sociala fordringar och en modern tids tekniska standard.”

Enligt Fishman sammanstrålade vid denna tid en ”urban” respektive en ”social crisis” i hela västvärlden, varför saneringsvågen mellan 1945 och 1970 fick tonvikt vid just rivningar²³ – kombinationen skapade en aktualitet och styrka som inte utföll till bevarandeförespråkarnas fördel. Stadsplane- och byggnadstekniska saneringsbehov fanns därför ofta i samma stadspartier. Norrmalmsplanerarnas användning av sanering avsåg därför uteslutande rivningar, inte renoveringar. Omkring 1970 skedde ett paradigmskifte i Stockholm och övriga västvärlden, varmed renoveringar istället övertog rollen som gängse saneringsverktyg.²⁴ Norrmalmsregleringens roll i skiftet är emellertid en annan historia.

För det andra möjliggjordes saneringens maskinella och storskaliga inslag av den under efterkrigstidens första kvartssekel rådande tidsandan. Scott benämnde den ”authoritarian high modernism”,²⁵ vars grund lades redan under planeringsfasen. Tidsandans stadsplanering hade en teknokratisk tilltro till rationella, ingenjörsmässiga lösningar inte bara på infrastrukturproblem, utan också på sociala sådana. Scott belyste attityden som ett barn av sin tid,²⁶ för den som bara sett det tempo, med vilket 1800- och det tidiga 1900-talets framsteg övervunnit såväl infrastrukturella, medicinska som sociala problem, låg fartblindhet nära till hands.

Auktoritär avsåg istället planeringens samtida misstänksamhet mot politisk inblandning i planeringsförfaranden. Enligt Scott rädde utbredda uppfattningar att det främst hämmade vetenskapligt sakkunniga i deras yrkesroll.²⁷ Också i liberala Storbritannien och USA hade världskrigen en centraliserande inverkan på maktfördelningen i planfrågor. Tafuri menade därutöver att flera samtida faktorer – inte minst 1928 års första sovjetiska femårsplan och nästföljande års stora depression – medförde internationellt försvagad tilltron bland planerare till marknaden som utgångspunkt för lösningar på stadsproblem.²⁸ Fishmans och Scotts teser bör tolkas därutifrån; kombinationen internationell uniformitet gällande ”urban” och ”social crisis”, samt auktoritär och teknokratisk tilltro till rationalitet gav sanering en häpnadsväckande, närmast kameleontartad dragningskraft; stalinister och nationalsocialister, liberaler och socialdemokrater, planerare i väst och öst, före och efter järnridån - alla tilltalades av tanken att med långtidsprognoser och rivningskulor lösa stadens samtida utmaningar.²⁹

²³ Fainstein & Campbell (red.): 2011 s, 27.

²⁴ Hall: 2002, s 245; Ericson: 2001, s 80-81.

²⁵ Fainstein & Campbell (red.): 2011, s 56

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

²⁸ Tafuri: 1976, s 134-135

²⁹ Fainstein & Campbell (red): 2011, s 62.

1.2.3 Fallstudie

Studiens avgränsningar gör den till en fallstudie. Denscombe rekommenderar metoden vid detaljerade undersökningar av fall, där komplicerade sociala processer gör att en djupare förståelse kräver avgränsning till ett eller enstaka fall.³⁰

”Relationships and processes with in social settings tend to be interconnected and interrelated. To understand one thing it is necessary to understand others and, crucially, how other parts are linked... ..The real value of a case study is that it offers the opportunity to explain why certain outcomes might happen – more than just find out what those outcomes are”

Enligt Strömberg & Elander involverade svensk stadsförnyelse *per se* komplexa samlingar offentliga och privata aktörer med ömsom överlappande, ömsom motstridiga motivbilder,³¹ vilket i mindre mån också präglade uppfattningarna av citytesen. Under regleringens planeringsfas uppstod således oöverskådliga ”relationships and processes”; trots att inga fallstudiet kan inkludera ens i närheten av alla blir metodvalet givet. Denscombe rekommenderar vidare fallstudie vid skildringar av extremfall, vilkas kontraster till typfall ger särskilda intressevärden.³² Bland svenska stadssaneringar intog Norrmalmsregleringen en sådan ställning.

Övergripande stadsförnyelsestudier, menar Strömberg & Elander vidare, finner också existensberättigande med goda samtidsskildringar – stadsförnyelser speglar rådande samhällliga strömmar,³³ och att fånga de kräver fallstudiens bredare synvinklar.

1.2.4 Dokumentanalys

Studiens empiriska tonvikt ligger vid samtida källor: planförslag, statliga utredningar, statistik och geografisk forskning. Metodvalet antar därmed dokumentanalysens karaktär. Litteratur fördjupar och kontextualiserar vad som däri framkommer. I Kap IV – närmare bestämt 4.3.1 & 4.4.2 – spelar litteratur däremot större roll och bör där anses jämbördig vad källmaterialets tonvikt.

Strömberg och Elander menar bestämt att stadsförnyelsers helhetliga motivbilder endast kan framträda med kommunala *och* statliga utredningar, planer, riktlinjer etc.³⁴ Utan kompletterande instanser riskerar underförstådda, bemötande eller kompletterande undertoner att förbigås. Denscombe argumenterar vidare för att offentliga dokument styrkor som källmaterial består i överlag hög nivåer vad gäller resurser, saklig kompetens och opartiskhet.³⁵ Urbana rum är människors mest gemensamma beröringspunkt; om det funnits större allmänna engagemang i Norrmalmsregleringens planeringsfas är det troligt att icke-offentliga källor till stor del hade producerats av intressegrupper. Den sedan 1766 lagstadgade offentlighetsprincipen³⁶ om allmänna handlingars offentlighet (idag: 2 kap 1 § Tryckfrihetsförordningen) ger dessutom god

³⁰ Denscombe: 2007, s 36

³¹ Strömberg & Elander: 1992, s 2

³² Denscombe: 2007, s 40

³³ Strömberg & Elander: 1992, s 2

³⁴ Ibid: s, 8

³⁵ Denscombe: 2007, s 226

³⁶ Hirschfeldt: 2009, s 6

tillgången till offentliga dokument, därmed också förutsättningar för studier av stadsförnyelse.

1.2.5 Källmaterial

Av samma skäl som ovan bygger studien på primärkällor: uppfattningarna av Nedre Norrmalms stadsproblem har kartlagts genom samtida, aktuellt material. Med geografisk forskning gäller detsamma stadsdelens verksamhetsstrukturer år 1930 samt aktuella framtidsprognoser. Sekundärkällor, tolkningar gjorda av tredje part, tillkommer som nämnts med kompletterande och kontextualiserande litteratur; dessa spelar emellertid en inte obetydlig roll.

Materialet består i tre huvudkategorier: kommunala planförslag, statliga utredningar och dokument samt geografisk forskning. Förstnämnd grupps stomme utgörs av tre planförslag: stadsplanedirektören³⁷ Albert Lilienbergs ”Förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar”, 1928; Stockholm stads stadsplanenämnds ”Förslag till ny stadsplan för Nedre Norrmalm i Stockholm m.m.”, 1936; samt Stockholm stads stadsplanekontors ”Förslag till stadsplan för Nedre Norrmalm”, 1946. Samtliga är underskrivna av stadsplanedirektören och omfattar samma stadsdel, sakfrågor och utredningsinstanser. 1900-talets planlagstiftningar kräver egentligen egna studier. Generalplaner utges inte länge och motsvarade då ungefär översiktsplaner: långsiktiga och mångbottnade planeringsriktlinjer, men utan detaljplanens rumsliga fokus och detaljrikedom.³⁸

Statliga utredningar och dokument härrör från offentliga instanser vars huvudområde inte var planering i Stockholm. Bostadssociala utredningen, vars slutbetänkanden redovisades i SOU 1945:63 samt SOU 1947:26, pågick i 13 år och bör ses som svensk samhällsplanerings mest inflytelserika utredning någonsin. Statistiska underlag har dels hämtats från ovan nämnda planförslag, därutöver från SCB:s ”Historisk statistik för Sverige, d1” och Stockholms stads ”Historisk Statistik för Stockholm”.

Det geografiska forskningsmaterialet domineras av den s.k. ”Stockholmsundersökningen”: ”Stockholms inre differentiering ...”, redigerad av Hans W-son-Ahlmann med var sitt kapitel av Gösta Jonsson, Ivar Ekstedt och William William-Olsson. Antologin, finansierades av bl.a. stadsplanekontoret, kartlade markanvändningens utveckling i Stockholm fram till 1930,³⁹ vilket gav empiri för citytesen. Med William-Olssons doktorsavhandling ”Huvuddragen av Stockholms geografiska utveckling 1850-1930”, samt ”Stockholms framtida utveckling” gav tesen omfångsrika komplement.

1.2.6 Kvalitativ metod

Enligt Bjereld, Demker och Hinnfors är det enda genomgående karaktärsdraget i kvalitativa forskningsmetoder att de inte är kvantitativa.⁴⁰ Nationalencyklopedin uttryckte som så, att med kvalitativ data ”försöker [forskaren, egen anm.] fånga

³⁷ Titeln stadsplanedirektör innehades av chefen för stadsplanekontoret

³⁸ Boverket: 2007, s 34 & 45-46,

³⁹ W-son-Ahlmann (red.): 1934, s 5

⁴⁰ Bjereld, Demker, & Hinnfors: 2009, s 118-19

människors handlingar såväl som dessa handlingars innebörder”.⁴¹ Fallstudier baserade på dokumentanalys med empiri från flera källor måste förstås utgå från kvalitativ metod. Författarna menar förvisso att exakta skiljelinjer sällan kan dras. Kvantitativa inslag finns ofta i kvalitativ forskning, och vice versa.⁴² Också i denna studie baseras argumentation på kvantitativa källor. Till exempel blir skildringar av rörelsemönster mellan sekelskiftet och 1930 intetsägande med enkom kvalitativa beskrivningar; det framkommer då inte på samma sätt att ökningen närmast skett från noll, vari en omfattande del av budskapet i sin tur ligger, men i och med att siffrorna tolkas blir de del av kvalitativ metod.

1.2.7 Metodkritik

All forskning måste innehålla metodkritiska inslag gällande *validitet* och *reliabilitet*. Med validitet ställs frågan: mäter studien vad den avser mäta?⁴³ Är det möjligt att utifrån källmaterialet ge rättvisande förklaringar av vad stadsplaneringen avsåg med citybildning och därutöver sätta likhetstecken med regleringens geografiska motivbild? *Reliabilitet* åsyftar istället användningen av källmaterialet. Rättfärdigar detta dess användande som måttstock?⁴⁴ Har operationaliseringar och avgränsningar gjorts på ett optimalt sätt?

Enligt Denscombe är själva poängen med en fallstudie en generaliserbar helhetsbild; utöver identifierandet av unika karaktärsdrag bör den inkludera jämförelser med andra typfall.⁴⁵ Studiens frågeställning möjliggör två infallsvinklar: policynivå eller enskilda stadskärnor, ett val som ytterligare problematiseras av att både Nedre Norrmalm och Norrmalmsregleringen i svensk – men inte utländsk – kontext var extremfall, inte typfall. Utifrån Strömberg och Elanders argumentation om den goda skildringen av tidsandan som stadsförnyelsestudiens existensberättigande,⁴⁶ står reliabiliteten och faller med ett gott val.

Med riksomfattande SOU 1947:26 får studiens jämförande aspekter karaktär av nationell policynivå. Eftersom samtida västerländsk stadsplanering var ganska homogen – och då SOU 1947:26 även i internationellt hänseende var iögonfallande detalj- och omfångsrik – är det inte självklart att en gränsöverskridande fallstudie hade givit en helhetsbild som varit mödan värd. Stadsplanediskursen i Stockholms stad avviker i sin tur sällan från bostadssociala utrednings riktlinjer, vilket från validitetssynvinkel ger studien styrka som svensk samtidskildring. Förtydligas gör därmed också bredare kopplingar mellan citytesen och sanering.

Jämförelser med enskilda svenska stadssaneringar blir orättvisande, inte minst utifrån citytesen som tillskriver historiska perspektiv och topografi stor inverkan på markanvändningens utveckling. Stockholm är i dessa sammanhang *mycket* säreget, utbudet av jämförbara planeringsdiskurser dessutom obefintligt (se: 4.1.2). Malmö eller

⁴¹ Nationalencyklopedin: 2015

⁴² Ibid

⁴³ Ibid, s 112

⁴⁴ Ibid, 115-115

⁴⁵ Denscombe: 2007, s 43

⁴⁶ Strömberg & Elander: 1992, s 2

Göteborg då? Svenskarna var vid tiden i högre grad än idag bosatta utanför storstäder.⁴⁷ Bostadssociala utredningens unika karaktär är dess riksomfattande bredd; andra perspektiv än storstadens är invägda i både byggnads- och stadsplanetekniska analyser. Stockholms plats bland bredare svenska stadsförhållanden blir därmed tydlig.

Utelämnar en fullständig fokus på citytesen inga andra, betydelsefulla infallsvinklar som påverkade stadsplaneringens uppfattningar om saneringsbehoven? Självklart gör den det, men den ändå sammanfattar essensen. Till exempel var 1900-talet funktionalismens århundrade, rörelsens kopplingar till Norrmalmsregleringen var tydliga. Asplund menar att dagens stadsdel utgör skolboksexempel bland platser där dess teser nästan till fullo genomförts;⁴⁸ Tafuri poängterar därtill att funktionalismens sociala anspråk gör dess arkitektoniska respektive stadsplanemässiga inslag oskiljbara.⁴⁹ Citytesen och funktionalismen är emellertid bara två sätt att betrakta samma stadsplaneproblematik med skilda användningsområden. Inte minst förtjänar funktionalismens svårdefinierade karaktär en egen studie.

Under Norrmalmsregleringens saneringsfas spelade medborgarperspektivet stor roll; det kulminerade 1971 med den s.k. ”almstriden” i Kungsträdgården⁵⁰ och är idag översiktsplaneringens uttalade existensberättigande.⁵¹ Studiens auktoritära och teknokratiska avsaknad härvidlag är dock en nutida synvilla. Fackmännens uppfattningar är fortfarande medborgarperspektiv, om än annorlunda sådana, och de har samtidsskildrande värden.

Kan då stadsplaneringens uppfattningar verkligen utläsas genom planförslag? Ifrågasattes inte citytesen vid sidan om planförslagets officiella riktlinjer? Samhällsplanering är av naturen kompromissartad – kommunala planer kan sägas ge uttryck för kompromissartade utopier. Läsare bör ha det i åtanke. Samtidigt saknar uppföljningar av alternativa synsätt egenvärde; studien gör endast sådana när citytesen därigenom kan och bör kontextualiseras. Enligt Sidenbladh rådde i sak enighet om behovet av en reglering: ”bygga eller bevara-debatten” inleddes först på 60-talet.⁵² Oavsett om det auktoritära synsättet spelar in även här eller inte reflekterar källmaterialet detta synsätt. Vidare tillskriver studien ett fåtal geografer stort källvärde, varav William William-Olsson citeras särskilt ofta. I geografiskt hänseende hade dock hans forskning, liksom Stockholmsundersökningen, särställningar jämförbara med bostadssociala utredningen. Samhällsgeografi var dessutom en ung disciplin i ett akademiskt Sverige betydligt mindre än idag - källmaterialet kan sägas vara omfångsrikt, men uppdelat i få verk.

Beträffande studiens disposition är det inte oproblemiskt att saneringsproblematiken på Nedre Norrmalm skildras före samhällskontexten: olika aspekter i analyskapitlen flyter därigenom in i varandra. Samtidigt är det omöjligt att besvara frågeställningen med kliniskt uppdelade kapitel; de 80 år som föregick regleringens planeringsfas var händelserika och komplexa. Dispositionens primära syfte blir då istället att framhäva

⁴⁷ SCB: 1969, s 46

⁴⁸ Asplund: 1980, s 236

⁴⁹ Tafuri: 1976, s 100 & 105

⁵⁰ Ericson: 2001, s 80-81

⁵¹ PBL (2010:900) 1 kap 1 §

⁵² Sidenbladh: 1981, s 198

att Norrmalmsregleringen – som ju är studiens förutsättning – skildras utifrån citytesen, inte tvärtom.

Kapitel II

Citytesen

2.1 Citys semantiska bakgrund

City är ett svenskt ord. Det kommer från engelskan, men inte i första hand från 'större stad', utan från "The City of London": Londons centrala, av kontor och butikshandel dominerade stadspartier. Omkring 1920-talet, när det inlånades till svenskan, hade det denna innebörd, enligt Bedoire närmare bestämt "*kontor och handel ... koncentration och expansion*".⁵³ Engelskans motsvarighet till city är "Central Business District",⁵⁴

Innebörden definierar frågeställningens citybildning, enligt William-Olsson: "*En successiv anhopning av företag i stadens centrala del med undanträngande av bosättningen därstädes*".⁵⁵ När cityverksamheter koncentreras rumsligt sker alltså citybildning. Citybildning hör i sin tur samman med *differentiering*, motsatsen till rumslig funktionsblandning, d.v.s. rumslig separation: dels av boende och arbete, dels av inbördes varierande bostadsområden respektive näringsverksamheter. Adjektivet "cityideologisk" kommer av Lindströms beteckning för tilltron till dessa processer.⁵⁶

2.2. Citytesen sammanfattad: "The Nature of Cities"

Citytesen är dock mer invecklad än enbart koncentrationer av kontor och handel samt avfolkning. Till de som sammanfattat den hör geograferna Chauncy D. Harris och Edward L. Ullman med "The Nature of Cities". Likt hållbar utveckling av idag fanns tesen aldrig i detaljerad, allmänaccepterad tappning; författarna hade inte heller några Stockholmskopplingar, utan beskrev markanvändning i amerikanska städer. Däri består samtidigt relevansen för frågeställningen. Det finns en samtidighet och en teoretisk överrensstämmelse som belyser att Norrmalmsregleringens planeringsfas tillhörde samma paradigm som den inflytelserika *Chicagoskolan*; de samhällsvetenskapliga idéströmningar vid 1920- och 30-talens University of Chicago som, genom fokus på staden som social organism fått flerdisciplinära, samhällsvetenskapliga användningsområden. Ackerman och Luthers beskrev skolan som:⁵⁷

"... a specific group of sociologists at the University of Chicago during the first half of this century. Their way of thinking about social relations was heavily qualitative, rigorous in data analysis, and focused on the city as a social laboratory."

Harris och Ullman baserade sin "flerkärnsmodell", *multiple nuclei model*, på två av skolans tidigare sociospatiala modeller: Ernest W. Burgess *cirkelmodell* från 1925, av

⁵³ Bedoire (red.): 1983, s 6

⁵⁴ Ibid: s 5

⁵⁵ William-Olsson: 1937, s 20

⁵⁶ Lindström: 1982, s 1

⁵⁷ Luthers & Ackerman: 1996, s 2.

Homer Hoyt år 1933 modifierad med *sektormodellen*.⁵⁸ Burgess och Hoyts slutsatser baserades på markanvändning i Chicago och fick därför begränsade användningsområden; samtidigt var det genom dessa akademiska släktband som flerkärnsmodellen fick den blandning av å ena sidan (ekonomisk) geografi och å andra sidan urbansociologi som dess värde som förklaringsmodell för Norrimalmsplanerarnas citytes förutsätter.

2.3 Stad och omland

Harris och Ullmans sammanfattade tesens utgångspunkt, varför markanvändningen i städer utvecklas som den gör, som:⁵⁹

“The land must produce a surplus in order to support cities ... cities are the focal point in the occupation and utilization of the earth by man. Both a product of and an influence on surrounding regions, they develop in definite patterns in response to economic and social needs”

Stadstillväxt är en social följd av rumslig koncentration av ekonomiska värden, vilket förutsätter att markanvändning någonstans genererar profit. Enligt tesen definierar ekonomiska värden därför stadens befolkningstillväxt, inte tvärtom. Stadens möjligheter till markutveckling blir därför beroende av topografi, klimat och naturresurser i omlandet: ”*the hinterland*”.⁶⁰ Före industrialismen uppstod städer uteslutande där det direkta omlandet erbjöd gynnsamma förutsättningar. I den industrialiserade världen har järnväg och effektivare sjöfart förändrat detta förhållande mellan markutveckling och stadstillväxt;⁶¹ när ett omland kan vara kontinentöverskridande områden förändras också förutsättningarna för rumslig koncentration av ekonomiska värden; när profit från markanvändning i Kiirunavaara respektive Luleå – svenskt stål – byter ägare i Southamptons hamn uppstår således förutsättningar för engelsk stadstillväxt genom svensk markanvändning.⁶²

Förhållandet mellan stadstillväxt och omland separerar städers näringsverksamheter i två grupper: *stadsbildande* respektive *sekundära*.⁶³ Stadsbildande verksamheters målgrupper finns huvudsakligen utanför staden, t.ex. ovan antydda LKAB och SSAB. Harris och Ullman kallade dem ”*the support of cities*”,⁶⁴ eftersom de därigenom koncentrerar ekonomiska värden. Utan dem stagnerar stadsbefolkningen och staden – uppsättningen stadsbildande verksamheter definierar således städers funktioner i regionala, nationella eller internationella sammanhang. Sekundärverksamheter växer istället parallellt med befolkningen, därmed indirekt med stadsbildande verksamheter; eftersom de vänder sig till lokalbefolkningens konsumtion är de till karaktären likartade i alla städer: livsmedelsbutiker, bagerier, m.fl.⁶⁵ Sekundärverksamheter koncentrerar därför inte ekonomiska värden och staden kan inte enbart överleva med dem, utan är beroende av att stadsbildande diton inte flyttar.

⁵⁸ Mayer & Kohn (red.): 1959, s 282 – 284

⁵⁹ Ibid: s, 277

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Ibid.

2.4 Den urbana markanvändningens struktur

Förhållandet styr också städernas interna markanvändningsstruktur. Stadsbildande näringars lokaliseringsval är en följd av *hur* verksamheterna tjänar befolkning i omlandet, ”*the hinterland*”.⁶⁶ Likartade verksamheter tenderar att lokalisera sig enligt förutsebara mönster; det föranleder differentiering, och detta antagande, att det finns ett naturbundet ”*Nature of Cities*”, utgör citytesens andra utgångspunkt. Härigenom uppstår rumsligt avgränsbara enheter med någon grad av särskiljbar boendesocial eller verksamhetsmässiga särprägel. Harris och Ullman kallar dem kärnor (*nuclei*).⁶⁷

Tesens tredje utgångspunkt kan förklaras genom hur flerkärnsmodellen skiljer sig från cirkel- och sektormodellerna. I de senare expanderar städer genom att stadsbildande verksamheter etablerar sig i city och på så vis tvingar bebyggelsen utåt; stadskärnan (city) blir därför *per se* en till antalet, därtill också rumsligt och verksamhetsmässigt konstant.⁶⁸ Markanvändningen blir förutsebar och relativt symmetrisk i former av cirklar och sektorer. Harris och Ullman menade istället att markutvecklingen är flerkärnig: den fortgår ständigt med flera *kärnor* (*nuclei*) som utgångspunkt, inte bara city. Om Burgess modell sade de:⁶⁹

”As a general picture subject to modification because of topography, transportation, and previous land use, the concentric-zone aspect has merit”

Eftersom topografi och historisk markanvändning varierar blir markanvändningen oförutsebar och inte nödvändigtvis följderna av citys tillväxt, tvärtom uppstår nya kärnor som över tid blir oförutsebara till antal, storlek och lokalisering. De omfattar allt från stadsdelar till enskilda gator, förutsatt att de i förhållande till omgivningen är verksamhetsmässigt eller socialt avgränsbara – ju större stad, desto fler och mer differentierade tenderar kärnorna bli. Med tiden kan differentieringen förändra kärnornas karaktär, varför *city* definieras av funktion och inte av geografiskt läge. Författarna menade att differentieringens förutsebarhet består i att näringsverksamheters lokaliseringsval och privatpersoners boenden reflekterar följande faktorer:⁷⁰

1. *Facilitetskrav*.⁷¹ Verksamheternas lokaliseringsval styrs av förutsättningar. Till exempel delas detaljhandels behov av hög genomströmning av förbipasserande inte av fabriker, vilka kräver större landområden och därför ofta återfinns utanför städer.
2. *Agglomerationstendenser*.⁷² Verksamheter har incitament, ekonomiska eller andra, att gruppera sig nära likartade sådana; butiker gynnas av shoppinggatans dragningskraft, för finansinstitut och myndigheter underlättar geografisk närhet inbördes samarbete. Storstäder tenderar därför ha utpräglade shoppinggator och finans- eller regeringskvarter.

