

Lunds universitet

Kandidatuppsats i idé- och lärdoms historia

ILHK01

Handledare: Henrik Brissman

VT 2015

Norrmalsregleringen

En idéhistorisk studie om att styra städer och människor

Måns Billing

Abstract

The thesis examines the transformation of downtown Stockholm during the post-war period from a governmentality perspective. The aim of the study is to examine how the planning of the city can be viewed as a complex of techniques aimed at governing the city and the population.

The source material consists of the four structure plans that were adopted gradually as the project was carried through. This material has been analyzed through the lens of governmentality theories developed by Michel Foucault and other subsequent thinkers.

The study shows that much of the transformation of the city was in line with the concept of governmentality. The most evident conclusion was the desire to create autonomous spheres within the city that would regulate themselves without the need for direct intervention. The major way of doing this was by creating a well-functioning traffic system that would enable the desirable processes of the city to continue.

Furthermore the study shows the importance of statistics and maps as means of generating knowledge and truths about the city. Human beings are mainly viewed as part of a population and as such they are represented in terms of figures and statistics.

The study concludes that there was a liberal aspect to the regulation of the city, but this liberal aspect should not mainly be understood in terms of political liberalism but rather as a wish to let the inherent processes of the city continue on their own.

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
2	Utgångspunkter	2
2.1	Syfte och frågeställningar	2
2.2	Teori och metod	3
2.3	Forskningsöversikt	6
2.4	Källmaterial	9
2.5	Disposition.....	10
2.6	Definitioner	11
2.7	Utmaningen med teoridriven forskning	12
2.8	En fråga om aktörer.....	13
3	Regementalitet	13
3.1	Regementalitet som en historiskt specifik form av regerande.....	14
3.1.1	Om att styra genom frihet. En fråga om liberal styrning	16
3.1.2	Befolkningens födelse	18
3.1.3	Ekonomi	20
3.1.4	Säkerhetsdispositiv	21
3.1.5	Med kartan och siffrorna som verktyg.....	22
3.1.6	Att skapa en objektiv värld. Framväxten av den tekno-administrativa staten	25
3.1.7	Flöden och cirkulation	26
3.2	Foucault och staden.....	28
4	Norrmalmsregleringen – bakgrund och historik.....	30
5	Norrmalmsregleringen – en regim av regerande.....	33
5.1	Synfält.....	34
5.2	Tekniker	37
5.2.1	Trafiksystemet och cirkulationen.....	37
5.3	Kunskap	41
5.3.1	Kartornas och siffrornas betydelse	41
5.3.2	Experterna, tekniken och objektiviteten	43
5.4	Skapandet av identiteter	44
5.4.1	Trafikanten	44
5.4.2	Konsumenten	45
5.4.3	Den arbetande människan.....	47
6	Sammanfattande diskussion.....	47
6.1	Norrmalmsregleringen och teknikerna	48
6.2	Staden och människorna.....	48

6.3	Norrmalmsregleringens kunskapssyn	49
6.4	Frågan om det liberala regerandet	51
6.5	Norrmalmsregleringen – ett uttryck för regementalitet?	52
7	Avslutning	53
7.1	Infrastrukturens politik	53
7.2	Promenadstaden	54
8	Litteraturförteckning	57
9	Bilagor	59

1 Inledning

Muskler och senor är mer att lita på än knäfall. Vi tigger inte tidens kvarglömda rester! Vi håller var och en i våra hårda nävar drivremmarna till tusen nya världar.¹

Under åren efter andra världskriget började en på många sätt expansiv epok i den svenska historien. Under de så kallade rekordåren, som varade från andra världskrigets slut till början av 1970-talet, fortsatte utbyggnaden av folkhemmet och den svenska industrin gick på högvarv. Denna period har satt många spår i Sverige. Ett kraftfullt exempel på de förändringar som Sverige genomgick under efterkrigstiden är Norrmalmsregleringen (även Citysaneringen). Under 1950-, 60- och 70-talen genomfördes en omfattande rivning och nybyggnation av centrala Stockholm. De gamla Klarakvarteren revs, stora delar av Brunkebergsåsen schaktades bort, Hötorgsskraporna restes och det moderna Stockholms city tog form. Regleringen, som innebar stora ingrepp i staden, var omfattande. Under senare delen av 1960-talet och det tidiga 1970-talet mötte projektet allt större motstånd och 1978 sjösattes *Cityplan 1977* där flera av de tidigare planerna övergavs.

Norrmalmsregleringen är ett tydligt exempel på hur idéer och ideologier omsätts i praktiken; visionen om den moderna staden och det moderna samhället manifesterades genom grävskopor och betong. Det är ett självklart faktum att förändringar av staden också påverkar de människor som lever och verkar där. Stadsrummet är inte en neutral eller betydelselös omständighet utan något som har betydelse för människors beteenden och upplevelser. Det fysiska rummet är på så vis intressant eftersom vi alltid omges av det. Vi befinner oss konstant inuti ett rumsligt sammanhang oavsett om vi vandrar längs Drottninggatan, ligger och vilar i skuggan av ett träd eller halvsover i vår favoritfåtölj omgiven av det dunkla vintermörkret. Denna obönhörliga relation mellan människa och omgivning innebär också att det fysiska rummet – och i fallet med föreliggande uppsats *stadsrummet* – får en betydelse för styrning och kontroll av människor. Genom stadens utformning finns det en förhoppning och en strävan att staden och människorna ska fungera på ett visst sätt. Staden rymmer därigenom en ofrånkomlig ideologisk och politisk dimension. Det finns en uppfattning om vilken roll som staden bör spela och det finns en idé om hur människan i denna stad ska bete sig. Det är i detta möte mellan en historisk stadsplanering (Norrmalmsregleringen) och ett kritiskt

¹ Vladimir Majakovskij, *Ett moln i byxor*, Lund: Bakhåll, 2002, s. 28.

perspektiv (friläggandet av de tekniker som syftar till att styra staden och människan) som föreliggande uppsats tar sin utgångspunkt.

2 Utgångspunkter

I följande avsnitt presenterar jag uppsatsens utgångspunkter för att ge ett sammanhang åt min ansats. Jag inleder med att diskutera syfte och frågeställningar, därefter följer en kort redogörelse för teori och metod samt en forskningsöversikt. Vidare diskuterar jag mitt källmaterial och uppsatsens disposition. Jag avslutar avsnittet med att diskutera definitioner och begrepp som används i uppsatsen, reflektera kring utmaningarna med teoridrivna forskning samt resonera kring hur jag har valt att förhålla mig till frågan om aktörer.

2.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur Norrmalmsregleringen kan förstås som ett komplex av tekniker med syfte att styra staden och människorna. Jag strävar således efter att undersöka hur omvandlingen av nedre Norrmalm kan förstås som ett exempel på hur regerandet ”territorialiserades i urban form”. Det sistnämnda uttrycket har jag hämtat ifrån Thomas Osbornes och Nikolas Roses artikel ”Governing cities: notes on the spatialisation of virtue”. I artikeln kartlägger och utvecklar de olika diagram för att beskriva hur skiftande former av regerande har kommit till uttryck genom stadsplanering.²

Syftet ger upphov till flera frågeställningar som kan sägas utgöra mer konkreta ingångar till källmaterialet. Dessa frågeställningar är följande:

- Vilka tekniker för styrning av befolkningen återfinns i planerna för stadsomvandlingen?
- Vilka beteenden hos befolkningen är önskvärda och uppmuntras genom stadsplaneringen?
- Vilka idéer om staden och befolkningen ger källmaterialet uttryck för?

Ett centralt teoretiskt begrepp för att genomföra undersökningen är *gouvernementalité*, vilket jag har valt att översätta till regementalitet. Begreppet härrör ursprungligen från Michel

² Thomas Osborne och Nikolas Rose, ”Governing cities: notes on the spatialisation of virtue”, *Environment and Planning D: Society and Space*, årg. 17 (1999), nr. 6, s. 737, tillgänglig: <http://www.envplan.com/abstract.cgi?id=d170737>, hämtad: 2015-03-19.

Foucault och tillhör hans senare tänkande. En mer utförlig diskussion kring regementalitet följer senare i texten, men för att ge en inledande förståelse får Susan Mayhews koncisa definition fungera som utgångspunkt:

A concept of M. Foucault (2003) to encompass the mentalities, rationalities, and techniques used by governments, within a defined territory, actively to create the subjects (the governed), and the social, economic, and political structures, in and through which their policy can best be implemented.³

Som perspektiv erbjuder regementalitet en möjlighet att identifiera och frilägga olika tekniker för styrning samt det komplex som dessa tekniker utgör en del av. Eftersom Norrmalmsregleringen var ett ”från ovan” planerat och genomfört projekt, till skillnad från mer organiska stadsförändringar, är det min förhoppning att mitt anlagda perspektiv kan ge en utökad förståelse för de idéer som hängde samman med och låg bakom stadsomvandlingen.

Det är min förhoppning att uppsatsen ska präglas av både en historisk och en samtida relevans. Undersökningen har ett historiskt värde såtillvida att den kan belysa de idéer om staden och befolkningen som var rådande vid tiden för stadsomvandlingen. Därigenom erbjuds en fördjupad förståelse för det förgångna. Samtidsrelevansen ligger i friläggandet av tekniker för styrning, tekniker som inte enbart hör historien till. Vidare kan det vara värt att påpeka att de omvandlingar av Stockholm city som Norrmalmsregleringen innebar alltså präglar stadsrummet, och därigenom de människor som dagligen lever och verkar där.

2.2 Teori och metod

Det teoretiska perspektiv som ligger till grund för min uppsats är, som tidigare nämnts, regementalitet. Teorin utgör således utgör min betraktelsehorisont. Valet av teorin kom sig av att perspektivet ger mig möjlighet att på ett strukturerat och ingående sätt komma åt det som jag syftar att undersöka, det vill säga relationen mellan stadsrummet och styrningen av människor. Eftersom mitt valda källmaterial – de fyra översiktsplaner som drog upp riktlinjerna för omvandlingen av Norrmalm – är relativt ”stumma” syftar min användning av teorin till att belysa och frilägga det idéinnehåll som i hög utsträckning är outtalat. Ytterligare en fördel med valet av teori är den bredd och mångfald som regementalitetsstudier uppvisar. Detta gör det möjligt för mig att utifrån sekundärlitteraturen ta fram ett analysramverk som

³ Susan Mayhew (red.), *A Dictionary of Geography*, fjärde upplagan, ”Governmentality”, Oxford University Press, 2009, tillgänglig: <http://www.oxfordreference.com/ludwig.lub.lu.se/view/10.1093/acref/9780199231805.001.0001/acref-9780199231805-e-1413?rskey=WGpgan&result=1>, hämtad: 2015-05-25.

inte gör våld på källmaterialet. Regementalitätsstudier har visat sig vara användbara för att analysera just stadsomvandlingar och urbana miljöer. Därigenom finns det rikligt med sekundärlitteratur för mig att utgå ifrån.

Eftersom teorin är så pass omfattande och betydelsefull för undersökningen har jag valt att mer ingående diskutera teorin i ett eget kapitel (kapitel 3).

För att genomföra föreliggande undersökning kommer jag att genomföra en idéanalys genom användandet av dimensioner. Jag har valt att utgå ifrån ett ramverk för analys av regerande och regementalitet som sociologen Mitchell Dean har tagit fram. Eftersom regementalitet tar sig formen av ett komplex bestående av olika komponenter som samverkar vid regerandet finns det ett behov av att bryta ned nämnda komplex i mindre beståndsdelar. Detta är anledningen till valet av metod. Genom Deans dimensioner sker en operationalisering av teorin; det abstrakta och sammanflätade begreppet regementalitet ges en mer instrumentell prägel. Valet av detta tillvägagångssätt är gjort i förhållande till källmaterialet. De översiktsplaner som utgör den huvudsakliga empirin är relativt ”stumma”. Innehållet – åtminstone det som jag syftar till att undersöka – är implicit snarare än explicit. Därför krävs det konkreta nycklar för att frilägga och analysera materialet på ett givande sätt.

Uppdelningen av teorin i dimensioner gör det också möjligt för mig att se hur Norrimalmsregleringen förhåller sig till olika delar av regementalitätsstyrning.

Deans ramverk, som han benämner ”Analytics of government”, består av fyra dimensioner som syftar till att belysa olika aspekter av regerande. För läsbarhetens och tydlighetens skull har jag valt att översätta namnen på dimensionerna till svenska.

- Fields of visibility (Synfält)
- Techne (Tekniker)
- Knowledge (Kunskap)
- Formation of identities (Skapandet av identiteter)

I beskrivningen av Deans dimensioner talar jag om *regimer av praktiker*. En regim av praktiker innebär i grund och botten att vissa handlingsmönster organiseras och systematiseras. Exempel på sådana regimer skulle kunna vara de handlingsmönster som kännetecknar skolor, fängelser eller sjukhus.

Synfält

Denna första dimension kretsar kring vad som behöver synliggöras för att en regim av praktiker ska fungera. Dean liknar dimensionen vid ett ljus som lyfter fram och belyser vissa ting medan andra företeelser faller i skugga. Vi kan således tala om en form av urskiljningsprocess som definierar och visualiserar vilka ting som ska regleras och hur relationerna mellan dessa ting ser ut. I grund och botten kretsar dimensionen kring vad eller vem som ska regleras och i lika hög utsträckning kring vilka ting som inte är relevanta för regerandet. Olika regimer förutsätter skiftande synfält och det går på så vis att särskilja regimer från varandra utifrån deras respektive visualiseringar. Dimensionen är också tacksam när det gäller att analysera material som inte enbart utgörs av text. Dean skriver: "An architectural drawing, a management flow chart, a map, a pie chart, a set of graphs and tables, and so on, are all way of visualizing fields to be governed."⁴

Tekniker

Den andra dimensionen berör de tekniker som en regim av praktiker använder sig av för att regera. Ordet tekniker rymmer här en mängd olika betydelser; det kan röra sig om medel, mekanismer, procedurer, taktiker, teknologier och vokabulär.⁵ Det kan vara värt att i det här fallet särskilja tekniker från teknologier. Det sistnämnda kan sägas utgöra en grupp eller ett fenomen inom regerandets tekniker.⁶ Om synfältet ringar in det område och de ting som regerandet är riktat mot beskriver denna dimension de medel genom vilka regerandet utövas. En betydelsefull aspekt av denna dimension är att den möjliggör en analys där regerandet inte enbart ses som ett uttryck för ideologier och värderingar utan där de konkreta tekniska aspekterna belyses. Dean poängterar hur de tekniska omständigheterna ofta begränsar och styr vad som är möjligt att göra, något som i sin tur innebär att dessa tekniker är avgörande för att få en förståelse för hur regerandet fungerar.⁷

⁴ Mitchell Dean, *Governmentality. Power and rule in modern society*, andra upplagan, London: Sage Publications, 2010 (1999), s. 41.

⁵ *Ibid.*, s. 42.

⁶ *Ibid.*, s. 42.

⁷ *Ibid.*, s. 42.

Kunskap

Den tredje dimensionen berör den kunskap och kunskapssyn som ligger till grund för regerandet. Dimensionen kan således sägas beteckna regerandets epistemologi. Precis som med teknikerna ovan rymmer föreliggande dimension flertalet olika aspekter av det mer allmänna begreppet kunskap. Dean skriver:

Here the literature on governmentality asks: what forms of thought, knowledge, expertise, strategies, means of calculation, or rationality are employed in practices of governing? How does thought seek to transform these practices? How do these practices of governing give rise to specific forms of truth? How does thought seek to render particular issues, domains and problems governable?⁸

Den epistemologiska aspekten av regerande är betydelsefull av två anledningar. Dels måste regerandet – i bemärkelsen de aktörer som syftar till att utöva styrning – ställa frågor till sig själv för att motivera, förklara och legitimera regerandet. Vidare omsätts regerandets syften, mer eller mindre explicit, i olika former av planer och projekt (till exempel de stadsplaner som jag studerar). Även dessa vilar på en viss kunskapssyn och en viss uppfattning om vilken kunskap som legitimerar regerandet.⁹

Skapandet av identiteter

Den fjärde dimensionen syftar till att belysa de identiteter som regerandet arbetar genom och som regerandet strävar mot att skapa. Om vi betänker att regementalitet verkar genom att upprätta önskade beteenden ger det också förhanden att det är avgörande att kollektiva och individuella identiteter kännetecknas av en viss önskvärd karaktäristik. Frågan om identiteter går att bryta ned i flertalet frågor: Vilka beteenden är önskvärda? På vilket sätt kan dessa beteenden förstärkas eller skapas? Hur kan individer och grupper fås att identifiera med vissa identiteter?¹⁰

2.3 Forskningsöversikt

För att förtydliga min position i förhållande till forskningsläget har jag valt att dela in och presentera tidigare forskning i två huvudsakliga områden: forskning som ställer liknande frågor som jag (det vill säga stadsplanering som uttryck för regementalitet) samt forskning

⁸ Ibid., s. 42.

⁹ Ibid., s. 42.

¹⁰ Ibid., s. 43.

som har berört mitt val av källmaterial (Norrmalmsregleringen i allmänhet och de fyra översiktsplanerna i synnerhet).

Regementalitet som begrepp och som forskningsansats har vuxit betydligt under senare år. Det går idag att tala om regementalitetsstudier som ett forskningsområde även om det bör tilläggas att studier utifrån ett regementalitetsperspektiv alltså präglas av skiftande metoder, studieobjekt och ansatser.¹¹ Thomas Lemke menar att det är problematiskt att betrakta regementalitetsstudier som en sammanhållen teori eller skolbildning eftersom det helt enkelt inte finns fog för att hävda något sådant utifrån existerande litteratur.¹²

Startpunkten för begreppet och den därpå följande forskningen kom genom Foucaults föreläsningar under senare delen av 1970-talet. Dessa finns numera samlade och utgivna i *Säkerhet, territorium, befolkning. Collège de France 1977-1978* (2010) samt *The Birth of Biopolitics: Lectures at the Collège de France, 1978-1979* (2008). Här utvecklar Foucault sina resonemang om regementalitet och biopolitik på ett sätt som i viss mån innebär en ny period i Foucaults tänkande. Tyngdpunkten i den första av dessa föreläsningsserier ligger på framväxten av nya former för kontroll över och styrning av människan. Det är dessa former, eller detta komplex av tekniker, som går under benämningen regementalitet. Foucault utgår ifrån ett skiftande källmaterial och rör sig över långa tidsperspektiv i sitt försök att ringa in regementalitet som regerandeform. Redan hos Foucault spelar stadsrummet en betydande roll när det gäller att etablera former för att styra människan. Han lyfter fram olika exempel på stadsplanering och pekar på hur organiseringen av staden har speglat skiftande former av maktutövning. Därigenom finner vi hos Foucault både en inledning till regementalitetsstudier i allmänhet men också en startpunkt för den forskning som har tagit fasta på den urbana miljön som ett sätt att styra människan. Jag vill hävda att den främsta förtjänsten med Foucaults resonemang om regementalitet inte nödvändigtvis ligger i den historiska undersökningen utan i dess förmåga att erbjuda ett kritiskt och friläggande perspektiv, ett perspektiv som betraktar makt och styrning som betydligt mer dynamiska och självreglerande krafter i kontrast till en mer hierarkisk syn på makt.

Det perspektiv som Foucault öppnade upp har fortsatt att utforskas i en mängd olika riktningar. En antologi som erbjuder skiftande perspektiv på regementalitet är *Foucault*,

¹¹ Thomas Lemke, "Foucault, Politics, and Failure. A Critical Review of Studies of Governmentality", i: Jakob Nilsson och Sven-Olov Wallenstein, *Foucault, Biopolitics and Governmentality*, Huddinge: Södertörn University, 2013, s. 36.

¹² *Ibid.*, s. 51.

Biopolitics and Governmentality (2013). I texten "Foucault, Politics and Failure" från nämnda antologi ger Thomas Lemke en kort översikt av forskningsläget inom regementalitätsstudier samt lyfter fram några av de problem som han tycker sig finna i en del av den nuvarande forskningen. I samma bok diskuterar Helena Mattsson samt Lukazs Stanek städer och urbanitet i sina respektive texter "Staging a Milieu" och "Biopolitics of Scale". Det är främst det spår som dessa två forskare representerar – det vill säga regementalitätsstudier som har tagit urbana miljöer och materialitet som sin utgångspunkt – som jag har valt att förhålla mig till. Här bör Patrick Joyces bok *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City* (2003) nämnas. I mitt uppsatsarbete har denna varit en betydelsefull källa till förståelse av relationen mellan stadsplanering och styrandet av människan. Joyce ställer samma frågor som jag gör, men riktar det till ett annat källmaterial. Han tar sin utgångspunkt i den stadsplanering som gjorde sig gällande i flertalet brittiska städer under 1800-talet. Även om han således studerar en period som i tid befinner sig omkring ett sekel före Norrmalmsregleringen erbjuder boken värdefulla perspektiv på förhållandet mellan stadens utformning och politisk styrning samt en förståelse för materialitetens politiska dimension. För min del har Joyces resonemang fungerat som en frigörelse ifrån samt ett komplement till Foucaults regementalitätsbegrepp.

