



Stockholmsmotiv av Sigrd Hjertén och Isaac Grünewald

Bilder av staden

Essä / Text: Christian Rydberg

Stockholm den 1 juli 2022

INNEHÅLL

INLEDNING s. 3
STOCKHOLMSDEBATTEN s. 6
PANDEMIN s. 9
STADSLIVET s. 14
URBANA NORMER/GRÖNA VÅGOR s. 17
TÄTHET OCH HELHET s. 26
MODERNISMENS ARV s. 33
VÅRA DRÖMMARS STAD s. 45
KÄLLOR s. 52

INLEDNING

För en arkitekt eller stadsplanerare är *stadsbilden* den urbana motsvarigheten till landskapet. Stadsbilden är det samlade och övergripande intrycket av en stad med dess arkitektoniska uttryck, på dess bebyggelse, gator och offentliga rum, dess färg, vegetation, topografi, siluett, dimensioner och skala. Begreppet är också bärande i den för all planering centrala sjätte paragrafen i Plan- och bygglagens andra kapitel, som statuerar att all *bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan*.

Bilden av staden är något helt annat, betydligt svårare att fånga in och definiera. Kanske går det inte ens, då det finns lika många bilder som det finns människor med syn på saken, på en specifik stad eller på staden generellt. Det räcker att fråga sig vad som egentligen utgör en stad och meningarna drar i väg.

Vad är en stad?

Detta sätter urbanhistorikern Håkan Forsell (känd från podcast Staden) fingret på när han gäster Bildningspodden (2021) och beskriver hur de inte ens inom akademien kan enas om vad en stad faktiskt är. Det beror helt på vilken disciplin som väger begreppet. Om staden för ekonomer främst utgör en nod för handel och transaktioner, så är den mellanmänniskliga interaktionen desto mer central för sociologer, centrum för makt och demokratiska yttringar för statsvetare osv. För oss samhällsbyggare ska väl allt detta kopplas samman med stadsbilden (ovan) och det vi numera kallar den gestaltade livsmiljön. Inom konsten är staden närmast en konstant som motiv, ständigt närvarande och återkommande, men vad är det konstnären ser och vill förmedla bortom det uppenbart sceniska och grafiskt iögonfallande?

Forsell poängterar att svaret på frågan om vad en stad är därtill är väldigt beroende av tiden du lever i, i vilken kontext du verkar och såklart vem du frågar. Det är därför meningslöst att jaga en universell innebörd. Han lyfter likväl fram kulturgeografen William William-Olsson (ja bror till Tage som ritade gamla Slussen mm) som på 1930-talet skrev att staden är ett samhälle med en viss bebyggelse som redskap för detta samhälle. Han lär ha menat att samhället producerar en byggd form för att härbärgera och upprätthålla alla sina funktioner och staden är korrespondensen mellan det fysiska och dess innehåll. Någon annan utvecklar resonemanget till att staden är en samhällelig organisering av rummet. En social ordning i en fysisk miljö. Låt oss inte fastna där, men nog är det lockande att fylla på med perspektiv.



Stockholmsmotiv "Utsigter över Stockholm", etsning av Johan Fredrik Martin (1797)

Staden angår alla

Lars Marcus, arkitekt och professor i stadsbyggnad, glädde sig för några år sedan (Svenska Dagbladet, 2019) över att arkitektur- och stadsbyggnadsfrågorna på riktigt började ta plats i dagspressen, men ställde sig samtidigt frågande till varför de som verkligen kan något om saken inte tog plats i debatten – var höll stadsarkitekterna och professorerna hus? Till viss del har han såklart rätt, samtalet upptas alltså av många tyckare som egentligen hör hemma i annan bransch, som har idéer och svartvita åsikter om vad som är rätt och fel när staden byggs. När det väl kommer till den konkreta planeringen och utformningen av stadens rum och byggnader, måste den handläggas yrkesmässigt av personer med rätt utbildning och kompetens. Populistiska utfall utan förkunskap kommer aldrig bli bra. Men samtidigt måste vi inom branschen acceptera att vår spelplan kanske inte är som andra; staden handlar om mycket mer än stadsbyggnad och arkitektur, staden är ju allas vår arena, livsmiljö och vardagsrum. Arkitekturen är inte som andra konstformer, den kan inte väljas bort, den byggda miljön är direkt, i synfältet varje dag, att bruka eller bara passera, att beundra eller provoceras av. Den angår alla och många har åsikter. Det måste de såklart få ha. Arkitekter och planerare har i uppgift att utforma och gestalta staden som fysisk struktur. Men för att detta arbete ska ha ett värde måste det utgå ifrån kunskaper och tankar om det liv som strukturen ska husera. Om förväntningar på hur den ska fungera för att facilitera våra urbana, moderna, medvetna och förväntat hållbara liv. Stadsbilden måste utan överdrift rymma otaliga bilder av staden.