⁶⁶ Ibid: s, 283

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Ibid: s, 282-283

⁶⁹ Ibid: s, 285

⁷⁰ Ibid: s, 283-284

⁷¹ Ibid: s, 284

⁷² Ibid: s, 284 - 285

3. *Negativa externaliteter*: Incitament finns också att undvika verksamheter eller platser. Till exempel kontrasterar fabriker till all annan verksamhet, inte minst boende; detaljhandels behov av framkomlighet lämpar sig i sin tur illa för rumslig funktionsblandning med lagerverksamheters parkeringsbehov.
4. *Avvägningar mellan yta och läge*.⁷³ Begreppet myntades Pacione (*"trade-off space for accessibility"*).⁷⁴ Cityområdets tillgänglighet är *per se* attraktiv. Hyresnivåer och tomtpriser är därför högst där, vilket framtvingar avvägningar mellan yta/pris och läge/tillgänglighet pris.

Kontentan, menade författarna, är att denna differentiering givit upphov till flera generaliserbara, idealtypiska kärnor i och omkring många större amerikanska städer.⁷⁵

*City*⁷⁶

City finns uteslutande i innerstäders centrala delar men p.g.a. asymmetrisk stadstillväxt inte alltid i dess absoluta mitt. Kärnans centrala läge och närhet till stadstrafikens knutpunkt – *"the focus of infracity transportation"* –⁷⁷ gör genomströmningen av människor högst i hela storstadsområdet; till city koncentreras därför verksamheter vars effektivitet förutsätter centralt läge: dels detaljhandel, dels kontor, varav främst myndigheter och finansinstitut - storstäder särskiljs från mindre genom starkare differentiering mellan å ena sidan administration och finansiella institut, å andra sidan detaljhandel.⁷⁸

*Lätt industri, grosshandel och hantverk*⁷⁹

Kärnan finns i innerstäder, nära men samtidigt utanför city. Dit koncentreras verksamheter med behov av läge invid infrastruktur, oftast järnväg. Central etablering gynnas av att verksamheterna låga lokalanspråk vad gäller storlek och standard. Verksamheterna särskiljs därigenom från *tung industri*,⁸⁰ som genom störningsmoment och markanspråk söker sig eller tvingas utanför stadsbebyggelsen.

*Bostadsområden*⁸¹

Bostadsområden finns i innerstaden liksom utanför stadsgränsen, då i form av förortsbebyggelse eller satellitstäder – asymmetrisk markutveckling

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Pacione: 2000, s 143

⁷⁵ Mayer & Kohn (red.): 1959, s 284 - 285

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Ibid

⁷⁹ Ibid

⁸⁰ Ibid: 284 - 285

⁸¹ Ibid: 285

omöjliggör precisa förutsägelser. De utmärks av tydlig boende- och inte arbetsprägel, därutöver finns bland områdets bofasta någon form av sammanhållning (*cohesion*) – vad denna består i specificerade Harris och Ullman inte närmare. De differentieras från varandra utifrån invånarnas inkomstnivå, författarna utpekar emellertid etniska enklaver i amerikanska städer som iögonfallande undantag, varigenom socioekonomiskt svaga områden tenderar att utmärkas av fler negativa externaliteter.

Transitionszonen

Den centralt belägna transitionszonen definieras genom att vara under sociospatial förvandling. Därom säger författarna:⁸²

”Near the core, land is kept vacant or retained in antisocial slum structures in anticipation of expansion of higher rent activities”.

I Burgess urbansociologiska cirkelmodell är ”*antisocial*” liktydligt med brottslighet, alkoholism, prostitution och allmän normlöshet, och givet stadens (Chicagos) enkärniga markutveckling finns – förutsatt att staden fortsätter expandera – alltid sådana stadspartier omkring city.⁸³

Flerkärnsmodellen medger bara att den kan finnas och erkänner då främst förslumningsaspekten.⁸⁴ Området är en cityideologisk paradox; trots förslumning och låga hyresnivåer är läget mycket centralt, vilket beror på att fastighetsägare räknar med att bli uppköpta av köpstarka aktörer och därför sakar intresse för fastighetsunderhåll. Kortsiktiga vinstintressen ger samtidigt incitament för fortsatt hyresverksamhet. Burgess menar att transitionszonen därför utmärks köpsvaga bofasta och lättare industrier m.m.⁸⁵

⁸² Ibid, s 286

⁸³ Ibid, s 282

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Ibid, s 283

Kapitel III

Citybildning som Norrmalmsregleringens motivbild

Norrmalmsregleringen kan betraktas som en nödvändig följd av stark tilltro till citybildning och dess lagbundenhet. Tydligast sammanfattades denna syn av Ekstedt:⁸⁶

”Med en stads inre differentiering menas det kända faktum, att stadens olika delar ha skilda användningar och skiftande karaktär. Differentieringen är givetvis mest framträdande i storstäder. Man skulle våga påstå, att den skärpes i samma grad som staden tillväxer ... Dessa företeelser äro icke tillfälligheter utan resultatet av stadens lagbundna utveckling. Lika litet som en levande organism kan nå någon högre grad av utveckling utan långtgående specialisering av sina skilda organ, kan en modern stad fylla sina funktioner utan denna inre differentiering”

Moderna städers upprätthållande av sina funktioner knyter an till deras ekonomiska uppehållen, stadsbildande verksamheter, varmed differentieringen både blir en följd av och en garant för att funktionernas upprätthålls. I 1946 års planförslag kommenterades differentieringen på Nedre Norrmalm:⁸⁷

”Den [...] som finnes, och på vilken man bör bygga vidare på, är nästan helt frukten av fri konkurrens om lägena, och den ger därmed en bild av skilda branschers önskemål därvidlag. Den berättigar däremot inte till den slutsatsen, att bästa tänkbara förhållanden med tiden inträder av sig själv”

”Bästa tänkbara förhållanden”, den differentierade citykärnan, förhindrades av att gatunät, infrastruktur, topografiska förhållanden och fastighetsbestånd förvred differentieringen och på så vis splittrade gatunätet i ett för citybildning lämpat *citynät*, samt ett mer omfångsrikt, olämpligt *citys baksida*.⁸⁸ Baksidans transitionszonsliknande drag underlättade alltför stor etablering av andra kärnor, som genom avvägningar mellan yta och läge borde ha borttvingats: småskaliga sekundärverksamheter, inte minst *lätt industri, grosshandel och hantverk*, samt *bostadsområden*. Denna uppdelning av markanvändningen ansågs farligt ineffektiv; samtidigt som sekundärverksamheter tog stora ytor i anspråk led stadsbildande kontor och detaljhandelsverksamheter, vilkas effektivitet låg i centralt belägna agglomerationer, brist på verksamhetslokaler.⁸⁹ Nedre Norrmalms stadsplaneproblem förhindrade därmed Stockholm att fylla sina ekonomiska funktioner gentemot omlandet.

Med lagbunden differentiering och verksamhetsmässigt icke-statiska stadspartier utgick stadsplanerarna från att citybildningen framöver skulle tvingas till andra stadspartier; planerarna pekade på att sådan utspridning, *cityförskjutning*, i både Berlin och amerikanska småstäder – men också i Gamla Stan (se: nedan) – ömsom hade resulterat i effektivitetshämmande verksamhetsutspridning, ömsom i förslumning.⁹⁰ Denna

⁸⁶ W:sson-Ahlmann (red.): 1934, s 23

⁸⁷ Stadsplanekontoret: 1947, s 18

⁸⁸ William-Olsson: 1937, s 11

⁸⁹ Stadsplanekontoret: 1947, s 18

⁹⁰ Sidenbladh: 1985, s 17

cityförskjutning kunde bara hejdas genom integration av citys baksida i citynätet.⁹¹ Om så skedde fastslogs antalet sysselsatta på Nedre Norrmalm kunna växa med ca en tredjedel, till 97,000, och därmed möjliggöra citybildningens fortgående i rätt riktning.⁹² Men flera cementerande faktorer gjord att denna rumsliga integration inte kunde åstadkommas på normal, cityideologisk väg: de spatiala differentieringskrafter Harris och Ullman beskrev. ”Bästa tänkbara förhållanden” fodrade krävde därför stadsplanetekniska och byggnadstekniska saneringar.

3.1 Stadsplanetekniska saneringsbehov

Det låg i de stadsplanetekniska saneringsbehoven natur att de övertrumfades byggnadstekniska: de gjorde tjänliga fastigheter saneringsmogna, därtill förvärrade de ofta befintliga byggnadstekniska undermåligheter. Orsakssambanden var desamma i uppdelningen i citynät och citys baksida. Citybildningen försvårades av att gatunätet störde framkomligheten i hela innerstaden. Nedre Norrmalm hade planlagts mellan 1634 och 1644 och därefter hade stadsplanen inte genomgått stadsplanen några större ingrepp,⁹³ varför den uppfyllde samtliga av bostadssociala utredningen idealtypiska kriterier för stadsplanetekniskt saneringsfärdig bebyggelse:⁹⁴

”Det intensiva markutnyttjandet, den ofta irrationella sammanblandningen av bostads- och arbetsområden, bristen på gemensamhetsanläggningar, på parker, lekplatser och kulturcentra, de trafiktekniskt otillfredsställande stadsplanerna äro missförhållanden, som endast kunna undanröjas genom en stadsplaneteknisk rekonstruktion av hela stadsområden”

3.1.1 Oframkomligt gatunät

Intensivt markutnyttjande och den trafiktekniskt otillfredsställande stadsplanen sammanhängde på många sätt, men aldrig så tydligt som genom stadsdelens enkelriktade gatunät. Endast de avgränsande huvudgatorna, Drottninggatan samt perifera Fredsgatan var undantagna.⁹⁵ Detta var också den grundläggande orsaken till försämrade affärsvärden på citys baksida. I 1946 års planförslag sammanfattades läget:⁹⁶

”Överhuvudtaget är de inre delarna av Nedre Norrmalm tillgängliga endast via smala och svårframkomliga gator, där framför allt de för lastning och lossning stående fordonen hindrar en smidig avveckling av trafiken ... Maximikapaciteten är på många håll redan nådd, och svårartade stockningar kan inte undvikas rusningstid.”

Stadsdelens likformiga gatunät var logiskt före industrialismen, då (färre) fotgängare och ett fåtal hästdroskor utan problem kunde dela gatunät. 1900-talets stadstrafik krävde däremot uppdelning av gatunätet i gågator och trafikleder, i körled och i trottoarer;

⁹¹ Stadsplanekontoret: 1947, 20

⁹² Ibid, s 134

⁹³ Ericson: 2003, s 58

⁹⁴ SOU 1947:26: s, 11

⁹⁵ Bergman: 2001, s41

⁹⁶ Stadsplanekontoret: 1947, s 32

själva trafiken behövde som Asplund poängterade därutöver separeras i primär- och sekundärleder samt ovan nämnda bakgator för lastning och lossning.⁹⁷ Stadsplanekontoret sammanfattade det som att olika hastigheter krävde olika gator.⁹⁸ Eftersom Nedre Norrmalm ansågs vara city var det förvisso inte oviktigt att smalare affärsgator ansågs ha två fördelar: affärsvärden steg om butikskyltar på båda gatusidor kunde ses samtidigt, dessutom var sådana gator trevligare. Men fördelarna försvann utan genomfartsmöjligheter samt med trängre gators ansamlingar av avgaser och mindre solljusinsläpp, och Nedre Norrmalms gatunät utpekades fattigt på just frisk luft och dagsbelysning.⁹⁹ Det hamnade – förvrängningen av citybildning undantagen – också på kollisionkurs med socialpolitiken, uttryckt i SOU 1947:26.¹⁰⁰

”Behovet av stadsplaneteknisk sanering är särskilt påtagligt i de områden, där markutnyttjandet är mycket hårt, gatorna smala och bebyggelsen så hög, att endast ett minimum av ljus och frisk luft slappes fram till dem, som bo eller arbeta i där belägna fastigheter.”

Stadsdelens gatunät illustrerades i 1936 års planförslag (se bilaga: bild II).¹⁰¹ Citynätet var en metafor för formen av de gator där ”ordentlig” citybildning ansågs ha skett. Dessa gator ansågs i högre grad uppfylla stadsbildande verksamheters facilitetskrav. Således bestod representativiteten i *representativt kontorsläge för storföretag, varuhus o.d.* i närheten till de öppna rum som Strömmen och södra stadsdelens torg erbjöd.¹⁰² Här utpekades stadsdelens enda riktigt differentierade citygator finnas, det ”södra kontorsområdet”.¹⁰³ Högvärdigheten i *”högvärdigt utställningsläge för varuhus och större affärskontor”* var i sin tur liktydig med Birger Jarlsgatans, Kungsgatans och Hamngatans gemensamma nämnare, nämligen de dubbelfiliga körfält som nästan helt saknades i inre stadsdelen.¹⁰⁴

”Värdefullt” eller ”gott detaljhandelsläge” var gatupartier med hög genomströmning, men utan ovan nämnd högvärdighet eller representativitet.¹⁰⁵ Nordsydliga Drottninggatan och östvästliga Klarabergsgatan-Hamngatan var de enda gator som genomkorsade hela stadsdelen och sammanknöt stadsdelens attraktiva affärslägen, varför William-Olsson namngav dem ”citynätets maskor”.¹⁰⁶ Övriga gator var citys baksida. De präglades av låg verksamhetstäthet och sekundära verksamheter, ”icke-egentliga citybutiker”, och stod i kontrast till hård lokalkonkurrens i citynätet. Om det senare inte blev fullständigare och finmaskigare, påpekade utredare i 1946 års planförslag, ”... ligger en fortsatt cityförskjutning norrut, med de olägenheter och stadsplaneproblem, som följer därav, inom det sannolikas gränser.” Kombinationen lokalbrist och citybildning antogs gynna köpstarka aktörer och tvinga mindre till avvägningar mellan yta och läge, med oönskad utspridning av city som följd. Om

⁹⁷ Asplund: 1980, s 66

⁹⁸ Stadsplanekontoret: 1947, s 34

⁹⁹ Ibid: s 38 ; Stadsplanenämnden: 1936, s 4

¹⁰⁰ SOU 1947:26: s 19

¹⁰¹ Stadsplanenämnden: 1936, s,123

¹⁰² Ibid: s, 42.

¹⁰³ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 34

¹⁰⁴ Ibid: s, 42.

¹⁰⁵ Ibid: s, 43

¹⁰⁶ William-Olsson: 1937, s 9

baksidan kunde ges citynätets representativitet, högvärdighet eller genomströmning skulle detta bli finmaskigare. *Alternativ D*, publicerades i 1936 års planförslag (se bilaga: bild III), stannade liksom hundratals andra regleringsförslag på ritbordet,¹⁰⁷ men skillnaderna gentemot befintlig stadsplanen antyder rivningsbehovets omfattning.

Tabell I
Verksamheter med eldstäder i 158 rivningshotade fastigheter
1946 års planförslag

	<i>Antal</i>	<i>Antal eldstäder</i>
Bostadslägenheter	992	2, 270
Företagskontor	347	2, 335
Butiks- och serveringslokaler	447	1,113
Hotell och pensionat	27	969
Verkstadslager och dyl.	337	1.612

Tabell I¹⁰⁸: Eldstäder” är ett äldre rumsmått som även inkluderar kök och kokvrårer.

Behovet av bredare gator kvantifierades med *trafikutrymmestäl*, gatu- och torgarealens andel av den totala våningsytan. 1930 uppgick detta på Nedre Norrmalm till 13,9 % – gatunätets relativt smala karaktär framgick vid sidan om Östermalm, 20,8%, och Vasastaden, 18,8%.¹⁰⁹ För förbättrad framkomlighet och högre affärsvärden rekommenderades i 1936 års planförslag genomsnittliga höjningar till grannstadsdelarnas nivå.¹¹⁰ Varje höjning med en procent beräknades kräva rivningar av ca 18, 000 kvm bebyggd mark; implikationerna framgår i ovan skildrat diagram, publicerat i 1946 års planförslag, vilket möjliggjorde förbättringar långt över rekommendationerna ovan¹¹¹ (men samtidigt låg i kraftig underkant gentemot vad som *de facto* revs efter 1951).

3.1.2 Parkeringsmöjligheter och rekreation

Framkomlighet med fordonstrafik var också en parkeringsfråga. Med tilltagande bilism och citybildning skapades åtminstone i teorin ett bestämt förhållande mellan trafikutrymmestäl och parkeringsbehov: ju högre markanvändning, desto fler verksamheter och större dagbefolkning. Asplund menade att stadsplaneringen utgick från devisen tre parkeringsplatser per bil.¹¹² bostad, arbetsplats samt för korttidsparkering i övriga ärenden. Parkeringsmöjligheterna på Nedre Norrmalm var emellertid urusla, inte minst på citynätets butiksgator.¹¹³ I 1928 års planförslag fastslogs en med regleringen parallell, kraftig förbättring som nödvändig för citybildningens fortgående och cityförskjutningens undvikande:¹¹⁴

¹⁰⁷ Stadsplanenämnden: 1936, s 124

¹⁰⁸ Stadsplanekontoret: 1947, s 131

¹⁰⁹ Stadsplanenämnden: 1936, s 48

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ Stadsplanekontoret: 1947, s 131

¹¹² Asplund: 1980, s 72

¹¹³ Stadsplanenämnden: 1936, s 48

¹¹⁴ Lilienberg: 1929, s 54

”Skulle det nuvarande Norrmalm ombyggas med kontorshus, bleve förhållandena där snart nog olidliga, med påföljd antagligen att utvecklingen måst söka sig till andra områden”,

1939 fanns ca 2000 parkeringsplatser i stadsdelen.¹¹⁵ Då inkluderades ytor som ansågs bättre lämpade för andra syften, t.ex. det representativa kontorläget Brunkebergs Torg som – trots att representativiteten låg i det urbana rummets öppenhet – bl.a. var parkeringsplats. Torget ansågs därigenom berövad sin rekreationsroll,¹¹⁶ och stadsdelen led en brist på sådana anläggningar som antogs förvärras ytterligare i takt med fortgående citybildning. *”Cityarbetaren har ont om tid och behöver därför rekreationsplatser inom nära räckhåll”*, fastslog stadsplanekontoret därom.¹¹⁷ Stadsdelens avsaknad härvidlag tillförde således ytterligare relevans åt saneringsbehoven i allmänhet och då till parkeringsfrågan i synnerhet.

I och för sig ansågs parkeringsfrågans markanspråk mildrade av att stadsdelens terrängförhållanden var väl lämpad för underjordiska garage.¹¹⁸ Men trots att flera torg avsågs bli parkeringsfria hävdade Stadsplanekontoret behov av ytterligare en större friyta, ty befintliga torg kunde inte vara *”centralt belägen fest- och samlingsplats”* utan att deras avsedda rekreationsroller försvann.¹¹⁹ När Sergels Torg invigdes 1967 efter 32 års planering – där lite nu påminner om kv. *Skansen* som en gång stod där –¹²⁰ var den underjordiska planlösningen från markanvändningssynvinkel sett knappast en slump

3.1.3 Förbättrade gatumiljöer för cyklister och fotgängare

Tilltron till bilismens hävdvunna rätt var stor, men inte dogmatisk. Under planeringsfasen anlades tvärtom uttalade fotgängar- och cyklistperspektiv, med cityideologiska inslag av både direkt och indirekt karaktär. En kombination av tilltagande gatuträngsel, smala trottoarer och få trafikljus skapade otrygga gatumiljöer för fotgängare och cyklister med negativa externaliteter för butikshandel, och¹²¹ ordningspolisen med trafikdirigeringen dessutom en ständigt växande arbetsbörda.¹²² I 1946 års planförslag anmärktes:¹²³

”Bättre förhållanden i city för fotgängarna framstår som ett av de viktigaste målen för stadsplanearbetet”

Trafikseparation blev således ett än mer mångfacetterat saneringsbehov. Utgångspunkten, färre cyklister i city, baserades inte på några önsketänkanden utan på antagna följder av den förortsbildning (se: 5.2) som följde i differentieringens kölvatten.¹²⁴ Tvärtom värderades cykeln som ett billigt färdmedel utan stora platsanspråk, varför 1946 års planförslag angav just hänsyn till cyklister som ett

¹¹⁵ Stadsplanekontoret: 1947, s 142

¹¹⁶ Ibid: s, 91

¹¹⁷ Ibid: s, 53

¹¹⁸ Ibid: s, 54 ; Stadsplanenämnden: 1936, s 52

¹¹⁹ Ibid: s, 55

¹²⁰ City i samverkan: 2008, s 1:

¹²¹ Ibid, s 28

¹²² Larsson: 1977, s 422

¹²³ Stadsplanekontoret: 1947, s 28.

¹²⁴ Ibid: s, 28

regleringsmål.¹²⁵ Gatubreddning skulle garantera säkrare cykelmiljöer, därtill också bättre parkeringsmöjligheter: gatunätet utpekades även ge cyklister parkeringsproblem,¹²⁶ medan rätt cykelparkering på rätt plats istället antogs gynna butiksgators affärsvärden.¹²⁷

Att det *inte* förändrade utgångspunkterna om bilismens värde för citybildning framgår av affärslägeskategoriseringarna, men förändrade tonlägen i 1928 års respektive 1946 års planförslag antyder nyanseringar; från att mest vålla tekniska problem framträdde uppfattningar att det för citybildning var icke-önskvärt att tillåta fordonstrafik i hela stadsdelen. Butiksgators affärsvärden följde hur stimulerande och lockande gatumiljön var,¹²⁸ och då bilismen inte var utan negativa externaliteter blev varierade gator en naturlig följd. I 1946 års planförslag löd sammanfattningen:¹²⁹

” ... fordonstrafiken kan bli ett störande moment för butikshandeln, men den har också en stimulerande verkan, som denna har intresse av att tillgodogöra sig”.

Slutsatsen förstärktes av att alltför breda gator antogs ge tråkiga och för affärsvärden negativa intryck.¹³⁰ I sammanhanget är det intressant att inställningen var moderat jämfört med vissa remissinstanser, t.ex. Stockholms Handelskammare, vars tveksamhet till gågator framkom av illa dold sarkasm i ett remissvar till Stadsplanekontoret (“... möjligen har kontoret underskattat körtrafikens betydelse för affärsgatornas värde?”).¹³¹

3.1.4 Gatulutningar

Stockholm var typexempel på topografins oförutsebara påverkan på markanvändning. William-Olsson hävdade att detta hämmade cityverksamheternas sammanväxt,¹³² därmed också regleringsmålet realiserande: den sammanvuxna citykärnan.