När det gäller svenska regementalitätsstudier inom de historiska ämnena finns det relativt lite forskning. I artikeln "Foucault, historien och historikern. Receptionen av Foucault inom svensk historisk forskning" (2008) menar Roddy Nilsson att regementalitätsperspektivet i hög utsträckning har uteblivit i Sverige.¹³ Inom idéhistoria är antalet avhandlingar få. Nilsson nämner Frans Lundgrens *Den isolerade medborgaren* (2003) och Shamal Kavehs *Det villkorade tillståndet* (2006). Som exempel på avhandlingar utanför den idéhistoriska disciplinen nämner Nilsson avhandlingar av Mats Deland (ekonomihistoriker), Robert Andersson (kriminolog) samt Sophia Lövgren (sociolog).¹⁴ Både Delands och Lövgrens avhandlingar diskuterar staden och stadsplanering, om än utifrån andra discipliner och annat källmaterial.¹⁵ I artikeln "Ordlek och styrningskonst" (2005), publicerad i *Historisk tidskrift*, gör Jonas Larsson en översikt av – i huvudsak svensk – historisk forskning som rör

¹³ Roddy Nilsson, "Foucault, historien och historikern. Receptionen av Foucault inom svensk historisk forskning", *Lychnos Årsbok för idé- och lärdomshistoria*, 2008, s. 130, tillgänglig: <http://www.vehist.idehist.uu.se/lychnos/articles/2008-43.pdf>, hämtad: 2015-03-23.

¹⁴ *Ibid.*, s. 131.

¹⁵ Se: Mats Deland, *The social city. Middle-way Approaches to Housing and Suburban Governmentality in Southern Stockholm 1900–1945*, Doktorsavhandling, Stockholm, 2001 och Sophia Lövgren, *Att skapa ett framtidens folk. Governmentality och miljödiskurs i modern svensk bostadspolitik: miljonprogramsområdet Navestad*, Doktorsavhandling, 2002.

regementalitet. Även här är exemplen relativt få och de avhandlingar som rör stadsplanering är desamma som i Nilsson artikel (det vill säga Mats Delands och Sophia Lövgrens).¹⁶

En anledning till att regementalitetsperspektivet ännu inte riktigt har vunnit mark – även om det bör tilläggas att den senaste av de två översikterna publicerades för snart sex år sedan – kan mycket väl bero på att utgivningen av Foucaults senare föreläsningar har dröjt. Den föreläsningsserie som Foucault höll 1977-1978, och som i svensk översättning har fått namnet *Säkerhet, territorium, befolkning*, publicerades ursprungligen på franska 2004. Den svenska översättningen utkom så sent som 2010. Jag har inte heller funnit några tecken på att läget skulle vara särskilt annorlunda jämfört med när Nilsson publicerade sin artikel. Detta innebär att det finns gott om utrymme att bredda forskningen genom att lyfta fram källmaterial som ännu inte har studerats utifrån det diskuterade perspektivet. Här ligger uppsatsens främsta existensberättigande. Genom att utgå ifrån tidigare forskning men kombinera denna forskning på ett nytt sätt syftar jag till att erbjuda ett nytt perspektiv på efterkrigstidens stadsomvandling i Stockholm.

När det gäller litteratur som rör Norrmalmsregleringen har Anders Gullberg författat ett imponerande verk i två delar om moderniseringen av det centrala Stockholm. Verket, som bär titeln *City – drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979*, presenterar ingående de förändringar som genomfördes i Stockholm under tidsperioden. Gullberg uppvisar en god förtrogenhet med källmaterialet och ger ingående porträtt av både de politiska förvecklingarna bakom kulisserna samt detaljerade beskrivningar av hur stadsrummet förändrades. Per Lundins avhandling *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige* (2008) bör nämnas i detta sammanhang. Även om hans teoretiska utgångspunkt inte är densamma som min finns det alltså en liknande ansats sett till Lundins syfte att undersöka de ideologiska aspekterna av teknologi och infrastruktur. Vidare placerar sig Lundin inom ungefär samma tidsliga och rumsliga sammanhang som jag gör, det vill säga efterkrigstidens Sverige.

2.4 Källmaterial

Det källmaterial som ligger till grund för undersökningen är de fyra översiktsplaner som drog upp riktlinjerna för Norrmalmsregleringen. Översiktsplanerna antogs stegvis under arbetet

¹⁶ Jonas Larsson, "Ordalek och styrningskonst", *Historisk tidskrift*, årg. 125 (2005), nr. 3, s. 442, tillgänglig: http://www.historisktidskrift.se/fulltext/2005-3/pdf/HT_2005-3_441-449_larsson.pdf, hämtad: 2015-03-23.

med regleringen och sträcker sig tillsammans över en tidsperiod på drygt 30 år. De fyra planerna är i tur och ordning följande: *Stadsplanekontorets tjänsteutlåtande angående ny stadsplan för nedre Norrmalm (1946)*, *1962 års Cityplan*, *City 67* samt *Cityplan 1977*. Anledningen till att jag har ställt dessa planer i centrum för min analys är att de kan sägas utgöra den officiella ideologisk-politiska utgångspunkten för regleringen. Vidare är översiktsplanerna konkreta i den bemärkelse att det är här som planerna för stadens faktiska utformning artikuleras. På så vis erbjuder läsningen av materialet en möjlighet att närma sig det gränsland som ligger mellan den materiella verkligheten och platsen där idéerna artikuleras.

Det bör poängteras att det är just de fyra översiktsplanerna som utgör min huvudsakliga empiri. Jag är således inte i första hand intresserad av de faktiska förändringar av nedre Norrmalm som genomfördes under efterkrigstiden. Vidare står inte heller förhållandet mellan planerna och det verkliga genomförandet av dessa i centrum. En jämförelse mellan vad som faktiskt genomfördes och vad som förblev planer hade i sig varit intressant. Det är dock inte en fråga som spelar någon framträdande roll i föreliggande uppsats.

2.5 Disposition

Jag inleder uppsatsen med att i kapitel 3 redogöra för mitt teoretiska perspektiv – regementalitet – utifrån ett flertal dimensioner. Dessa dimensioner har jag konstruerat baserat på återkommande teman i sekundärlitteraturen. I kapitel 4 presenterar jag en bakgrund och historik över Norrmalmsregleringen för att ge läsaren ett historiskt sammanhang. Analysen av källmaterialet följer i kapitel 5. Jag har valt att strukturera detta kapitel utifrån Deans fyra analysdimensioner (synfält, tekniker, kunskap, skapandet av identiteter). I kapitel 6 för jag en sammanfattande diskussion kring undersökningens resultat. Jag avslutar uppsatsen med att i kapitel 7 diskutera några mer generella frågor som har uppkommit genom undersökningen samt ge förslag på vidare forskning. För att förtydliga mina resonemang kring översiktsplanernas användning av kartor har jag valt att inkludera ett urval av dessa kartor som bilagor i slutet av uppsatsen.

Föreliggande uppsats vilar på ett relativt omfattande teoretiskt fundament. Det innebär att en stor del av uppsatsen är vigd åt att redogöra för regementalitetsbegreppet. För att ta uppsatsen och forskningsansatsen på allvar har det varit nödvändigt med denna omfattande teoretiska genomgång.

2.6 Definitioner

För tydlighetens skull bör något nämnas om begreppsdefinitioner i uppsatsen. I huvudsak är det begreppet regementalitet som jag här kommer att diskutera. Det ursprungliga ord som Foucault använde i sina föreläsningar var ”gouvernementalité”. Vissa tolkningar har gjort gällande att ordet skulle vara en sammansättning av ”gouvernement” och ”mentalité”, det vill säga en form av ”regerandementalitet.” Både Roddy Nilsson och Jonas Larsson förklarar exempelvis tillkomsten av begreppet på detta sätt.¹⁷ Michel Senellart hävdar dock i sina kommentarer till *Säkerhet, territorium och befolkning* att detta inte stämmer. Istället bör ”gouvernementalité” förstås som en avledning av ”gouvernement” på samma sätt som ”musikalitet” härrör från ”musik”. Ordet betecknar således inte en mentalitet utan beskriver snarare ”regeringsaktivitetens specifika kännetecken.”¹⁸

Eftersom det således råder viss oenighet om hur begreppet ska förstås står det mig fritt att förhålla mig till dessa två tolkningar av begreppet. Jag har valt att följa samma linje som bland annat Nilsson och Larsson. Detta beror på att mentalitetsperspektivet, som ett sätt att tänka kring makt, spelar en betydelsefull roll i min undersökning. Mitt syfte är inte enbart att undersöka hur regementalitet kommer till uttryck utan också hur detta speglar, eller är intimt förbundet med, ett visst sätt att tänka – en mentalitet – rörande regerandet.

Som med många nya begrepp är det inte helt tydligt hur dessa ska översättas till andra språk. På engelska har begreppet översatts till governmentality. Detta uttryck är relativt vanligt även i Sverige, inte minst används det i muntliga sammanhang för att undvika eventuella missförstånd.¹⁹ I svensk litteratur återkommer en mängd olika översättningsformer. Nilsson lyfter fram flera exempel på olika översättningar som har använts i svensk litteratur: styrningsmentalitet, styrningsrationalitet, regementalitet och regeringsteknik.²⁰ Larsson använder sig av styrning i sin översiktsartikel och påpekar samtidigt att han vill betona just styrning framför styrningsmentalitet.²¹

I föreliggande uppsats har jag valt att använda mig av ordet regementalitet. Eftersom uppsatsen är skriven på svenska passar ordet in betydligt bättre än exempelvis

¹⁷ Se Nilsson, 2008, s. 130 och Larsson, 2005, s. 445.

¹⁸ Michel Foucault, *Säkerhet, territorium, befolkning. Collège de France 1977-1978*, Hägersten: Tankekraft förlag, 2010, s. 448 (fotnot: 126).

¹⁹ Larsson, 2005, s. 130.

²⁰ Nilsson, 2008, s. 128.

²¹ Larsson, 2005, s. 441.

governmentality eller den försvenskade formen governmentaltitet. Vidare återfinns ledet ”mentalitet” i ordet, något som ligger i linje med mitt sätt att betrakta begreppet.

En distinktion bör också göras mellan regerande och regementaltitet. Det förstnämnda innebär i grund och botten styrande som en aktivitet. Regerandet kan ta sig en mängd olika former och kännetecknas av olika inställningar, metoder, ideologier, och så vidare. Jag använder mig alltså av regerande för att beteckna styrning generellt. Utifrån detta kan regementaltitet betraktas som en viss form av regerande; regementaltitet präglas av ett visst komplex av mekanismer för styrande som särskiljer sig från andra former av regerande. En mer ingående redogörelse för vad som kännetecknar regementaltitet som *en form av regerande* tar jag upp i kapitel 3.

2.7 Utmaningen med teoridrivna forskning

Föreliggande uppsats är i hög grad präglad av ett teoretiskt perspektiv. Detta har hos mig väckt frågan om hur jag bör förhålla mig till användandet av teorier både under arbetet med uppsatsen och i mer generella termer.

Teoretiska perspektiv kan vara givande för att erbjuda nya betraktelsehorisonter. En teori kan liknas vid ett ljus som belyser forskningsobjektet på ett sätt som gör att tidigare dolda aspekter blir synliga. Nya perspektiv ställer också nya frågor, vilket i sin tur kan leda till en fördjupad förståelse av de fenomen som studeras. Med detta sagt bör också de problem som är behäftade med teoridrivna forskning lyftas fram. En överhängande problematik är att användningen av en viss teori gör att själva analysen blir självuppfyllande; teorin bekräftar sig själv. Det uppstår ett samspel där teorin både frammanar och legitimerar analysen.

Jag har försökt att komma runt dessa problem på två sätt. Dels är mitt teoretiska perspektiv sammansatt av flera olika tänkare. Även om Foucault utgör utgångspunkten präglas min förståelse för regementaltitet i lika hög utsträckning av andra författare. Därigenom blir teorin mindre knuten till en viss person eller ett specifikt verk. På så vis hoppas jag att teorin blir mer öppen och – i viss mån – verklighetstillvänd.

Vidare har jag valt att använda mig av dimensioner vid analysen av källmaterialet. Dels har jag utgått ifrån Deans analysramverk för att ta fram en mer övergripande struktur. Jag har också strukturerat min förståelse för regementaltitet utifrån återkommande teman i sekundärlitteraturen. Genom att genomföra analysen utifrån dessa dimensioner hoppas jag

göra källmaterialet rättvisa genom att inte pressa in det i en rigid teorikonstruktion utan snarare belysa materialet utifrån de olika dimensionerna. Det kan mycket väl visa sig att vissa dimensioner inte alls återkommer i källmaterialet, något som i sig skulle vara en intressant iakttagelse.

2.8 En fråga om aktörer

En fråga som det kan vara värt att kort beröra är hur jag förhåller mig till frågan om aktörer. Det är självfallet så att historien om Norrmalmsregleringen rymmer en mängd olika aktörer vars handlanden och positioner både sammanföll och stod i strid mot varandra. Dessa aktörer kan vara allt ifrån politiker, vetenskapliga experter, näringslivet, företrädare för de boende, journalister och så vidare. Listan kan självfallet göras lång. I föreliggande uppsats har jag valt att inte lägga någon större vikt vid frågan om aktörer och aktörskap i förhållande till regleringen. Detta beror främst på att frågan inte faller inom ramen för min undersökning. Uppsatsen riktar sig mot att studera de idéer om regerande som kom till uttryck vid Norrmalmsregleringen. Frågan om vem och vilka, för att uttrycka det enkelt, är därför inte av någon större vikt för mig. Vidare är det så att Gullberg utförligt har berört frågan om aktörer i sina två verk om Norrmalmsregleringen. Detta innebär givetvis inte att frågan skulle vara helt uttömd, däremot anser jag att den inte spelar någon större roll för min studie.

3 Regementalitet

Befolkningen framträder inför regerandet som medveten om vad den vill och omedveten om vad man får den att göra.²²

Det går att särskilja mellan två huvudsakliga betydelser av begreppet regementalitet. Den första är mer generell medan den andra betydelsen är historiskt specifik. När vi talar om regementalitet ur ett mer generellt perspektiv betecknar begreppet framförallt olika sätt att tänka kring regerande, ”regerandets mentaliteter.”²³ Mentaliteter kan vi förstå som en form av kollektivt tänkande; vi är omslutna av ett komplex av kunskap, trosuppfattningar och åsikter.²⁴ Regementalitet betecknar de mentaliteter som är förbundna med regerandets praktiker:

²² Foucault, 2010, s. 112.

²³ Dean, 2010, s. 24.

²⁴ Ibid., 2010, s. 24.

It [regementalitet] emphasizes the way in which thinking involved in practices of government is explicit and embedded in language and other technical instruments but is also relatively taken for granted, i.e. it is not usually open to questioning by its practitioners.²⁵

En central aspekt av regementalitetsstudier är betoningen av förhållandet mellan tänkande och praktiker, det vill säga handlingsmönster. Tänkandet, och de idéer som ligger till grund för eller är inbäddat i tänkandet, studeras inte som abstrakta tankevärldar utan analyseras i förhållande till hur dessa kommer till uttryck i praktiken. Dean beskriver resonemanget på följande vis:

Moreover, where historians of ideas and social thinkers have concentrated on the theoretical and abstract dimensions of thought, the analytics of government is more concerned with thought as it is embedded within programmes for the direction and reform of conduct. The analysis of government is concerned with thought as it becomes linked to and is embedded in technical means for the shaping and reshaping of conduct and in practices and institutions. Thus to analyse mentalities of government is to analyse thought made practical and technical²⁶

Som jag tidigare har tagit upp går det att betrakta organiserade och systematiserade handlingsmönster som regimer av praktiker. Dean menar att det även går att tala om regimer av regerande. Dessa utgör en underkategori till regimer av praktiker och kretsar främst kring olika sätt att styra människor och människors beteenden.²⁷ I föreliggande uppsats betraktar jag Norrmalsregleringen, utifrån översiktsplanerna, som en regim av regerande.

3.1 Regementalitet som en historiskt specifik form av regerande

Om man nu utgår ifrån att ordet ”regera” inte betyder samma sak som ordet ”härska” och inte heller som ”befalla” eller ”stifta lag”; att det inte är samma sak som att vara suverän, länsherre, herreman, domare, general, ägare, husbonde eller lärare; om man alltså utgår ifrån att regerandet har en specificitet, är det nu nödvändigt att reda ut vilken typ av makt detta begrepp betecknar.²⁸

Utöver den mer generella betydelsen av regementalitet som jag har redogjort för ovan går det också att betrakta regementalitet som en specifik form av regerande, eller för den delen, som

²⁵ Ibid., 2010, s. 25.

²⁶ Ibid., 2010, s. 27.

²⁷ Ibid., 2010, s. 268.

²⁸ Foucault, 2010, s. 119.

en specifik form av regementalitet.²⁹ Det är denna form av regementalitet, som växte fram under tidigmodern tid, som jag berör nedan.

Michel Foucaults tänkande präglades genomgående av att undersöka maktens olika skepnader och praktiker. Som ett sätt att förstå sig på regerandet – och inte minst dess form i den moderna staten – erbjuder regementalitet ett betraktelsesätt som, i viss mån, skiljer sig åt från de juridisk-rättsliga samt disciplinära former av regerande som Foucault tidigare hade studerat. Regementalitet präglas av flera olika element som särskiljer det från ovan nämnda (juridisk-rättsliga samt disciplinära) former av regerande. Eftersom jag delvis kommer att kontrastera regementalitet mot de juridiska och disciplinära formerna av makt bör det påpekas att dessa olika former av maktutövning inte nödvändigtvis utesluter varandra. Foucault själv påpekar att man inte bör betrakta de olika formerna av makt som en utvecklingsserie där den ena följer på den andra. Han skriver följande: ”Det finns inte en rättens tidsålder, sedan en disciplinär tidsålder och sedan en säkerhetens tidsålder.”³⁰ Således bör förhållandet mellan dessa tre övergripande former av regerande inte ses ur ett evolutionärt perspektiv där de tidigare formerna är arkaiska rester från en svunnen tid. Däremot varierar dominansen av de olika formerna för makt över tid.³¹ Thomas Lemke lyfter fram denna evolutionära tolkning som ett av problemen med viss regementalitetsforskning. Han skriver:

Building on this idea there has been a tendency in the governmentality literature to use the notion of governmentality as a historical meta-narrative that leads from state reason, via classical liberalism and the welfare state, to contemporary neoliberal forms of government. Government has been seen as some superior form of rule that unfolds in Western modernity, suggesting the displacement or marginalization of sovereign law and disciplinary technologies.³²

Med detta sagt finns det onekligen ett kronologiskt inslag i Foucaults redogörelse för regementalitet som innebär att nya former för regerande gör sitt inträde och, åtminstone delvis, ersätter tidigare former. Detta är också en anledning till att regementalitetsstudier har använts flitigt för att analysera och belysa övergången från välfärdsstaten till de senaste årens nyliberala samhälle.³³

Det som i grund och botten kännetecknar regementalitet är att den låter ”saker och ting” ske istället för att – som disciplinen – förbjuda och reglera. Disciplinen har, för att låna Foucaults

²⁹ Dean, 2010, s. 28.

³⁰ Foucault, 2010, s. 29.

³¹ Ibid., 2010, s. 29.

³² Lemke, 2013, s. 38 f.

³³ Ibid., 2013, s. 36.

ord, ”väsentligen som funktion att hindra allt”.³⁴ Regementalitet däremot tar sin utgångspunkt i den faktiska verklighet som existerar. Genom analyser och beräkningar syftar regementaliteten till att utnyttja verkligheten så som den fungerar. Om disciplinen syftar till att motarbeta verkligheten genom att ställa upp krav och föreskrifter som går på tvärs mot ”tingens natur” strävar snarare regementaliteten att genom insikter om denna natur utnyttja dess olika element.³⁵ Foucault skriver: ”Genom att ta stöd i denna verklighet, och inte genom att försöka hindra skeenden i förväg, kommer ett dispositiv inrättas, ett säkerhetsdispositiv och inte längre ett juridiskt-disciplinärt system.”³⁶ Det bör här tilläggas att även om regementalitet präglas av att låta verkligheten ha sin gång är det alltså en form av regerande. Däremot tar detta regerande sin utgångspunkt i de flöden och den dynamik som världen och människan erbjuder, istället för att sätta upp regleringar och förbud. Där disciplinen strävar mot att stoppa flöden syftar regementalitet istället till att utnyttja flödets rörelse för att styra den åt önskat håll.

3.1.1 Om att styra genom frihet. En fråga om liberal styrning

En central aspekt av regementalitet är frågan om hur frihet kan fungera som en form av styrning. Inledningsvis förefaller frågan något paradoxal. Frihet tänker vi vanligtvis som en kontrast till styrning och regerande. Det är bland annat denna motsägelse, denna strävan att förstå friheten som en form av makt, som regementalitetsstudier syftar till att belysa. Joyce skriver följande i introduktionen till *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City*:

To think about freedom as a mode of ruling people is to consider the absence of restraint as a form of restraint, which is something of a paradox. It is this paradox I seek to explore in this book, the active and inventive deployment of freedom as a way of governing or ruling people.³⁷

Frågan kommer oundvikligen in på begreppet liberalism – eller liberal styrning – vilket gör det nödvändigt att föra en diskussion kring vilken definition av liberalism som jag här talar om. Enligt Jonas Larsson ska det liberala inte främst förstås som en politisk ideologi utan snarare som ett mer övergripande sätt att tänka kring makt.³⁸ Osborne och Rose gör en liknande distinktion i sin beskrivning av de projekt som präglade den moderna staden: ”It is in this sense that we describe them [projekt] as ’liberal’ – not because of the influence of the

³⁴ Foucault, 2010, s. 63.

³⁵ Ibid., 2010, s. 64.

³⁶ Ibid., 2010, s. 54 f.

³⁷ Patrick Joyce, *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City*, London: Verso, 2003, s. 1.

³⁸ Larsson, 2005, s. 444.

philosophers of classical liberalism, but because, at this diagrammatic level, the city was to be the milieu for the regulation of a carefully modulated freedom.”³⁹ Vi återfinner ett liknande resonemang hos Dean som menar att liberalism, utifrån ett regementalitetperspektiv, framförallt ska förstås som en rationalitet och som en teknologi för regerande.⁴⁰ Det innebär alltså att liberalismens dels handlar om ett systematiserat förhållningssätt till regerandet (rationalitet) samt att den också utgör en konkret mekanism för att utöva makt (teknologi). Det är utifrån detta perspektiv som jag kommer att tala om liberalism och liberal styrning i uppsatsen.

Larsson hävdar att det främst är två aspekter som kännetecknar den liberala styrningen: den begränsade maktutövningen samt existensen av fria individer.⁴¹ Den begränsade maktutövningen präglas av att den inte är direkt intervenerande utan istället försöker upprätta fria sfärer där makten kan utövas indirekt. Det finns inte någon strävan mot att i detalj kontrollera allt utan istället upprätta gynnsamma förutsättningar för de processerna som man anser vara önskvärda. Den här aspekten av regementalitet diskuterar jag mer ingående i kapitel 3.1.4.

Den liberala styrningen agerar också genom fria individer. Istället för att utöva en tvingande makt fås individerna att reglera sig själva, detta i kraft av att de är just fria att styra sig själva.⁴² Joyce för ett resonemang där han relaterar förändringarna av stadsrummet (öppnare gator, bättre belysning, fri cirkulation) till människan. Genom att staden erbjuder betydligt större möjligheter för individen att röra sig fritt ställs också personen inför betydligt fler valmöjligheter. Detta leder i sin tur till ett ökat personligt ansvar, något som gör att individen i högre utsträckning måste reglera sig själv.⁴³

Hos Joyce, precis som i min uppsats, spelar de materiella omständigheterna en viktig betydelse för förståelsen av regementalitet. Stadens utformning och infrastruktur skapar möjligheter för friheten att verka.⁴⁴ Därigenom betraktas det materiella (vattenledningar, gatunätet, gatubelysning och så vidare) inte som neutrala ting utan som föremål med agens. För att förtydliga sitt resonemang gör Joyce en distinktion mellan representation och agens. Det förstnämnda är centrerat kring vad tingen betyder, dess mening. Agens å andra sida

³⁹ Osborne och Rose, 1999, s. 740.

⁴⁰ Dean, 2010, s. 143.

⁴¹ Larsson, 2005, s. 444.

⁴² Larsson, 2005, s. 444.

⁴³ Joyce, 2003, s. 11.

⁴⁴ Ibid., 2003, s. 12.

handlar om vad tingen gör och hur de fungerar.⁴⁵ Detta innebär att tingen – i bred bemärkelse – agerar på sin omgivning. Precis som en människa kan agera på ett visst föremål besitter också föremålen en förmåga att agera på människorna och utöva inflytande. Detta innebär inte att stadens utformning tvingar människor till ett visst handlande och inte heller att styrningen alltid fungerar som tänkt. Däremot upprättas förutsättningarna för ett fritt handlande, vilket återknyter till idén om den fria individen som styr sig själv.⁴⁶

3.1.2 Befolkningens födelse

En central utgångspunkt för Foucaults resonemang om regementalitet är hur befolkningen framträder som en verklighet att ta hänsyn till vid regerandet. Självfallet ska detta inte förstås som om det tidigare inte existerande någon befolkning i bemärkelsen undersåtar, invånare eller grupper av människor. Däremot betraktades befolkningen på ett nytt sätt; den fick en annan betydelse som en del av regerandet. Tidigare sågs befolkningen som rättssubjekt, det vill säga människor som var underkastade suveränens makt samt gällande lagar och regleringar. Rättssubjektets vilja var på så vis underställt suveränens vilja. Det som skedde när befolkningen i dess nya bemärkelse trädde fram på detta sätt var att subjektet gick från att vara ett rättssubjekt till att betraktas som ett ”tekniskt-politiskt objekt för förvaltning och styre”.⁴⁷ Foucault beskriver detta som att befolkningen uppträdde som ett ”slags trögt naturfenomen”.⁴⁸ Här ser vi återigen resonemangen om relationen till verkligheten som jag redogjorde för ovan. Foucault skriver att ”det handlar inte om att få undersåtarna att lyda suveränens vilja, utan om att ha grepp om saker som framstår som avlägsna från befolkningen men om vilka man vet – tack vare beräkningar, analys och reflektion – att de faktiskt kan påverka befolkningen.”⁴⁹ På så vis blir befolkningen, och inte suveränens makt, regerandets ändamål; den görs till regerandets objekt. Befolkningen, säger Foucault, ”framträder inför regerandet som medveten om vad den vill och omedveten om vad man får den att göra.”⁵⁰ Det handlar inte om att med direkt intervention tvinga befolkningen till att bete sig på ett visst sätt utan snarare om att styra människorna i önskad riktning. De faktiska handlingarna, däremot, utför människorna av egen vilja. På så vis framstår befolkningen både som objekt och subjekt; objekt eftersom olika tekniker riktas mot befolkningen för att på så vis styra denna i önskad

⁴⁵ Ibid., 2003, s. 6.

⁴⁶ Ibid., 2003, s. 11 f.

⁴⁷ Foucault, 2010, s. 83.

⁴⁸ Ibid., 2010, s. 85.

⁴⁹ Ibid., 2010, s. 85.

⁵⁰ Ibid., 2010, s. 112.

riktning och subjekt eftersom det trots allt är befolkningen självt som ska uppföra sig på ett visst sätt.⁵¹

Ytterligare ett exempel på denna paradoxala rörelse som gör befolkningen både till objekt och subjekt är folkräkningens strävan att kategorisera människor utifrån etiketter som kön, etnicitet, ålder, klass och så vidare. I detta går det att finna en strävan både mot enhetlighet (varje människa utgör en klassificerbar del av befolkningen) men också mot differentiering (det går att särskilja människor utifrån klassificeringssystemet).⁵² Joyce ser denna pendelrörelse mellan det totaliserande och det individualiserande som ett bredare uttryck för den liberala regementalitet som växer fram under 1800-talet.⁵³

Just detta förhållande mellan individen och befolkningen är central för att förstå regementalitet. Å ena sidan finns det en strävan att styra individens beteende genom att upprätta förutsättningar för specifika beteenden. Att styra individens beteende i sig är dock inte ”tillräckligt” så länge inte hela befolkningen upprätthåller dessa beteenden. Joyce pekar på hur det specifika med regementalitet är att olika praktiker för att styra beteenden koordineras på ett sådant sätt som gör att hela befolkningen kan styras.⁵⁴ Ett exempel på en sådan praktik är skapandet av automatiserade beteenden. Som exempel på detta lyfter Joyce fram en redogörelse hämtad från 1800-talets London där en man beskriver hur han kunde läsa sin morgontidning på väg till jobbet trots att han var omgiven av tusentals andra arbetare som gick till sina arbetsplatser. Detta var enbart möjligt så länge ordningen, det vill säga det självreglerande beteendet, upprätthölls genom att alla vandrade i led och höll sig på rätt sida.⁵⁵ För alla som någon gång har besökt Stockholms tunnelbana under rusningstid borde exemplet kännas igen. Gångtrafiken reglerar sig själv och skapar trafikströmmar som innebär att cirkulationen kan flyta på obehindrat. Så fort någon bryter mot det gemensamma beteendet och viker av från flödet uppstår både irritation och oordning. Till skillnad från motortrafiken, som i betydligt högre utsträckning är reglerad genom trafikregler, skapar det automatiserade beteendet *en masse* en ordning som ligger i linje med regementalitetens strävan att regera genom befolkningen.

⁵¹ Ibid., 2010, s. 60.

⁵² Joyce, 2003, s. 32 f.

⁵³ Ibid., 2003, s. 44.

⁵⁴ Ibid., 2003, s. 189.

⁵⁵ Ibid., 2003, s. 226 f.

3.1.3 Ekonomin

En utveckling som sammanfaller med och är intimt förbunden med regementalitet är den framväxande synen på ekonomin som en specifik nivå av verkligheten.⁵⁶ Detta innebär självfallet inte att ekonomin är något som skapas efter 1700-talet. Ekonomiska frågor har varit förbundna med den mänskliga kulturen sedan långt tillbaka. Det som däremot sker är att ekonomin betraktas som en autonom process som följer bestämda lagar. Det finns också en relation mellan framväxten av befolkningen som ett objekt för regerandet och synen på ekonomin. Det handlar om att regera befolkningen genom att förhålla sig till och utgå ifrån ekonomin.⁵⁷ Med Foucault som utgångspunkt tecknar Dean en kort historik över den utveckling som innebar att ekonomin framträdde som nivå av verkligheten, det vill säga som en autonom och lagbunden process.

Det första steget i denna utveckling var ”upptäckten” av ekonomin som en ”kvasi-natur”⁵⁸, det vill säga idén om att ekonomin bestod av en viss naturlig ordning som det inte gick att modifiera eller förändra. Det tydligaste exemplet på ett sådant perspektiv på ekonomin utgjordes av de franska fysiokraterna som under senare delen av 1700-talet utvecklade vad som skulle kunna betraktas som en av de första ekonomiska skolbildningarna.⁵⁹ Den ekonomiska ordningen måste få ha sin gång utan att suveränen eller de styrande griper in och aktivt försöker påverka processen. Samtidigt, menade fysiokraterna, var det möjligt att få insikt om den ekonomiska processen. Följden blev att suveränen inte längre skulle vara en aktiv aktör i det ekonomiska livet utan hen skulle istället passivt, men med en teoretisk förståelse, överse ekonomin.⁶⁰

En fortsättning på denna utveckling utgjordes av Adam Smiths syn på ekonomin i allmänhet och idén om den osynliga handen i synnerhet. Det finns utan tvekan en relation mellan fysiokraterna och Adam Smith i synen på ekonomin som en lagbunden process. En av skillnaderna mellan de båda synsätten handlar om ekonomins transparens. Enligt fysiokraterna var det möjligt att synliggöra ekonomins alla utbyten och verksamheter på ett sådant sätt att suveränen kunde överblicka systemet, om än inte ingripa i det. Smiths osynliga hand däremot pekar på den ekonomiska processens opacitet. Det finns ett osynligt inslag i

⁵⁶ Dean, 2010, s. 28.

⁵⁷ Ibid., 2010, s. 29.

⁵⁸ Ibid., 2010, s. 134.

⁵⁹ Lars Herlitz, *Nationalencyklopedin, "fysiokrater. Den fysiokratiska skolan"*, Bd 7, Höganäs: Bra Böcker, 1992, s. 127.

⁶⁰ Dean, 2010, s. 134 f.

ekonomin som inte går att komma åt eller representera. Dean skriver: ”Against the attempt to render economic processes visible in the representational space of a Table [vilket var fysiokraternas strävan], Smith’s thesis can be understood as the ’benign opacity of economic processes.”⁶¹ Utifrån detta kommer det liberala regerandet att präglas av försök att strukturera statens och samhällets institutioner på ett sätt som ligger i linje med ekonomins ordning.⁶²

3.1.4 Säkerhetsdispositiv

Säkerhetsdispositivet spelar för Foucault en central roll när det gäller förståelsen av regementalitet. Foucault menar att säkerhetsdispositivet utgör regementalitetens huvudsakliga mekanismer⁶³ eller dess väsentliga tekniska instrument.⁶⁴ Vad innebär då detta säkerhetsdispositiv? Den säkerhet som Foucault talar om är intimt förknippat med regementalitetens idé om att låta saker och ting ske. Regementalitet präglas, som vi har sett ovan, av en uppfattning om att ta stöd i den verklighet som existerar och att se till att den ”naturliga ordningen” kan fortlöpa ostörd. Det är här som säkerhetsdispositivet kommer in i bilden. Säkerheten handlar om att upprätta mekanismer som gör att just den naturliga ordningen kan fortlöpa ostört. Foucault säger:

Regerandets fundamentala målsättning kommer att vara säkerhetsmekanismer eller statliga ingrepp som har funktionen att garantera säkerheten för de naturliga fenomen som utgörs av de ekonomiska processerna eller av de processer som hör till befolkningens natur.⁶⁵

Det är dessa säkerhetsmekanismer som Jonas Larsson hänvisar till när han pekar på hur regementalitet syftar till att upprätta relativt fria sfärer där makten kan utövas indirekt.⁶⁶ Vi kan här se hur detta är ett uttryck för en mer liberal form av regerande. Genom att regera mindre är syftet att ”uppnå maximal effektivitet i förhållande till naturligheten hos de fenomen som man har att göra med.”⁶⁷ Dean presenterar en liknande syn på säkerhetsdispositivet när han hävdar att regementalitetens grundläggande mål är säkerställa att de naturliga fenomenen kan fortlöpa.⁶⁸ Genom att tänka utifrån säkerhetsdispositivet går det

⁶¹ Ibid., 2010, s. 135.

⁶² Ibid., 2010, s. 135.

⁶³ Foucault, 2010, s. 114.

⁶⁴ Ibid., 2010, s. 115.

⁶⁵ Ibid., 2010, s. 313.

⁶⁶ Larsson, 2005, s. 444.

⁶⁷ Foucault, 2010, s. 340.

⁶⁸ Dean, 2010, s. 139.

exempelvis att förstå hur laissez-faire-politik inte handlar om total avreglering utan istället om att upprätta sådana mekanismer som kan säkerställa friheten för vissa önskvärda processer.⁶⁹

En betydande aspekt av upprättandet av ett säkerhetsdispositiv är hur detta dispositiv tar stöd i sannolikhetsberäkningar, något som i sin tur hänger samman med statistikens betydelse för regerandet. Genom sannolikhetsberäkningar går det att komma fram till vad som är ett optimalt tillstånd att sträva mot. Som exempel på detta anför Foucault fenomenet ”stöld”. Utifrån regementalitet kommer stöld att behandlas som en kostnadskalkyl: Hur hårda eller milda bör straffen vara? Vilken brottsbekämpning är mest effektiv? Vad tjänar samhället på att bestraffa någon som har stulit?⁷⁰ Det handlar inte längre om att få en undersåte eller medborgare att lyda makten utan att genom beräkningar och kalkyler påverka befolkningen på ett kostnadseffektivt sätt.

Ett annat begrepp som i sammanhanget framträder är idén om risken. Foucault hänvisar här till sjukdomar och smittspridning för att exemplifiera sitt resonemang. Genom statistik och kalkyler går det att beräkna vilka som riskerar att smittas och dö av en viss sjukdom utifrån kategorier så som ålder, yrkesgrupp, boendeplats, och så vidare. Med utgångspunkt i kalkylerna handlar regerandet om att hantera och minimera risken för negativa händelser. Vi ser här hur regementalitet präglas av ett rationaliserande av maktens metoder.⁷¹

3.1.5 Med kartan och siffrorna som verktyg

Frågan om epistemologi är tätt förbunden med den omfattande och svårfångade process som går under beteckningen modernisering. Även om jag inte kommer att ägna mycket utrymme i föreliggande uppsats åt att diskutera moderniseringen utgör denna process alltså en bakgrund till den förändrade kunskapssynen. En följd av moderniseringen, menar Joyce, var att tiden och rummet blev objektiva, abstrakta och standardiserade. Ett exempel på detta är hur framväxten av järnvägen innebar att tiden successivt standardiserades.⁷² Wolfgang Schivelbusch diskuterar frågan om tidens och rummets förändrade karaktär i sin bok *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century* (1986). Han går så långt som att hävda att tiden och rummet förintades som en följd av järnvägens

⁶⁹ Ibid., 2010, s. 139.

⁷⁰ Foucault, 2010, s. 26 f.

⁷¹ Ibid., 2010, s. 85.

⁷² Joyce, 2003, s. 13 f.

utbredning.⁷³ Vad Schivelbusch menar är att den traditionella rum-tiden, där tiden och rummet hängde samman som en enhet, bröts sönder. För att förklara sin ståndpunkt utgår Schivelbusch ifrån Bergsons koncept *durée* (varaktighet). Varaktigheten är inte en objektiv, matematisk enhet utan en subjektiv upplevelse av rum-tiden. Eftersom tidigare former av transport innebar att rummet (det vill säga landskapet man färdades igenom) och restiden hängde samman med varandra uppfattades också rummet som en levande entitet. Rörelsen genom landskapet skapade en helhet där rummet och tiden hängde samman. Detta förändrades med järnvägen eftersom den inte var en del av landskapet på samma sätt som tidigare former av transporter. Järnvägen befann sig, i viss mån, ”utanför” landskapet; den bröt fram utan större hänsyn till det omgivande rummet. Därigenom förvandlades rum-tiden från att ha varit subjektiv och ”levande” till att bli en abstrakt konstruktion som byggde på Newtons mekanik.⁷⁴

Joyce menar att denna förändring av synen på både rummet och tiden gjorde sig gällande bland annat i framväxten av ”den moderna kartan”. Det var i kartorna som det abstrakta rummet gavs visuell form.⁷⁵ Kartan förvandlades till en objektiv blick; den representerade någonting som blickade ner på världen från ett perspektiv som låg bortom den subjektiva verkligheten. Där tidigare kartor hängde samman med de resvägar som låg till grund för kartans tillblivelse – och således inbegrep en subjektiv rum-tid – presenterades de nya kartorna som objektiva representationer av världen.⁷⁶ Joyce skriver: ”The processes of map production were obscured by a rhetoric that objectified the map.”⁷⁷

Det faktum att kartorna standardiserade och homogeniserade rummet gjorde det också möjligt att klassificera och arrangera världen. Genom sin aura av objektivitet och den instrumentella prägel som följde av kartornas utformning blev också kartorna effektiva verktyg för maktutövning. Joyce sammanfattar resonemanget på följande vis:

In short, the modern map is essential to power and to the practices of governance. The practices it encouraged, in the makers but also the users of maps, can be said to partake of the abstract rationality of the map. It was like statistics in this respect, as it was in its encouragement of the view that what it described was objective and natural.⁷⁸

⁷³ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley och Los Angeles: University of California Press, 1986 (1977), s. 33.

⁷⁴ *Ibid.*, 1986, s. 36 f.

⁷⁵ Joyce, 2003, s. 35.

⁷⁶ *Ibid.*, 2003, s. 36.

⁷⁷ *Ibid.*, 2003, s. 35.

⁷⁸ *Ibid.*, 2003, s. 36.

Kartan blev därigenom en ”praktisk epistemologi.” De som använde sig av kartan påverkades också av den och lärde sig att betrakta rummet och tingen på ett nytt sätt, ett sätt som låg i linje med den abstrakta världsbild som kartan representerade.⁷⁹

Ett annat kunskapsfält som tillsammans med kartorna kom att spela en alltmer betydande roll under 1800-talet och framåt var statistiken. Även denna utveckling går att betrakta som ett led i en mer övergripande epistemologisk förändring som rörde sig i riktning mot idén om objektivitet, vetenskaplighet och rationalitet.⁸⁰ En följd av detta var att den politiska sfären friställdes från de framväxande vetenskapliga områdena. Statistiken, och därigenom de frågor som statistiken gav svar på, gjordes objektiva; eftersom statistiken inte ljög fanns det inte heller något behov av politik. Joyce skriver:

A putatively de-politicised sphere, in fact alive with power and politics, thus opened up the second major way in which liberalism was to advance, namely the deployment of statistics to define and understand the supposedly freely operating and 'natural' domains of the social, from society itself to the individual self.⁸¹

I viss mån hängde denna utveckling samman med framväxten av en ny syn på befolkningen. Befolkningens framväxt, som jag diskuterar mer utförligt nedan, innebar ett ökat behov av nya sätt att få kunskap om detta kollektiv bestående av individer. Här erbjöd statistiken och siffrorna goda möjligheter till beräkning och indelning. Det fanns i denna process också ett demokratiskt inslag. Statistiken, menar Joyce, fyllde bara en funktion om befolkningen betraktades som enhet bestående av, i statistisk mening, likvärdiga människor; det var autonoma individer som statistikerna räknade.⁸² Detta ska självfallet inte läsas som att statistiken innebar fullvärdiga demokratiska rättigheter åt envar. Däremot förvandlades individerna till siffror och för att göra detta krävdes det att varje människa betraktades som en individuell del av befolkningen. Utifrån detta perspektiv beskriver Joyce exempelvis demokratin som ”a gigantic political technology based on number.”⁸³ Det som således blev centralt för liberala former av regerande var tillgången till information.⁸⁴ För att styra staden och människorna krävdes det att man hade kännedom om de ting som man syftade till att styra.