Strömmens splittrande av stadsbildande verksamheter (se: 4.3.1.1) kunde inte åtgärdas, men markanvändningen i stadsdelen präglades också av *Brunkebergsåsen*, den nordsydliga rullstensås (se bilaga: bild IV) som fortfarande är tydlig för den som passerar Tunnelgatan och blickar upp för trappan till Malmskillnadsgatan. 1940 var åsen förvisso 19 meter lägre än ursprungligen och knappast så utstickande.¹³³ Kammen hade under successivt nedschaktats, bebyggt och integrerats i bebyggelsen; Stockholms stad grävde 1884 -1886 gångtunneln Brunkebergstunneln under åsen, och 1911 drogs Kungsgatan rakt igenom den.¹³⁴

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Ibid: s,37

¹²⁸ Ibid: s,36

¹²⁹ Ibid: s, 39

¹³⁰ Ibid: s, 38

¹³¹ Larsson: 1980, s. 8

¹³² William-Olsson: 1941, s 136

¹³³ Lilienberg: 1940, s 15

¹³⁴ Ibid, 152

Men den var inte borta. Två cityideologiska implikationer följde därigenom. Åsens sträckning i stadsdelens mitt hade under planläggningen omöjliggjort en central, genomkorsande huvudgata. Istället tillkom en axial nödlösning där bebyggelsen på åsens respektive sidor bands samman av att två genomkorsande gator, Drottning- och Regeringsgatorna, möttes omkring Gustav Adolfs Torg.¹³⁵ Stadsdelen saknade därför centrala genomfartsmöjligheter (se: 3.1.5). Omkring åsen präglades gatunätet dessutom ännu av höjdskillnader. Jämfört med optimala, horisontala affärsgator ansågs det vara en negativ externalitet för butikshandel.¹³⁶ Citys baksida tillfördes därmed ytterligare aspekter. Norra Smedjegatan – en idag helt försvunnen gata som låg där Gallerian nu ligger – utpekades i 1928 och 1936 års förslag som skräckexempel:¹³⁷

”Norra Smedjegatan är för trång och backig ... Det är av stor betydelse för en sund utveckling av citybildningen i staden, att detta område blir utformat på ett sådant sätt, att blir på bästa möjliga sätt tillgängligt för denna”

”Utformat” var synonymt med nedschaktat. Till skillnad från vid stadsdelens förra planläggning fanns nu möjligheter till större, koncentrerade topografiska ingrepp. Och därtill fanns goda skäl. Utjämnandet av åsen ansågs inte bara önskvärt för affärsvärden, utan också vara garant för att regleringen helhet genomfördes i tid och till rimliga kostnader.¹³⁸

3.1.5 ”The Focus of Intracity Transportation” - Tegelbackseländet

Markanvändningens uppdelning i citynät och baksida var emellertid symptom på värre cityideologiska problem, också de relaterade till stadsdelens obefintliga genomfartsmöjligheter. Lilienberg sammanfattade problematiken:¹³⁹

”En av de fundamentalaste orsakerna är att de sydligaste delarna av Norrmalm för närvarande äro i avsaknad av goda förbindelser med övriga stadsdelar.”

Tegelbacken (se bilaga: bild II), belägen i stadsdelens sydvästra spets, var identisk med den knutpunkt som Harris och Ullman menade utmärkte citykärnan. Före den under efterkrigstiden uppförda T-centralen var Tegelbacken näst Slussen innerstadens viktigaste trafikplats för genomfartstrafik,¹⁴⁰ detta då dess geografiska läge möjliggör ett sammanknytande av de stadsdelar som är splittrade av Strömmens vatten.

Betydelsefulla anslutningar fanns därför i samtliga vädersträck; söderut – mot Gamla Stan och sedan Södermalm – via Vasabron, i väster Stadshusbron till Kungsholmen; norrut via Vasagatan, i öster via Fredsgatan mot Gustav Adolfs Torg.¹⁴¹ Trafikplatsen var även ändhållsplats för spårburen förortstrafik till västerort och knutpunkt för inomstadstrafikens spårvagns- och busstrafik; den passerades därtill av cyklister,

¹³⁵ Ericson: 2001, s 48 ; Järre: 1967, s 46

¹³⁶ Stadsplanenämnden: 1936, s, 48

¹³⁷ Lilienberg: 1928, s 3

¹³⁸ William-Olsson: 1940, s 16

¹³⁹ Lilienberg: 1940, s 6

¹⁴⁰ Stadsplanenämnden: 1936, s 111

¹⁴¹ Ibid, s 112

fotgängare samt av den nationellt anknutna järnvägstrafiken på väg till och från Centralstationen.¹⁴²

I folkmun kallades platsen därför ”Tegelbackseländet”. Själva eländet bestod i samma förindustriella likformighet som stadsdelens gatunät: alla trafikslag, däribland järnvägen, använde samma markplan.¹⁴³ Att ”*the focus of intracity transportation*” blev allt svårframkomligare antyds av att trafikplatsens järnvägsbommar under kontroldataumet den 10 september 1935 var nedfälda 25 % av tiden mellan 07:00 - 20:00,¹⁴⁴ vilket bör ses i förhållande till platsens betydelse för innerstadens genomfartstrafik. I maj 1939 omfattade denna någonstans mellan 42 och 52 % av trafiken på Nedre Norrmalm.¹⁴⁵ Tegelbacken sinkade av framkomligheten i hela innerstaden äventyrade därför den för cityområdet definierande höga genomströmningen.

Och eftersom den redan underdimensionerade trafikplatsen ytterligare belastades av obefintliga genomfartsmöjligheter fick eländet dubbel karaktär. Stadsplanenämndens framställning (se bilaga: bild V) antyder varför. Trots att den endast skildrar spårvägs- och busstrafik, vilka beräknades omfattade ca 60 % av innerstadstrafiken,¹⁴⁶ framgår inomstadstrafikens huvudsakliga fördelning; topografiska faktorer – Storstockholms utspridning och Strömmen – gjorde den dubbelt så stor i nordsydlig riktning som i östvästlig, samtidigt gjorde en kombination av dåliga genomfartsmöjligheter och infrastrukturens utformning den kniptångsformad.¹⁴⁷ Vid Tegelbacken möttes kniptångens västra klo med den inte obetydliga östvästliga trafiken till och från Kungsholmen.¹⁴⁸ Trafikbelastningen blev därmed övermäktig både de nordliga (Vasagatan) och sydliga (Vasabron) anslutningarnas infrastrukturella kapacitet.

Det kan tyckas självklart att Stockholms topografiska signum – Strömmen och öarna på vilka delar av stadsbebyggelsen finns – kräver goda broförbindelser. I det förindustriella Stockholm motiverade emellertid likformig stadstrafik inte direkta gatubroförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm. 1927 fanns därför ingen sådan, trots att stadsplaneorgan redan behandlat ett hundratal konkreta förslag.¹⁴⁹ Den år 1935 invigda Västerbron mellan Södermalm och Kungsholmen var trots modern utformning och avlastande effekt ändå en omväg för lejonparten av de nordsydliga genomfartstrafikanterna.¹⁵⁰ Kortaste rutt gick därför istället genom Stadsholmen och Gamla Stan.

Sværframkomlighet var dock Gamla Stans stadsplanemässiga logik. Stadsholmens läge i smalaste passagen vid Mälarens inlopp var vid grundandet i mitten av 1200-talet Stockholms *raison d'être*: en realpolitiskt strategisk plats, lättförsvarad från både land-

¹⁴² Stadsplanekontoret: 1947, s 33 & 69

¹⁴³ Sidenbladh: 1981, s 165; Stadsplanenämnden: 1936, s, 110 - 113

¹⁴⁴ Stadsplanenämnden: 1936, s, 110

¹⁴⁵ Sidenbladh: 1981, s 447

¹⁴⁶ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 77

¹⁴⁷ Stadsplanenämnden: 1936, s, 54-56

¹⁴⁸ Ibid.

¹⁴⁹ Lilienberg: 1929, s 34 -36.

¹⁵⁰ Stadsplanenämnden: 1936, s, 79

och sjöburna fiender.¹⁵¹ Och Mälarens lås höll ännu på 1930-talet, till planerarnas stora förtret, med avsedd flaskhalseffekt. Gamla Stans medeltida gatunät var inte anpassat för fordonstrafik och tvingade därför genomfartstrafiken i två flöden utmed öns sidor; i öster längs Skeppsbrokajen och därefter över Norrbro; i väster via Riddarhusgräns, över Vasabron och sedan till Tegelbacken. Trafikplatsens knutpunktsroll gjorde i sin tur det västra trafikflödet till det större av de två.¹⁵² Rutten hade allvarliga infrastrukturproblem; Riddarhusgränds maxkapacitet, omkring 18,000 fordon per dygn, överstegs 1927 och även vid en gatubreddning beräknades Vasabron inte säkert kunna avlasta genomfartstrafik framöver.¹⁵³ Redan vid planeringsfasens inledning fanns därför akuta behov av direkta gatubroförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm.

Vid Tegelbackens norra anslutning, Vasagatan, bestod problemen istället i att gatan redan var genomfartsled. Bredden tillät dubbelriktade körfält, den hade tydligt genomkorsande och sammanbindande funktioner med både Kungsgatan i norr och Tegelbacken i söder. Men på grund av att stadsdelens gatunät tvingades nordsydlig genomfartstrafik köra runt den, varigenom gatan blev den mest logiska rutten. Inte heller Vasagatan hade i någondera riktningen kapacitet för en sådan infrastrukturell roll.¹⁵⁴ Planeringsfasen inleddes följaktligen i ett katastrofalt trafikläge.

En fungerande ”*focus of intracity transportation*” krävde tre sammanhängande aspekter: gatubreddningar, särskiljandet av trafik i olika plan, samt det tidstypiska infrastrukturproblem som 1946 års planförslag sammanfattade:¹⁵⁵

”Trafik, som ej har ärende till city, bör så långt som möjligt föras fram utanför detta, i ett lämpligt utformat nät av huvudtrafikleder”

Därmed formulerades fundamenten i stadsdelens anpassning till samtidens ekonomiska och sociala markanvändningsbehov; oavsett de stadsplanetekniska problemen lösning – därom stred ingenjörer och stadsarkitekter länge – skulle enorma saneringsbehov uppstå. Samtidigt underlättades uppgiften av att mycket genomfartstrafik kunde särskiljas till ett outnyttjat, underjordiskt plan. När Stockholms stadsfullmäktige 1941 beslutade bygga en tunnelbanelinje fanns möjligheter att avsevärt underlätta ”bästa tänkbara förhållanden” och i en smäll slå flera stadsplane- och cityideologiska flugor, ja till och med en socialpolitisk sådan. Tunnelbanan garanterade enligt borgarrådet Yngve Larsson inte enbart den för citybildningen oumbärliga framkomligheten omkring Nedre Norrmalm, utan också ”*en boendesocialt lycklig utveckling*” –¹⁵⁶ utan snabba och långväga transporter till och från stadsdelen skulle varken citybildning eller vad han kallade ”*bostadsfrågans sanering*”, förortsbildningen, kunna garanteras.¹⁵⁷ Till denna avgörande koppling återkommer vi i nästa kapitel.

Tunnelbanan förorsakade också debatt om den befintliga kollektivtrafikens framtid. Till skillnad från buss- och spårvägstrafiken mellan innerstaden och förorter dömdes

¹⁵¹ Ericson: 2001, s 32-33

¹⁵² Stadsplanenämnden: 1936, s, 56

¹⁵³ Lilienberg: 1929, s 22

¹⁵⁴ Stadsplanekontoret: 1947, s 33 & 61

¹⁵⁵ Stadsplanekontoret: 1947, s 34

¹⁵⁶ Larsson: 1977, s 534

¹⁵⁷ Ibid, 422

inomstadstrafikens spårvagnsnät ut.¹⁵⁸ Spårvagnarna trafikerade enkelriktade gator, upptog stora utrymmen och bidrog därmed till trafiksituationen och otrygga gatumiljöer; nätet var dessutom underdimensionerat, utslitet – dess dåliga bromsegenskaper utpekades som en fara för fotgängare – och allt mindre kostnadseffektivt¹⁵⁹. Hur mycket affärsvärden bidrog till synsättet är svårt att säga, men det cityideologiska perspektivet är uppenbart.

Med tunnelbanan som kollektivtrafikens arbetshäst skulle gatunätet avlastas. I 1936 års planförslag angavs nio möjliga linjesträckningar som alla sammanlänkande förorterna i väster- och söderort med Nedre Norrmalm;¹⁶⁰ linjen, om vilken beslut togs 1941, fick en centralt belägen mittpunkt, mitt i citys baksida, med uppgångar vid de dominerande butiksgatorna Vasagatan, Klarabergsgatan och Drottninggatan.¹⁶¹ För biltrafiken föreslogs i 1946 års planförslag utöver den omdebatterade direkta gatubroförbindelsen också en eller två biltunnlar i östvästlig riktning genom Nedre Norrmalm. Deras utformning hör emellertid inte planeringsfasen till.

3.2 Byggnadstekniska saneringsbehov

Fastighetsbeståndet i hela Stockholms innerstad faller övervägande inom *kvarter*. Detta begrepp avser inte vagt definierbara stadsområden, utan en arkitektonisk byggnadsform. Asplund definierade ett kvarter som sammanhängande byggnadslängor av inte alltför varierande höjd, tillsammans omgärdades en innergård, vari stadsplanelogiken låg i att ”... de [...] indelade staden i fattbara enheter, samtidigt som de tillsammans bildade väggar till fasta gatu-, torg-, och parkrum”.¹⁶² I kontrast till kvartersbebyggelsen står till exempel Gamla Stans övervägande organiskt framvuxna gatunät.

I Norrmalmskvarteren sammanstrålade både stadsplane- och byggnadstekniska saneringsbehov. Dessa kan inte helt skiljas åt, därtill övertrumpade de förra överlag de senare: oavsett byggnadskvalitet och -karaktär krävde ju gatubreddningar m.m. rivningar. Samtidigt förstärktes denna motivbild av särskiljbara, byggnadstekniska problem. Norrmalmskvarteren ansågs illa lämpade för cityverksamheternas lokalanspråk, dessutom antogs byggnadsformen cementera den förslumning på citys baksida som gatunätet hade grundlagt och därigenom försena citybildningens utgallring av sekundärverksamheter. Beskrivningarna bör studeras utifrån Harris och Ullmans transitionszon. Av samma skäl kontrasterade kvarteren dessutom till bostadspolitiska ambitioner.

¹⁵⁸ Stadsplanekontoret: 1947, s 27

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Stadsplanenämnden: 1936, s, 59-61

¹⁶¹ Stadsplanekontoret: 1946., s 11

¹⁶² Asplund: 1980, s 56

3.2.1 Otillräckligt bevaransvärde

Till skillnad från stadsplanen härrörde Nedre Norrmalms fastighetsbestånd överlag från 1800-talets senare hälft,¹⁶³ även om 1700- och 1900-talsinslag också fanns.¹⁶⁴ Bostadssociala utredningen utdömde tidens stockholmska kvartersbebyggelse som uppförd av ”spekulativa byggherrar”,¹⁶⁵ vilket smittat den med ”Berlinsjukan” (se: 4.1.2).¹⁶⁶ Den byggnadstekniska standarden ansågs därför låg och genomsnittlig livslängd beräknades till 65 år.¹⁶⁷ 1930 betydde det att stora fastighetsbestånd var, eller snart skulle bli, saneringsmogna.

Det räckte bevisligen inte *per se* för sanering. Tvärtom vad som i efterhand ofta påståtts rådde utbredda uppfattningar inom planeringsdiskursen att bevara historiska inslag i Stockholmsbebyggelsen. Stadens silhuett ansågs bevaransvärd,¹⁶⁸ även om Brunkebergsåsen skulle schaktas; Gamla Stan var saneringsmogen i både byggnads- och stadsplaneteknisk mening,¹⁶⁹ (jmf. Nedre Norrmalm och Gamla Stan, bild IV), men fastslogs i 1947:26 ändå ha otvetydiga, kulturhistoriska intressesvärden.¹⁷⁰ Förvisso fanns en radikalare, trafik- och cityideologiskt mer dogmatisk falang som ansåg att detta bevaransvärde – i den mån det erkändes – vägde lättare än de stadsplanetekniska saneringsbehoven; det hävdades att den direkta gatubroförbindelsens mest fördelaktiga, centrala sträckning gick genom stadsdelen. Uttryck för denna linje gavs bland andra av ledamoten av Industriens utredningsinstitut och sedermera landshövdingen i Västmanlands län, Ragnar Casparsson, som påpekade att bilismen inte kunde hejdas eller regleras, och ”... att hänvisa till Gamla Stans fallfärdiga ruckel som sakrosankta relik i vår kulturhistoria passar väl i sentimentala ögonblick”.¹⁷¹ Linjen hade emellertid inte majoritetens stöd i avgörande planinstanser.

Nedre Norrmalm ansågs däremot överhuvudtaget inte ha något bevaransvärde. Stadsplanedirektören Lilienberg fastslog att ytterligare hela 400 år skulle krävas, innan stadsdelen uppnådde Gamla Stans intressevärde.¹⁷²

3.2.2 Olämpliga butiks- och kontorslokaler

Det inte osannolikt att Lilienbergs syn påverkades av kvarterssystemens uppfattade olämplighet för citybildning. I 1946 års planförslag angavs:¹⁷³

”Områdets förvandling ... till kärnan i Stockholms city har inte åtföljts av en motsvarande omdaning av bebyggelsen. Kontor, butiker och verkstäder är i stor utsträckning inrymda i de gamla, oftast endast lätt ombyggda

¹⁶³ Stadsplanekontoret, 1947: s, 22; SOU 1947:26, s 39 ; Sidenbladh, 1981, s 199

¹⁶⁴ Bergman: 2001, s 28

¹⁶⁵ SOU 1947:26, s, 39

¹⁶⁶ SOU 1945:63 s, 19

¹⁶⁷ SOU 1947:26 s, 29

¹⁶⁸ Lilienberg: 1929, s 56.

¹⁶⁹ William-Olsson: 1937, s 7; Stadsplanenämnden: 1936, s 6

¹⁷⁰ SOU 1947:26, s.40

¹⁷¹ Stadsplanekontoret: 1946, s 36

¹⁷² Lilienberg: 1940, s 2

¹⁷³ Stadsplanekontoret. 1947: s, 22;

bostadshusen, vilka, även helt bortsett från belysningsförhållandena, inte alltid kan sägas erbjuda ur arbetssynpunkt fullgoda lokaler"

Det var denna funktionsblandning som ansågs sätta differentieringen ur spel. Stadsplaneringen syn på sådan i urbana rum var milsvidd fjärran dagens positiva bild. Funktionsblandningen var en följd av kvarterens uppdelning i gatu- och gårdssidor, där gatusidornas bottenplan i regel hyste butiksverksamhet, gårdssidorna oftare lättare industrier och hantverk.¹⁷⁴ Bostadssociala utredningens uttryck ”*gårdsbebyggelse*” avsåg att verksamheter ofta etablerade sig i småhus på innergårdarna; denna markanvändning på Nedre Norrmalm och däromkring betecknades sonika ”*överflödig*”.¹⁷⁵ Eftersom gårdsbebyggelsen omfattade ansevärd delar av stadsdelens ytor bereddes småskaliga sekundärverksamheter därigenom stora, centralt belägna utbud av verksamhetslokaler, och på så vis ansågs de undvika differentieringens avvägningar mellan yta och läge. Härom anmärkte stadsplanekontoret:¹⁷⁶

”De kan inte konkurrera om lägena med kontor och butiker, och att de kunnat hålla sig kvar inom Nedre Norrmalm, är endast en följd av den förslumning, som denna stadsdels inre delar har genomgått”

Markanvändning ansågs ske på bekostnad cityverksamheternas etableringsmöjligheter. Vad som påpekades i 1928 års planförslag, att det i stadsdelen ”... råder påfallande brist på lägen för goda affärshus”, gällde både kontor och detaljhandel.¹⁷⁷ Kvarterens 1800-talskaraktär spelade den tidiga urbaniseringsvågens ekonomiska och sociala fodringar, därför hade de kvarter som ännu inte ombyggt en stark prägel av 1-rum-och-kök. Det antyds också i tidigare skildrat rivningsexempel från 1946 års planförslag (se: eldstäder i förhållande till bostadslägenheter, s 23). Stadsdelens kontor var småskaliga, av samma inte helt representativa förslag att döma i genomsnitt 6,7 eldstäder per verksamhet, och uppfattades inte lika beroende av specifika verksamhetslokaler som av centralt läge och goda inbördes förbindelser (*agglomerationer*).¹⁷⁸ Cityideologiskt sett hade de därför större möjligheter än butiker att inordna sig i kvarteren,¹⁷⁹ därmed också högre incitament för lokalrenovering. Arbetsrättsliga strömningar hävdade emellertid motsatsen. I planförslag och SOU 1947:26 uttrycks samtida krav på dagsbelysning för kontorsarbetsplatser som gatunätet och fastighetsbeståndet på citys baksida sällan uppfyllde.¹⁸⁰ Det medförde att inte bara kvarterens gårds-, utan också ofta gatusidor blev saneringsmogna.