⁷⁹ Ibid., 2003, s. 40 f.

⁸⁰ Ibid., 2003, s. 26.

⁸¹ Ibid., 2003, s. 26.

⁸² Ibid., 2003, s. 25.

⁸³ Ibid., 2003, s. 24.

⁸⁴ Ibid., 2003, s. 23.

3.1.6 Att skapa en objektiv värld. Framväxten av den tekno-administrativa staten

En dimension som är tätt förbunden med regementalitet, och som jag i viss mån har berört tidigare, är processen genom vilken en objektiv värld växer fram. Denna process kännetecknas av att teknik och vetenskaps skiljs ut från den politiska arenan och framträder som neutrala företeelser. Politiska problem omformulerades som tekniska och vetenskapliga sådana, något som fick till följd att makten hamnade i händerna på administratörer och experter.⁸⁵ I sin avhandling *Bilsamhället* (2008) berör även Per Lundin frågan. I samband med de problem och utmaningar som massbilismen innebar trädde de vetenskapliga experterna i förgrunden.⁸⁶ Lundin skriver att ”expertisen ytterst framgångsrikt förmådde omformulera politiska problem till tekniskt-vetenskapliga problem.”⁸⁷ På grund av denna utveckling myntades under 1950-talet uttrycket ”ideologiernas död”. Samhällets utveckling kom att förknippas med teknisk och vetenskaplig utveckling snarare än som uttryck för en politisk riktning.⁸⁸

Lundin menar att teknikcenterade samhällsvisioner ofta får en prägel av oundviklighet. Detta beror på att tekniken kan sägas bära på två rationaliteter: en ändamålsenlig och en kommunikativ. Den sistnämnda innebär att tekniken bär på idéer, värderingar och normer; den är därigenom ideologisk. Teknikens ideologiska innehåll är dock ofta outtalat, jämfört med de politiska ideologiernas mer explicita idéinnehåll. Vidare är det så att det som utgör den yttersta grunden för teknikens legitimerande är dess ändamål, det vill säga dess funktion. Genom att förstå teknik på detta sätt går det också att få en förståelse för svårigheten med att kritisera teknikens ideologi, eftersom det innebär en kritik av teknikens funktion.⁸⁹ Vi kan spåra denna tankegång till Joyce liknande resonemang om hur tekniken och vetenskapen avskildes från den politiska sfären. I företalet till Lundins avhandling skriver Anders Gullberg att frågan om bilsamhällets önskvärdhet aldrig ställdes.⁹⁰ Ett sätt att förklara detta faktum skulle vara att hänvisa till just denna objektiva – och därigenom oundvikliga – synen på teknik.

⁸⁵ Ibid., 2003, s. 21, s. 113.

⁸⁶ Per Lundin, *Bilsamhället*, doktorsavhandling, Stockholm: Stockholmia förlag, 2008, s. 23.

⁸⁷ Ibid., 2008, s. 24.

⁸⁸ Ibid., 2008, s. 28.

⁸⁹ Ibid., 2008, s. 36.

⁹⁰ Ibid., 2008, s. 9.

3.1.7 Flöden och cirkulation

En återkommande dimension som kännetecknar regementalitetsstyrning är strävan att upprätta flöden och fri cirkulation. Detta kan sägas ligga i linje med den liberalism som är tätt förbunden med regementalitet. Istället för att utöva direkt makt över ett territorium strävar det liberala regerandet mot att upprätta ett sammanhang – eller ett samhälle – som säkerställer ett fritt flöde av ting, information och människor.⁹¹ Det är inte längre utmärkandet av ett territorium som är det viktiga, utan den fria och den goda cirkulationens existens som står främst.⁹² Joyce skriver följande: ”Communication hade to be secured in such a way as to permit free exchange and free circulation.”⁹³ Joyce pekar på hur beteenden som hindrade cirkulationen blev uttalat icke-önskvärda samt hur trafiken noggrant kontrollerades för att möjliggöra den fria rörligheten.⁹⁴

I sina föreläsningar utgår Foucault från stadsplaner för organiseringen av den franska staden Nantes för att peka på denna cirkulationssträvan. Foucault hävdar att det framträdande problemet som planerna syftar till att avhjälpa är frågan om hur rörligheten inom och till staden ska kunna säkerställas. Denna strävan är i sin tur sammanbunden med fyra funktioner. Det finns å ena sidan en hygienisk funktion: genom att öppna upp de trångbodda kvarteren ska staden ventileras. Vidare strävar cirkulationen mot att trygga handeln inom staden. Den tredje funktionen handlar om att koppla samman stadens gatunät med landsbygden för att på så vis etablera ett flöde av varor från och till staden. Slutligen fyller cirkulationen också en övervakningsfunktion: på grund av stadsmurarnas rivning krävs det andra former av övervakning av alla de som tar sig till staden.⁹⁵ För att sammanfatta det hela uttrycker sig Foucault på följande vis: ”Med andra ord, det handlade om att organisera cirkulationen, eliminera dess farliga element, upprätta en delning mellan den goda och den dåliga cirkulationen och maximera den goda cirkulationen genom att minska den dåliga.”⁹⁶ Den miljö som växer fram som en följd av detta cirkulationstänk präglas inte av upprättandet av hinder utan av ett säkerställande av rörligheten.⁹⁷ Det finns i detta synsätt, menar Foucault, ett

⁹¹ Joyce, 2003, s. 62.

⁹² Foucault, 2010, s. 78.

⁹³ Joyce, 2003, s. 62.

⁹⁴ Ibid., 2003, s. 86 f.

⁹⁵ Foucault, 2010, s. 39.

⁹⁶ Ibid., 2010, s. 40.

⁹⁷ Ibid., 2010, s. 47.

”centrifugalt” element. Istället för att avgränsa och stränga in syftar denna rörlighetssträvan mot att ”organisera, eller åtminstone, tillåta utvecklingen av allt större kretsar.”⁹⁸

Wolfgang Schivelbusch ser utbyggnaden av järnvägen som ett led i denna strävan mot ökad cirkulation. Schivelbusch pekar på relationen mellan önskan att öka rörligheten och framväxten av de stora varuhusen samt den ökande varukonsumtionen. Byggandet av varuhus ställde nya krav på framkomlighet eftersom handeln var beroende av en ständig ström av människor. Schivelbusch skriver:

If the connection with street traffic was necessary to ensure the numbers of customers and goods required by accelerated turnover, it is also true that that turnover itself depended on motion. The influx from the street was of a new kind: it was channeled by means of a carefully manipulated display of goods.⁹⁹

Den allt större vikt som lades vid cirkulationens betydelse innebar inte enbart att flöden av människor och varor accentuerades utan också att riktningen på dessa flöden styrdes i önskad riktning. Schivelbusch fortsätter på följande vis: ”By the end of the nineteenth century, the capitalist world’s recomposition on the basis of modern traffic has been completed. From then on, *traffic determined what belonged where* [min kursivering].”¹⁰⁰ Den sista meningen är betydelsefull eftersom den sätter fingret på hur trafiken rymmer en politisk dimension. Vart och hur bör människor förflytta sig? Vart ska varorna transporteras? Vi ser här hur det viktiga blir att arrangera tingens rörelser och förhållanden till varandra. Schivelbusch menar att idén om cirkulationens är ett av de mest tydliga exemplen på 1800-talets strävan mot att erövra och behärska tiden och rummet.¹⁰¹

För att exemplifiera skillnaden mellan suveränens maktutövning och regementalitet lyfter Dean fram trafiken som ett konkret exempel. Dean lutar sig här mot ett resonemang av Paul Veyne som kontrasterar ”prinsen” (som en suverän härskare) mot trafikpolisen. Den förstnämnda utövar sin makt genom att säkerställa sin egen framkomlighet. Prinsen utövar en direkt makt på trafikanterna och tvingar dem att stå till sidan så att han kan passera. Trafikpolisen å andra sidan arbetar för att säkerställa trafikens flöde. Här rör det sig inte om någon direkt intervention utan istället om att ordna och strukturera trafiken på ett gynnsamt sätt.¹⁰²

⁹⁸ Ibid., 2010, s. 62.

⁹⁹ Schivelbusch, 1986, s. 191.

¹⁰⁰ Ibid., 1986, s. 194.

¹⁰¹ Ibid., 1986, s. 194.

¹⁰² Dean, 2010, s. 125.

Utifrån resonemanget ovan kan vi se hur cirkulationen också ger uttryck för en mer omfattande regementalitätssträvan mot att arrangera tingen och människorna på ett fruktbart sätt. Regerandet måste förhålla sig till det komplex som utgörs av människorna och tingen.¹⁰³ På så vis går det att upprätta flöden som rör sig mot önskvärda mål. Även detta ligger i linje med idén om att utnyttja tingens ”naturlighet” för att uppnå önskade effekter. ”Man kommer”, säger Foucault, ”att manipulera, framkalla, underlätta och tillåta. Man kommer kort sagt att förvalta snarare än att reglera.”¹⁰⁴

3.2 Foucault och staden

Även om Foucault aldrig skrev ett längre verk som behandlade frågor om rumslighet hyste han ett intresse för ämnet.¹⁰⁵ I föreläsningsserien *Säkerhet, territorium och befolkning* ger Foucault en beskrivning av tre städer för att illustrera hur suveräniteten, disciplinen samt säkerhetsdispositivet (och i förlängningen regementalitet) har behandlat rummet på olika sätt.

Den stad som präglas av suveränens makt kännetecknades av att staden tydligt utmärktes i förhållande till det övriga territorium som regenten härskade över. Staden fick en juridisk och administrativ särställning som märkte ut och isolerade den i förhållande till övriga delar av territoriet. Detta förstärktes av att staden omgärdades av murar. Även ekonomiskt och socialt antog staden en position som särskilde den ifrån det omgivande territoriet. För att exemplifiera sitt resonemang utgår Foucault ifrån en text, med titeln *La Métropolitée*, skriven av Alexandre Le Maître i mitten av 1600-talet. Texten kretsar kring frågan om huvudstadens betydelse för staten. Le Maître använder sig av en arkitektonisk metafor, i vilken staten liknas vid en byggnad, för att ge en bild av huvudstadens betydelse. Staten består av tre ordningar: bönderna, hantverkarna och suveränen samt dennes tillhörande administration. Bönderna kan liknas vid det fundament på vilket byggnaden vilar. Detta innebär således att landsbygden utgör själva grunden för statens metaforiska byggnad. I de mindre städerna, den metaforiska byggnadens tjänsterum, bör hantverkarna bo. Slutligen når vi så byggnadens ädlare delar, huvudstaden, i vilken suveränen och den statliga administrationen håller till. Denna huvudstad bör med fördel vara placerad i centrum av det territorium över vilket suveränen regerar. På så vis kan huvudstadens inflytande – som är både politiskt, moraliskt, vetenskapligt och

¹⁰³ Foucault, 2010, s. 102 f.

¹⁰⁴ Ibid., 2010, s. 313.

¹⁰⁵ Jeremy W. Crampton och Stuart Elden (red.), *Space, Knowledge and Power. Foucault and Geography*, Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2007, s. 8.

ekonomiskt – spridas till resterande delar av riket. Det centrala i denna idé om staden och makten är att frågan kretsar kring suveränen och territoriet. Foucault skriver: ”En god suverän, vare sig det rör sig om ett kollektiv eller en individ, är någon som är väl placerad inuti ett territorium, och ett territorium som är väl organiserat vad gäller dess lydnad under suveränen är ett territorium som har en god rumslig disposition.”¹⁰⁶

Foucaults andra exempel, som visar på hur disciplinen omsätts i stadsrummet, är den franska staden Richelieu som anlades under 1600-talet. Foucault nämner andra städer som också hade kunnat fungera som liknande exempel, bland annat Göteborg (som också anlades under 1600-talet). Stadens utformning hämtade här inspiration ifrån de romerska fältlägren för att upprätta disciplin. Där den tidigare staden tänktes utifrån ett makro- och mikrokosmos (staten som en byggnad och städerna som olika våningar av denna byggnad) tänks Richelieu och motsvarande städer utifrån geometriska modeller som gör att rummet att delas upp i mindre enheter. Genom denna indelning av staden kan skiftande verksamheter (bostäder, handel, etcetera) förläggas till olika delar av staden. Därigenom organiseras de mångfalder som ryms inom staden genom hierarkisering samt bestämmande av maktrelationer. Där Foucaults första exempel präglades av idén om att huvudstaden ska nå ut till och utöva inflytande på territoriet, visar hans andra exempel på hur betydelsen ligger på att ”arkitektoniskt organisera ett rum.”¹⁰⁷

Som jag tidigare nämnt lyfter Foucault fram planeringen av staden Nantes under 1700-talet som exempel på en stadsplanering som präglas av säkerhetsdispositiv och regementalitet.¹⁰⁸ Vi såg tidigare hur frågan om cirkulationen var central för denna stadsplanering. Foucault menar att denna stadsplanering tog sin grund i fyra huvudsakliga utgångspunkter. För det första gällde det att arbeta med stadens själva läge: tillgången på vatten, öarnas läge, etcetera. För det andra fanns det ingen strävan mot att uppnå den perfektion som den disciplinära staden hade som mål. Utgångspunkten var istället att ”maximera de positiva elementen, om att få dem att cirkulera på bästa möjliga sätt, och samtidigt minimera det riskabla och obekväma, såsom stölden och sjukdomarna, trots att man är fullt medveten om att man aldrig kommer att kunna upphäva dem helt.”¹⁰⁹ Istället för att försöka utrota en viss företeelse helt och hållet arbetade man med sannolikheter. För det tredje planerades stadens olika element på så vis att de hade ett flertal olika funktioner. På gatan kommer det till exempel att cirkulera sjukdomar,

¹⁰⁶ Foucault, 2010, s. 34 ff.

¹⁰⁷ Ibid., 2010, s. 37 f.

¹⁰⁸ Ibid., 2010, s. 38 f.

¹⁰⁹ Ibid., 2010, s. 40 f.

tjuvar och upprorsmakare kommer att passera genom dem, man kommer att transportera varor på dem och det kommer att finnas affärer längsmed dem. Det gäller att ta med alla dessa funktioner i beräkningen. För det fjärde arbetar man med staden på så vis att framtiden är öppen. Utgångspunkten är inte att skapa en statisk och perfekt stad utan snarare att förhålla sig till en framtid som inte helt går att förutse. Återigen präglas planerande av sannolikheter.¹¹⁰

För att beskriva skillnaden mellan dessa tre olika sätt på vilket regerandet förhåller sig till staden säger Foucault följande:

För att sammanfatta allt detta skulle man kunna säga följande. Om suveräniteten ”kapitaliserar”¹¹¹ ett territorium och det stora problemet där rör regeringens säte, och disciplinen arkitektoniskt organiserar ett rum och det väsentliga problemet där rör den hierarkiska och funktionella distributionen av elementen, så kommer säkerheten att försöka arrangera en miljö i förhållande till möjliga händelser eller serier av händelser eller element, serier som måste regleras inom ett mångsidigt och transformerbart ramverk.¹¹²

Vi kan alltså se hur rummet och staden intresserade Foucault och hur stadsplanering kan förstås utifrån relationen mellan stadens utformning och skiftande former av regerande.

4 Norrmalmsregleringen – bakgrund och historik

Nedre Norrmalm är kärnan i Stockholms city. Detta är säte för de mest betydelsefulla verksamheterna i rikets politiska, ekonomiska och kulturella huvudstad.¹¹³

Norrmalmsregleringen som genomfördes under efterkrigstiden är inte den enda – och i viss mån inte heller den största – regleringen av området som har utförts. Som en följd av det svenska rikets expansion under 1600-talet växte också Stockholm kraftigt under århundradet. Detta berodde bland annat på att statsförvaltningen ökade, dels som en följd av att Sverige placerade sig som en stormakt i norra Europa och dels på grund av att nationalstaten konsoliderades.¹¹⁴ Detta fick till följd att en intensiv byggnadsverksamhet uppstod. Det saknades dock en övergripande plan för alla dessa nybyggen och vid mitten av 1600-talet uppstod därför ett behov av att reglera området. Projektet var synnerligen genomgripande och

¹¹⁰ Ibid., 2010, s. 41.

¹¹¹ Här leker Foucault med det franska ordet *capital* (huvudstad/kapital). Se asterisk: Foucault, 2010, s. 36.

¹¹² Ibid., 2010, s. 41 f.

¹¹³ Markelius och Helldén, *Stadsplanekontorets tjänsteutlåtande angående ny stadsplan för nedre Norrmalm*, Stockholm: K. L. Beckmans boktryckeri, 1947, s. 9.

¹¹⁴ Anders Gullberg, *City – drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979. Del 1*, Stockholm: Stockholmia förlag, 2001(a), s. 25.

i princip alla de gårdar som låg inom området omfattades av planen, något som innebar att dessa hus antingen revs eller flyttades. Som en del av planen lades två rutnät ut, ett på vardera sidan om Brunkebergsåsen. I väst blev Drottninggatan huvudgata medan Regeringsgatan fick motsvarande betydelse öster om åsen. Till en början utvidgades rutnätet i takt med att bebyggelsen växte. Mot slutet av 1600-talet började dock noggrannheten att svikta och rutnätssystemet efterlevdes inte i samma utsträckning.¹¹⁵

Den efterföljande perioden, från omkring 1680-1850, beskriver Anders Gullberg som en ”stagnationsperiod i Stockholms utveckling.”¹¹⁶ I början av 1800-talet var nybyggnadsaktiviteten låg och gatunätets skick var undermåligt. På grund av Stockholms begränsade tillväxt under perioden kunde merparten av den nya bebyggelsen rymmas under de planer som drogs upp under det tidiga 1600-talet.¹¹⁷ Det var först under senare delen av 1800-talet som tillväxten och utvecklingen tog fart, inte minst på grund av ett kraftfullt ekonomiskt uppsving.¹¹⁸ Vid den här tidpunkten utgjorde Gamla stan alltså Stockholms ekonomiska och administrativa centrum. Behovet av en ny stadsplan växte fram och 1867 överlämnades ”Lindhagens plan” (efter politikern Albert Lindhagen) till de kommunala myndigheterna. Planen lade stor vikt vid trafikens behov. Vidare planerades esplanader, avenyer, boulevarder och parker över hela staden. Det hygieniska inslaget spelade också roll; stadens omvandling skulle göra gott för invånarnas kroppsliga och själsliga hälsa.¹¹⁹ Det skulle dock komma att visa sig svårt att realisera Lindhagens storslagna planer. Kommunen saknade både de legala, ekonomiska och administrativa resurser som hade krävts för att genomföra omvandlingen.¹²⁰ Under senare delen av 1800-talet fick nedre Norrmalm successivt alltmer en citykaraktär. Detta berodde bland annat på centralstationens etablering vid västra nedre Norrmalm. Tidningsföretag, tryckerier och hotell lockades till etablering på grund av de kommunikativa fördelarna. Vidare stärktes butiks- och nöjesområdena inom stadsdelen.¹²¹ Expansionsutrymmet inom Gamla stan kom snart att bli alltför begränsat och mycket kontorsverksamhet etablerades inom nedre Norrmalm. Gullberg skriver: ”Några år in på det nya seklet [1900-talet] dominerade Norrmalmsdelen av city helt över Gamla stan.”¹²² Som ett led i denna utveckling skedde också en förskjutning av stadens mer förnäma

¹¹⁵ Ibid., 2001(a), s. 26.

¹¹⁶ Ibid., 2001(a), s. 35.

¹¹⁷ Ibid., 2001(a), s. 34 f.

¹¹⁸ Ibid., 2001(a), s. 37.

¹¹⁹ Ibid., 2001(a), s. 38 f.

¹²⁰ Ibid., 2001(a), s. 46.

¹²¹ Ibid., 2001(a), s. 51.

¹²² Ibid., 2001(a), s. 62.

bostadskvarter från Norrmalm till Östermalm.¹²³ Under perioden ökade således trycket på en omvandling av stadsdelen. Inledningsvis var det dock främst näringslivet, i form av banker och försäkringsbolag, som stod för nybyggandet. Gullberg benämner denna omvandling, som pågick från 1870-talet till cirka 1920, för ”finansvärldens egen citysanering.”¹²⁴

Under andra världskriget hade inte omvandlingen av nedre Norrmalm högsta prioritet. Det osäkra läget i omvärlden, samt de praktiska utmaningar som beredskapstiden förde med sig, innebar en avvaktande inställning till alltför omfattande regleringar av huvudstaden.¹²⁵ När kriget väl tog slut hamnade frågan om saneringen av nedre Norrmalm återigen på dagordningen, inte minst eftersom behoven av en sanering var betydande. Det rådde brist på både bostäder samt butiks- och kontorslokaler. Vidare ställde den ökande bilismen, som tog fart i slutet av 1940-talet, nya krav på stadens gatunät.¹²⁶

Det är utifrån denna bakgrund som Norrmalmsregleringen tog sin början. I maj 1946 lade stadsplanekontoret fram *Ny stadsplan för nedre Norrmalm*. Här drogs riktlinjerna upp för omvandlingen av Stockholm city. Vid årsskiftet 1951/52 kom regleringen igång på allvar. Omdaning av Stockholm city kom därefter att pågå under närmare 30 år. Till grund för omvandlingen låg de fyra översikts- eller generalplaner som antogs successivt under arbetets gång.

1962 års cityplan antogs av stadsfullmäktige 1963.¹²⁷ Gullberg menar att översiktsplanen både går att betrakta som en framgång för regleringsprojektet och som ett utslag av den kritik som hade riktats mot citysaneringen. Oavsett innebar översiktsplanen en fortsatt expansiv reglering av nedre Norrmalm.¹²⁸

I januari 1968 antogs *City 67* av stadsfullmäktige. Översiktsplanen innehöll oerhört omfattande planer på rivningar av bebyggelsen inom området. Betydande arealer skulle vigras åt bil- och gångtrafik samt parkeringshus. Det skulle dock komma att visa sig svårt att genomföra översiktsplanen i sin helhet och i slutänden var det inte möjligt att fullfölja planen.¹²⁹

¹²³ Ibid., 2001(a), s. 63 f.

¹²⁴ Ibid., 2001(a), s. 64.

¹²⁵ Ibid., 2001(a), s. 197.

¹²⁶ Ibid., 2001(a), s. 199 f.

¹²⁷ Ibid., 2001(a), s. 472.

¹²⁸ Anders Gullberg, *City – drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979. Del 2*, Stockholm: Stockholmia förlag, 2001(b), s. 9.

¹²⁹ Ibid, 2001(b), s. 68 f.

Under den senare delen av tidsperioden kom regleringen att möta allt större motstånd. Detta motstånd tog sig ett ytterst konkret uttryck i den så kallade Almstriden som inträffade natten till den 12 maj 1971. Striden kretsade kring det faktum att almarna i Kungsträdgården skulle fällas för att bereda plats åt en tunnelbaneupp gång. Fällningen av träden stoppades under stort tumult och sammandrabbningar mellan demonstranter och polis.¹³⁰ År 1978 antogs *Cityplan 1977*. Denna översiktsplan var betydligt mer återhållsam än de föregående planerna. Det bereddades plats för fler bostäder och biltrafiken skulle minskas med 15 procent. Dessutom skulle förnyelsen ske i mindre enheter och den skulle heller inte vara lika tidsbunden som tidigare.¹³¹ Gullberg menar att år 1982 går att betrakta som citysaneringens slutpunkt. Då hade alla expropriationstillstånd avvecklats.¹³²

5 Norrmalmsregleringen – en regim av regerande

Vi måste närvara vid idéernas födelse och explosionen av deras kraft, och inte i de böcker där dessa idéer uttalas, utan i de händelser i vilka de manifesterar sin kraft, i de kamper som förs för, med eller mot idéerna.¹³³

Jag har valt att betrakta Norrmalmsregleringen – utifrån de fyra angivna översiktsplanerna – som en regim av regerande. Som jag tog upp tidigare i uppsatsen kan en sådan regim förstås som en regim av praktiker, men en regim som då främst berör regerandet. Vad innebär det att jag ser stadsregleringen som en regim? Det innebär att jag betraktar regleringen som ett systematiserat handlingsmönster. I översiktsplanerna anges det hur trafiken är tänkt att röra sig, hur butiksgatorna ska utformas, vilka verksamheter som ska placeras var i staden och så vidare. Det finns således idéer om hur saker och ting bör fungera i staden. Vi måste också tänka på att en stad är en plats där människor gör saker och ting: folk handlar, går till jobbet, flanerar, söker underhållning, kör bil. Därigenom är det inte särskilt främmande att betrakta en stad, och i det här fallet de översiktsplaner som syftar till att omvandla staden, som en regim av praktiker och regerande.

¹³⁰ Ibid, 2001(b), s. 168.

¹³¹ Ibid, 2001(b), s. 212.

¹³² Ibid, 2001(b), s. 212.

¹³³ Citerad i: Foucault, 2010, s. 332.

5.1 Synfält

Den inledande fråga som vi måste ställa oss är vilken blick som präglar de fyra översiktsplanerna. Vilka fenomen och problem, iakttagelser och omständigheter är det som lyfts fram och accentueras? Utifrån detta måste vi också ställa den omvända frågan: vilka aspekter av staden faller i skugga? Synfältet kan betraktas som en selektiv kartläggning. Genom en analys av denna kartläggning kan vi få en förståelse för vilka problem och frågor som ansågs relevanta för regerandet.

I översiktsplanerna framträder en syn på Stockholm som ger staden en specifik ställning i Sverige. Staden är inte enbart landets politiska huvudstad utan även sett till ekonomi och kultur intar staden den främsta positionen.¹³⁴ Som kärna i denna koncentration av betydelsefulla verksamheter ligger nedre Norrmalm. En omvandling av stadsdelen är således av ”vital betydelse för hela Stockholm”¹³⁵ men också betydelsefullt för hela riket.¹³⁶ I översiktsplanen från 1962 skriver man att ”ett fungerande city är ett ofrånkomligt villkor för stadsorganismens fortsatta utveckling.”¹³⁷ I den sista av de fyra översiktsplanerna framhävs inte Stockholms betydelse i förhållande till riket i samma utsträckning. Däremot konstateras det att ”City är kommunikationscentrum i regionen.”¹³⁸ Vi kan således konstatera att nedre Norrmalm ses som ytterst betydelsefullt. Denna slutsats är måhända inte särskilt överraskande; översiktsplanernas tillkomst ger självfallet uttryck för ett behov av att omvandla stadsdelen ifråga. Relationen till både Stockholm och riket i dess helhet är dock intressant. En omvandling av nedre Norrmalm ses som betydelsefull i ljuset av att förbättringarna kommer att inverka positivt både på huvudstaden och riket. Det är nästan som om nedre Norrmalm betraktas som ett hjärta, och om detta hjärta förbättras kommer de positiva följderna att emanera över landet.

I översiktsplanerna uttrycks en strävan att skapa ett ”funktionsdugligt” city.¹³⁹ Regleringen ska skapa goda betingelser för verksamheten i stadsdelen och för att göra detta krävs det att utformningen sker på ett ändamålsenligt sätt.¹⁴⁰ Ett konkret exempel är att lokaliseringen av

¹³⁴ Markelius och Helldén, 1947, s. 9.

¹³⁵ Ibid, 1947, s. 9.

¹³⁶ Ibid, 1947, s. 9.

¹³⁷ Stockholms stads generalplaneberedning, *1962 års cityplan*, Stockholm: Stockholm stads generalplaneberedning, 1963, s. 59.

¹³⁸ Stadsbyggnadskontoret, *Cityplan 1977. Förslag till generalplan för Stockholms city*, Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor, 1978, s. 5.

¹³⁹ Generalplaneberedningens expertutskott, *City 67. Stockholm. Principplan för den fortsatta cityaneringen framlagt i maj 1967*, Stockholm: Nordiska bokhandeln (distr.), 1967, s. 7.

¹⁴⁰ Markelius och Helldén, 1947, s. 9.

vissa verksamheter inte är tillfredsställande, men genom att åtgärda detta går det att skapa en ”ur arbetslivets synpunkt funktionsdugligare stadsdel.”¹⁴¹ Av detta framgår att regleringen präglas av ett rationellt och funktionalistiskt synsätt. Det finns vissa uppställda mål som det går att uppnå genom ett rationellt synsätt. Uttrycket funktionsdugligt pekar också på ett teknologiskt förhållningssätt till staden och stadsförvandlingen; saker och ting ska fungera i enlighet med sin funktion. Detta sätt att resonera ligger i linje med regementalitet just på grund av den rationella karaktär som karaktäriserar tänkandet. Angående rationalitet och regementalitet skriver Dean: “Rationality in this context means any way of reasoning, or way of thinking about, calculating and responding to a problem, which is more or less systematic, and which might draw upon formal bodies of knowledge and expertise.”¹⁴²

Ännu en aspekt som är intressant att notera är hur översiktsplanerna explicit är utformade för att ta hänsyn till *framtiden*. I inledning av stadsplanen från 1946 poängteras att verksamheterna inom nedre Norrmalm är beroende av och hänger samman med den övriga utvecklingen i landet. Författarna hänvisar till en befolkningsprognos där det räknas med möjligheten att Stor-Stockholm skulle kunna uppnå en befolkning av 1,3 miljoner invånare. Även om denna prognos anses vara den högsta möjliga måste hänsyn tas till en sådan eventuellt utveckling.¹⁴³ I 1962 års cityplan har man inkluderat prognoser för antalet anställda i Stockholm som sträcker sig från 1951 till 1990.¹⁴⁴ Inte minst när det gäller planeringen av trafiknätet återfinns det gott om beräkningar och prognoser som ska säkerställa att regleringen av nedre Norrmalm är öppen inför framtiden. I stadsplanen från 1946 görs uppskattningar av den framtida trafikmängden inom stadsdelen.¹⁴⁵ Liknande beräkningar återfinns även i cityplanen från 1962 där det görs uppskattningar av hur många bilar som kommer att passera cityområdets gränser år 1970.¹⁴⁶ Det poängteras samtidigt att några exakta prognoser inte går att göra och att det som krävs är formulerandet av ett program som kan ligga till grund för dimensionerandet av trafikleder och parkeringsutrymmen. Detta program måste förhålla sig vad som av ”ekonomiska och andra stadsbyggnadsmässiga hänsyn är möjligt.”¹⁴⁷ Ett liknande resonemang förs i 1962 års stadsplan där prognoserna innebär en trafikpolitisk målsättning.¹⁴⁸ Iakttagelsen om hur översiktsplanerna är riktade mot framtiden ligger i linje regementalitet.

¹⁴¹ Ibid, 1947, s. 9.

¹⁴² Dean, 2010, s. 24.

¹⁴³ Markelius och Helldén, 1947, s. 9 f.

¹⁴⁴ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 21.

¹⁴⁵ Markelius och Helldén, 1947, s. 62 f.

¹⁴⁶ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 25.

¹⁴⁷ Markelius och Helldén, 1947, s. 29.

¹⁴⁸ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 25.

Vi kan här dra oss till minne Foucaults resonemang om hur staden, den stad som är ett uttryck för regementalitet, inte planeras i förhållande till en statisk bild utan som istället är ”öppen mot en framtid som varken är exakt kontrollerad eller kontrollerbar, varken exakt utmätt eller mätbar. En god planering av staden kommer att vara just detta: att ta med det sannolika i beräkningen.”¹⁴⁹

En iakttagelse som går att göra utifrån frågan om översiktsplanernas synfält är det faktum att människorna i hög utsträckning är frånvarande. I viss utsträckning finns de där, men då främst som statistik eller som ”mäktiga strömmar av gående”.¹⁵⁰ De finns där som siffror eller som ett – för att låna Foucaults ord – ”tekniskt-politiskt objekt för förvaltning och styre”.¹⁵¹ Den blick som kännetecknar översiktsplanerna rymmer inte människan som ett subjekt, istället framträder hon som del av en befolkning, en befolkning vars existens står att finna i siffrorna och beräkningarnas verklighet. Det finns dock några undantag där människan träder fram som, om inte ett subjekt, så åtminstone en levande och kännande varelse. Detta kommer till uttryck främst i de stycken som diskuterar behovet av parker och grönområden där människorna kan slappna av och dra sig undan stadens hektiska liv.¹⁵² Det finns ett kapitel i den äldsta stadsplanen som berör bebyggelsens utformning. Här diskuteras den hänsyn som behöver tas till frågor som berör behovet av dagsljus i lokalerna, problematiken med alltför intensivt trafikbuller samt vikten av god ventilation. Dessa frågor berör framförallt ut ett vetenskapligt perspektiv med förhoppningen att man kan få en ”medicinskt fullgod lösning” på dessa utmaningar.¹⁵³ På detta resonemang följer ett par meningar som just på grund av sin avvikande natur är intressanta att lyfta fram:

Antar man att bullerproblemet och framför allt belysningsfrågan liksom ventilationsfrågan verkligen kan få en medicinskt fullgod lösning, återstår dock de irrationella psykologiska faktorerna. Vad spelar en eventuell känsla av instängdhet för roll? Vad betyder för den arbetande glimten genom fönstret av en blå himmel eller en intressant stadsbild i skiftande belysningar, eller för den, som färdas fram genom staden, spelet av sol och skugga i gatubilden? Sådana faktorer kan, som ovan antytts, genom den allmänna stimulans, som de ger, spela också en ekonomisk roll, ehuru det inte nu kan sägas, vad de betyder i pengar.¹⁵⁴

I stycket som följer på detta förtydligar författarna också trivseln och trevnadens betydelse. Levnadsstandarden, skriver de, är ”ett mål för vårt arbete och icke ett medel i

¹⁴⁹ Foucault, 2010, s. 41.

¹⁵⁰ Markelius och Helldén, 1947, s. 36.

¹⁵¹ Foucault, 2010, s. 83.

¹⁵² Markelius och Helldén, 1947, s. 53.

¹⁵³ Ibid, 1947, s. 46 f.

¹⁵⁴ Ibid, 1947, s. 47.

produktionen.”¹⁵⁵ Vi finner här ett exempel på hur synfältet lägger vikt vid något som tidigare, och även fortsättningsvis, ligger i skugga: människan som någonting mer än siffror och statistik. Vi finner här en människa som kan njuta av att se en blå himmel genom fönstret.

En betydande aspekt som faller inom ramen för synfältet är de kartor över nedre Norrmalm och Stockholm som i återfinns i samtliga översiktsplaner.¹⁵⁶ Dessa kan vi betrakta som ett ytterst bokstavligt synfält, en visualisering av de delar av stadsdelen som är relevanta för regleringen. Jag diskuterar detta mer utförligt nedan när jag redogör för kartorna som en källa till kunskap. Det som vi redan här kan konstatera är dock hur kartorna representerar en blick som är abstrakt såtillvida att den betraktar staden ”objektivt” från ovan. Det finns ingen relation till staden som upplevt stadsrum. Istället förhåller sig kartorna till det geometriska rummet. Det finns också en upptagenhet vid att lyfta in staden som ett trafiksystem; trafikens flöden och gatornas utsträckning förtydligas och exemplifieras genom kartorna.

Vi har nu ringat in nedre Norrmalm så som det är kartlagt och visualiserat i översiktsplanerna. Det som framträder är en bild av nedre Norrmalm som ytterst betydelsefullt för Stockholm och för Sverige. Syftet med regleringen är att stadsdelen ska vara funktionsduglig och ansatsen präglas av ett rationellt och målinriktat perspektiv. Genom prognoser och program formuleras ett förhållningssätt till framtiden; staden ska vara öppen mot en framtid som inte är helt bestämd. Människorna framträder främst som objekt och som delar av en befolkning. Vidare visualiseras staden, i bokstavlig bemärkelse, i hög utsträckning genom kartor som ”från ovan” anlägger en abstrakt och geometrisk blick.

5.2 Tekniker

Frågan som vi nu måste ställa oss är vilka tekniker för regerande som kommer till uttryck i översiktsplanerna. På vilka sätt och med vilka medel syftar regleringen till att styra staden och människorna?

5.2.1 Trafiksystemet och cirkulationen

Om det är någon dimension, någon aspekt av den liberala styrningen, som tydligast kommer till uttryck i de fyra översiktsplanerna så är det just frågan om trafiken och cirkulationen. Alla

¹⁵⁵ Ibid, 1947, s. 47.

¹⁵⁶ Se bilagor för ett urval av kartor hämtade från översiktsplanerna.

översiktsplanerna präglas i hög utsträckning av trafiksystemens utbyggnad. Redan i ingressen uttrycks det på följande vis i den äldsta av planerna:

Enligt kollegiets mening borde Nedre Norrmalmsplanen byggas på ett trafiksystem, som till den nordsydliga trafikens förfogande i stadens centrala delar ställde två huvudleder på sidan av det egentliga Nedre Norrmalm, på västra sidan *Vasagatsstråket*, fortsatt åt söder på en redan från början för dubbelriktad trafik utbyggd Norrströmsbro, samt på östra sidan *Birger Jarlsgatsstråket*, fortsatt med en Blasieholmsled på bro eller i tunnel till Skeppsbron och östra Slussöverfarten. Dessa leder kompletteras av *Myntgatsleden*, som förbinder Norrebro och Riksbron med trafiklederna på västra sidan av Gamla Staden.¹⁵⁷

Det framgår alltså tidigt att frågan om trafiken är central för stadsomvandlingen. Detta förtydligas ytterligare längre fram i översiktsplanen:

En god utbyggnad av de kollektiva trafikmedlen och skapandet av betingelser för en så långt möjligt snabb och störningsfri trafik med dem hör därför till de viktigaste uppgifterna i samband med stadsplaneregleringen för Nedre Norrmalm.¹⁵⁸

Vidare poängterar man vikten av att skapa genomfartsleder som kan fånga upp den trafik som passerar genom staden så att både den genomgående trafiken och lokaltrafiken kan flyta på ostört.¹⁵⁹ Även i de senare översiktsplanerna spelar trafiken en betydande roll. I 1962 års cityplan beskrivs det hur bilismens genombrott har underskattats och hur detta har inneburit att stadsfullmäktige ”godkänt mera avancerade program för stadskärnans trafikförsörjning.”¹⁶⁰ Nu behöver trafiknätet bli rymligare, lastning och lossning av varor måste underlättas och det krävs fler parkeringsplatser. Vidare behöver även gångtrafiken ges bättre betingelser.¹⁶¹ Utgångspunkten är tydlig: ”Vid uppbyggnaden av cityplanens trafikapparat har det alltså systematiskt eftersträvat att hela området skall erhålla en god trafikförsörjning.”¹⁶² Eftersom man räknar med att flertalet sysselsatta i cityområdet kommer att vara bosatta utanför innerstaden krävs det även goda trafikförbindelser med den yttre stadsbygden.¹⁶³ Vi kan betrakta detta som en ”centrifugal” strävan, det vill säga en önskan om att vidga cirkulationen till allt större områden. Att rörligheten till, från och inom city spelade en viktig roll för Norrmalmsregleringen går inte att ta miste på. Det kanske tydligaste uttrycket för denna strävan återfinns i 1962 års cityplan. Här anges en målsättning som innebär att oavsett var man befinner sig i city ska det finnas antingen en tunnelbanestation eller ett parkeringshus

¹⁵⁷ Markelius och Helldén, 1947, s. 7.

¹⁵⁸ Ibid., 1947, s. 26.

¹⁵⁹ Ibid. och Helldén, 1947, s. 56.

¹⁶⁰ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 6.

¹⁶¹ Ibid., 1963, s. 14.

¹⁶² Ibid., 1963, s. 27.

¹⁶³ Ibid., 1963, s. 16.

inom 250 meter.¹⁶⁴ Det ska således inte ta mer än ett par minuter innan medborgaren kan ”koppla upp sig” till stadens trafiksystem. Se bilaga 3 som ett exempel på hur kartorna användes för att visualisera målsättningar som den här.

I översiktsplanerna poängteras också relationen mellan ett fungerande trafiknät och handeln inom staden. I cityplanen från 1962 skriver författarna att ”Detaljhandelscity stöds av det alltfjämt stora befolkningsunderlaget i innerstaden, av det stora antalet arbetande i city, av den förstklassiga kollektiva trafikförsörjningen, som gör city åtkomligt från alla delar av storstadsområdet.”¹⁶⁵ Med hänvisning till det stora antalet turister som varje år tar sig till Stockholm menar man vidare att det är viktigt att ”så långt som möjligt också hålla city åtkomligt för bilkunder.”¹⁶⁶ Den betydelse som läggs vid turisterna och omvärlden kan vi också läsa som en del i regementalitetens strävan mot cirkulation; det gäller att upprätta allt större kretsar och att knyta till sig större flöden av människor. I 1962 års cityplan skriver man: ”Likaså växer behovet av moderna hotell och restauranger m. m. allteftersom storstadsregionen utvecklas och dess kontakter med omvärldens vidgas.”¹⁶⁷ Tillgängligheten innebär inte enbart att konsumenter kan ta sig till butikerna utan också att det kommer att skapas nya attraktiva områden för bland annat butiksbeståndet.¹⁶⁸ Här kan vi återkoppla till Foucault och Schivelbusch som båda lyfter fram cirkulationens betydelse för stadens handel.