För butikshandeln medförde behovet av gatuplansläge dubbel lokalbrist – dels i form av citynätets låga utbud, dels med kvarterens arkitektoniska begränsningar. Stadsplanekontoret fastslog att alla verksamheter har fördelar av centrala lokaliseringar, men att dåvarande industri- och hantverkslokaliseringar vägde lätt jämfört med behov av lämpliga lokalbestånd som hotet om cityförskjutning ställde.¹⁸¹ Men liksom

¹⁷⁴ SOU 1947:26, s 46; Stadsplanekontoret: 1947: s, 22

¹⁷⁵ SOU 1947:26, s 40

¹⁷⁶ Stadsplanekontoret: 1947: s, 21

¹⁷⁷ Lilienberg: 1929, s 52

¹⁷⁸ William-Olsson: 1937, s 103 & 106

¹⁷⁹ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s.114

¹⁸⁰ Stadsplanekontoret: 1947 s, 25 & 46; SOU 1947:26 s, 94

¹⁸¹ Stadsplanekontoret: 1947 s, 20 - 21

gatubreddningar inte var synonyma med genomfartstrafik i hela stadsdelen, fästes inget egenvärde i bortdrivandet av sekundärverksamheter. Regleringens mål var bortskaffandet av ett orimligt stort antal nedgångna lokaler. Eftersom sekundärverksamheternas tillväxt ansågs följa befolkningstillväxten, i sin tur definierad av stadsbildande verksamheters tillväxt, skulle större dagbefolkning i stadsdelen garantera en efterfrågan. Stadsplanekontoret underströk därför att regleringen måste tillgodose grundläggande lokalutbud för sekundärnäringsar och tillade, att subventioner kunde komma ifråga om citybildningen fick centrala hyror att helt skenade iväg.¹⁸²

3.2.3 En undermålig boendemiljö

I takt med att citybildning minskade boendefrågans betydelse (se: 3.2.3), men då socialpolitik och citytes förenades i motståndet mot kvartersbebyggelse förstärktes logiken att medelst sanering påskynda differentieringen av stadsdelen. I första hand var det inte kvarteren i sig, utan specifikt de på citys baksida dominerande *slutna kvarteren* som SOU 1947:26 angrep:¹⁸³

” Stadsmiljön i de kvarter och stadsdelar, som bebyggdes på detta sätt, kännetecknas av tristess, oreda och dåliga hygieniska förhållanden ”

Tabell II
Genomsnittligt våningsantal per fastighet och församling 1930

<i>Nedre Norrmalm</i>		<i>Södermalm</i>	
Klara	4,48	Katarina	3,9
Jakob	4,67	Sofia	3,42
<i>Vasastaden</i>		<i>Östermalm</i>	
Matteus	5,17	Engelbrekt	3,76
Gustav Vasa	4,76	Oscar	3,54
<i>Hela innerstaden</i>			
	4,18		

Tabell II:¹⁸⁴

Oreda och dåliga hygieniska förhållanden var inte bara följer av de stadsplanetekniska saneringsbehov som indirekt resulterade i Tegelbackseländet och trafikstockningar, gatunätets avgaser och brist på dagsbelysning. Jämförelser mellan stadsdelars trafikutrymmestäl och genomsnittliga våningsantal per fastighet (se tabell ovan) visar att stadsdelens gatunät dessutom kantades av högre kvarter än innerstadsgenomsnittet, vilket tillfogade byggnadstekniska problem, ”... *brist på ytor*”, till de stadsplanetekniska, ”... *bebyggelsens allmänna disposition*”. 1946 års planförslag dödsdom över Norrmalmskvarteren kan ses utifrån detta.¹⁸⁵

”En ökad differentiering måste bland annat innebära ett utskiljande av bostäderna från det centrala affärsområdet. Frånsett behovet att disponera all tillgänglig våningsyta i de centrala lägena för arbetslivets behov för att

¹⁸² Ibid, s 21

¹⁸³ SOU 1947:26, s 40

¹⁸⁴ William-Olsson: 1941, s 76

¹⁸⁵ Stadsplanekontoret: 1947, s 20

därigenom undvika en onödlig spridning och splittring av city, så erbjuder denna del av staden med sin intensiva trafik, sin relativt täta bebyggelse och sina obetydliga friytor en för bostäder mindre ändamålsenlig miljö "

Gårds- och gatuppdeleningen var dessutom en klassfråga. Att mindre bemedlade bodde mot kvarterens gårdar och mer besuttna i gathus var en allmän trend i svensk stadsbebyggelse som bör ses i förhållande till gårdsbebyggelsens funktionsblandning (och motviljan mot denna).¹⁸⁶ 1930 bodde 18,2 % av Nedre Norrmalms bofasta i gårdslägenheter.¹⁸⁷ Antalet översteg förvisso genomsnittet i innerstadsförsamlingarna, 14,4 %, ¹⁸⁸ men tycks otillräckligt för fullständiga socialpolitiska utdömanden av kvarteren. Statistiken måste dock tolkas utifrån både den cityideologiskt ineffektiva markanvändningen och Socialstyrelsens samtida trångboddhetsnorm: < 2 rum per bofast (<1,5 om hushållet hade barn), en enligt bostadssociala utredningen knappast ideal miniminorm.¹⁸⁹ I rumsdefinitionen ingick *inte* kök och kokvrå, vilket skiljde den från Stockholmsgeografernas rumsmått ”eldstäder”. Utifrån denna trångboddhetsnorm och oviljan mot funktionsblandning måste en garanterat acceptabel boendesituation inkludera gatuboende, därtill 2 eldstäder per bofast

Det förstärker bilden av det saneringsmogna citys baksida. 1930 bodde endast 5,5 % av stadsdelens invånare i lägenheter gatuhus *och* med 1,3 > eldstäder per person, ett antal som utifrån rums- och elstadsdiskrepansen ytterligare bör nedskrivs.¹⁹⁰ Jämförelsevis var 16,3 % bosatta mot innergårdar och i lägenheter med < 1 eldstad per invånare.¹⁹¹

3.2.4 Självsaneringens otillräcklighet

Trots de cityideologiska regleringsbehoven är det inte tydligt varför inte differentieringens lagbundenhet berättigade slutsatsen ”... att bästa tänkbara förhållanden inträder av sig självt”. Hur kunde differentiering i allmänhet och citybildning i synnerhet rationaliseras om rivningar av hundratals fastigheter inte enbart ansågs nödvändiga för att nå dit, utan också för att undvika cityförskjutning? Med stadsplaneringens synsätt borde de spatiala drivkrafter Harris och Ullman beskrev ha självsanerat citys baksida. Samtida tendenser stödjer detta, något som åtminstone borde ha minskat regleringsbehovet. I SOU 1947:26 anmärktes:¹⁹²

”En markvärdestegring i samband med citybildning betyder däremot i regel, att en fastighet blir saneringsfärdig tidigare än den skulle gjort vid konstant markvärde. När städernas folkmängd ökar uppstår ett ökat behov av centralt belägna lokaler. Gamla, lämpligt belägna bostäder kunna vid en sanering ersättas med förstklassiga butiker, kontorslokaler och dylikt som ge i förhållande till byggnadskostnaderna hög avkastning. Den »ekonomiska livslängden» för byggnader i sådant läge förkortas.”

¹⁸⁶ SOU 1947:26, s 176

¹⁸⁷ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 71

¹⁸⁸ Ibid

¹⁸⁹ SOU 1945:63, s 231

¹⁹⁰ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 71

¹⁹¹ Ibid

¹⁹² SOU 1947:26 s, 173

Citys baksidas förslummades parallellt med stigande markpriser och byggkostnader i allmänhet¹⁹³ – fastighetsägande i innerstaden hade under mellankrigstiden varit en lönsam affär.¹⁹⁴ Tomt- och byggpriser var samtidigt billigare i mindre attraktiva stadspartier, bland andra citys baksida,¹⁹⁵ och Stockholms stads riktlinjer att förvärva privatägd mark (se: 4.1.2.) innefattade även innerstadsfastigheter. Fastighetsägare på citys baksida borde därmed – givet fastigheternas låga byggnadstekniska kvaliteter – haft incitament till rivningar med efterföljande avvägningar mellan ytor och lägen; detta, mindre nybyggnationer samt försäljningar av överblivna, icke-bebyggda tomtmarker till Stockholms stad, hade skapat parallell byggnads- och stadsplaneteknisk självsanering. Norrmalmsregleringens cityideologiska motivbild blir på så vis en självmotsägelse. I stadsdelen fanns exempel där sådan självsanering förbättrat affärsvärden. Till exempel möjliggjorde rivningen av Anckarkronska huset år 1899 breddandet av Hamngatans västra parti från 10 till 18 meter;¹⁹⁶ till platsen flyttade 1915 Stockholms största varuhus N.K.,¹⁹⁷ bland annat därför kategoriserades gatupartiet senare som *högvärdigt kontorsläge* i 1936 års planförslag.

Därutöver borde saneringsbehovens blotta omfattning ha givit staden anledningar att så långt som möjligt begränsa regleringen. Strömberg och Elander påpekade att saneringar av stadsbebyggelse i regel var mer komplicerade än nybyggnationer;¹⁹⁸ utöver utdragna störningsmoment föregicks de av långa utredningar, dyra markköp och medlingsarbeten i komplicerade fastighetsägarstrukturer;¹⁹⁹ 95 av 158 fastigheter i tidigare skildrat rivningsförslag (se: s) var *inte* i stadens ägo, vilket betydde stora och oundvikliga kostnader vid fastighetsköp och efterföljande expropriation.²⁰⁰ I praktiken kunde Stockholms stad ofta inte inleda rivningar utan att, vid sidan om själva fastighetsaffärerna, också ha tvingats köpa upp hela företaget!²⁰¹

I planförslag och SOU 1947:26 erkändes självsanering som en reell och i grunden positiv determinant för differentiering.²⁰² Men hotet om cityförskjutning gjorde tiden knapp, och citys baksida hade en försenande inverkan på självsaneringens gång. Argumentationens logik illustrerar här tydligt regleringsdiskursens kopplingar till Chicagoskolans, d.v.s. transitionszonen.

I 1946 års planförslag poängterades att Norrmalmsfastigheternas ägarstrukturer skiljde sig åt beroende på hur verksamhetsstrukturerna såg ut: bofasta och mindre verksamheter var uteslutande hyresgäster, större köpstarka diton var däremot helt eller till stor del självägare.²⁰³ Låga krav på verksamhetslokaler och förbindelser med likartade verksamheter gjorde att lättare industrier och hantverk m.m. inte bara etablerade verksamheter i saneringsmogna; i egenskap av betalande hyresgäster försenade de också

¹⁹³ SOU 1945:63 s, 21

¹⁹⁴ SOU 1947:26, s 139-141

¹⁹⁵ Ibid ; Stadsplanekontoret: 1947, s 51; SOU 1945:63 s, 67

¹⁹⁶ af Petersen & Bedoire: 1985, s 28

¹⁹⁷ Bedoire (red): 1983, s 50

¹⁹⁸ Strömberg & Elander: 1992, s 4

¹⁹⁹ Ibid.

²⁰⁰ Stadsplanekontoret. 1947, s 131

²⁰¹ Hermodsson: 1955, s 9

²⁰² Stadsplanekontoret: 1947, s 52 & 110; SOU 1947:26, s 175-176

²⁰³ Stadsplanekontoret: 1947, s 51 ;

självsaneringen,²⁰⁴ vilket torde ha förstärkts ytterligare med bofasta hyresgäster. Det föranledde stadsplanekontorets tidigare nämnda slutsats om förslumning som enda förutsättning för de lätta industriernas centrala lokalisering. I citynätet gick markanvändningen av samma skäl i motsatt riktning: värdefulla affärlägen och homogena fastighetsägarstruktur ansågs uppmuntra till renoveringar och nybyggnationer,²⁰⁵ varför affärlägena självsanerades. Stadsplanekontoret och bostadssociala utredningen konstaterade därför att självsanering, på Nedre Norrmalm respektive i allmänhet, genom denna stadsplanetekniska Matteuseffekt ytterligare spädde på skillnader mellan attraktiva och oattraktiva lägen,²⁰⁶ i citynät och baksida.

Diskursens kanske omedvetna anspelningar på citys baksida som en transitionszon slutade inte där. Med citybildningens fortgående förändrades den socioekonomiska strukturen bland stadsdelens minskande antal bofasta (se: 4.3.3), därtill fastslog borgarrådet Yngve Larsson att regleringshotet ”*låg som en död hand över city*”.²⁰⁷ I 1936 års planförslag beskrevs densamma effekt:²⁰⁸

”Dessa brister äro inom vissa delar särskilt framträdande, och befaras kan, att dessa områden, om ej förbättringsåtgärder snarast vidtagas, på kort tid komma utvecklas till särskilda ”slum”-kvarter”

Två områden på citys baksida åsyftades, vilka utöver gatunätet m.m. hade ytterligare negativa externaliteter. Norra Smedjegatans tidigare nämnda gatulutningar ackompanjerades av en nedgången och mörk bebyggelse, kantad av höga kvarter.²⁰⁹ Stockholms stad beslutade därutöver redan 1912 att förlänga Sveavägen ned till Hamngatan; beslutet verkställdes förvisso aldrig innan det inkluderades i de större regleringsplanerna, men över flera kvarter söder om korsningen Sveavägen/Kungsgatan låg regleringshotet 16 år längre än över resterande citys baksida.²¹⁰ I de två områdena var markanvändningen som allra minst cityaktig med låg verksamhetstäthet, stark prägel av lättare industrier och hantverk m.m.²¹¹ I sistnämnda kvarter uppstod med stadsdelens högsta antal bofasta dessutom en utstickande, önskad funktionsblandning.²¹²

Integrationen av citys baksida krävde också kontinuitet. Tillgänglighetsförbättringar krävde dels att hela gator och inte delar av dem breddades, dels att merparten av hela gatunätet genomgick en jämn och parallell process. Scenariot var orealistiskt. Bostadssociala utredningen varnade för decennielånga självsaneringsprocesser på enskilda gator.²¹³ Under tiden torde affärsvärden tvärtom ytterligare försämrats av utstickande fasader då smalare butiksgators fördelar, den trivsamma atmosfären och möjligheten att se båda gatusidornas butiksskyltar, försvann utan reella

²⁰⁴ SOU 1947:26 s, 110

²⁰⁵ SOU 1947:26, s 186 – 187; Stadsplanekontoret: 1947, s 51

²⁰⁶ Ibid.

²⁰⁷ Larsson: 1977, s 566

²⁰⁸ Stadsplanenämnden: 1936, s 4

²⁰⁹ Lilienberg: 1929, s 53

²¹⁰ Larsson: 1977, s 566

²¹¹ Stadsplanenämnden: 1936, s 43; Bergman: 2001, s, 98

²¹² Bergman: 2001, s 44 & 98

²¹³ SOU 1947:26, s 44.

framkomlighetsförbättringar.²¹⁴ Den cityideologiskt logiska självsaneringen fick därför högst kompromissartad tappning: värdet för integrationen av citys baksida erkändes, men bara för enstaka gator och först efter draghjälp av tunnelbana, primärleder, m.m.²¹⁵

Kapitel IV

Motivbildens kontext

Uppfattningarna av saneringsbehoven förklarade varför förkrigstidens Nedre Norrmalm stod på schavotten, men de ger få hänvisningar om bödeln, citytesen. Vad föranledde uppfattningarna om citybildning, naturbunden befolkningsminskning samt koncentrationer av detaljhandel och kontor? Och varför utpekades en koncentrerade citykärnan som 'bästa tänkbara förhållanden'?

Tesens logik, liksom likheterna med ”*The Nature of Cities*”, bör förstås utifrån den senares utgångspunkt om urban markanvändning som reflektioner av samtida sociala och ekonomiska behov. Däri ryms bakgrunden varför planeringsfasen inleddes just 1928. Citytesen och uppfattningarna av saneringsbehoven i stadsdelen utvecklades och framträdde i någorlunda konkret form ungefär samtidigt. I denna gemensamma kontext, utvecklingen av nämnda sociala och ekonomiska behov fram till planeringsfasen, står nyckeln till förståelse av saneringsbehoven att finna.

Norrmalmsregleringen var anpassandet av stadsdelen till sekellånga samhällsförändringar, citytesen en tolkning av deras påverkan på urban markanvändning. Omkring 1928 befann sig dessa förändringar vid ett vägskäl. Industriella revolutionen fick fotfäste i mitten av 1800-talet och omvandlade snabbt Stockholm till industristad. Runt sekelskiftet inträdde samhällsutvecklingen i en ny fas; 1928 var den ännu i sin linda, men långt gånge nog att det var uppenbart att Stockholm långsamt höll på att övergå i en *postindustriell stad*; utvecklingen tilltog under planeringsfasen och beräknades fortsätta framöver. Det gör att citytesens roll som förklaringsmodell kräver granskningar av markanvändningens utveckling i dåtid, nutid och framtid.

4.1 (1850 -) (Sub)urbanisering

Strömberg & Elander poängterade att stadsförnyelsepolitik i Sverige alltid var synonym med bostadspolitik.²¹⁶ Det gäller också Norrmalmsregleringen, må det vara från cityideologisk eller annan synvinkel. Kopplingarna kan illustreras genom två frågor. Varför var citybildning synonymt med avfolkning? Citytesens tilltro till differentiering mellan bostäder och arbetsplatser som något underförstått antyder starka bakomliggande samhällskrafter. Vilka var de, och hur reflekterade de samtidens sociala och ekonomiska krav på den urbana markanvändningen?

Det började med industrialismen, enligt Pacione en sammanfattande term för någorlunda samtida tekniska, sociala, ekonomiska och kulturella

²¹⁴ Ibid.

²¹⁵ Stadsplanekontoret. 1947, s 52

²¹⁶ Strömberg & Elander: 1992, s 3

samhällsombildningar.²¹⁷ Både saneringsbehoven på Nedre Norrmalm och citybildningens avfolkningsaspekt relaterade till hur och varför urbanisering övergick i suburbanisering. Processerna, varav den senare NE definierar som ”*utspridd stadstillväxt ...*”²¹⁸, måste inte stå i strid med varandra; i Stockholm var emellertid så fallet, och det är inte en slump att övergångens röda tråd, *rörlighet*, i sin tur kontrasterade till Nedre Norrmalm.

4.1.1 Urbanisering och svenskars rörelsemönster vid sekelskiftet

Tabell III
Befolkningens utveckling 1850-1930 i Riket, Stockholms stad respektive län

<i>Antal miljoner invånare</i>	1850	1875	1900	1930
Riket	3,48	4,38	5,14	6,14
<i>Antal tusen invånare</i>				
Stockholms stad	93,071	152,582	300,624	502,213
Stockholms län	96,208	136,582	172,852	265,079

Tabell III:²¹⁹

Huvuddragen i västerländsk 1800- och tidig 1900-talshistoria är tätt sammanbundna med *befolkningsökningen*. Trots att nettoutvandringen mellan 1858 och 1908 översteg en miljon ökade Sveriges befolkning kraftigt,²²⁰ och genom befolkningsökningen sammanknöts industrialismens tekniska, sociala, ekonomiska och kulturella aspekter i en: *urbanisering*. Till följd av 1700- och 1800-talens agrara revolution blev jordbruket ständigt mer effektivt och mindre arbetsintensivt, och samtidigt med landsbygdens växande skaror jordlösa växte arbetskraftsbehoven i de ständigt fler industriernas.²²¹ Tidens ekonomiska och sociala fodringar av markanvändningen förde därför allt fler svenskar och européer till städer, vilka växte kraftigt. I Stockholm fick industrialismen fotfäste omkring 1855:²²² omfattningen av stadens befolkningsökning mellan 1850 - 1900 antyder bakgrunden till kvartersbebyggelsens samtidighet.

Mindre känt är kanske att människors *vardagliga* rörelsemönster ännu vid sekelskiftet präglades av förindustriella immobilitet. Bostadssociala utredningen beräknade att sekelskiftssvensken rörde sig ca 100 km *om året*.²²³ Värdet som exakt måttstock är begränsat, men implikationerna reflekterades av både administrativa gränser och urban markanvändning. Rörelsemönstren omöjliggjorde förortsbebyggelse; i sekelskiftets Stockholm tog i regel landsbygd eller natur vid nästan omedelbart efter innerstaden, därför var också Stockholms stad respektive Stockholms län uppdelade i separata län, i stad och i landsbygd.²²⁴ Bara 4 % av stadsinvånarna bodde utanför innerstaden, 91 % av länsinvånarna levde på landsbygden.²²⁵ Länet saknade stadsbebyggelse, i dess

²¹⁷ Pacione: 2000, s 46.

²¹⁸ Nationalencyklopedin: 2015

²¹⁹ SCB: 1967, s 50-51

²²⁰ SCB: 1967, s 120,

²²¹ Pacione: 2000, s 46-47

²²² Utbildningsförvaltningen: 2012, s, 21

²²³ SOU 1945:26, s 620

²²⁴ SCB: 1967, s 51 m

²²⁵ Ibid, s 50 & 53

folkrikaste landskommun Värmdö var de 4,683 invånarna i själva verket utspridda i den vidsträckta, fiskepräglade skärgårdsocknen.²²⁶

Stockholms befolkningsutveckling fram till sekelskiftet visade ett för citytesen och de Nedre Norrmalmska saneringsbehoven avgörande faktum: sociala och ekonomiska krav på markanvändningen definieras av vardagliga rörelsemönster. Befolkningsökningen var därför avsevärt kraftigare i staden än i det lantliga länet, därtill var de två ökningarna åtskilda. Något ”Storstockholm” fanns alltså inte.

4.1.2 Suburbanisering och förortstrafik

Norrmalmskvarteren förkroppsligade inte bara urbaniseringens kravbild, utan också drivkrafterna bakom dess förändring. ”*The Royal Commission the Housing of the Working Classes*”, en viktoriansk föregångare till bostadssociala utredningen, beräknade att det år 1880 fanns ca 1 miljon utfattiga i London,²²⁷ i Berlin, där befolkningen bara mellan 1890 och 1910 fördubblades från 1,9 till 3,7, uppfördes i rasande takt s.k. ”Mietskasernen” (sv. *hyreskaserner*),²²⁸ vilkas små innergårdar, funktionsblandning, 1-rum-och-kök samt låga byggnadstekniska kvaliteter föranledde begreppet ”Berlinsjukan”. Smittkällan var inte bara fastighetsägarnas intresse att profitera på en kraftigt stigande markefterfrågan,²²⁹ utan också 1874 års byggnadsstadga. Sverige första planlagstiftning, framtvingad av samhällsutvecklingen, var förvisso planjuridisk milstolpe, men en ineffektiv sådan.²³⁰

Nu kunde Nedre Norrmalm knappast jämföras med Wedding eller Whitechapel. Inte heller var det något nytt att maktens och misärens samsades om urbana rum, även om de alltid gjort så i olika grannskap. Urbaniseringen gav emellertid denna blandning större, växande och gränsöverskridande karaktär. Hall menar att städerna – 1800-talets Europa präglades av revolutioner och mot slutet av växande arbetarrörelse – skrämde medelklassen samt de av denna kontrollerade samhälleliga institutionerna.²³¹ Industrialismens tekniska omvälvningar tillät inte städernas ”*hinterland*” att sträcka sig över kontinenter, utan att utvecklingens sociala baksidor fick lika gränsöverskridande karaktär. 1900-talet inleddes därför i Europa med en växande rädsla för staden som boendeform.²³² Sporadisk bebyggelse av låg byggnadsteknisk kvalitet började samtidigt uppstå i Stockholms innerstads randområden.²³³ Incitamenten att låta befolkningsökningen så långt som möjligt fortgå *utanför* innerstaden, och det under kontrollerade former, nådde akuta nivåer.

Enligt Pacione var detta en av fem drivkrafter bakom suburbaniseringsvågen i USA.²³⁴ offentlighetens alltmer aktiva social- och bostadspolitiska engagemang. Med industrialismen framväxte insikter att låta översiktlig planering, inte spekulativa byggherrar, styra markanvändningens utveckling. Suburbaniseringsvågen emellertid

²²⁶ Lilienberg: 1929, s 81

²²⁷ Hall: 2003, s 31.

²²⁸ Ibid: s, 34.

²²⁹ Ibid ; Kuck: 2010, s 4

²³⁰ Boverket: 2007, s 33

²³¹ Hall: 2003, s 35.

²³² Ibid.

²³³ Sidenblad: 1981, s 6

²³⁴ Pacione: 2000, s 84

lika mycket driven av framsteg som av konflikter. Förbättrade pendlingsmöjligheter och ekonomisk tillväxt gav fler möjlighet respektive råd att flytta till förorter; i innerstäderna fanns samtidigt en stark, länge undertryckt efterfrågan på bostäder som under tidigt 1900-tal spädades på av hushållssplittring, då hushållen i synnerhet just innerstäderna blev mindre och därigenom fler.²³⁵ Förortskommunernas allt mer hårdnackade motstånd mot kommunsammanslagningar med storstäderna bidrog också till mer mångfacetterade boendemiljöer.²³⁶

Det ger ledtrådar till citytesens gränsöverskridande karaktär. Förklaringsmodellen har nämligen stor bäring i också Stockholms fall, och suburbanseringvågens koppling till av saneringsbehoven på Nedre Norrmalms bör illustreras genom just förbättrade pendlingsmöjligheter; Med dem blev människors vardagliga immobilitet allt rörligare, och stadsdelens gator allt trängre.