Ännu ett exempel på handelns betydelse är det faktum att ett helt kapitel i den äldsta översiktsplanen ägnas åt att diskutera hur butiksgatorna bör utformas. Idén om flöden av människor framträder här tydligt. Det talas om ”mäktiga strömmar av gående”¹⁶⁹ och hur butiker som ligger placerade vid dessa gångstråk har möjlighet att nå ut till en stor mängd kunder.¹⁷⁰ Vidare skriver man att större anläggningar, som till exempel varuhus, bör förses med egna parkeringsutrymmen så att kunderna kan parkera i direkt anslutning till dessa.¹⁷¹ I samband med diskussionen kring hur butiksgatorna bör utformas förs även ett resonemang om man bör förhålla sig till gatubullret och de intensiva intryck som staden ger upphov till. Å ena sidan anser författarna att det finns alltför få platser där människor kan koppla av och dra sig

¹⁶⁴ Ibid., 1963, s. 27.

¹⁶⁵ Ibid., 1963, s. 23.

¹⁶⁶ Ibid., 1963, s. 23.

¹⁶⁷ Ibid., 1963, s. 14.

¹⁶⁸ Ibid., 1963, s. 23.

¹⁶⁹ Markelius och Helldén, 1947, s. 36.

¹⁷⁰ Ibid., 1947, s. 36.

¹⁷¹ Ibid., 1947, s. 37.

undan det intensiva stadslivet. I nästa mening ställer man sig dock positiv till trafiken och rörlighetens estetik. Författarna skriver:

Men i sig själva är inte livet och rörligheten i city något psykologiskt ont. Det ligger något stimulerande och tjusande också i denna koncentrerade kraftutveckling. Till de ingredienser, som ger storstaden dess obestridliga lockelse, hör själva rörligheten och den snabba rytmen – och var förnimmer man dem tydligare än i de stora pulsådronnas trafikströmmar?¹⁷²

Flödet och rörligheten i staden anses, till syvende och sist, vara ett positivt inslag. Det fyller inte enbart en tillgänglighetsfunktion utan ger också staden dess stimulerande karaktär.

En målsättning som är återkommande i framförallt den äldsta översiktsplanen är strävan mot att differentiera city. Det innebär att man vill samla liknande verksamheter nära varandra istället för att ett och samma kvarter ska inrymma både banker, bostadshus och nöjesetablissemang. Anledningen till behovet av differentiering är att tillgodose de olika verksamheternas och kundernas krav. Det är till exempel bättre om verksamheter med en stor gemensam kundkrets ligger samlade.¹⁷³ Genom differentieringen kommer man att kunna hålla nere reslängderna trots att innerstaden kommer att bereda ut sig över en allt större yta.¹⁷⁴ I relation till denna differentiering talas det också om problemen med att olika delar av staden inte i tillräckligt hög utsträckning är sammanbundna. Splittringar mellan olika stadsområden är ”uppenbarligen icke ändamålsenlig”.¹⁷⁵ På grund av detta lyfter författarna fram behovet av att knyta samman distrikt och skapa förutsättningar för en stabil citykärna.¹⁷⁶

Jag vill hävda att vi utifrån dessa resonemang finner idén om att regerandet handlar om att arrangera tingen och människorna på ett lämpligt sätt. Översiktsplanerna ger uttryck för en strävan mot att skapa förutsättningar för ett funktionsdugligt city inom vilket den ”naturliga ordningen” kan fortsätta ostörd. Vi kan i översiktsplanerna identifiera en säkerhetsdisposition, det vill säga försök att genom säkerhetstekniker upprätta sfärer (trafiksystemet, verksamhetsdifferentieringen) som gör att processerna i staden kan fortlöpa mer eller mindre obehindrade.

¹⁷² Ibid., 1947, s. 39.

¹⁷³ Ibid., 1947, s. 12.

¹⁷⁴ Ibid., 1947, s. 19.

¹⁷⁵ Ibid., 1947, s. 19.

¹⁷⁶ Ibid., 1947, s. 20.

5.3 Kunskap

För att regerandet ska vara möjligt krävs det kunskaper om de ting som regerandet syftar till att styra. Genom att studera vilka kunskaper och vilken kunskapssyn som kommer till uttryck i översiktsplanerna går det också att få en förståelse för den epistemologiska grundval på vilken regleringen vilade.

5.3.1 Kartornas och siffrornas betydelse

I de fyra översiktsplanerna spelar kartor en betydande roll för att förmedla hur stadsregleringen kommer att omvandla staden. Den information som står att finna i kartorna pekar dels på de förändringar av staden som kommer att genomföras. Information om vilka kvarter som ska rivas, vilka nya gatusträckningar som kommer att anläggas, vilka trafikströmmar som förväntas i framtiden presenteras via kartorna. Kartorna används också för att presentera information om den nuvarande situationen inom nedre Norrmalm. I översiktsplanen från 1946 återges det exempelvis hur många cykelolyckor som skedde under 1945 samt var inom cityområdet som dessa olyckor inträffade (se bilaga 1 och 2).¹⁷⁷ En annan kartfigur anger trafikströmmarnas storlek utanför centralstationen tisdagen den 26 oktober 1937. Figuren är kompletterad med ett tidsdiagram över trafikmängderna under dagen för att ge ytterligare detaljinformation.¹⁷⁸ I cityplanen från 1962 visualiseras bland annat målsättningen att varje punkt i city ska befinna sig mindre än 250 meter från ett parkeringshus eller en tunnelbanestation.¹⁷⁹

Det är otvivelaktigt så att kartorna spelar en epistemologisk roll i översiktsplanerna. De presenterar både en bild av staden i dess nuvarande tillstånd samt förmedlar hur den planerade regleringen kommer att omvandla staden till det bättre. Kartorna rymmer därigenom en berättigande dimension. Genom de anspråk på objektivitet som följer på den abstrakta representation av rummet som kartorna uppvisar följer också att kartorna – måhända med mer tyngd än översiktsplanernas text – legitimerar förändringen av nedre Norrmalm. Kartorna används således för att etablera sanningar om staden.

I översiktsplanerna intar siffrorna och statistiken en relativt framskjuten position. De används i hög utsträckning för att komplettera eller förstärka de resonemang som förs angående

¹⁷⁷ Ibid., 1947, s. 30 f.

¹⁷⁸ Ibid., 1947, s. 90.

¹⁷⁹ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 28.

regleringen. Funktionen blir att genom statistiken visa på fakta som gör de planerade förändringarna av staden nödvändiga. Många gånger kombineras också statistiken med kartor för att placera statistiken i ett rumsligt sammanhang. Ett tidigare nämnt exempel på detta är kartan som visar antalet trafikolyckor i staden; denna presenterar både antalet olyckor samt placerar dessa i stadsrummet.¹⁸⁰ Liknande exempel är de kartor som rymmer information om nuvarande belastning på trafiknätet samt beräkningar på det framtida antalet motorfordon.¹⁸¹ Statistiken återfinns även i andra sammanhang där den är mer frikopplad från kartorna. Det finns tabeller som återger storleken på tomtarealer och taxeringsvärden¹⁸², förteckningar över antal byggnadsminnen¹⁸³, siffror som anger antalet sysselsatta i olika byggnader¹⁸⁴ och uppställningar över hur mycket gatu- och platsmark som kommer att frigöras genom regleringen.¹⁸⁵ Det är intressant att notera hur användningen av siffrorna inte enbart presenterar ”fakta” utan hur de också används för att legitimera stadsomvandlingen. Den sistnämnda tabellen, som alltså lyfter fram hur mycket allmän yta som kommer friläggas genom regleringen, är ett sådant exempel. Siffrorna blir således ett verktyg som står i regerandets tjänst.

Att statistik och beräkningar är återkommande inslag i översiktsplanerna förefaller egentligen inte särskilt märkligt. Det innebär dock inte att observationen är betydelselös. Vi kan se på vilken epistemologisk grundval som översiktsplanerna vilar; räknandet, klassificerandet och jämförandet är betydelsefulla källor till kunskap om staden. Vi kan således se hur översiktsplanerna ingår i den process av abstraktion, objektifiering och standardisering som blev alltmer framträdande under 1800-talet. Norrmalmsregleringen, och de fyra planerna, kan ur detta perspektiv förstås som epistemologiska kvarlevor.

Joyce menar att den epistemologiska process av abstraktion och objektifiering som jag har redogjort för ovan var central för moderna former av regerande. Det var först när världen hade gjorts abstrakt som den också kunde göras objektiv, och det var enbart när världen hade gjorts objektiv som den liberala styrningen kunde göra sitt intåg.¹⁸⁶

¹⁸⁰ Markelius och Helldén, 1947, s. 30 f.

¹⁸¹ Ibid., 1947, s. 58, s. 62 ff., s. 90.

¹⁸² Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 55 f.

¹⁸³ Ibid., 1963, s. 60.

¹⁸⁴ Markelius och Helldén, 1947, s. 19.

¹⁸⁵ Ibid., 1947, s. 135.

¹⁸⁶ Joyce, 2003, s. 13 f.

5.3.2 Experterna, tekniken och objektiviteten

Översiktsplanerna ansluter sig i viss mån till den utveckling som jag har redogjort för ovan. Det vilar något oundvikligt över de förändringar som översiktsplanerna presenterar. Visserligen måste vi vara uppmärksamma på att dessa planer är resultatet av längre beslutsprocesser som i sig har rymt debatter och skiftande åsikter. Att det saknas olika perspektiv i de färdiga planerna framstår därför inte som särskilt märkligt. Det är till och med något som poängteras i *City 67* där författarna skriver: ”Det faller utanför ramen för beskrivningen av *City 67* att diskutera alternativa principplaner för omdaning av Nedre Norrmalm.”¹⁸⁷

Något som dock ger uttryck för ett mer objektivt synsätt är beskrivningarna av de pågående och framtida förändringar som staden måste *besvara*. Vi kan finna detta inte minst i de beräkningar och uppskattningar av exempelvis framtida trafikmängder som återfinns i planerna. De omständigheter som dessa prognoser ger uttryck för framträder som vore de naturliga fenomen. Överlag är det framförallt trafikökningarna och behovet av en kapacitetsökning av trafiksystemet som förefaller oundviklig. Det bör dock lyftas fram att det på sina ställen faktiskt ställs frågor om vad som är önskvärt. I *Cityplan 1977* uttrycks exempelvis en önskan om att antalet sysselsatta i city inte ska öka, något som skulle göra det möjligt att bevara bostadsområden samt minska trafiktrycket.¹⁸⁸ I samma översiktsplan ges det också uttryck för en önskan om att begränsa biltrafiken till förmån för andra trafikslag.¹⁸⁹ Dessa önskemål går att förstå utifrån den kritik som successivt växte fram mot Norrmalmsregleringen.

Det är även så att expertisen spelar en betydande roll i översiktsplanerna. Den ursprungliga översiktsplanen författades av arkitekterna Sven Markelius och David Helldén. I slutet av planen nämns ytterligare personer som var av vikt för regleringens utformning. Här samsas arkitekter samt civil- och byggnadsingenjörer om vartannat. Vidare är det intressant att lyfta fram de bilagor som återfinns sist i stadsplanen. Här finner vi en utredning av de framtida motortrafikmängderna inom nedre Norrmalm¹⁹⁰, tre utredningar av dagsljusbelysningens betydelse för arkitekturen och stadsplaneringen¹⁹¹ samt ett PM som berör ventilationen av

¹⁸⁷ Generalplaneberedningens expertutskott, 1967, s. 6.

¹⁸⁸ Stadsbyggnadskontoret, 1978, s. 4.

¹⁸⁹ *Ibid.*, 1978, s. 13.

¹⁹⁰ Markelius och Helldén, 1947, s. 139 ff.

¹⁹¹ *Ibid.*, 1947, s. 143 f., s. 145 ff., s. 154 ff.

trafiktunnlarna under staden.¹⁹² Samtliga dessa bilagor är författade av arkitekter respektive ingenjörer och har en tydligt vetenskaplig prägel. I *City 67* berörs också det samarbete som har upprättats med det Ekonomiska forskningsinstitutet vid handelshögskolan.¹⁹³

5.4 Skapandet av identiteter

Frågan om vilka identiteter och vilka beteenden som Norrmalmsregleringen syftade till att frammana är i viss mån den svåraste att utläsa ur källmaterialet. Detta beror på att människan som subjekt knappt berörs i översiktsplanerna. Eftersom källmaterialet på den här punkten är relativt stumt krävs det att vi återigen vänder oss till frågan om vilka tekniker för regerande som präglade Norrmalmsregleringen, men nu utifrån frågan om relationen mellan dessa tekniker och skapandet av identiteter och beteenden.

Jag vill hävda att det i huvudsak är tre identiteter som går att skönja i översiktsplanerna: den cirkulerande människan (trafikanten), konsumenten samt den arbetande människan.

5.4.1 Trafikanten

Som jag tidigare visade på präglas översiktsplanerna i hög utsträckning av en strävan att skapa ett fungerande trafiksystem, det vill säga att underlätta cirkulationen inom och till nedre Norrmalm. Detta trafiksystem bygger på en på förhand väl reglerad infrastruktur som bestämmer trafikens flöden.¹⁹⁴ Efter Norrmalmsregleringen i hög utsträckning betraktades som ett trafiksystem, går det att dra slutsatsen att en betydande mänsklig aktivitet ansågs vara rörelsen inom och till stadsdelen; människorna utgör en del av reglerat cirkulationssystem.

En återkommande fråga som hänger samman med synen på Norrmalm som ett trafiksystem är den om trafiksäkerheten. I den äldsta av översiktsplanerna uttryckts det explicit att ökad trafiksäkerhet anses vara avgörande.¹⁹⁵ Vi kan till exempel återigen erinra oss statistiken av cykelolyckor inom stadsdelen.¹⁹⁶ Förslag på förändringar som ska öka trafiksäkerheten finns vi även i de övriga översiktsplanerna.¹⁹⁷

¹⁹² Ibid., 1947, s. 152 f.

¹⁹³ Generalplaneberedningens expertutskott, 1967, s. 10.

¹⁹⁴ Som exempel på trafiksystemets planering, se bilagor 4, 6 och 7.

¹⁹⁵ Markelius och Helldén, 1947, s. 33.

¹⁹⁶ Ibid., 1947, s. 30 f.

¹⁹⁷ Se: Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 27; Stadsbyggnadskontoret, 1978, s. 34 och s. 38;

Som ett led i att förbättra kommunikationerna ges det uttryck för en strävan att förlägga liknande verksamheter nära varandra och inom samma områden i stadsdelen. Syftet anges vara ökad bekvämlighet för de enskilda människorna samt att ”trafikbehovet inom city blir mindre.”¹⁹⁸ Jag vill hävda att det sistnämnda syftet kan förstås som ett led i att optimera trafiken och rörelsen inom Norrmalm. I översiktsplanen från 1967 hävdas det att gångtrafiksystemet framförallt behöver binda ihop ”trafikalstrare” (tunnelbanestationer, centralstationen, bussterminaler och parkeringshus) med målpunkter (arbetsplatser och butiker).¹⁹⁹

Ett återkommande inslag när det gäller utformningen är trafiksystemet är önskan att differentiera trafiken. Olika former av trafik ska i så hög utsträckning som möjligt hållas åtskilda. I 1967 års översiktsplan skriver författarna: ”Cityområdet är för stort för att kunna planeras som ett renodlat gångområdet, men för att ge området en god gångmiljö måste en långtgående trafikdifferentiering genomföras.”²⁰⁰ För ett exempel på en visualisering av dessa trafikskyddade gångstråk, se bilaga 4.

Utifrån resonemangen om trafiksystemet inom nedre Norrmalm vill jag lyfta fram två slutsatser. För det första utgår mycket av planeringen ifrån synen på människan som en entitet i rörelse; hon är i hög utsträckning en trafikant. För det andra är denna trafikant också del i ett väl reglerat system av flöden. Allt ifrån gatornas sträckningar, buss- och tunnelbanestationernas placeringar och differentieringen av trafiken rymmer en strävan att styra människors rörelse på det mest optimala sättet. Det som jag vill komma åt här är att ett sådant system kräver människornas tysta samtycke; vi inordnar oss i de flöden som på förhand är bestämda.

5.4.2 Konsumenten

Människan som en konsument är inte lika framträdande som den ovan beskrivna synen på människan som trafikant. Vi kan dock identifiera aspekter av regleringen som pekar mot näringslivet och konsumtionens betydelse för staden. I 1967 års cityplan beskrivs gångtrafiken inom city på följande vis: ”Gångtrafiken inom cityområdet rör sig mellan bostäder och arbetsplatser, bostäder och butiker, arbetsplatser och butiker samt mellan

¹⁹⁸ Markelius och Helldén, 1947, s. 12.

¹⁹⁹ Generalplaneberedningens expertutskott, 1967, s. 15.

²⁰⁰ Ibid., 1967, s. 14.

arbetsplatser och butiker infördes.”²⁰¹ Vi finner här alltså en treenighet bestående av arbete, bostäder och butiker. I den ursprungliga stadsplanen ägnas ett helt kapitel åt att diskutera hur butiksgatorna bör utformas. För att analysera problemet med utformningen av dessa gator formulerar sig författarna på följande vis:

Däremot synes två teser kunna formuleras som grund för en analys av problemet: (a) Det bästa läget för en butik är det, där den med hänsyn till kommunikationsförhållandena lättast kommer i kontakt med sina kunder. (b) Med hänsyn till utformningen skall en butiksgata bilda en stimulerande miljö, som drar människorna till sig och (vilket är önskvärt ur köpmännens synpunkt) lockar dem till att köpa.²⁰²

Författarna fortsätter därefter med att hävda att citybutikernas kundkrets utgörs inte enbart av hela stadens befolkning utan till och med hela landets befolkning. Här kan vi återkoppla till idén om det centrifugala, det vill säga strävan att inlemma allt större kretsar i cirkulationen. Som jag tidigare har berört uppmärksammas också relationen mellan infrastrukturen och handeln; varuhusen bör till exempel planeras så att det finns parkeringsplatser tillgängliga för kunderna.²⁰³ De nya krav som ställs på butiksbeståndet används också som argument för att riva äldre fastigheter: ”Liksom för kontoren stiger anspråken på butiksstandarden. Kraven på överskådlighet, flexibilitet, lockande entréer och attraktivt skyltande fasader blir allt svårare att tillfredsställa i det gamla fastighetsbeståndet på Nedre Norrmalm.”²⁰⁴ I översiktsplanen från 1962 beskrivs det hur regleringen har inneburit en upprustning av stadens detaljhandel; butiksytorna har exempelvis ökat från 36 000 till 95 000 m². Vidare räknar man med att detaljhandeln kommer att växa både när det gäller omsättning och volym.²⁰⁵

Det bör dock poängteras att detaljhandelns betydelse och framväxt inte står oemotsagd. I City 67 tar man upp det faktum att cityområdet genom regleringarna har fått en ”utpräglat kommersiell karaktär.”²⁰⁶ Som svar på detta lyfter författarna fram hur den fullbordade miljön kring Sergels Torg bör innebära att man undviker en alltför långgående kommersialisering av city.²⁰⁷ I översiktsplanen från 1977 är överhuvud frågan om detaljhandel och konsumtion frånvarande.

Frågan om stadens butiker, med den tillhörande handeln och konsumtionen, innehar inget primat i översiktsplanerna. Det återkommer dock som ett tema i delar av källmaterialet, ofta i

²⁰¹ Ibid., 1967, s. 14.

²⁰² Markelius och Helldén, 1947, s. 36.

²⁰³ Ibid., 1947, s. 37.

²⁰⁴ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 14.

²⁰⁵ Ibid., 1963, s. 23.

²⁰⁶ Ibid., 1967, s. 11.

²⁰⁷ Ibid., 1967, s. 11.

relation till frågan om trafiksystemet och tillgängligheten. Detaljhandeln ses som en viktig komponent för staden och stadslivet, och för att det ska fungera behöver människan bli en konsument.

5.4.3 Den arbetande människan

Relativt mycket utrymme ägnas i översiktsplanerna åt frågor som berör arbetsplatser samt rörligheten till och från dessa. I översiktsplanen från 1946 framhålls det att behovet av bostäder i city inte är stort. Det är framförallt arbetslivets behov som behöver tillgodoses.²⁰⁸ Det är således inget problem att bostäderna trängs undan av kontorshusen.²⁰⁹ Det viktiga är snarare att utnyttja våningsytan mer effektivt i bemärkelsen fler arbetande människor per kvadratmeter. Detta exemplifieras bland annat genom en tabell som visar på hur uppförandet av nya byggnader har inneburit en markant ökning i antalet arbetande jämfört med tidigare bebyggelse.²¹⁰ I 1962 års *cityplan* läggs vikt vid de krav som ”den moderna företagsamheten kommer att ställa.”²¹¹ Det krävs rationella arbetslokaler och trivsamma arbetsmiljöer. Författarna skriver att ”Välplanerade kontorsutrymmen är ofta ett grundvillkor för en rationell och ekonomisk företagsadministration och en väg att nedbringa de i allmänhet tungt vägande personalkostnaderna.”²¹²

Det framkommer tydligt att nedre Norrmalm framförallt ska vara en plats för arbete. Plats ska beredas för de behov som arbetslivet, i dess olika former, ställer. Som jag tidigare tog upp finns det i den sista av de studerade översiktsplanerna en motreaktion mot detta. Här anges som målsättning att antalet sysselsatta inom stadsdelen inte ska öka.

6 Sammanfattande diskussion

Inför sammanfattningen kan det vara på sin plats att kort återvända till uppsatsen ursprungliga ansats. Syftet med uppsatsen har varit – för att citera mig själv – att undersöka hur Norrmalmsregleringen kan förstås som ett komplex av tekniker med syfte att styra staden och människorna. För att genomföra undersökningen har jag betraktat regleringen, så som den

²⁰⁸ Markelius och Helldén, 1947, s. 20.

²⁰⁹ Ibid., 1947, s. 21.

²¹⁰ Ibid., 1947, s. 19.

²¹¹ Stockholms stads generalplaneberedning, 1963, s. 22.

²¹² Ibid., 1963, s. 13.

kommer till uttryck i de fyra översiktsplanerna, som en regim av regerande. Denna regim har jag brutit ned i fyra kategorier, utifrån Mitchell Deans ramverk för att analysera regementalitet. För att genomföra själva analysen har jag använt mig av teorier rörande regementalitet för att på så vis kunna ställa innehållet i källmaterialet i relation till tidigare forskning.

6.1 Norrmalmsregleringen och teknikerna

En av de huvudsakliga frågeställningarna som jag har syftat till att undersöka är frågan om vilka tekniker – med syfte att styra människorna och staden – som kommer till uttryck i översiktsplanerna. Analysen av källmaterialet har visat att den mest framträdande tekniken för styrning utgörs av trafiksystemet. Översiktsplanerna bygger i hög grad på utformningen av en infrastruktur som ska säkerställa god kommunikation inom nedre Norrmalm. Både trafiken inom stadsdelen samt den trafik som förbinder Norrmalm med övriga Stockholm och resten av landet, spelar en betydande roll för regleringen. Denna bild förstärks om vi ser till alla de resonemang om trafiksäkerhet som förs i översiktsplanerna. Trafikolyckor innebär inte enbart en risk för enskilda individer utan får också till följd att flödet i trafikens rubbas.

Ytterligare en teknik som träder fram i översiktsplanerna, och som delvis har en relation till utformningen av trafiksystemet, är strävan till differentiering. Denna differentiering riktar sig både mot trafiken (olika trafikslag ska hållas åtskilda) men också mot de verksamheter som är förlagda inom stadsdelen.

Utifrån ett regementalitetsperspektiv kan vi betrakta både trafiksystemets utformning och differentieringen som ett uttryck för det som Foucault menar är en central komponent av regementalitet: säkerhetsdispositivet. Det finns en strävan att upprätta sfärer som reglerar sig själva och som säkerställer att processerna (trafiken och verksamheterna) flyter på obehindrat.

6.2 Staden och människorna

Den andra huvudsakliga frågeställningen som jag har undersökt handlar om vilka beteenden som uppmuntras och faciliteras genom Norrmalmsregleringen.

Översiktsplanerna berör framförallt människorna utifrån frågor som kretsar kring trafiken, handeln och arbetet. Trafiksystemet bygger på att människorna – som en kollektiv entitet – rör sig till, från och inom stadsdelen. Som trafikant reduceras människan till ett objekt i rörelse,

ett objekt som styrs genom trafiksystemets utformning. Jag vill här ligga vikt vid det faktum att det är *trafiksystemet som reglerar och bestämmer människornas förflyttningar*. Givetvis är det så att människor i alla tider har förflyttat sig på olika vis. Däremot har graden av trafiksystemens betydelse varierat. I översiktsplanerna kan vi utläsa hur den reglerade trafiken spelar en oerhört betydande roll för staden och då också för de människor som lever och verkar där. Utifrån trafiken betraktas människorna som del av ett cirkulationssystem och för att detta system ska fungera krävs det att människan, som en trafikant, inordnar sig i systemet.

Utöver att vara en trafikant betraktas också människan som en konsument. Detta kommer framförallt till uttryck genom den vikt som läggs vid hur stadsdelens handel ska kunna underlättas. Butiksgatornas utformning är föremål för reglering och likaså är det viktigt med goda kommunikationer för att människor ska ha möjlighet att ta sig till de önskade butikerna och varuhusen. Även om det är svårt att utläsa några mer specifika beteenden som är önskvärda av de handlande människorna går det att slå fast detaljhandelns betydelse för staden; att konsumera förefaller vara en betydelsefull aktivitet för människorna.

Slutligen framgår det tydligt av översiktsplanerna att arbetet som aktivitet är viktig för stadsdelen. Framförallt i de äldre stadsplanerna sågs det inte som något problem att kontorsverksamheten beredde ut sig på bostädernas bekostnad. I nedre Norrmalm ska man inte i första hand bo, utan istället arbeta och handla. Diskussionerna som berör den arbetande människan kretsar dels kring behovet av goda kommunikationer. Återigen ser vi cirkulationens betydelse för regleringen. Vidare läggs vikt vid kontorslokalerna utformning för att skapa trivsamma arbetsplatser. Dessa diskussioner relateras bland annat till frågor som berör ventilation, trafikbuller och behovet av dagsljus.

Något som är värt att här lyfta fram är hur trafiken och kommunikationen spelar en betydande roll för mer eller mindre alla de aktiviteter som lyfts fram i översiktsplanerna. Trafiken är betydelsefull både för att människorna ska ha möjlighet att ta del av detaljhandeln samt för att de ska kunna ta sig till sina arbetsplatser. Det är tydligt att det fundament som staden vilar på utgörs av trafiksystemet.

6.3 Norrmalmsregleringens kunskapssyn

Den kunskap om staden och tingen som legitimerar regleringen präglas av ett tydligt vetenskapligt perspektiv. Statistiken intar en framträdande position för att legitimera regleringen. Siffror, beräkningar och prognoser används som verktyg för att tydliggöra

behovet av en omvandling av nedre Norrmalm. Siffrornas betydelse som en väg till kunskap har en tydlig relation till ”regementalitetens epistemologi”. Eftersom regementalitet strävar mot att upprätta självständiga sfärer där de inneboende processerna kan fortlöpa spelar just sannolikheter och statistik en avgörande roll för att få insikter om hur dessa processer fungerar samt för att därefter genomföra regleringar som ligger i linje med dessa processer.

Även användningen av kartor för att legitimera regleringen är intressant utifrån vilken kunskapssyn som de representerar. Kartorna visualiserar staden på ett sätt som präglas av en objektiv och abstrakt ansats. Detta innebär bland annat att den process som ligger till grund för skapandet av kartorna är dold. För att producera kartorna krävs det i grund och botten att människor – i någon form – utforskar stadsrummet. Det är oundvikligen så att en subjektiv perception av staden ligger till grund för att ta fram kartorna. Detta är dock något som inte framträder i de kartor som återfinns i översiktsplanerna. Istället presenterar de en ”objektiv” bild av staden som bygger på ett strikt geometriskt rum. Det faktum att det geometriska-matematiska rummet är den grund på vilken kartorna vilar pekar också mot den mer övergripande kunskapssyn som präglar översiktsplanerna; det är utifrån den ”objektiva” kunskapen om staden som regleringen kan legitimeras.

Befolkningen framträder i översiktsplanerna framförallt som statistik, det vill säga som enskilda siffror i ett större sammanhang. Befolkningen, som ett kollektiv av individer, är en utgångspunkt och en förutsättning för Norrmalmsregleringen. Å ena sidan regleras staden på så vis att människorna fritt ska kunna röra sig inom stadsdelen. Samtidigt utgår regleringen ifrån att människorna rör sig gemensamt och i stora strömmar; individerna går upp i flödet. Vi kan här erinra oss Foucaults syn på hur befolkningen träder fram som ett naturfenomen, ett fenomen som det är möjligt att påverka genom beräkningar och analys. Det är också intressant att konstatera hur översiktsplanerna i hög utsträckning saknar ett ”fenomenologiskt” perspektiv, det vill säga hur staden bör upplevas av och framträda för människorna. Det finns några passager där ett sådant synsätt kan skönjas, exempelvis i resonemanget om människan som kan njuta av att se en blå himmel, men på det stora hela förefaller detta vara en fråga som inte är relevant, åtminstone inte utifrån översiktsplanerna.

Den kunskapssyn som jag har redogjort för ovan kännetecknar inte enbart regementalitet, utan kan i hög utsträckning betraktas som ett utslag av modernitetens strävan att dela in, mäta och beräkna, samt modernitetens mer övergripande ”objektifierande” ansats. Per Lundin, som inte utgår ifrån ett regementalitetperspektiv, gör exempelvis en liknande iakttagelse i sin avhandling när han diskuterar hur de politiska problemen omformulerades till tekniska

problem och därigenom hamnade i händerna på diverse experter. När det gäller expertisens betydelse för att identifiera och finna lösningar på problem kan vi se en liknande tendens i översiktsplanerna för Norrmalmsregleringen. Planerna stödjer sig på expertis från arkitekter, stadsplanerare och ingenjörer. Således kan vi placera in den kunskapssyn som kommer till uttryck i översiktsplanerna i ett bredare historiskt sammanhang.

6.4 Frågan om det liberala regerandet

Som jag tidigare visat kännetecknas regementalitet av liberal styrning. Det liberala blir dels ett sätt att tänka kring makt samt en konkret teknik för att regera. I vilken bemärkelse finner vi detta komma till uttryck i de fyra översiktsplanerna? Jag vill hävda att det framförallt går att se en relation mellan trafiksystemets utformning och den liberala styrningen. Trafiken är reglerad på så vis att den ska flyta på av sig självt, någon direkt intervention ska inte behövas. Människorna är fria att röra sig inom trafiksystemet samtidigt som trafiken på förhand är reglerad genom att det finns bestämmelser som avgör vart och hur trafikanterna kan ta sig runt. Tidigare har jag också berört differentieringen av verksamheter inom stadsdelen som ett uttryck för ett säkerhetsdispositiv. Staden ordnas på ett sätt som inte syftar till direkt kontroll över människorna utan istället organiseras rummet på ett sätt som ska möjliggöra en gynnsam frihet. Vi kan relatera detta till Osbornes och Roses beskrivning av hur staden blev en miljö som präglades av en försiktigt reglerad frihet.²¹³ Norrmalmsregleringens säkerhetsdispositiv kan betraktas som ett uttryck för detta.

Det finns något paradoxalt över Norrmalmsregleringen om vi betraktar den utifrån ett liberalt perspektiv. Å ena sidan innebar regleringen omfattande ingrepp i stadsmiljön. På så vis kan omvandlingen ses som en kraftfull intervention i stadsrummet. Politiker och experter grep in och förvandlade Stockholm city på ett spektakulärt sätt. Samtidigt syftade denna intervention till att ordna staden på ett sätt som gjorde den funktionsduglig, det vill säga staden skulle fungera på ett sätt som inte krävde fortlöpande ingrepp. Stadens processer skulle fortskrida i enlighet med sina funktioner. Det är främst i detta resonemang som vi kan återfinns en liberal aspekt av Norrmalmsregleringen.

²¹³ Osborne och Rose, 1999, s. 740.

6.5 Norrmalmsregleringen – ett uttryck för regementalitet?

Kan vi då betrakta Norrmalmsregleringen som ett uttryck för regementalitet? Frågan kompliceras i viss mån på grund av den dubbla betydelse som begreppet regementalitet kan anta. Å ena sidan kan vi betrakta regementalitet i den breda bemärkelsen: som ett sätt att tänka kring makt och hur detta tar sig uttryck i olika praktiker. Utifrån det perspektivet blir svaret oundvikligen jakande, visst är det så att Norrmalmsregleringen ger uttryck för ett visst sätt att tänka kring regerande.

En måhända mer fruktbar ingång – vilket också är det som jag har gjort inom ramen för uppsatsen – är att se på regementalitet som en historiskt specifik form av regerande.

Jag vill lyfta fram två mer övergripande slutsatser som analysen av källmaterialet har gjort gällande. Den första rör trafiksystemets betydelse för regerandet och för styrningen av staden. Detta är något som jag har berört vid flertalet tillfällen tidigare, men då ofta i relation till mer specifika dimensioner. Utifrån översiktsplanerna är det tydligt vilken avgörande betydelse som tillmäts trafiken. Det är otvivelaktigt så att trafiksystemet på många sätt är det som ligger till grund för och styr den övriga regleringen. Merparten av de andra frågor som också berörs i översiktsplanerna förhåller sig på ett eller annat sätt till trafiksystemet; det är utifrån trafiken som resten av regleringen modelleras. Detta innebär också att trafiken får en betydelsefull roll som en teknik för regerande. Trafiken ordnar stadens och människornas flöden, riktar dem åt önskvärda håll och skapar samtidigt en sfär som i viss utsträckning är självreglerande.

Den andra slutsatsen är hur Norrmalmsregleringen – utifrån ett regementalitetsperspektiv – framträder som ett komplex. Detta komplex skulle också kunna benämnas som en regim av regerande. Vad jag menar är att Norrmalmsregleringen, som ett sätt att styra människorna och staden, är sammansatt av en mängd olika aspekter som samverkar. Vi kan här återvända till Deans fyra dimensioner för att förtydliga resonemanget. Å ena sidan etableras ett synfält som preciserar vad som är relevant och irrelevant för själva regerandet. Stadsdelen betraktas ur ett visst perspektiv som både belyser och lägger i skugga. Vidare är regerandet förbundet med en specifik kunskapssyn. Vilken kunskap om staden och människorna behövs för att kunna regera på bästa sätt? Varifrån kommer denna kunskap? Därefter består själva regleringen av olika tekniker, i fallet med Norrmalmsregleringen framförallt tekniker som rör trafiken och organiseringen av stadsrummet, som syftar till att styra staden på bästa sätt. Dessa tekniker vilar på de föregående två dimensionerna och kan betraktas som konkretiseringar av regerandet. Avslutningsvis innebär detta att människorna träder in i staden i förhållande till

detta komplex. Människorna behandlas framförallt som trafikanter, konsumenter eller arbetare. Det är i relation till dessa verksamheter i staden som människorna framförallt är intressanta.

Ett regementalitetperspektiv möjliggör en analys av de mentaliteter som är förbundna med regerandet. Dessa mentaliteter utgör det ofta outtalade – och i viss mån omedvetna – fundament varpå regerande vilar. För att få en förståelse för detta fundament krävs det en analys som utgår ifrån regerandet som ett komplex. Det är först när de olika aspekterna av regerandet undersöks i förhållande till varandra som det går att teckna en bild av en viss händelse, eller ett visst verk, som en regim av regerande.

7 Avslutning

I avslutningen har jag valt att lyfta fram två frågor som i viss mån pekar vidare mot framtiden, dels utifrån förslag på fortsatt forskning inom området och dels utifrån Stockholms framtida utveckling. Jag inleder med att mer övergripande resonera kring frågan om infrastrukturens politiska dimensioner. Därefter följer en kort jämförelse av Norrmalmsregleringens översiktsplaner och den senaste översiktsplanen för Stockholm: *Promenadstaden* (antagen 2010).

7.1 Infrastrukturens politik

En fråga som arbetet med uppsatsen har väckts hos mig handlar om de politiska dimensioner som ryms i infrastrukturen. Själva ordet består av en sammansättning av infra som betyder under eller nedanför samt struktur som hänvisar till det sätt som något är organiserad på.²¹⁴ Vi finner alltså att infrastruktur hänvisar till en organisation som ligger under eller nedanför. Den allmänna förståelsen av detta är självfallet att infrastruktur är det fundament på vilket kommunikationen vilar: vi kör på vägarna, går på stigarna, ansluter till internet eller använder oss av telefonnätet. På grund av infrastrukturens natur, det vill säga att den utgör en underliggande förutsättning för kommunikation, blir den också relativt osynlig, åtminstone så länge den fungerar som tänkt. Om vi i relation till detta intar ståndpunkten att de materiella tingen, och det sätt på vilka de är organiserade, besitter agens och utövar makt kan vi betrakta

²¹⁴ Svenska akademins ordlista över svenska språket, s. 378, tillgänglig: http://www.svenskaakademien.se/svenska_sprak/svenska_akademins_ordlista/saol_13_pa_natet/ordlista, hämtad: 2015-05-25.

infrastrukturen som en underliggande politisk/ideologisk struktur. Vi har alltså att göra med en struktur som dels strukturerar vår uppfattning av tiden och rummet samt en struktur som utövar makt. Vi kan här dra oss till minnes Wolfgang Schivelbuschs konstaterande att trafiken bestämmer vad som hör hemma på vilken plats.²¹⁵

Som uppsatsen har visat på är frågan om infrastruktur förbunden men en mängd andra aspekter. Den mest centrala av dessa är självfallet hur människor, ting och information bör förflytta sig. Infrastrukturen är dock förbunden även med en viss syn på kunskap; vilken kunskap är nödvändig och relevant för att upprätta den önskvärda strukturen? Vidare kan vi se hur människorna blir en del av infrastrukturen och hur olika identiteter skapas beroende på vilken infrastruktur som människan använder sig av: hon blir trafikant, internetanvändare, flygpassagerare och så vidare.

Som idéhistoriker rymmer frågan om infrastrukturen således en historiskt intressant dimension. Hur kan vi förstå infrastrukturen utifrån skiftande historiska sammanhang? Vilka idéer har varit förbundna med synen på samt byggandet av infrastruktur? På vilket sätt är det möjligt att relatera frågan om infrastruktur till historiska skeenden och mentaliteter? Vidare hade ett idéhistoriskt studium av infrastrukturen varit intressant såtillvida att relationen mellan idéer och materialitet blir påtaglig. Hur förhåller sig dessa till varandra? Frågan om infrastrukturens idéhistoriska dimensioner är alltså något som lockar till vidare forskning.

7.2 Promenadstaden

Den 15 mars 2010 antog Stockholms kommunfullmäktige *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*. Planen ersatte den tidigare *Översiktsplan 1999*. Vilka idéer om staden kommer till uttryck i *Promenadstaden* jämfört med de översiktsplaner som jag har studerat inom ramen för uppsatsen? Vi bör vara uppmärksamma på att den senaste översiktsplanen berör hela Stockholm och inte enbart Norrmalm, som i fallet med mitt källmaterial. Givetvis spelar detta roll för översiktsplanens omfång och de frågor som lyfts fram.

En jämförelse mellan *Promenadstaden* och de översiktsplaner som låg till grund för Norrmalmsregleringen visar på både likheter och skillnader i synen på staden och människorna. Å ena sidan spelar infrastruktur, kommunikation och trafik alltså en viktig roll. Det uttrycks exempelvis en strävan mot att koppla samman stadens olika delar

²¹⁵ Schivelbusch, 1986, s. 194.

ytterligare.²¹⁶ Stadens infrastruktur anses vara viktig för tillväxten och målsättningen är att människor enkelt ska kunna resa inom hela regionen. En markant skillnad jämfört med de tidigare planerna är den vikt som läggs vid miljöfrågorna i relation till trafiksystemen. Samtidigt som kommunikationerna ska vara goda är också målet att klimatpåverkan från trafiken ska vara minimal.²¹⁷ Det finns också en viss reservation inför biltrafiken. Visserligen hävdas det att bilen alltjämt har en ”naturlig och oersättlig funktion”²¹⁸ men det är framförallt kollektivtrafiken som bör utgöra navet i trafiksystemet.²¹⁹ Cirkulationens betydelse är således fortsatt betydelsefull för utformningen av staden.

Ytterligare en likhet mellan *Promenadstaden* och de tidigare översiktsplanerna är synen på framtiden. Målet är varken att planera för nuet eller att skapa en statisk och bestämd stad. Istället är syftet att staden ska utvecklas i takt med de förändringar som sker. Författarna uttrycker det på följande vis: ”Långsiktig hållbar samhällsutveckling handlar till stor del om en process, snarare än ett framtida önskvärt tillstånd.”²²⁰ I viss mån skulle jag vilja påstå att framtidsperspektivet till och med är mer uttalat i *Promenadstaden* än vad det är i de tidigare översiktsplanerna. Precis som i de tidigare översiktsplanerna används prognoser och beräkningar för att skapa en bild av de förändringar som framtiden kan komma att föra med sig.²²¹

En mer betydande skillnad jämfört med de äldre översiktsplanerna utgörs av synen på människorna. *Promenadstaden* kan sägas ha ett mer ”mänskligt ansikte” än översiktsplanerna för Norrmalmsregleringen. Vid planering av bostäder ska hänsyn tas till alla gruppers olika behov. Ett problem som identifieras är den svaga position som hushåll med begränsade ekonomiska resurser har på bostadsmarknaden.²²² Vidare anges att planeringen av staden ska utgå ifrån ”en helhetssyn på människors hälsa och välbefinnande”.²²³ På flera ställen poängteras också vikten av att Stockholm ska utvecklas i samråd med människorna som faktiskt bor och verkar i staden.²²⁴ Människorna träder i högre utsträckning fram som levande och deltagande subjekt istället för som objekt att förvalta.