Tabell IV
Förortsbildning i Stockholm 1900 och 1927 enligt 1927 års kommungränser

	1900	1927
Förortsbefolkningens antal inom 30 km från Stockholms C.	79,119	227,654
<i>Andel invånare i förortsbefolkningen (%)</i>		
Stockholms stad	4%	12%
Stockholms län	34%	55%
<i>Förortsresor inom en radie av 15 km från Stockholms C.</i>		
Antal resor (miljoner)	2,76	39,7
Antal resor per förortsinvånare och år	168	291

Tabell IV:²³⁷

Förortsbefolkningen betecknade i 1928 års planförslag mantalsskrivna utanför innerstadsförsamlingarna (se bilaga: bild I), men inom 30 kilometer från Stockholms Centralstation.²³⁸ För sekelskiftet är kategorin dock en urusel måttstock. Utöver nationell järnvägstrafik till och från centralstationen – som i och för sig användes som *de facto* pendeltåg – fanns bara två spårvägsförbindelser mellan innerstad och omkringliggande områden, Djursholms- och Saltsjöbanorna.²³⁹ Radien rymmer därför stora icke-anslutna områden, däribland lantliga skärgårdsöar. Med dåtida rörelsemönster faller därför länets förortsbefolkning långt under 34 %.

Intressevärdet ligger istället i 1927 års siffror och varför tillförlitligheten förbättrats. Andelen förortsinvånare i Stockholms stad var ännu låg men steg snabbt och upptog allt större andelar av stadens befolkningstillväxt; när befolkningen i innerstadsförsamlingarna började minska år 1940, varigenom urbaniseringens övergång i suburbanisering slutfördes, hade andelen stigit över 20 %.²⁴⁰ I Stockholms län skedde samtidigt en demografisk koncentration till tidigare lantliga, glesbefolkade kranskommuner.²⁴¹ Integrationen mellan stad och län tydliggörs vid jämförelser av inflyttare. Johansson och Persson menar att Stockholms höga andel reflekterar en

²³⁵ Ibid.

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Lilienberg: 1929, s 82-85 ; SCB: 1967, s 51; Stockholms stad: "Statistik om Stockholm"

²³⁸ Lilienberg: 1929: s, 82 – 84.

²³⁹ Ibid, s 84 - 85

²⁴⁰ Stockholms stad: "Statistik för Stockholm"

²⁴¹ Lilienberg: 1929, s 82-85; SCB: 1967. S 120,

förnyelsebar och mångsidig arbetsmarknad och att andelen därför har varit konstant hög sedan förindustrialismen.²⁴² 1860 var 55 % av stadsinvånarna födda i andra län, medan detsamma bara gällde 18 % av länsinvånarna. Vid planeringsfasens inledning, 1930, var motsvarande siffror istället 59 % respektive 50 %.²⁴³ Förortsbefolkningens tillväxt illustrerar på så vis en växande ekonomisk och social integration av stad och län.

Inom denna 30-kilometersradie uppstod förortsbildningens planeringsdilemma. Den samtida geografen George Wehrwein betecknade detta ”*the rural-urban fringe*”, då invånarna varken från sociologisk eller från ekonomisk synvinkel kunde inordnas i traditionella uppdelningar i landsbygd och stad.²⁴⁴ fler bodde i (f.d.) landsbygd, men arbetade i Stockholm.²⁴⁵ Dilemmat upplöste logiken bakom administrativa gränser likt den mellan stad och län, ty förorterna tillhörde ofta administrativa enheter anpassade efter en samhällsordning dikterad av 1800-talets rörelsemönster. 1943 fanns 2,400 kommuner i Sverige, varav ca 500 landskommuner med färre än 500 inv.²⁴⁶ Samtidens sociala och ekonomiska kravbild framtvängde stora kommunsammanslagningar och i ljuset av detta blir Norrmalmsregleringen ett steg i en översiktlig planeringspolicy, inledd vid sekelskiftet och med dilemmats lösning som syfte. En förutsättning var att 1907 års stadsplanerlag – denna ersatte 1874 års byggnadsstadga – gav kommuner större kontroll över den helhetliga bebyggelsens utveckling.²⁴⁷ Stockholms stad inledde vid tiden stora och kostsamma markköp inom kommunen²⁴⁸ som ackompanjerades av aktiv expansionspolitik: 1911 respektive 1916 införlivades landskommunerna Brännkyrka och Bromma, söderort respektive västerort (se bilaga: bild I).²⁴⁹ Staden försökte därtill också inkorporera bl.a. Djursholm, Lidingö, Saltsjöbaden, Solna och Sundbyberg.²⁵⁰ Förhandlingarnas misslyckande var förvisso bara delvis, men inte helt, resultaten av Paciones tes om kommunalt motstånd; om det administrativa kaoset som följde i samhällsutvecklingens kölvatten rådde däremot desto mindre tvivel.

Nyförvärvad mark i väster- och söderort bebyggdes sedan med inspiration från Ebenezer Howards *Garden City* (Äppelvikens, Enskede), vilken förordade prunkande förstäder med goda anslutningar till innerstäder men på bekväma avstånd från dessa,²⁵¹ senare också den statligt understödda, riksomfattande och till bredare folklager inriktade *egnahemsrörelsen* (Norra Ängby, Olovslund, Tallkrogen)²⁵² som genom förmånsfulla lån gav möjlighet till förortshus. Rörelsernas sociala patos hade en gemensam antites i innerstädernas 1-rum-och-kök, trånga innergårdar och bristande dagsljusbelysning. Mellan 1928 och 1935 ökade således antalet Brommabor med sysselsättning på Nedre Norrmalm med 87 %.²⁵³ Eftersom Tegelbacken var deras viktigaste anknytning till stadsdelen, medan trafik från söderort istället tvingades ta vägen via Gamla Stan,

²⁴² Johansson & Persson : 2004, s 25-26

²⁴³ Ibid

²⁴⁴ Mayer & Kohn (red): 1959, s 533

²⁴⁵ Stadsplanenämnden

²⁴⁶ Strömsunds Kommun: 2012, s 3; Kåpe: 2006, s 10

²⁴⁷ Boverket: 2007, s 40-41

²⁴⁸ Sidenblad: 1981, s 6

²⁴⁹ Ibid.

²⁵⁰ Ibid: s, 334

²⁵¹ Hall: 2003, s 334

²⁵² Ibid ; Ylander: 2000, s 75

²⁵³ Stadsplanenämnden: 1936, s 66

sammanhänge denna utveckling med såväl stadsplane- som byggnadstekniska saneringsbehov.

Liksom industrialismens krav på markanvändningen definierades av vardaglig immobilitet, hade förändringarna av dessa liknande inverkan på suburbaniseringsvågen. Bostadssociala utredningen beräknade att genomsnittssvenskens årliga rörelsemönster fram till 1930 ungefär tiodubblades till 1000 km per år;²⁵⁴ i Stockholm var utvecklingen avhängig kollektivtrafikens utbyggnad, inte bilismens framväxt, och att smärtgränsen för Vasabron ändå var nådd antyder regleringens aktualitet. Sekelskiftets två förortsbanor hade 1927 blivit 14 och utökats med busstrafik, därutöver också med utbyggd inomstadstrafik.²⁵⁵ I diagrammet ovan (s.41) framgår också genom *förortsresor* att förortsinvånarna inte bara blev fler, utan också ökade sitt genomsnittliga resande. I 1928 års planförslag definierades sådana resor som spårvägs- och bussresor inom 15 km från Stockholms Central; å ena sidan var bilägandet 1928 obefintligt, å andra sidan åsidosätts att cykelpendlingen var på frammarsch i 1920-talets Stockholm och fortsatte öka under hela planeringsfasen.²⁵⁶

4.2. (1855 – 1910) Citybildning inleds på Nedre Norrmalm

Regleringens planeringsfas inleddes med trafiktekniska framsteg, sanktionerad förortsbildning och bostadspolitiska ambitioner (se: *prognoser*). Men vad föranledde då logiken bakom citybildning, agglomerationer av kontors- och detaljhandelsverksamheter?

Bakgrunden till uppfattningarna om Nedre Norrmalm som citykärnans hävdvunna läge knyter även de an till hur industrialismen påverkade den urbana markanvändningen. De stadsbildande verksamheternas tyngdpunkt hade därigenom förskjutits från Staden mellan broarna till Nedre Norrmalm – cityförskjutningen hade alltså redan ägt rum.

4.2.1 Gamla Stan blir gammal

Stockholms historiska centrum ”Staden mellan broarna” hade från stadens grundande fram till 1860 varit självklar stadskärna.²⁵⁷ Stadsdelen var då ett bostadsområde som andra Stockholmsstadsdelar, utan citybildningens avfolkningstendenser.²⁵⁸ William-Olsson menade emellertid att stadsdelen ändå visade citytendenser. Stockholms stadsbildande verksamheter fanns koncentrerade dit och undvek där stadsdelens boendetäta, inre stadspartier;²⁵⁹ Västerlånggatan var Stockholms primära butiksgata, statlig administration fanns på Riddarholmen och invid kungliga slottet på Slottsbacken; kontoren låg samlade på Stora och Lilla Nygatorna samt på Skeppsbrokajen.²⁶⁰

Med industrialismen förändrades detta. Fabrikerna som uppfördes invid Strömmen drevs inte bara med ångkraft eller av slit från landsbygdens jordlösa, utan också av att svenskt näringsliv revolutionerades i grunden. Skråväsendet, som i århundraden hade

²⁵⁴ SOU 1945:26, s 621

²⁵⁵ Lilienberg: 1929, s 84 ; Ericson: 2001, s 174

²⁵⁶ Emanuel:2011, s 5

²⁵⁷ Ericson: 2001, s 64

²⁵⁸ William-Olsson: 1937, s 78 ; Stockholms stad: ”Statistik för Stockholm”.

²⁵⁹ William-Olsson: 1937, s 78.

²⁶⁰ Ibid, s 98

kontrollerat antalet näringsidkare inom yrkesgrupper, avskaffades 1846 och ersattes med 1864 års näringsfrihetsförordning.²⁶¹ Näringsverksamheter kunde då drivas utan avlagda mästar- eller gesällprov. Industrialismen blev därmed ett tydligt exempel för Lundströms tes, att Stockholms butikshandel alltid tydligt avspeglade samhällsutvecklingen.²⁶² Urbanisering, stigande produktivitet inom industrin och näringsfrihet fick handlare – i 1850 års Stockholm fanns *en* detaljhandlare med fler än fem anställda! – att ge upp gatustånd och gatluckor och flytta in i bebyggelsen, varifrån fler kunder kunde betjänas och varor marknadsföras från skyltfönster.²⁶³ Butikshandelns intåg i bebyggelsen gjorde också att de började påverka den. För statiska butiker blev centrala stadspartier då logiska lokaliseringssval, ty tillgängligheten till varje given punkt i stadsbebyggelsen förblev där högst. Så länge förortsbefolkningen var begränsad till kollektivtrafik bestod också logiken.

Med urbanisering och hög ekonomisk tillväxt, mellan 1870 och 1950 växte BNP årligen i genomsnitt 2,5 %, ²⁶⁴ expanderade både kontors- och butiksverksamheterna.²⁶⁵ Expansionen föranledde lokalisering på Nedre Norrmalm – inte invid befintliga verksamheter i Staden mellan broarna – och snart började även befintliga att flytta. Cityförskjutningen fick draghjälp när järnvägstrafiken 1871 sammandrogs vid Centralstationen; ²⁶⁶ ”då uppstod på Nedre Norrmalm ”the focus of intracity transportation”, som med inomstadstrafiken hamnade på närliggande Tegelbacken. Enligt William-Olsson fanns såväl kontorens som detaljhandelns tyngdpunkter på Nedre Norrmalm omkring 1910.²⁶⁷ För det talar språksociologiska aspekter – i vardaglig stockholmska var det nämligen omkring just 1910 som Gamla Stan Staden ersatte Broarna.²⁶⁸

Bakgrunden till cityförskjutningen från Gamla Stan är essentiell för förståelse av det saneringsmogna Nedre Norrmalm, därtill ger den antydningar om citytesens framväxt. Stadspartier visade sig icke-statistiska i både verksamhetsmässiga eller boendesociala funktioner och Gamla Stan kunde av topografiska skäl inte erbjuda verksamhetslokaler: Stadsholmens tomtmarker var fullbebyggda sedan sent 1500-tal!²⁶⁹ Hur kunde då stadsdelen förbli stadskärna så länge? Samtida geografer *torde* – därmed inte sagt att de gjorde – ha hänvisat till skråväsendets hämmande inverkan på den fria konkurrens som citybildning reflekterade, samt till att Stockholms befolkning i omgångar stagnerade genom krig, pest, svält och långvariga ekonomiska nedgångsperioder; då befolkningen år 1850 bara var marginellt större än 150 år tidigare (då: ca 60,000)²⁷⁰ var behovet av markutveckling begränsat.

Förutspådd, men ännu inte akut lokalbrist visade sig dessutom vara en tillräckligt negativ externalitet för näringsverksamheter i Gamla Stan; Bedoire menar att många

²⁶¹ Stadsarkivet: 2010, s 2.

²⁶² Bedoire (red.): 1983, s 54

²⁶³ Ericson: 2001 , s 69

²⁶⁴ Krantz: 2000, s 9

²⁶⁵ William-Olsson: 1937, s 99 - 100

²⁶⁶ Ericson: s ,173

²⁶⁷ William-Olsson: 1937, s 171

²⁶⁸ Hall: 1985 s 11

²⁶⁹ Ericson: 2001, s 39

²⁷⁰ Ibid: s, 100

förutsåg att utvecklingen inte var övergående och därför– med syfte att garantera agglomerationsfördelar – lät flyttlassen gå mot Nedre Norrmalm.²⁷¹ När järnvägen sammandrogs vid Centralstationen tydliggjordes också citybildningens beroende av infrastruktur. Omkring stationen etablerade sig direkt agglomerationer av redaktioner, tryckerier och verksamheter med specificerade transport- och tillgänglighetskrav som Gamla Stan saknade.²⁷² Gamla Stans utveckling under och efter processen sammanfattades av William-Olsson.²⁷³

”Ett adelspalats är ett adelspalats endast i kraft av de ståndspersoner, som bo där. Flyttar dessa, blir palatset ett ämbetsverk, en tvättinrättning, en ruin eller något annat. På samma sätt är det med hela stadsdelar, vilket kan observeras i många städer och på ett slående sätt bevisas i Stockholm av Gamla stadens förfall. Banker och kontor av olika slag ha flyttat därifrån, och i de sålunda övergivna lokalerna ha inflyttat industrier, grosshandelslager och andra företag, som behöva centrala lägen, men som icke kunna betala höga hyror och ej förmå hålla stadsdelen uppe. Den förfaller.”

Allvarligast var emellertid att cityförskjutningen trots namnet, och trots ovan nämnt citat, snarare var en cityutspredning. Statlig administration och kontor blev kvar på Nygatorna och Skeppsbrokajen och Västerlånggatas detaljhandel expanderade, om än underordnad ”citymaskorna” på Nedre Norrmalm.²⁷⁴ Regleringens planeringsfas inleddes därför i ett Stockholm utan en koncentrerad, idealtypisk citykärna. Om cityförskjutning från Nedre Norrmalm tilläts bli verklighet skulle det ytterligare bidra till denna utspredning, ”... med olägenheter och stadsplaneproblem som följer därav”,²⁷⁵ inte minst utspredningens hämmande inverkan på de stadsbildande verksamheternas roll som stadens ekonomiska uppehälle.

4.3 Kärnor (nuclei) på Nedre Norrmalm 1930

Citytesen anlades med andra ord som perspektiv på markanvändningen på Nedre Norrmalm, trots att det inte fanns någon sammanvuxen citykärna. Stadsplanekontoret poängterade:²⁷⁶

”Nedre Norrmalm är kärnan i Stockholms city. Det är säte för de mest betydelsefulla verksamheterna i rikets politiska, ekonomiska och kulturella huvudstad”.

Det cityideologiska regleringsbehovet var alltså ett vägval där typiska drag fastslogs övertrumfa atypiska. Nedre Norrmalm hade genom 70 års samhällsutveckling blivit ”tyngdpunkten för cityverksamheterna”,²⁷⁷ och det vägde tyngre än att city inte var idealtypisk; de stadsbildande verksamheterna var utspridda i innerstaden, i stadsdelen

²⁷¹ af Petersen & Bedoire: 2000, s 25

²⁷² Nilsson: 2009, s 22.

²⁷³ William-Olsson: 1937, s 7.

²⁷⁴ Ibid.

²⁷⁵ Stadsplanekontoret: 1947, s 19

²⁷⁶ Stadsplanekontoret: 1947, s 9

²⁷⁷ Ibid, s 9

fanns dessutom spår av ytterligare kärnor: *lätt industri, grosshandel och tillverkning* samt *bostadsområden*. Det fick en avgörande innebörd: citys baksida stod i kontrast till differentieringen, inte tvärtom.

4.3.1. City

I 1946 års planförslag angavs en tacksam definition. Följande verksamheter angavs vara stadsbildande, *per se* eftersträva centrala lägen och i fallande ordning särskilt betydelsefulla för Stockholms ekonomiska uppehälle:²⁷⁸

”... (1) den centrala, statliga administrationen (civil- och försvarsförvaltningen), (2) näringslivets centrala förvaltning, det vill säga bankers, försäkringsföretags och stora industriernas huvudkontor samt näringslivets och den fackliga rörelsens topporganisationer, (3) större delen av grosshandeln, ... (7) butiker, hotell, restauranger och nöjesföretag, i den mån de betjänar kunder utanför Stockholm”

Jonsson beräknade att ett genomsnittligt 100 meter långt gatuparti på Nedre Norrmalm år 1930 hade 360 sysselsatta och 90 bofasta. Antalet sysselsatta hade stigit snabbt och var betydligt lägre i övriga Stockholmsstadsdelar, medan motsatt förhållande rådde för antalet bofasta.²⁷⁹ Regleringsmålet att höja antalet sysselsatta i stadsdelen med ca en tredjedel utgick från Jonssons fastställande av 1930 års antal, ca 62,500.²⁸⁰ Siffran var en ökning med 10 % på fem år,²⁸¹ nästan fyra gånger så många som stadsdelens bofasta (se: 4.3.3.), men utgjorde samtidigt en minoritet av dagbefolkningen, antalet människor som mellan 05:00 och 00:00 under en given vardag rörde sig in och ut ur stadsdelen. Den fastställdes till ca 172, 000.²⁸²

Ungefär var tredje invånare Storstockholm, d.v.s. nämnd 30-kilometerradie, besökte dagligen i stadsdelen år 1930, varav merparten i icke-arbets syfte.²⁸³ Tillsammans med genomfartstrafikens höga andel av trafiken framträder den för citykärnan utmärkande höga genomströmningen. Däremot är sysselsättningsvärdet som cityindikator lägre; Jonsson medgav felmarginaler, därutöver avslöjade beräkningarna inte fördelningen mellan stadsbildande och sekundärverksamheter eller hur många sysselsatta som verkade i bebyggelsen, och därmed påverkade markanvändningen enligt citytesen.

²⁷⁸ Ibid, s 11

²⁷⁹ W:sson-Ahlmann (red): 1934, s 60

²⁸⁰ Ibid

²⁸¹ Ibid, s 57

²⁸² Ibid, s 77

²⁸³ Lilienberg: 1929, s 82-83

4.3.1.1 Finansinstitut och statlig administration

Tabell V
Specifikt stadsbildande verksamheter i Stockholms innerstad 1930
Nedre Norrmalm Gamla Stan Övriga innerstaden

	Nedre Norrmalm	Gamla Stan	Övriga innerstaden
Statliga verk	137	99	245
Finansinstitut	189	62	13

Tabell V: ²⁸⁴

Citytesen tillskrev finansinstitut och myndigheter särskilt viktiga roller för storstäders utveckling. William-Olsson myntade därför verksamhetsbegreppet ”specifikt stadsbildande”.²⁸⁵ Det betydde att verksamheterna tjänade hela riket som omland med en inom respektive verksamhetsområden stark ställning eller ett monopol; stadens ekonomiska funktioner blev i dessa avseenden särskilt viktig och verksamhetslokaler därför en särskild planeringsangelägenhet.

”Finansinstitut” sammanfattar enligt William-Olsson, utöver finansinstitut, bankers huvud- och filialkontor, bankirer samt fondmäklare²⁸⁶ – Stockholmsgeograferna hade en förkärlek för subkategoriseringar långt mer omfattande än dessa. Närmast alla fanns på Nedre Norrmalm, några i Gamla Stan. 1930 hade verksamheterna fler yrkesverksamma i Stockholms stad (3,405,) än i övriga landet tillsammans och mer än tio gånger fler än i Göteborg respektive Malmö, därav den specifikt stadsbildande karaktären.²⁸⁷ Antalet yrkesverksamma nästan trefaldigades mellan 1910 och 1930, vilket tillsammans med branschens agglomerationstendenser kontextualiserar citytesen. Ökningen kan utöver befolknings- och ekonomisk tillväxt också härledas till den centraliseringsprocess som präglade finansbranschens under tidigt 1900-tal; Stockholmsbaserade storbanker förvärvade då självständiga lokalkontor runt om i landet som ersattes med egna lokalkontor, varpå allt större ekonomiska värden koncentrerades till Nedre Norrmalm.²⁸⁸

Administrationens specifikt stadsbildande karaktär omfattade centrala myndigheter - kommunala tjänade Stockholm och var därför sekundära.²⁸⁹ Det gick att räkna statliga verk, men inte statligt anställda; myndigheter var undantagna den privata sektorns rapporteringsskyldighet varför noggranna personalräkningar inte gjordes i onödan;²⁹⁰ vidare förändrades myndighetsfloran då som nu genom nyetableringar, nedläggningar och sammanslagningar. Men det var samtidigt uppenbart att arbetsbördan växte med samhällsutvecklingen, därtill också att myndigheterna var utspridda – knappt en tredjedel fanns på Nedre Norrmalm. I SOU 1925:15 (*Statens byggnadsverksamhet i Stockholm*) angavs att verksamhetseffektiviteten och inbördes samarbete dels hämmades av denna lokalsplittring, varför närhet rekommenderades som framtida

²⁸⁴ W:son-Ahlmann (red): 1934, s 31

²⁸⁵ William-Olsson: 1941, s 77

²⁸⁶ Ibid, s 116-117

²⁸⁷ Ibid, s 116

²⁸⁸ Ibid, s 120

²⁸⁹ Stadsplanekontoret: 1947, s 11

²⁹⁰ William-Olsson: 1941, s 104

lokaliseringspraxis, men också av trånga och otillräckliga verksamhetslokaler.²⁹¹ Med ständigt ökande arbetsbörda anmärkte stadsplanekontoret att ”... tanken att gruppera de viktigaste statliga administrationsbyggnaderna till ett representativt rikscentrum [på Nedre Norrmalm, egen. anm.] är lockande”.²⁹² Det var uppenbart var stadsplaneringen ansåg att nya centrala myndigheter skulle husera. Men hur rationaliserades då administrationens svagare agglomerationstendenser, vilka ju påstods både vara naturbundna och viktiga för Stockholms utveckling? William-Olsson menade att höga markpriser på Nedre Norrmalm – underförstått citynätets lokalbrist – hade fått myndigheter att göra avvägningar mellan ytor och läge, men att det med tiden skulle få (cityideologiska) konsekvenser.²⁹³

”Den tillfälliga ekonomiska vinst som detta innebar genom billigare tomtkostnader, kommer att få betalas dyrt genom decenniernas och seklers förluster i effektivitet. Staden bör därför planeras med utrymme för den statliga förvaltningens tillväxt i direkt anslutning till administrationscentret.”

Tvärtom stärkte utspridningens karaktär citytesen. I 1860 års Stockholm låg administrationen mer koncentrerad på Riddarholmen och i Gamla Stan. Borgarrådet Yngve Larsson satte i efterhand fingret på vad dessa lägen symboliserade, vad gällde facilitetskrav:²⁹⁴

”Den traditionella föreställningen om Stockholms skönhet knyter sig till utsikten över Strömmen mot Slottet, mot Gamla Stan och Söders höjder - slottslandskapet med Norrbro, Gustav Adolfs Torg och Kungsträdgården, med den fria rymden över hamnens vatten in i de intensiva citystråken”

Utöver kontorsutsikt över denna ikoniska vy huserade myndigheterna i högvärdiga, stormaktstida adelspalats.²⁹⁵ Bortsett från att det omöjliggjorde lokalexpansion var det cityideologiskt sett Stockholms bästa läge. Verksamheterna var inte konkurrensutsatta och berördes därför inte av Gamla Stans lokalbrist, tvärtom skulle de vid flytt sina förlora befintliga agglomerationsfördelar. När industrialismen framtingade fler myndigheter var det för geograferna en bekräftelse att dessa etablerade sig i citynätets ”södra kontorsområde”.²⁹⁶ Där fanns nämligen snarlika palats, ehuru färre till antalet; Ekstedt fastslog att deras kultur- och byggnadshistoriska högvärdighet förenade dem med de omkringliggande urbana rummen och nämnda Stockholmsvy.²⁹⁷ Så bör affärslägeskategorin ”representativt kontorsläge” förstås. Teorin förstärktes ytterligare av det södra kontorsområdets höga differentiering: dels obefintliga inslag sekundärverksamheter, dels mycket få bofasta.²⁹⁸ Ekstedt konstaterade därför att södra

²⁹¹ SOU 1925:15, s 49 – 50.

²⁹² Stadsplanekontoret: 1947, s 22

²⁹³ William-Olsson: 1941, s 200

²⁹⁴ Larsson: 1977, s 565

²⁹⁵ Statens Fastighetsverk: 2008, s 20

²⁹⁶ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 27

²⁹⁷ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 27 & 32

²⁹⁸ Ibid: s 34; Stadsplanenämnden: 1936, 43; Bergman: 2001, s 44

Nedre Norrmalm ingick i ”Stockholms administrativa kärna”, vars verksamheter etablerat sig så nära varandra som Strömmen tillät. Allt var därför i sin ordning.

Därmed förbisågs att lejonparten av de statliga verken låg utanför den ”administrativa kärnan”, men närhetspraxis och förväntade framtida etableringar (se: 4.4.1) förtog denna inkonsekvens. Därtill fanns ytterligare skäl. Det södra kontorsområdets differentiering ansågs driven av att statlig administration och finansinstitut trissade upp hyresnivåer. I området stod därför tidigare butikslokaler tomma;²⁹⁹ istället tvingades handeln till avvägningar mellan yta och läge, vilket drev dem norrut i det av lokalbrist präglade citynätet. Det bidrog till fruktan för cityförskjutning.³⁰⁰ Trots verksamhetsplittring – och trots att det södra kontorsområdet var backigt och därmed olämpligt för butikshandel –³⁰¹ förstärkte den statlig administrations lokalisering val den cityideologiska motivbilden.

4.3.1.2 ”... större delen av grosshandeln” och butikshandel m.m.

Tillgodoseendet av tillräckliga lokalbestånd för butikshandeln var den cityideologiska motivbildens viktigaste delmål. Redan i 1928 års planförslag angavs uttryckligen brist på goda affärshus som ett stadsplaneproblem, eftersom butiksverksamheter inte heller var lika köpstarka som kontor i allmänhet och i synnerhet de specifikt stadsbildande verksamheter var de som redan nämnts också primär drivkraft bakom fruktan för cityförskjutning från Nedre Norrmalm.^{302 303}

Tabell VI
Antal sysselsatta inom detalj- & grosshandel i Stockholms stad

	1920	1930	Ökning (%)
Detaljhandel	16,097	22,938	29,80%
Grosshandel	15,756	20,125	21,70%

Tabell VI.³⁰⁴

Detalj- och butikshandel återkom ständigt i diskursen. Men hur definierades den, respektive särskildes från grosshandel? Och vad avsåg ”... *större delen av grosshandeln*”? I 1946 års planförslag angavs båda vara stadsbildande, men ”*grosshandelsfirmornas lagerhållning*” hade flyttat bortom innerstaden.³⁰⁵ I den meningen kontrasterade indelningen till Harris och Ullmans citydefinition. Kvarstod gjorde därmed grosshandlarnas agenturkontor.³⁰⁶ 68 % av dem fanns på Nedre Norrmalm, men de hörde till de heterogena kontorsverksamheterna.³⁰⁷ Citynätets lokalbrist tycks således främst ha varit en detalj-, inte grosshandelsfråga.

²⁹⁹ Stadsplanenämnden: 1936, s 44-45

³⁰⁰ Ibid; Ibid: s, 165

³⁰¹ Stadsplanekontoret: 1947, s 23

³⁰² Lilienberg: 1929, s 52

³⁰³ Stadsplanenämnden: 1936, s 45

³⁰⁴ William-Olsson: s 100-101

³⁰⁵ Stadsplanekontoret: 1947, s 12

³⁰⁶ William-Olsson: 1941, s 130

³⁰⁷ W:son-Ahlmann: 1934, s 68

Tabell VII
"Citybutiker" på och utanför Nedre Norrmalm 1930

	Nedre Norrmalm	Gamla Stan	Övriga innerstaden	% i city
Varuhus	12	0	7	80%
Herrekiperingar	63	41	134	44%
Modeaffärer	34	20	196	75%
Urmakare	18	6	67	26%
Skoaffärer	43	15	143	29%

Tabell VII:³⁰⁸

William-Olssons angav två kriterier i sin detaljhandelsdefinition; dels den breda allmänheten som målgrupp, dels verksamhetens roll som slutstationen i produktionskedjan: överlämnandet till kund.³⁰⁹ Han reserverade sig dock för distinktionens trubbighet då det under ett och samma verksamhetstak kunde både kontorsverksamhet, detalj- och grosshandel. Distinktionen har därför lågt värde som mätsticka för markanvändningens utveckling i allmänhet och för differentiering i synnerhet. Ändå ges en bild av samhällsutvecklingens inverkan ges av att sysselsättningsökningen i Stockholms stad under 1920-talet både inom gross- och detaljhandeln översteg Storstockholms samtida befolkningsökning, ca 18 %, för vilket stigande köpkraft framhölls som förklaring.³¹⁰

Detaljhandeln visade ännu svagare differentiering än myndigheter (se: tabell ovan). Citynätet hyste två differentierade butiksgator – ”citynätets maskor” – och varuhusen hade tydliga citybildningstendenser, vilket berodde på branschens unga ålder; det första öppnade 1899 och behövde därför aldrig genomgå någon splittrande cityförskjutning.³¹¹ Varuhusens citybildningstendenser motiverade starkt affärslägeskategorin ”högvärdigt utställningsläge”: 1930 hade P.U. B ca 700 anställda, N. K över 1,700, ytterligare sju sysselsatte i sin tur över 100.³¹² I övrigt, och detta trots att stadsdelen ofta hyste enskilt fler butiker än andra,³¹³ var merparten utspridd i övriga innerstaden.

Det var förvisso aldrig skrivet i sten att samtliga Stockholmsbutiker skulle vara lokaliserade i stadsdelen. Intressant är däremot hur spridningen tolkades. Tabellen ovan redovisar ett axplock av Ekstedts tidstypiska, vagt beskrivna subkategoriseringar – i realiteten fanns mångdubbelt fler butikskategorier. Ekstedt särskilde citybutiker från sekundära närhetsbutiker. Om 20 % eller fler butiker inom en kategori fanns på Nedre Norrmalm och i Gamla Stan kategoriserades de som citybutiker, övriga sorterades som närbutiker. Ögonbryn kan höjas åt likhetstecknen mellan citybildningstendenser och 20 %, särskilt med en citydefinition som inkluderade Gamla Stan. Slutsatserna var emellertid än mer talande. Citybutiker fastslogs av naturen söka centrala lägen och vända sig till kundkretsar, som ”*ej är i högre grad regionalt begränsad*”, medan närhetsbutiker ”*har motsatta behov och saknar förmåga att betala hyra på de centrala platserna*”.³¹⁴

³⁰⁸ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 27-32

³⁰⁹ Ibid: s, 132

³¹⁰ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 38

³¹¹ Bedoire (red.): 1983, s 50

³¹² Ibid.

³¹³ W:son-Ahlmann (red.): s,27-32

³¹⁴ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 34

Butiksexpansion var reell oavsett kategorisering. Trots Ekstedts brasklapp att city- och närhetsbutiker ändå är svårseparerade³¹⁵ antydde metodologin citytesens två karaktärsdrag; dels begreppsförvirring, dels hur underförstådd den var som förklaringsmodell. Citybildning var faktum – den definierade markanvändning, inte tvärtom! Centrala butikslägen sade därför *per se* någonting om kundkrets och betydelse för Stockholms utveckling. Nämnas bör att kategoriseringarna innefattade små sekundärverksamheterna på citys baksida – en tankefigur han för övrigt själv myntade.³¹⁶

4.3.2 Lätt industri och hantverk m.m.

Nedre Norrmalm – framför allt Klara församling – var ännu 1951 industritätt, dessutom hörde stadsdelens största arbetsgivare hörde till industrin.³¹⁷ Det kan tyckas motsäga uppfattningarna om stadsdelen som hävdvunnet city.

Men industrin var samtidigt på tillbakagång. I innerstaden inleddes omkring 1890 en omlokaliseringstrend då Laval, Bolinder, Atlas och Ericsson m.fl. flyttade bortom kommungränsen.³¹⁸ Inledningsvis betraktade staden utvecklingen som förluster av arbetstillfällen och försökte därför vända den genom att planlägga stora industriområden (bl.a. Hammarby, Ulvsunda) och därigenom tillgodose fabrikenas facilitetskrav,³¹⁹ markanspråk. Innerstadens fabriker var emellertid i princip borta omkring 1930.³²⁰ Med Stockholms framväxande roll som en ekonomiskt och socialt alltmer integrerad region, och utifrån den framvuxna citytesen, blev utvecklingen tvärtom en önskvärd och nödvändig differentiering.

Tabell VIII
Industriverksamheter i zon 2 1930

<i>Pappers- och grafisk industri</i>	<i>Antal företag</i>	<i>Antal anställda</i>
Dagliga tidningar	9	2,793
Övriga företag	138	3,339
<i>Textil och beklädnadsindustri</i>		
Sytateljéer	160	2,078
Diverse	30	529

Tabell VIII:³²¹ Zon 2, myntat av William-Olsson i "Om industrin", motsvarade ungefär Nedre Norrmalms församlingsgränser, citynätets industrifria södra kontorsområde undantaget.

Industrierna i 1930 års stadsdel var därför, från Harris och Ullmans synvinkel sett, inte tung industri utan lätt industri och hantverk - grosshandelns flytt utanför innerstaden förtar emellertid delar av överensstämmelsen med stadsplaneringens syn. I 1936 års planförslag kategoriserades Norrmalmsindustrierna enligt följande: "metallindustri och

³¹⁵ Ibid: s,33

³¹⁶ William-Olsson: 1937, s 20

³¹⁷ Bergman: 2001, s 64

³¹⁸ Persson: 1982, s 2

³¹⁹ Ibid.

³²⁰ Ericson: 2001, s 198; Sidenbladh: 1981, s 75 -77; Stadsplanekontoret: 1947, s 11

³²¹ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 78

hantverk”, ”*textil och beklädnadsindustri och hantverk*”, ”*pappers och grafisk industri och hantverk*” samt ”*övriga industrier och hantverk*”.³²²

Förstnämnd kategori var sällsynt.³²³ Dominerade gjorde istället kategorierna i tabell (se: s, 51). William-Olsson menade att de stod i symbios med kontor respektive detaljhandel, varför han myntade begreppet ”*cityindustrier*”.³²⁴ Textil- och beklädnadsindustri hade före vår tids stora importvolymmer incitament att befinna sig nära butikshandel.³²⁵ stadsdelens två största syateljéer fanns också i omedelbar närhet till varuhuset N. K respektive P.U.B.³²⁶

Pappers- och grafisk industri dominerades istället *helt* av grafiska företag och var med ca 6,000 anställda stadsdelens största bransch.³²⁷ ”Branschernas gemensamma facilitetsbehov, centralstationens järnvägsförbindelser, föranledde agglomerationer i dess närhet längs med Vasagatan,³²⁸ allra tydligast i stadsdelens sydvästra spets, ”Tidningskvarteren”.³²⁹ Inom ett stenkast låg samtliga av stadsdelens nio huvudredaktioner, däribland DN:s, Expressens, Aftonbladets, Stockholmstidningens, SvD:s och Arbetarens,³³⁰ ytterligare ett stenkast bort fanns större aktörer inom ”*övriga företag*”, i form av nyhetsbyråer (TT och Svenska Telegrambyrån), förlagsindustri (Almqvist & Wiksells m.fl.) och fackförbund, (Svenska Journalistföreningen, Svenska Tidningsutgivarföreningen).³³¹

Tidningskvarteren ger inblickar i citytesen. Agglomerationstendenserna är uppenbara, men hur många av de 6,000 arbetade inom industrier, kontor respektive butiker? Begreppet ”*cityindustri*” var ett pragmatiskt försök att överkomma begreppsförvirringen. I 1946 års planförslag fastslogs ändå tidningarnas och den grafiska industrins lokaliseringar – trots att de senare inte tillhörde de utpekade citybildande verksamheterna och dessutom ofta fanns på citys baksida³³² – som önskvärda och gynnsamma för citybildning;³³³ de ansågs stadsbildande och kontoren var dessutom storkonsumenter av deras produkter.³³⁴ William-Olsson sammanfattade detta beroendet:³³⁵

”Cityindustrin är bunden till det politiska, ekonomiska och kulturella livets brännpunkter, enär där finnas de som kan skriva och även, i hög grad, de som läsa tidningar och böcker.”

³²² Stadsplanenämnden: 1936, s 43

³²³ Ibid.

³²⁴ William-Olsson: 1937, s 145

³²⁵ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 87

³²⁶ Stadsplanenämnden: 1936, s 43

³²⁷ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 75

³²⁸ Nilsson: 2009, s 22

³²⁹ Bergman: 2001, s 56

³³⁰ Ibid.

³³¹ Ibid: s, 119

³³² William-Olsson: 1941, s 201

³³³ Stadsplanekontoret: 1947, s 22

³³⁴ Ibid.

³³⁵ William-Olsson: 1941, s, 97

Stadsplanekontorets riktlinjer, att flytta lättare industrier m.m. från stadsdelen, omfattade därför inte cityindustrier. Detta frikort gällde däremot inte övriga industrikategorier: ”metallindustri och hantverk”, ”övriga industrier och hantverk”. Det var dessa som avsågs vid argumentationen om lokaliseringsval som följer av och en cementerande inverkan på citys baksida. Förstnämnd av de två var främst synonym med plåtslagerier, den senare alltför heterogen för att rymmas i en tabell; exempel fanns i Jonssons kategorisering ”snickeri- och möbelfabriker”, av vilka det i industrizon 2 fanns 274 stycken med ett genomsnittligt antal anställda om 3,6.³³⁶ Just ett fåtal anställda utmärkte dessa sekundärverksamheter,³³⁷ samt de fanns på citys baksida och knappt förekom i citynätet. I övrigt, på grund av kvartersbebyggelsens jämna spridning, visade de inga särskilda lokaliseringstendenser.

4.3.3 Bostadsområden

Tabell IX
Avfolkningen av Nedre Norrmalm: 1880 - 1930

	1880	1930
Antal bofasta	31,951	17,319
Andel av Stockholms stads befolkning	18%	3,40%

Tabell IX:³³⁸

1880, parallellt med innerstadens relativa befolkningskult, kulminerade stadsdelens bofasta befolkning.³³⁹ Trots att cityförskjutningen från Staden mellan broarna då redan påbörjats var stadsdelen ännu ett utpräglat bostadsområde med ett antal bofasta som översteg de flesta andra Stockholmsstadsdelar.³⁴⁰ Jämfört med fattiga Södermalm och Kungsholmen var boendetätheten mycket låg, vilket enligt William-Olsson reflekterade att stadsdelen hyste ”de förmögna stockholmarnas bostadsområden”.³⁴¹

Den numerära, relativa och kontinuerliga befolkningsminskning som därefter påbörjades var en hörnsten i stadsplaneringens uppfattningar om Nedre Norrmalm som city – 1940 hade stadsdelens bofasta befolkning ytterligare fallit, till 13,248.³⁴² Med stöd av sekundärkällor kan förändrad befolkningsstruktur tilläggas de i (4.2.3) redan skildrade indikationer för stadsdelen som transitionszon. Innerstadens välbärgade kvarter hade med befolkningsminskningen förskjutits till den nyuppförda grannstadsdelen Östermalm.³⁴³ 1930 var skiftet komplett. Bergman hävdar att stadsdelens (Klaras) boendesociala sammanhållning successivt försvann med den tilltagande dagbefolkningen; den typiske Klarabon – där merparten av invånarna bodde – var fram emot 1951 antingen pensionär eller en nyinflyttad, ensamstående man utan socioekonomiskt kapital eller avsikt att stanna en längre tid.³⁴⁴ Även om

³³⁶ W:son-Ahlmann (red.): 1934, s 73

³³⁷ Ibid: s, 94

³³⁸ Stockholms stad: ”Statistik för Stockholm”

³³⁹ Ibid.

³⁴⁰ Ibid.

³⁴¹ William-Olsson: 1937, s 72

³⁴² Stockholm stad: ”Statistik för Stockholm”

³⁴³ William-Olsson: 1937, s 78

³⁴⁴ Bergman: 2001, s 43

stadsplaneringen förvisso inte berörde ämnet närmare är det talande från Harris och Ullmans synvinkel, vilket utifrån tidigare likheter skvallrar om bredare cityideologisk syn på frågan. Utan boendesocial sammanhållning eller utpräglad boendekaraktär, samt med förslumning och funktionsblandning, tycks stadsdelen ha följt cityideologiska riktlinjer för hur boendemiljöers utvecklas vid citybildning. Det är inte oviktigt för frågeställningen.

Tabell X: Antal sysselsatta respektive bofasta per 100 gatuneter

<i>Nedre Norrmalm</i>	<i>Bofasta</i>		<i>Sysselsatta</i>
	1910	1930	1930
Drottninggatan söder om Kungsgatan	130	70	580
Klarabergsgatan	150	100	620
Regeringsgatan söder om Hamngatan	135	100	620
Karduansmakargatan	50	20	520
<i>Vasastaden</i>			
Drottninggatan norr om Kungsgatan	200	180	290
Jakobsbergsgatan	230	140	180
Tegnérgatan	240	240	120
Observatoriegatan	360	310	-

Tabell X³⁴⁵

Även om tilltron till differentiering måste ses i förhållande till samhällsutvecklingen – förortsbildning och innerstadens avfolkning – intog Nedre Norrmalm en särställning. Jämfört med Vasastaden, ovan angivna gator var tongivande i respektive stadsdel, var befolkningsminskningen jämnare, mer omfattande och åtföljd av större sysselsättningsökning. Inte förrän 1930-1940 inleddes befolkningsminskning i övriga innerstadsförsamlingar. Tilltron till *naturbunden* differentiering bör därför delvis förklaras med att stadsdelens befolkningsminskning inleddes *före* suburbaniseringsvågen.

1931 blev Nedre Norrmalmsborna helt varse den förestående regleringen, då Stockholms stad inbjöd 350 stadsarkitekter – däribland Alvar Aalto och Le Corbusier – till Norrmalmstävlingen, för att rita stadsplaner.³⁴⁶ Troligen var regleringsplanerna *de facto* kända redan före dess, och att det påskyndade befolkningsminskningen kan inte uteslutas, men den inleddes definitivt dessförinnan. Boendemiljöns undermålighet? Det motsägs av att den svåra bostadsbrist som rådde under 20-, 30- och framför allt 40-talen (se: nedan). Slutsatserna härvidlag blir därför att stadsdelens respektive Stockholms helhetliga befolkningsutveckling inte motsäger citytesen.

³⁴⁵ W:sson-Ahlmann (red.): 1934, s 60

³⁴⁶ Sidenblad: 1981, s 207

4.4 (1928 -) Citybildningens framtidsprognoser

Den avgörande faktorn, som gav de typiska citydragen och därmed också citytesen tolkningsföretråde, var också den viktigaste. Om huvuddragen i Storstockholms framtid förutspådde William-Olsson:³⁴⁷

”Grundvalen för bedömandet av framtidsutvecklingen måste vara de hittillsvarande utvecklingsförlopp, som varit av betydelse för Stockholms växande. Genom att beskriva och analysera dem erhålles en bild av de orsakssammanhang, som resulterat i den hittillsvarande stadsutvecklingen ... Demografiska och ekonomiska utvecklingsförlopp av här föreliggande art äro i allmänhet kontinuerliga, ej språngartade, och utvecklingstendenserna äro i många utslagsgivande avseenden otvetydiga”

Citytesens reella syfte bestod i att underlätta tillgodoseendet av framtida markanvändningsbehov. Därigenom fyllde Stockholmsgeografernas tolkningar av tidigare orsakssammanhang också reella funktioner; med samma utgångspunkter som angavs av Harris och Ullman fick stadsplaneringen röda trådar av förutsebarhet. Differentieringen var lika mycket ett framtida som ett dåtida fenomen; orsakssammanhangen ovan, industrialismens grepp om staden och den därefter påbörjade övergången i postindustriell markanvändning, antogs fortsätta.

Till den postindustriella stadens inte helt lättdefinierade kännetecken angav Pacione bland andra avindustrialisering med parallell expansion av kunskaps- och servicesektorer, förändringar av stadsbebyggelsens utformning, tilltagande trafik m.m.³⁴⁸ Uppfattningarna att Norrmalmsregleringen inom kort måste iscensattes för att uppnå målet om en sammanvuxet citykärna förstärktes därmed.

4.4.1 Arbets- och näringslivets utveckling

Övergången var framför allt en arbetsmarknadsfråga. 1910 arbetade varannan yrkesarbetande i Stockholms stad inom tillverkningsindustrin.³⁴⁹ Därpå inleddes en relativ tillbakagång i, omkring planeringsfasens inledning upphörde sedan industrin att vara primär inflyttningsfaktor till Stockholmsregionen.³⁵⁰ Den relativa avindustrialiseringen fortsatte under planeringsfasen och beräknades också fortsätta att fortgå, då i hela Storstockholm och inte enbart i innerstaden. Enligt William-Olsson var utvecklingen en naturlig följd av dels obefintliga behov av citylokaler, dels att högre löneläge än i övriga riket missgynnade industrietableringar.³⁵¹ Istället förutspåddes de huvudsakligen citybildande verksamheterna att fortsätta expandera.³⁵² detaljhandel, kontorsverksamheter i allmänhet, administration och finansinstitut i synnerhet. I 1946 års planförslag gavs följande framtidsbild för Storstockholms befolkning.³⁵³

³⁴⁷ William-Olsson: 1941, s 9

³⁴⁸ Pacione: 2000, s 62

³⁴⁹ Johansson & Persson: 2004, s 27

³⁵⁰ Ibid.

³⁵¹ William-Olsson:1941, s 199

³⁵² Ibid: s,200 - 202

³⁵³ Stadsplanekontoret: 1947, s 9

”... denna befolkning får antas vara till relativt större del än nuvarande knuten till de verksamheter av den karaktär, som nu söker sig till det centrala affärsområdet”.