²¹⁶ Stadsbyggnadskontoret, *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*, Stockholm: Stadsbyggnadskontoret, 2010, s. 5.

²¹⁷ *Ibid.*, 2010, s. 20.

²¹⁸ *Ibid.*, 2010, s. 20.

²¹⁹ *Ibid.*, 2010, s. 20.

²²⁰ *Ibid.*, 2010, s. 9.

²²¹ *Ibid.*, 2010, s. 22.

²²² *Ibid.*, 2010, s. 23.

²²³ *Ibid.*, 2010, s. 28.

²²⁴ *Ibid.*, 2010, s. 1 ff.

Vi kan alltså se att en del av dimensioner som präglade Norrmalmsregleringens översiktsplaner även idag spelar en betydande roll för synen på och planeringen av Stockholm. Inte minst intar infrastrukturen och kommunikationerna en framträdande roll. Samtidigt finns en mer uttalad önskan om att inkludera människorna i omvandlingen av staden och större hänsyn tas till mångfalden av människornas livssituationer och behov. I jämförelsen av Norrmalmsregleringens översiktsplaner och *Promenadstaden* kan vi alltså både spåra en kontinuitet men också förändringar i synen på staden och människorna. Vad detta innebär för framtiden återstår att se.

8 Litteraturförteckning

Tryckta källor

- Crampton, Jeremy W. och Elden, Stuart (red.), *Space, Knowledge and Power. Foucault and Geography*, Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2007.
- Dean, Mitchell, *Governmentality. Power and rule in modern society*, 2. uppl., London: Sage Publications, 2010 (1999).
- Foucault, Michel, *Säkerhet, territorium, befolkning. Collège de France 1977-1978*, Hägersten: Tankekraft förlag, 2010.
- Generalplaneberedningens expertutskott, *City 67. Stockholm. Principplan för den fortsatta citysaneringen framlagd i maj 1967*, Stockholm: Nordiska bokhandeln (distr.), 1967.
- Gullberg, Anders, *City – drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979. Del 1*, Stockholm: Stockholmia förlag, 2001(a).
- Gullberg, Anders, *City – drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951-1979. Del 2*, Stockholm: Stockholmia förlag, 2001(b).
- Herlitz, Lars, *Nationalencyklopedin*, ”fysiokrater. Den fysiokratiska skolan”, Bd 7, Höganäs: Bra Böcker, 1992.
- Joyce, Patrick, *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City*, London: Verso, 2003.
- Lemke, Thomas, ”Foucault, Politics, and Failure. A Critical Review of Studies of Governmentality”, i: Nilsson Jakob, Wallenstein Sven-Olov (red.), *Foucault, Biopolitics and Governmentality*, Huddinge: Södertörn University.
- Lundin, Per, *Bilsamhället*, doktorsavhandling, Stockholm: Stockholmia förlag, 2008.
- Majakovskij, Vladimir, *Ett moln i byxor*, Lund: Bakhåll, 2002.
- Markelius, Sven och Helldén, David, *Stadsplanekontorets tjänsteutlåtande angående ny stadsplan för nedre Norrmalm avgivet den 31 maj 1946*, Stockholm: K. L. Beckmans boktryckeri, 1947.
- Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley och Los Angeles: University of California Press, 1986 (1977).
- Stadsbyggnadskontoret, *Cityplan 1977. Förslag till generalplan för Stockholms city*, Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor, 1978.
- Stadsbyggnadskontoret, *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*, Stockholm: Stadsbyggnadskontoret, 2010.
- Stockholms stads generalplaneberedning, *1962 års cityplan*, Stockholm: Stockholms stads generalplaneberedning, 1963.

Otryckta källor

Larsson, Jonas, "Ordalek och styrningskonst", *Historisk tidskrift*, årg. 125 (2005), nr. 3, s. 441-449, tillgänglig: http://www.historisktidskrift.se/fulltext/2005-3/pdf/HT_2005-3_441-449_larsson.pdf, hämtad: 2015-03-23.

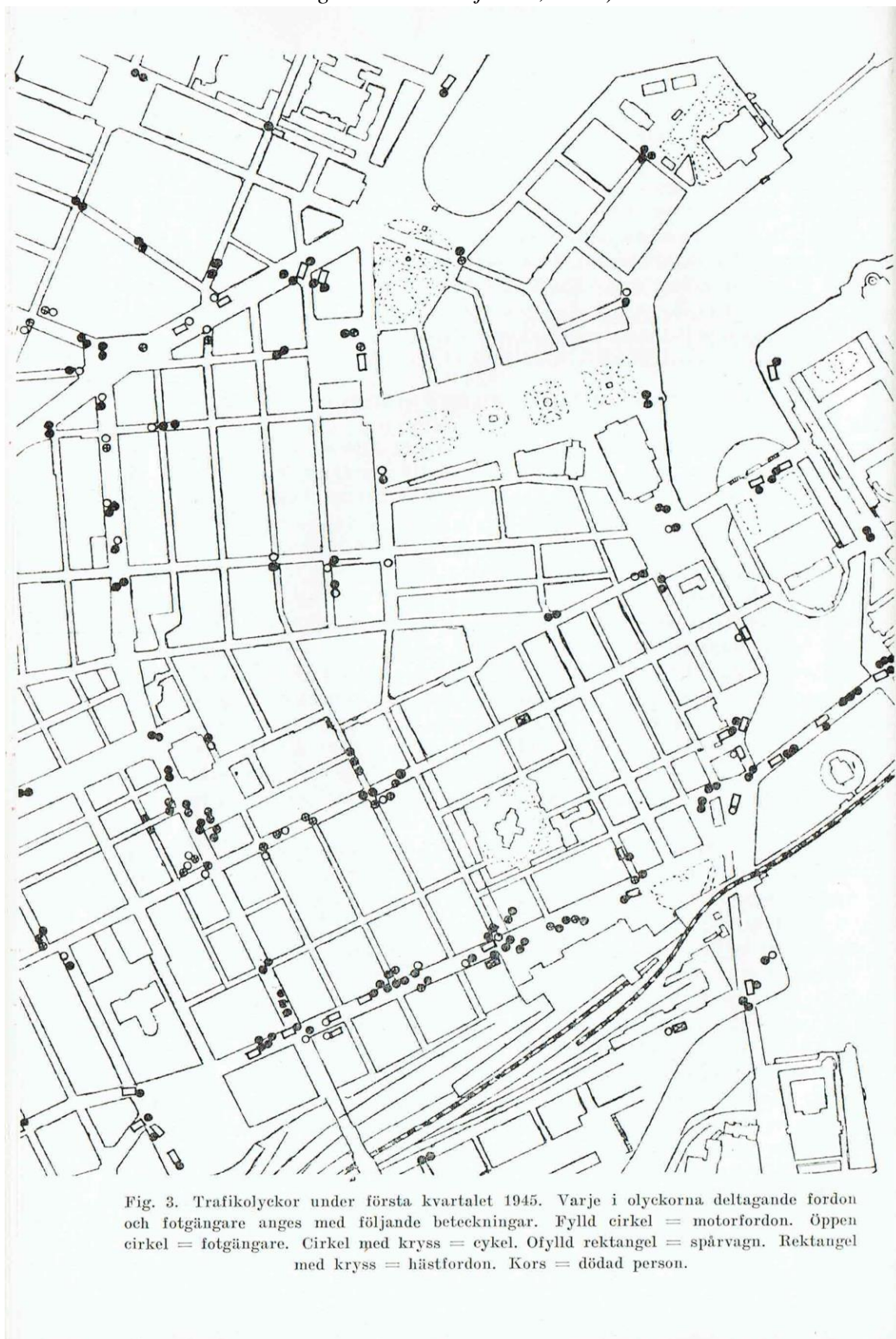
Mayhew, Susan (red.), *A Dictionary of Geography*, "Governmentality", Oxford University Press, 2009, tillgänglig: <http://www.oxfordreference.com.ludwig.lub.lu.se/view/10.1093/acref/9780199231805.001.0001/acref-9780199231805-e-1413?rskey=WGpgan&result=1>, hämtad: 2015-05-25.

Nilsson, Roddy, "Foucault, historien och historikern. Receptionen av Foucault inom svensk historisk forskning", *Lychnos årsbok för idé- och lärdoms historia*, 2008, tillgänglig: <http://www.vethist.idehist.uu.se/lychnos/articles/2008-43.pdf>, hämtad: 2015-03-23.

Osborne, Thomas och Rose, Nikolas, "Governing citites: notes on the spatialisation of virtue", *Environment and Planning D: Society and Space*, årg. 17 (1999), nr. 6, s. 737-760, tillgänglig: <http://www.envplan.com/abstract.cgi?id=d170737>, hämtad: 2015-03-19.

9 Bilagor

Bilaga 1 (Stadsplanekontorets tjänsteutlåtande angående ny stadsplan för nedre Norrmalm avgivet den 31 maj 1946, s. 30.)



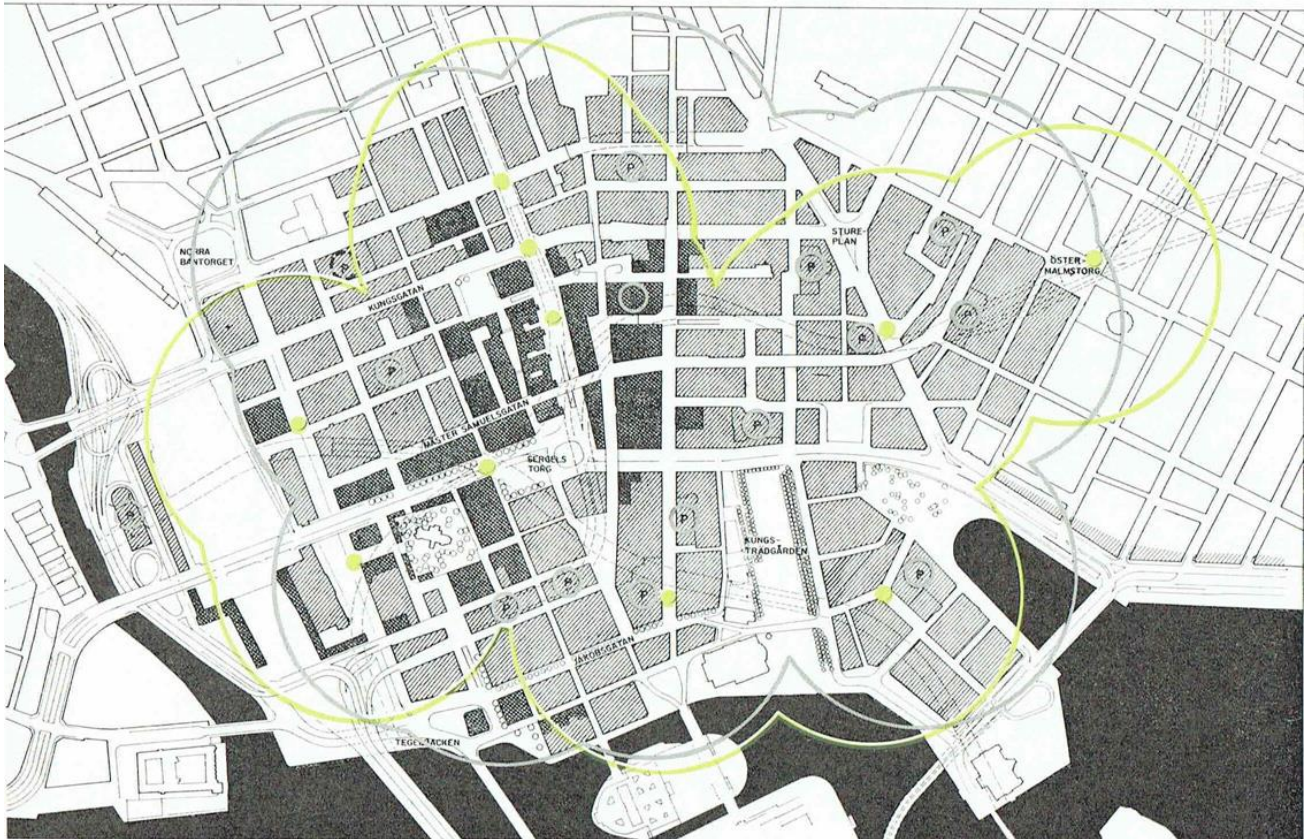
Bilaga 2 (Stadsplanekontorets tjänsteutlåtande angående ny stadsplan för nedre Norrmalm avgivet den 31 maj 1946, s. 31.)



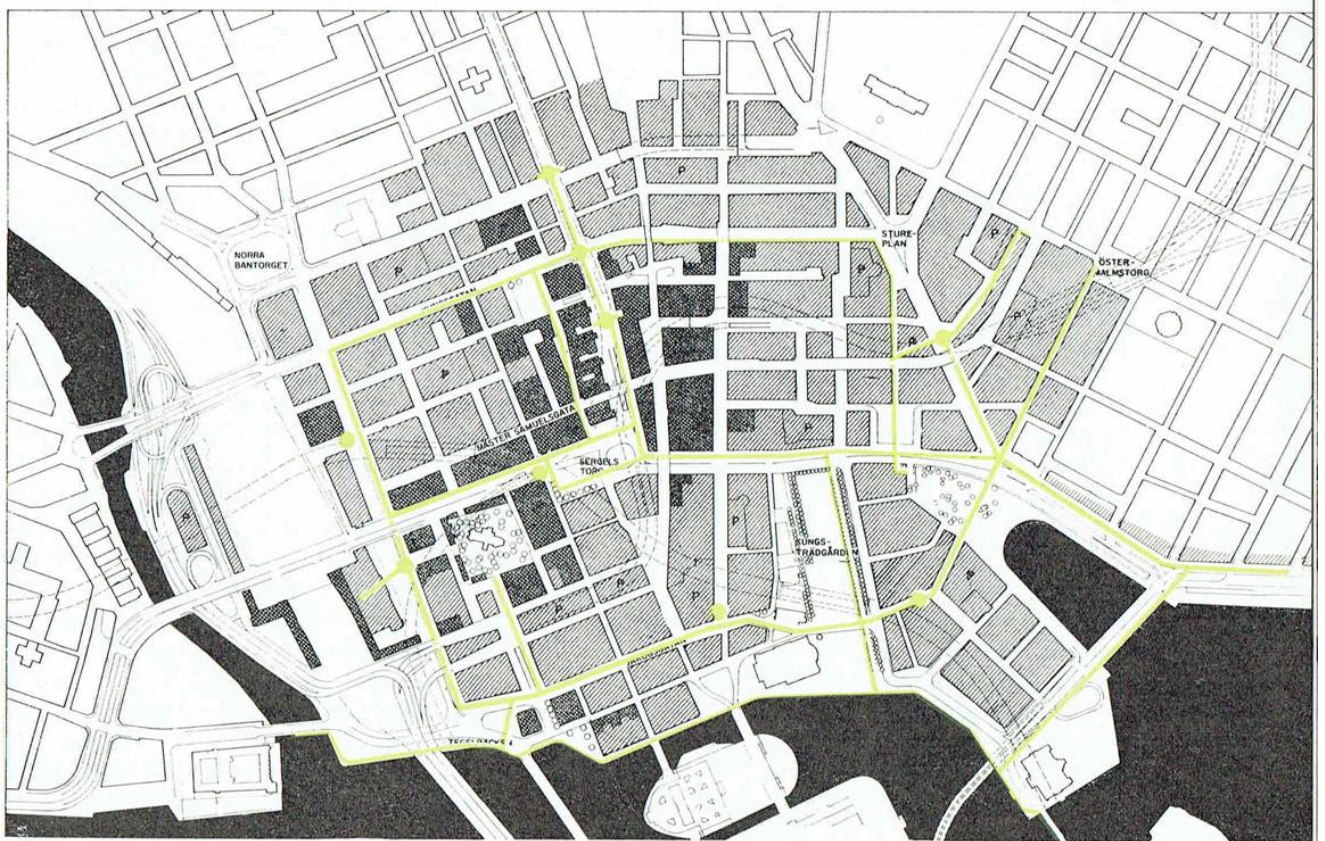
Fig. 4. Trafikolyckor under andra kvartalet 1945. (Teckenförklaring se fig. 3.) Cykeltrafikens storlek påverkar kraftigt olyckornas antal. Under första kvartalet, då väderleksförhållandena minskar cykelns användning, är olyckorna därför ej så många som under andra kvartalet.

Bilaga 3 (1962 år cityplan, s. 28)

Så gott som varje punkt i city ligger mindre än 250 meter från närmaste tunnelbanenedgång (gröna cirklar) och parkeringshus.

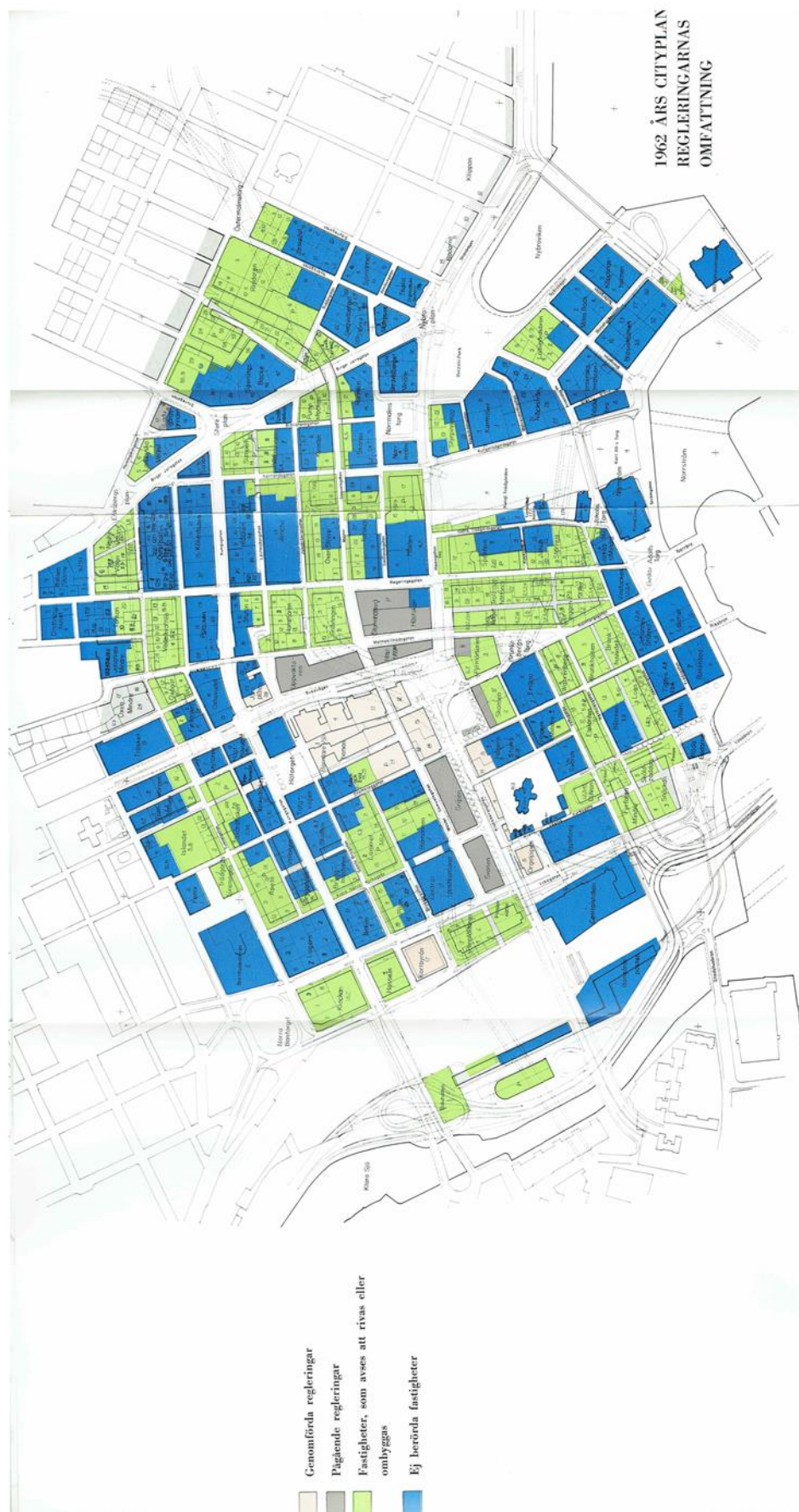


Bilaga 4 (1962 år cityplan, s. 29)



Cityplanen innehåller ett system av trafikskyddade gångstråk.

Bilaga 5 (1962 år cityplan, ”1962 års cityplan. Regleringarnas omfattning”)



Bilaga 6 (Cityplan 1977. Förslag till generalplan för Stockholms city, ”Trafikplan”)



Bilaga 7 (Cityplan 1977. Förslag till generalplan för Stockholms city, "Kollektivtrafik")