4.4.2 Storstockholms framtida befolkning

Befolkningsutvecklingen fastslogs i sin tur vara definierad av de stadsbildande verksamheternas tillväxt.³⁵⁴ Det skulle betyda att Norrmalmsregleringens beredande av goda lokaliseringmöjligheter till stor del var avgörande för deras framtida storlek. William-Olsson påpekade dock mer komplexa samband:³⁵⁵

”Det som hindrar staden att växa i det oändliga är dels den med den tilltagande storleken ökande trängseln inom staden och vad som därmed sammanhänger, dels att den omlandsbefolkning som staden å ena sidan betjänar, å den andra tar sin inflyttning från, är begränsad”

Befolkningsutvecklingen definierade de stadsplanetekniska saneringsbehovens omfattning, men styrdes samtidigt av processer bortom citytesens förklaringsanspråk. Sveriges efterkrigstida befolkningstillväxt var 1945 inte självklar. I takt med urbaniseringen sjönk västvärldens nativitetstal kontinuerligt – mellan 1880 och 1933 sjönk antalet levande födda barn i Sverige per 1000 invånare från ca 30 till 13,69.³⁵⁶ Utvecklingen skymdes länge av stigande medellivslängd, i slutändan beräknades dock tyngre försörjningsbörd och befolkningsminskning följa.³⁵⁷ I *”Kris i befolkningsfrågan”* sammanfattade makarna Myrdal, varav Gunnar var ledamot i bostadssociala utredningen, det demografiska läget:³⁵⁸

”Den nuvarande mycket långsamma befolkningsökning måste därför mycket snart väntas komma att efterträdas av en kraftig befolkningsminskning”

1950 hade siffran förvisso stigit till 16,46.³⁵⁹ Men osäkerhet om framtiden, och en beräknad utplaning av *”omlandets”* (landsbygdens) fallande sysselsättningsförmåga – vilken sjunkit sedan industrialismens början – antogs leda till en minskad inflyttning till tätorter.³⁶⁰ Då nativitetstalen fram till planeringsfasen minskade särskilt i Stockholm och där blev lägst i hela riket fann sig staden ständigt mer beroende av inflyttare för att undvika befolkningsstagnation.³⁶¹ Om framtiden för den 1945 nyligen avstannade emigrationen, liksom den dittills obefintliga immigrationen, var läget därutöver ovisst.³⁶²

Utvecklingen var allvarlig. Sekelskiftets *’rädsla för staden’*, urbaniseringens sociala urholkande av människomaterialet,³⁶³ tycktes med nativitetstalen bli verklighet.

³⁵⁴ Ibid. s 19

³⁵⁵ William-Olsson: 1941: s, 99

³⁵⁶ Myrdal & Myrdal: 1935, s 100

³⁵⁷ Ibid, s 100-102

³⁵⁸ Ibid, s 102

³⁵⁹ SCB: 1967, s 109.

³⁶⁰ SOU 1945:26, s 303.

³⁶¹ Johansson & Persson: 2004, s 28 ; Myrdal & Myrdal: 1935, s 110

³⁶² SOU:1945:26, s 303

³⁶³ Hall: 2003, s 34

Förortsbildningen hör samman med denna högaktuella 30- och 40-talsfråga, vilket kontextualiserar utdömandena av kvartersbebyggelsen. 1939 var fler än varannan lägenhet i Stockholms stad 1 rum och kök,³⁶⁴ – den var dessutom en mycket vanlig form av familjebostad,³⁶⁵ och när Makarna Myrdal hävdade samband mellan å ena sidan låga nativitetstal och å andra sidan trångboddhet och låg boendestandard blev 1 rum och kök i slutna kvartersbebyggelser en riksangelägenhet. Innergårdarna fastslogs vara dåliga lekmiljöer för barn, vilka enligt bostadssociala utredningen tvangs ”... leka bland soptunnorna”, de mörka ytorna ansågs föranleda mental ohälsa;³⁶⁶ Asplund tillade vidare att där fanns undertoner av tuberkuloskräck, urbaniseringens största hälsogissel.³⁶⁷ Det innebar att varken utspridda cityverksamheter eller *alarmerande* bostadsbrist – 1941 var 0,1 % av hyreslägenheterna i Stockholms stad lediga!³⁶⁸ – påverkade därför logiken i den cityideologiska dödsdomen över Nedre Norrmalms kvartersbebyggelse. Tvärtom undersök tidsandan vikten att snarast sanera bebyggelsen, utifall att bostadsbristen skulle driva människor dit.

Utifrån prognosläget fastslog Hofsten och William-Olsson att de demografiska spelutrymmena var begränsade. Men av cityideologiska skäl antogs Storstockholm ändå kunna räkna med befolkningsökning.³⁶⁹

”Stockholms framtida befolkningsutveckling kommer att bli resultatet en dragkamp om människomaterialet mellan Stockholm, de övriga städerna och tätorterna samt landsbygden. Som framgår av [...] överblicken av landets näringsliv, har Stockholm i denna dragkamp en mycket stor kraft”

Prognoserna låg till grund för de som redovisades i 1946 års planförslag.³⁷⁰ Fortsatt ihållande förortsbildning och befolkningsminskning i innerstaden förutspåddes.³⁷¹ Vidare antogs Storstockholms befolkning inte överstiga 1,3 miljoner, att jämföra med 1939 års 710,000.³⁷² Stadsplanekontoret underströk emellertid att siffran sannolikt var överdriven och dessutom önskat stor; inte heller i detta fall var cityideologisk övertygelse synonymt med ett gillande av implikationerna.³⁷³ Istället hölls andra utvecklingsscenarier för mer sannolika; i det som utpekades vara mest sannolikt nådde Storstockholm omkring 1970 en befolkningskulm om ca 900, 000 invånare, varpå en befolkningsminskning till ca 741,000 år 1980 beräknades följa.³⁷⁴ Trots osäkerheten blev en delprognos mycket tydlig: tilltagen citybildning med fler *och* mer suburbaniserade invånare skulle obönhörligen förvärra Nedre Norrmalms stadsplanetekniska saneringsproblematik

³⁶⁴ SOU 1945:26, s 15

³⁶⁵ Socialstyrelsen: 1936, s 150-151

³⁶⁶ SOU 1947:26, s 47

³⁶⁷ Asplund,: 1980, s 95

³⁶⁸ Sidenbladh: 1981, s 3

³⁶⁹ William-Olsson: 1941, s 188

³⁷⁰ Sidenbladh: 1981, s 242

³⁷¹ Stadsplanekontoret: 1947, s.19

³⁷² Ibid: s 9

³⁷³ Ibid.

³⁷⁴ Ibid. ; William-Olsson: 1941, s 190

4.4.3 Trafik och rörlighet

Till skillnad från demografin var trafikutvecklingen knappast bestridbar. Tendenserna var tydliga: fordonstrafiken skulle dels öka, därtill alltmer domineras av privatbilism. Fram till 1965, med utgångspunkt i en beräknat stigande levnadsstandard och ovan angivna suburbaniseringsprognoser,³⁷⁵ förutspåddes allmänhetens bilägande öka från 50 till ca 100 per 1000 invånare.³⁷⁶ Trafikfördelningen i 1960 års innerstadstrafik, räknat i antal resenärer per färdstätt, beräknades till ca 40 % bilister, 55 % kollektivtrafik och 5 % cyklister.³⁷⁷

Mer bilburna invånare skulle ytterligare förvärra de stadsplanetekniska saneringsbehoven – fler personbilar betydde ineffektivare markanvändning då allt mindre fordon skulle uppta allt mer plats i det trånga gatunätet. Vidare ger tidsandan i övrigt hänvisningar om mer indirekta påverkan. Att de stora förändringarna av vardaglig rörlighet ännu inte var förbi anmärktes i SOU 1945:65.³⁷⁸

”Nu måste man naturligtvis skilja på två slag av rörlighet. Dels det åkande som hör ihop med arbete, skolgång och handel, o.s.v, alltså det åkande som hör ihop med folks dagliga liv och arbete. Dels det åkande som hör ihop med fritiden som kan ge ett tillskott till möjligheter till nöjen, rekreation och studier”.

Till den sjuhövdade författarskaran bakom ”*Acceptera!*” hörde stadsplandirektören mellan 1944 och 1954, Sven Markelius, samt ledamoten i bostadssociala utredningen, arkitekten och stadsplaneraren Uno Åhrén. Bokens symboliska betydelse inom samtida Stockholmsplanering kan omöjligen underskattas. Ett kapitel – talande nog ”*Det samhälle vi bygger åt*” – bör tolkas utifrån rörlighetsperspektiv och då i synnerhet ovan nämnd prognosbilder.³⁷⁹ Industrialismen var mer än ångkraft, suburbaniseringen mer än pendlingsmöjligheter; rörlighet i framtidens allt mer postindustriella Stockholm skulle därför inte bara definieras av bilism, utan av många sociala, ekonomiska och kulturella samhällsomvälvningar. Det var inte bara en fråga om suburbanisering. Svenskarna arbetade sedan 1919 åtta timmar om dagen och 1931 tillkom de fyra lagstadda semesterdagar som bara sju år senare utökades till 14.³⁸⁰ Mer tid och pengar för nöjen, mer arbete för andra. Författarna förutspådde en stor samhällsomvälvning i form av kvinnornas inträde på arbetsmarknaden,³⁸¹ och i det förkrigstida Stockholm var det just de växande kontorsverksamheterna som erbjöd flest kvinnor en första väg ut i arbetslivet.

I denna inte alls så förutsebart, spikraka framtid antog den personliga rörligheten en roll av förutsebarhet. Industrialismen slet upp människor med rötterna, suburbaniseringen förändrade vardaglig mobilitet, och när denna utveckling fortgick försvann den förindustriella stadsdel som var Nedre Norrmalm allt längre bort på historiens horisont.

³⁷⁵ Stadsplanekontoret: 1947, s 9

³⁷⁶ Ibid: s, 29

³⁷⁷ Sidenblad: 1981, s 476

³⁷⁸ SOU 1945: 26, s 620

³⁷⁹ Asplund, Gahn & Markelius, m.fl: 1931, s 28

³⁸⁰ Öberg: 2007, s 13

³⁸¹ Ibid: s, 26

Kapitel V

Slutsatser med avslutande diskussioner

5.1 Citytesen och regleringen i helhet

Norrmalmsregleringens planeringsfas var inte förberedandet av ett ogrundat rivningsraseri. Studien har visat att stadsplanerarna identifierade mångsidiga problem med blandade inslag av båda bostadssociala utredningens saneringsbegrepp: *stadsplanetekniska* och *byggnadstekniska saneringsbehov*, vilket illustrerade kopplingar till hur stadsplaneproblem uppfattades i hela Sverige. Gatunätet skapade redan 1928 trängsel, fastighetsbeståndet förföll och ansågs illa lämpat för de kontors- och detaljhandelsverksamheter som sökte sig till stadsdelen. Därför fanns få radikala eller kontroversiella inslag i att riva stadsdelens befintliga bebyggelse; den skulle anpassas till en roll den redan spelade i förkrigstidens Stockholm och som hämmades av den befintliga stadsplanen och bebyggelsen. Utvecklingen, *citybildning*, påbörjades 1855, då industrialismen fick fotfäste och Gamla Stan successivt började förlora rollen som stadskärna. Och eftersom utvecklingen beräknades fortgå blev regleringen från stadsplanerarnas perspektiv sett någonting som påtvingades dem, inte något de påtvingade stockholmarna.

Givet saneringsbehovens natur hade citytesen emellertid sällan avgörande betydelse. *Citys baksida* – stadsdelens förfallande, för cityverksamheter oattraktiva partier – var en tankekonstruktion, trafikprognoserna eller gatunätets enkelriktade karaktär var det däremot inte. Breddningar krävdes oavsett. Likaså bör gatulutningar som negativa externaliteter för butikshandel betraktas i förhållande till stadsdelens obefintliga centrala genomfartsmöjligheter: där fanns ändå behov av att nedschakta Brunkebergsåsen. Detsamma gällde tunnelbanan och gatubroförbindelser; Tegelbacken, ”*the focus of intracity transportation*”, är bärande i Harris och Ullmans citytes, men kontrasterade för den sakens skull också till andra perspektiv på hur staden markanvändning bör utvecklas. Citytesen var främst en av många infallsvinklar som förordade sanering för att undvika värre problem.

Tesen hade en mer avgörande betydelse för uppfattningarna av stadsdelens byggnadstekniska saneringsbehov. Kvartersbebyggelsen förföll, men Gamla Stan visade att planerarna inte var döva för icke-cityfaktorer som motvikt. Lägenhetsbeståndet och gårdsbebyggelse kontrasterade till bostadspolitiska målsättningar, men stadsdelens kraftiga befolkningsminskning nedtonade boendefrågans roll i motivbilden till en kompletterande roll. Källmaterialet utesluter dock inte att stadsplanerarna fäste andra, särskiljbara egenvärden i byggnadsteknisk sanering. Studien har endast undersökt officiella riktlinjer. Stadssaneringar var komplicerade företag; citytesen med differentiering torde, om de talade för samma intressen, ha varit tacksamma för andra agendor. Problematiken är ofrånkomlig i enskilda studier av stadsförnyelse men motiverar likväl kompletterande fallstudier, till exempel med full fokus på byggnadstekniska frågor, vilket möjliggör djupare infallsvinklar. Det vore även relevant att – liksom denna studie har kartlagt geografiska kopplingar – utreda samband mellan samtida arkitekturskolor och Norrmalmsplanerarna. Många infallsvinklar är citytesen inte uppenbara vid svepande granskningar.

Men byggnadstekniska saneringsbehov övertrumpades av stadsplanetekniska – någon hänsyn till hastighetsstandard tog inte gatubreddningar och tunnelbanenedgångar. Var citytesen därmed *de facto* betydelslös? Nej, och detta av sammanfattande skäl. Stadstrafik är urban markanvändning, tesen en förklaringsmodell för sådan. Deras parallella och kausala framväxt illustreras genom Nedre Norrmalm; utan spårvagnar, busstrafik och tilltagande bilism hade det varken funnits övertrumpande saneringsbehov eller någon citytes. Planerarna angav vidare – i enlighet med Harris och Ullman i ”*The Support of Cities*” – att de stadsplanetekniska saneringsbehovens definitiva determinant, befolkningstillväxt, i sin tur styrdes av tillväxten av cityverksamheter. Citytesen spelade därför en högst relevant, särskiljbar roll för Norrmalmsregleringen.

5.2 Anpassning efter bilföraren, inte bilismen

James Scott sammanfattade samtidens västerländska planeringsväsenden som överlag teknokratiska och auktoritära. Tilltron till vetenskapliga och rationella lösningar var fast förankrad, oviljan mot politikens och marknadskrafters inblandning likaså. Tidsandan hängde tung över bostadssociala utredningens saneringsdiskurs och Norrmalmsplanerarnas uppfattningar skiljde sig inte därvidlag. Diskursen hade stark prägel av sifferexerciser: problem skildrades genom trafikutrymmestal, fastighetsvåningstal och otaliga subkategoriseringar av verksamheter, inte utifrån berörda medborgar- eller företagarperspektiv. Alternativ till den storskaliga Norrmalmsregleringen berördes inte och ingenstans under planeringsfasen fanns – eller gavs utrymme för – ifrågasättanden av citytesen, detta trots att differentieringens naturbundenhet var långt ifrån naturbunden (se: 5.3).

Studien har funnit att de kompromisslösa uppfattningarna om Nedre Norrmalms saneringsfärdighet hade starka underförstådda inslag. Dessa uppfattningar förklarar bakgrunden till den för frågeställningen viktiga *differentieringen*, rumslig separation mellan å ena sidan boende och arbete och å andra sidan olika näringsverksamheter.

Inslagen härrörde från hur industrialismen och den efterföljande suburbaniseringen inverkade på markanvändning, något som hade såväl tekniska, sociala som ekonomiska implikationer. Cityideologiska uppfattningar om byggnadstekniska saneringsbehov gavs på så vis extra tyngd. Utan bakgrundskontext framstår rivningar för gatubreddningar, infrastruktur och näringsverksamhetslokaler som trafiktekniskt dogmatiska. Men ”Garden City” och egnahemsrörelsen, möjligheter till hus för familjer i ett Stockholm där 1-rum-och-kök var vanligaste lägenhetstyp, sätter bilden i bredare sammanhang. Rivningsraseri i kvarteren? Från samtida synvinkel var dessa synonyma med trångboddhet, boendesocialt olämpliga innergårdar, i slutändan nativitetstalens förfall. De avfolkade Norrmalmskvarteren stod i vägen för gatubreddningar och underjordiska garage, men också för bilfria rekreationsytor och säkrare gatumiljöer. En röd, inte oförståelig tråd fanns i denna ovilja mot funktionsblandning: industrialismens intensiva markutnyttjade är inte vad begreppet förknippas med idag.

Detsamma gäller kompromisslösheten i sig: tidsperioden mellan å ena sidan 1880-1890, urbaniseringens relativa kulm, och å andra sidan 1928, planeringsfasens inledning, rymdes inom en karriär. Det påverkade förstås uppfattningarna av stadsdelen som olämplig för annat än citybildning. Tilltron till naturbunden differentiering kan förstås som att översiktsplaneringen befann sig i sin linda, men denna var teknokratisk, kanske

ungdomligt naiv och full av framtidstro – att differentiering *inte* skulle understödjas aktivt och rationellt var otänkbart.

I ljuset av översiktsplaneringens framväxt bör Norrmalmsregleringen också ses som stadens bidrag till en offentligt sanktionerad integration av stad och landsbygd, *förortsbildning*, som förändrade vardagliga rörelsemönster krävde. Landsbygdens bidrag, kommunreformer, skedde bland annat med införlivandena av Bromma och Brännkyrka i Stockholms stad. Denna integration framtvungades inte minst av förortsbildningens socialpolitiska betydelse för boendefrågan, varför denna och citybildning – och det betydligt mer än genom de avfolkade Norrmalmskvarteren – sammanknöts genom Nedre Norrmalms stadsplanetekniska saneringsbehov: tunnelbana, en gatubroförbindelse och genomfartsleder. Citybildningen som motivbild kan därför sammanfattas som beredandet av goda boendeförhållanden, avfolkning, *och* möjligheter att sig till arbetsplatser på Nedre Norrmalm.

”Utopier” vore ett inte felaktigt svar på frågeställningen. Drömmarna om ”...bästa tänkbara förhållanden” bestod under hela planeringsfasen. Idag skulle ingen planerare beteckna trafikstockningar eller byggnadstekniska problem som möjligheter. Ett samtida perspektiv på de förkrigstida saneringsbehoven på Nedre Norrmalm kräver emellertid ett sådant ljus; de avspeglade en ny tid, definierad av hur trafikutvecklingens förändrat vardagliga rörelsemönster, och tillfälle fanns att grundligt forma stadsdelen efter alla de möjligheter som därmed öppnades: differentiering i allmänhet, citybildning i synnerhet. Med det sagt kräver en fullständig förståelse av uppfattningarna om saneringsbehoven – och deras inverkan på uppfattningarna om citytesen – kompletterande studier av funktionalismens ideal.

5.3 Citybildningen, tre generaliseringar och en paradox

Låt oss bortse från gatulutningar, agglomerationer, affärsvärden och ”the focus of infracity transportation” och istället ställa följande fråga: vad var egentligen citytesen? Svaret är *generaliseringar*. Det är också det viktigaste svaret på frågeställningen.

Det är inte oförståeligt att stadsplaneringen motiverade stadssaneringar i Stockholms innerstad utifrån sådana. Omfattningen, tempot och implikationerna av markanvändningens utveckling tydliggjorde behovet av en stark översiktsplanering. Det låg förvisso i denna utvecklings bångstyriga natur att prognoser skulle bli svårgenomförda, men Nedre Norrmalm kunde bara saneras en gång; när stadsplan och fastighetsbestånd väl omgestaltats skulle resultaten stå sig – de fick inte bli lika otidsenligt saneringsmogna som industrialismens stadsbebyggelse hade blivit på bara ett halvsekel.

Iögonfallande är däremot vad som generaliserades och hur. Generaliseringarna följde tre linjer, alla med syftet att stärka citytesens tillämpningsvärde för varför stadsdelen såg ut som den gjorde. För det första generaliserades *markanvändningens utveckling*. Beträktat utifrån Harris och Ullmans idealtypiska kärnor uppfyllde Nedre Norrmalm endast citys övergripande drag: befolkningsminskning, större och stigande dagbefolkning samt betydande genomfartstrafik. I övrigt rådde stora variationer. Även om både stadsdelen som helhet och enskilda stadspartier – särskilt ”det södra kontorsområdet” - hade starkt differentierad cityprägel pekade mycket av markanvändningens utveckling i motsatt riktning. Omfattande delar upptogs istället av

lättare industriverksamheter och merparten cityverksamheter, bland andra detaljhandel och statlig administration, var utspridda i innerstaden. Nedre Norrmalm var aldrig en koncentrerad citykärna, vilket motsade citytesen och påståenden i 1946 års planförslag att *de facto* utspridda verksamheter söker centrala lägen för att uppfylla sina stadsbildande funktioner. Att så var generaliserades som följer av att *historisk markanvändning*, Gamla Stans ursprungliga stadsbebyggelse med sitt begränsade utbud av verksamhetslokaler, samt *topografiska förhållanden*, Strömmen, hade framvingat verksamhetsplittringar; dessa förvärrades sedan av att stadsplane- och byggnadstekniska saneringsbehov uppdelade markanvändningen i ett citynät, samt i ett för cityverksamheter oattraktivt citys baksida. Resonemangen kring orsak och verkan var långsökta, men de motsade inte citytesen, varför Harris och Ullmans fyra spatiala differentieringskrafter också kan anläggas som förklaring.

Men för att bevisa att stadsdelens citydrag övertrumfades atypiska drag – och därmed legitimerade citytesen – användes omfattande *metodologiska generaliseringar* av stadsdelens näringsverksamheter. Kontor, detalj- och grosshandel särskiljdes trots *de facto* omöjlighet att göra så; stadsbildande verksamheter separerades på lösa grunder från sekundära, ändå utpekades de förstnämnda till skillnad från de sistnämnda som viktiga för Stockholms utveckling. Stockholmsgeografernas arbeten var gedigna samtidskildringar, därom inga tvivel, men validitetsmässigt blev de trubbiga måttstockar för citybildning. Går det att fastställa kontors- och butiksverksamheters citybildningstendenser, eller vilka *faciliteter* eller *agglomerationer* de eftersträvar, när grupperna är svåravgränsade? Subkategoriseringar inbjöd till stor inkonsekvens och utifrån Harris och Ullmans renodlade, teoretiska förklaringar går det att vederlägga tendenser till sådana. Till exempel fastslogs i 1946 års planförslag att vissa sekundära, lättare industrier och hantverk cementerade citys baksida och hämmade citybildning – eftersom detta förhindrade differentieringens naturbundna gång kan det sägas vara kontentan i de renodlade, cityideologiska regleringsbehoven. Samtidigt utpekades likartade grafiska verksamheter med till stor del samma lokaliseringsval som nödvändiga för citybildning!

Under planeringsfasen tillät saneringsbehovens omfattning citytesen att framföras ostört. Generaliseringar av markanvändningens utveckling kunde inte motbevisas, och rivningar krävdes ändå. Under nybyggnadsfasen skulle det emellertid bli upp till bevis. Att utpeka gator och fastigheter som olämpliga för cityverksamheters *facilitetsbehov* är lättare än att definiera lämpliga sådana. Under tecknad ser gärna uppföljande studier med granskningar av det efterkrigstida förloppet, då i synnerhet hur detta påverkade stadsplaneringens syn på citytesen.

Mest iögonfallande var ändå den tredje generaliseringen. Vad var egentligen citybildning? Generaliserandet av denna uppfattade spatiala process byggde på erfarenheter av industrialisms samhällsomvälvningar, följda *och* ackompanjerade av cityförskjutning från Gamla Stan till Nedre Norrmalm, vilken i sin tur var indirekt relaterad till järnvägens sammandragning vid centralstationen; därifrån utgick sedan den pendeltrafik som möjliggjorde suburbaniseringens inledning. Det var en komplex kedja av samhällsomvälvningar. Från markanvändningssynvinkel kan de indelas i tre epoker: de förindustriella, industriella och postindustriella erorna, varav bara bråkdelar av orsaker och verkan har skildrats i den här studien. Underlaget möjliggör ändå en för citytesen paradoxal slutsats: om markanvändningen reflekterar sociala och ekonomiska

behov innebär det att *de bara kan generaliseras i efterhand*. Kvartersbebyggelsens dödsdom som otillräcklig för butikshandel byggde till exempel på en vetskap att industrialismen fick butikshandeln att expandera, överge sina gatustånd och flytta in i bebyggelsen, senare också i varuhus. Dessa förändringar av hur det urbana rummen nyttjas var omfattande och ägde rum över bara ett halvsekel. Hade de kunnat förutses i förhand? Norrmalmsplanerarna avsåg förvisso garantera citybildning och hejda cityförskjutning inom snävare tidsramar, men citytesen som motivbild får ändå problematisk innebörd.

Också från 1940-talssynvinkel kan det problematiseras att regleringsbehovet baserades på tilltro till *framtida* citybildning. Avvägningar mellan yta och läge utgick från city som lägesnorm och skedde utåt i stadsbebyggelse, där sämre läge kompensades av lägre tomtkostnader. Men varför kunde inte avvägningen ha utfallit till randbebyggelsens fördel? Lägesnormen förutsatte city som den mest tillgängliga platsen från varje given punkt i stadsbebyggelsen. Butikshandeln gavs därigenom hög genomströmning, kontoren inbördes förbindelser. Under 1940-tal var två faktorer förutsättningar för detta: dels bodde ännu en majoritet av Storstockholms invånare i innerstaden och inte i förortsbebyggelse, därtill ägde bara ett av 20 Stockholms hushåll bil, varför de flesta var hänvisade till kollektivtrafiken med sina fasta rutter. Ytterst få ytor inom the "the-rural-urban fringe", eller stadsplanekontorets 30-kilometersradie, kom därför ifråga för cityverksamheternas facilitetskrav; genomströmning och förbindelser, det vill säga tillgänglighet.

Prognoserna om suburbanisering och fördubblat bilägande betydde rörligare och mer utspridda invånare. Det var avgörande för de stadsplanetekniska saneringsbehoven och lösningarna – tunnelbanan, genomfartsmöjligheter och direkt broförbindelse – skulle ytterligare öka rörligheten i Storstockholmsområdet. Samtidigt möjliggör denna bakgrund förändringar av innebörden i avvägningar mellan ytor och läge, där negativa aspekter i avvägningar nedtonas av bättre tillgänglighet, samtidigt som billiga tomtpriser kvarstår. Det är inte svårt att föreställa sig implikationerna: ett omkullkastande av den inneboende logiken i de fyra spatiala drivkrafter som – i teorin – gjorde city till city, därmed också falsifierandet av hela citytesen.

Vad kan då citytesen lära oss av idag? Utan efterkrigstidens samhällsutveckling till hands blir många frågetecken obesvarade. Om något bör den göra oss medvetna om *sanningar* inom planeringen. Varje tid har sin beskärda del av sådana, och eftersom planering i allmänhet och stadsplanering i synnerhet alltid involverar många komplicerade sociala processer finns alltid incitament att förenkla och generalisera hur den gått till respektive bör gå till. Citytesen var inte tagen ur luften: kontor, butiker och myndigheter expanderade, suburbaniseringen fortgick och Nedre Norrmalm avfolkades. Den fångade bevisligen essensen av någonting reellt. Men granskas den kravbild den fodrade – rivandet av en stadsdel – framträder en lätt olustig känsla. Hur saneringsfärdig stadsdelen egentligen var är mindre viktigt, ty det går inte att komma ifrån vad den cityideologiska motivbilderna var byggd på: dåtida generaliseringar som prognoser för framtida utveckling.

A 1 Bilagor

Bilder



Bild I³⁸²: Stockholms stad 1924. Innerstadsförsamlingarna, Bromma och Brännkyrka församlingar.

³⁸² Stockholmskällan: 2014



Bild II.³⁸³ *Stadsplanenämndens illustration av citynätet och citys baksida. Icke-markerade gator utgör citys baksida. "Citynätets maskor" utgörs av de två genomkorsande gatorna Drottninggatan (nordsyd) samt Klarabergsgatan-Hamngatan (östvästlig). Norrpilen utgör trafikplatsen Tegelbacken.*

³⁸³ Stadsplanenämnden: 1936, s 123



Bild III.³⁸⁴ "Alternativ D". Regleringsförslag i 1936 års planförslag.

³⁸⁴ Ibid: s,125



Bild IV: Stockholm 1644. Nedre Norrmalms stadsplan. Brunkebergsåsen, axiåla nödlösningar Drottninggatan (väster om åsen) och Regeringsgatan (öster) dominerade ännu 1930 stadsplanens logik.

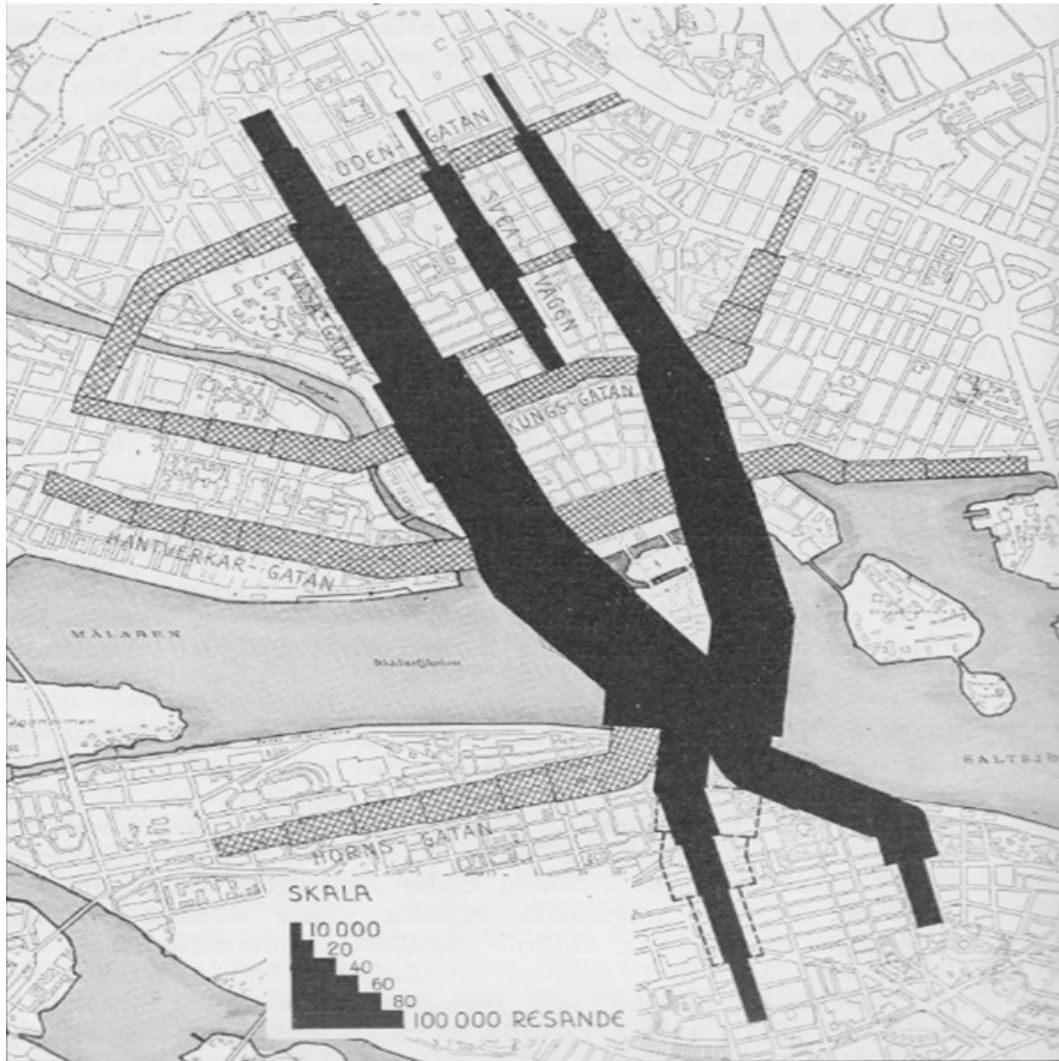


Bild V:³⁸⁵ Buss- och spårtrafik i Stockholms innerstad 1930.

³⁸⁵ Stadsplanenämnden: 1936, s 122

A 2 Källförteckning

Digitaliserade källor

Ackerman, Mark S. & Luthers, Wayne G, 1996: "*An Introduction to the Chicago School of Sociology*". Baltimore, MD: Interval Research.
[http://userpages.umbc.edu/~lutters/pubs/1996_SWLNote96-1_Lutters,Ackerman.pdf]
(Hämtad: 2015-01-08)

Andersson, Karl-Gustaf, 2006: "*Folkbokföringen – historia och reform*". Uppsala: Landsarkivet. [<http://webbutik.riksarkivet.se/shop/25093/art4/17400604-6265b8-folkbokforingen.pdf>] (Hämtad: 2015-01-08)

Boverket, 2007: "*Svensk politik för boende, planering och byggande under 130 år*". Karlskrona: Boverket.
[<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadspolitiken.pdf>]
(Hämtad: 2015-01-08)

City i samverkan, 2011: "*Ett ljusare Sergels Torg*". [http://www.cityisamverkan.se/wp-content/uploads/2011/05/Akzo_Pressrelease_SergelsTorg_0503_11.pdf] (hämtad: 2015-01-12)

Emanuel, Martin, 2011: "*Trafikslag på undantag – cykeltrafiken i Stockholm 1930 – 1975*". Stockholm: KTH, Division of History of Science and Technology.
[https://www.kth.se/polopoly_fs/1.278375!/Menu/general/column-content/attachment/2011-4-1.pdf] (Hämtad: 2015-01-12)

Hirschfeldt, Johan, 2009: "*Den återerövrade tryckfriheten – någonting att bry sig om idag?*". [<http://johanhirschfeldt.files.wordpress.com/2009/07/ufuppsatsen-slutversjan09.pdf>] (hämtad: 2009-01-12)

Högström Arne: "Exempel II: Socialdemokratiska profiler", i: Hayden, Mats (red), 2013: "*Partierna i stadshuset. En handledning till forskning vid Stockholms stadsarkiv och arbetarrörelsens arkiv och bibliotek*". Stockholm. Stockholms stad.
[http://www.arbark.se/pdf_wrd/partierna-i-stadshuset-mats-hayen-2013.pdf] (Hämtad: 2015-01-08)

Informationskällan, 2012: "*Kött och blod: Slakthusområdet i Johanneshov 100 år. Mat, människor och miljöer i Stockholms historia*". Stockholm Utbildningsförvaltningen
[http://www.stockholmskallan.se/ContentFiles/UTB/Slakthuset/slakthusområdet_boken_s12_19.pdf] (hämtad 2015-01-08)

Johansson, Mats & Persson, Lars Olof, 2004: "*Stockholmsflyttare under hundra år*". Stockholm: TMRL.
[http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2004/2004_Stockholmsflyttare_under_100_ar.pdf] (hämtad: 2015-01-08)

Krantz, Olle, 2000: ”Svensk ekonomisk tillväxt under 1900-talet – en problematisk historia”. Stockholm: Ekonomisk Debatt. [<http://nationalekonomi.se/filer/pdf/28-1-ok.pdf>] (hämtad: 2015-01-08)

Kuck, Rolf, 2010: “*Mietskaserne*”. Delft: Delft University of Technology. [<http://preservedstories.com/wp-content/uploads/2013/01/Mietskaserne-1.pdf>] (hämtad: 2015-01-08)

Kåpe, Leif, 2006: ”*Kommun- och regionindelning, befolknings- och näringslivsutveckling. En studie i nationellt och värmländskt perspektiv*. Karlstad: Karlstad University Studies. [<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:5188/FULLTEXT01.pdf>] (Hämtad: 2015-01-08)

Nilsson, Staffan, 2009: ”*Tagandes gatorna så breda ni kan*”. Stockholm: Statens fastighetsverk. [http://www.sfv.se/Documents/Kulturvarlden/2009_01/s18_tagandes_gatorna_sa_breda_som_han_nagonsin_kan_rivningar_.pdf] (hämtad: 2015-01-08)

SCB: ”*Historisk Statistik för Sverige. D1. Befolkningen. Andra upplagan 1720-1967*”. Stockholm: K. L Beckmans tryckerier [http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/_Dokument/Historisk-statistik-for-Sverige-Del-1.pdf] (hämtad: 2015-01-08)

Strömsunds Kommun, 2012: ”*Kommunen 150 år*”. Strömsund: [<http://www.stromsund.se/download/18.668de8191348ed4d4c18000342/1381134346957/Anders+A+text.pdf>] (Hämtad: 2015-01-08)

Tafari, Manfredo, 1976: “*Architect and Utopia. Design and Capitalist Development*”. Cambridge, MA: The MIT Press. [<http://modernistarchitecture.files.wordpress.com/2011/11/manfredo-tafari-architecture-and-utopia-design-and-capitalist-development.pdf>] (Hämtad: 2015-01-08)

Ylander, Hans, 2000: “*Urbanisering och tätortsutveckling i Sverige*”. Stockholm: SCB. [http://www.scb.se/statistik/MI/MI0803/2000I02/MI03SA9301_06.pdf] (Hämtad: 2015-01-08)

William-Olsson, William, 1937: ”*Huvuddragen i Stockholms geografiska utveckling. 1850 -1930*”; 1941: ”*Stockholms framtida utveckling*. Stockholm: Stockholmia förlag [http://www.stockholmia.stockholm.se/media/pdf/1_william_olsson.pdf] (Hämtad: 2015-01-08)

Öberg, Tommy, 2007: ”*Om lag och avtal*”. Borås: Landsorganisationen i Sverige. [<http://lo.webshop.strd.se/ftp/pdf/574-5808-1.pdf>] (hämtad: 2015-01-12)

Tryckta källor

af Petersens, Lennart & Bedoire, Fredric: 1985: ”*Från Klara till City – Stockholms innerstad i förvandling*”. Stockholm: Liber Förlag

Asplund, Gunnar; Gahn, Wolter; Markelius, Sven, m.fl., 1931: ”*Acceptera!*”. Arlov: Berlings.

- Asplund, Hans, 1980: ”*Farväl till funktionalismen*”. Stockholm: Byggförlag,
- Bedoire, Fredric: ”Citybildning och cityarkitektur”, i: Bedoire, Frederic (red.), 1983: ”*Bebyggelsehistorisk tidsskrift - citybildning och cityarkitektur. Nr 6 1983*”. Stockholm: Konsthögskolans arkitekturskola.
- Bergman, Bosse, 2001: ”*Klara 1950. Gator och näringar i en citystadsdel*”. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Bjereld, Ulf, Demker, Marie & Hinnfors, Jonas, 2009: ”*Varför vetenskap. 3:e uppl*”. Lund: Studentlitteratur AB.
- Conradsson, Birgitta: ”Det attraktiva kontoret”, i: Bedoire, Frederic (red.), 1983: ”*Bebyggelsehistorisk tidsskrift - citybildning och cityarkitektur. Nr 6 1983*”. Stockholm: Konsthögskolans arkitekturskola.
- Denscombe, Martyn, 2007: ”*The Good Research Guide for Small Scale Social Research*”. Maidenhead, UK: The Open University Press.
- Ekstedt, Ivar: ”Inre Stockholms differentiering med hänsyn till företagens lokalisering år 1930 (och år 1910)”, i: W:sson-Ahlmann, Hans (red), 1934: ”*Ekonomisk-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter. D.1, Stockholms inre differentiering.*” Stockholm: Geografiska institutet, Stockholms Högskola.
- Ericson, Lars, 2001: ”*Stockholms historia under 70 år*”. Lund: Historiska Media.
- Fishman, Robert: ”Urban Utopias: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright & Le Corbusier”, i: Fainstein, Susan & Campbell, Robert (red), 2011: ”*Readings in Planning Theory. 3rd Edition*”. Hoboken, N.J: Wiley & Blackwell.
- Hall, Peter, 2002: ”*Cities of Tomorrow. Third Edition*”. Oxford, UK: Blackwell Publishing
- Hall, Thomas, 1985: ”*I nationell skala: studier kring cityplaneringen i Stockholm*”. Stockholm: Svensk stadsmiljö.
- Harris, Chauncy, D & Ullman, Edward L: ”The Nature of Cities”, i: Mayer, Harold M. & Kohn, Clyde F (red.), 1959:”*Readings in urban geography*”. Chicago: The University of Chicago Press.
- Jonsson, Gösta: ”Befolkningens fördelning med hänsyn till bostad i inre Stockholm 1930 och 1910”, i: W:sson-Ahlmann, Hans (red), 1934: ”*Ekonomisk-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter. D.1, Stockholms inre differentiering.*” Stockholm: Geografiska institutet vid Stockholms högskola.
- Järre, Bengt, 1967: ”*Stockholm*”. Stockholm: AB Rotopress.
- Larsson, Yngve, 1977: ”*Mitt liv i stadshuset. D.1, från fåvälde till demokratisk ordning (1900 – 1954)*”. Stockholm: Stockholms kommunalförvaltning

Larsson, Lennart, 1980: "*Norrmalmsregleringen och Handelskammaren*". Stockholm: Konstvetenskapliga Institutionen, Stockholms Universitet

Lilienberg, Albert, 1940: "*Föredrag i Stockholms byggnadsförening*". Stockholm: Bröderna Lagerström.

Lilienberg, Albert, 1929: "*Förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar. Uppgjort 1928 av Albert Lilienberg*". Stockholm: K. L Beckmans

Lindström, Bjarne, 1982: "*Stockholms citysanering: ideologi och verklighet*". Stockholm: Nordiska institutet för samhällsplanering.

Lundström, Mats: "*Det stockholmska varuhuset 1850 – 1930*", i: Bedoire, Frederic (red.), 1983: "*Bebyggelsehistorisk tidsskrift - citybildning och cityarkitektur. Nr 6 1983*". Stockholm: Konsthögskolans arkitekturskola.

Myrdal, Alva & Gunnar, 1935: "*Kris i befolkningsfrågan*". Stockholm: Albert Bonniers förlag

Pacione, Michael, 2000: "*Urban Geography. A Global Perspective*". London, UK: Taylor & Francis Group.

Persson, Cenny, 1982: "*Storföretag i Stockholms City: huvudkontorens lokalisering 1982 och tidigare*". Stockholm: Stockholms universitet

Scott, James C: "Seeing like a state: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed", i: Fainstein, Susan & Campbell, Robert (red), 2011: "*Readings in Planning Theory. 3rd Edition*". Hoboken, N.J: Wiley & Blackwell,

Sidenbladh, Göran, 1981: "*Planering för Stockholm 1928 – 1954*". Stockholm: Stockholmia förlag,

Sidenbladh, Göran, 1985: "*Norrmalm förnyat 1951-1981*". Stockholm: Arkitekturförlag,

Statens Fastighetsverk, 2008: "*Riddarholmen förvaltningsprogram*". Motala: Lithoteknik AB

SOU 1925: 15 "*Betänkande angående ordnandet av statens byggnadsverksamhet i Stockholm*". Stockholm: Kommunikationsdepartementet.

Socialdepartementet (SOU 1945:63): "*Slutbetänkande avgivet av bostadssociala utredningen. Del I: Allmänna riktlinjer för den framtida bostadspolitik. Förslag till låne- och bidragsformer*" Stockholm: K. L Beckmans tryckerier

Socialdepartementet (SOU 1947:26): "*Slutbetänkande avgivet av bostadssociala utredningen. Del II: Saneringen av stadssamhällets bebyggelse. Organisationen av låne- och bidragsverksamheten för bostadsändamål*". Stockholm: K. L Beckmans tryckerier

Socialstyrelsen, 1936: ”Allmänna bostadsräkningen år 1933 och därmed sammanhängande undersökningar”. Stockholm: Kgl. Boktryckeriet

Stockholms stads stadsplanekontor, 1947: ”Stadsplanekontorets tjänsteutlåtande angående ny stadsplan för Nedre Norrmalm avgivet den 31 maj 1946. Stockholm: K. L. Beckmans

Stockholms stads stadsplanekontor, 1946: ”Utlåtanden över det framtida Stockholm”. Stockholm: K. L. Beckmans

Stockholms stads stadsplanenämnd, 1936: ”Förslag till ny stadsplan för Nedre Norrmalm i Stockholm m.m.” Stockholm: K. L. Beckmans boktryckeri.

Strömberg, Thord & Elander, Ingemar, 1992 ”Från citysanering till den måttfulla staden – utgångspunkter för en studie av stadsförnyelse i svensk efterkrigstidspolitik”. Örebro: Örebro Högskola, Gruppen för stadsmiljöforskning.

Wehrwein, George S. ”The Rural-Urban Fringe”, i: Mayer, Harold M. & Kohn, Clyde F (red.), 1959:”Readings in Urban Geography”. Chicago, IL: The University of Chicago Press.

William-Olsson, Tage, 1937:”Nedre Norrmalm: en lösning”. Stockholm: Bröd. Lagerström.

William-Olsson, William: ”Om industrin”, i: William-Olsson-Ahlmann, Hans (red), 1934: ”Ekonomisk-geografisk undersökning av nutida Stockholm med förorter. D.1, Stockholms inre differentiering.” Stockholm: Geografiska institutet vid Stockholms högskola.

Wästberg, Per & af Petersens, Lennart, 2000: ”Klara – en stadsdel i förvandling”. Stockholm: Lind & Co

Källmaterial utan sidhänvisning

Stockholms Stad: ”Historisk statistik - befolkning”. Befolkningens utveckling på Nedre Norrmalm, i Gamla Stan, Vasastaden samt övriga Stockh
[<http://www.statistikomstockholm.se/images/stories/excel/Tabell%207.1.htm>] (Hämtad: 2015-01-08)

Stockholms Stad: ”Historisk statistik – befolkning”. Befolkningsöversikt i Stockholms stad, förortsbebyggelse m.fl.
[<http://www.statistikomstockholm.se/images/stories/excel/Tabell%202.1.htm>] (Hämtad: 201-01-08)

Bilagor

Bild I: Original bevarat av Stockholms Stadsarkiv. Publicerad med tillstånd av Stockholmskällan i enlighet med Creative Commons. Tillgänglig: [<http://www.stockholmskallan.se/Soksida/Post/?nid=18632>] (Hämtad: 2015-01-12)

Bild II: Stockholms stads stadsplanenämnd, 1936: ” *Förslag till ny stadsplan för Nedre Norrmalm i Stockholm m.m.*” Stockholm: K. L Beckmans boktryckeri.

Bild III: Ibid.

Bild IV: Original bevarat av Kungliga Biblioteket, Stockholm. Publicerad med tillstånd av Stockholmskällskällan i enlighet med Creative Commons. Tillgänglig: [<http://stockholmskallan.se/Soksida/Post/?nid=24365>] (Hämtad: 2015-01-12)

Bild V: Stockholms stads stadsplanenämnd, 1936:” *Förslag till ny stadsplan för Nedre Norrmalm i Stockholm m.m.*”. Stockholm: K.L Beckmans boktryckeri.