Kriser, ideal och nya knäckfrågor

Teorier och idéer om hur vi bäst bygger och utvecklar våra städer följer normalt ganska sega ideal och trender. Det saknas inte motsättningar, men mycket är förutsägbart och tycks vara allmänt gällande under långa tider. Nya riktningar och mönster uppstår verkligen inte över en natt. Att miljö- och klimatarbetet äntligen på allvar tycks förändra hur vi planerar och utformar våra städer är högst efterlängtat. Vi har skrikit efter kunskaper, reaktioner och beslutsamhet i evigheter. Digitaliseringens effekter är inte oväntade, verkligen inte oproblematiske, men måste likväl hanteras även rumsligt och har redan börjat sätta sina spår. Men att den viruspandemi som 2020 lamslogs världen skulle bli en faktor som på liknande sätt gör avtryck på våra städer, på bilden av

staden och på samtalet om hur den ska fungera och användas, kunde ingen förutspå. Det var knappast en risk som nämndes i skolan. Det lär det vara nu och framöver. En ren och rå realitet. Vad gör vi av den?

Genom att utsättas för en global pandemi har tidigare självklarheter ganska hastigt kommit att belysas på nya sätt, tidigare aktuella frågor glömts bort, medan sådant som tidigare diskuterats lite halvhjärtat tvärt om blivit mycket angeläget. Många har varit snabba med att spå en vändande eller rent av nya trender, att urbaniseringen skulle börja avta och kanske till och med att stadens tid är förbi. Det är väl knappast någon som på allvar tror det, men det är klart att frågor väcks när så många självklarheten vänd upp och ned. Under århundranden har städernas tillväxt haft lokala toppar och dalar, tillfälliga tillbakagångar eller inbromsningar. Utmaningar av olika tyngd, som för enskilda städer i värsta fall inneburit slutet, i andra fall tvingat fram stora förändringar. Men generellt har utvecklingen fortsatt.

Stadens betydelse må vara ohotad och urbaniseringen kommer inte vända till sin motsats. Men det är ingen överdrift att påstå att vi befinner oss i efterdyningarna av en historisk kris (eller fortfarande i?), i ett slags hållrum i tiden där vi ges tillfälle att tänka efter; där vi ställs på prov, när synsätt, förväntningar och behov förändras. Det kommer bli ett före och efter covid 19-pandemin. Det gäller såklart även staden.

Om något så har krisen tvingat oss att tänka till. Restriktioner och avskildhet har försett oss med andrum att se vad som är på väg åt fel håll och fundera på vad som måste rättas till för att staden ska fortsätta fungera som människans primära livsmiljö.

Källorna är många och ansatserna spretar. Samtal pågår och byter riktning. Det är omöjligt att fånga allt, men är ändå intressant och viktigt att försöka följa med i det som påstås och spås; insikter, uppmaningar och teser, från föreläsningar, debattartiklar, podd-samtal, ny eller återaktualiserad litteratur. Bilder produceras och revideras. Bilder av vad staden är och inte är, vad den ska och inte ska vara och förse oss med. Förenklade idealbilder och överdrivna problembilder; däri otaliga möjligheter och motsättningar. Under ett antal rubriker följer uppslag från samtalen som pågår. Ibland säger en sammanfattning allt, ibland krävs en djupdykning eller ett rent sidospår, för att de ska ringas in och nå fram, bilderna av staden.



Stockholmsmotiv av Einar Jolin (t.v.) och Eugène Jansson (t.h.)

STOCKHOLMSDEBATTEN

Få undgick den så kallade "Stockholmsdebatten" som briserade sent förra sommaren, främst i landets största dagstidningar, men med svallvågor i många andra kanaler. I stora drag förmedlade mer eller mindre namnkunniga journalister och kulturpersonligheter sin växande avsky för storstadslivet i allmänhet och Stockholm i synnerhet. En underhållande men också sorgligt världsfrånvänd icke-debatt. Efter några inledande skratt blev det snabbt tröttsamt att se hur de fäktade omkring sig utan att säga någonting alls om staden de trodde sig debattera. Det var väl egentligen mer gnäll än debatt, men likafullt var det intressant då fenomenet ändå säger något om stadens centrala roll. Gnället målade upp bilder av tillvaron och den kopplade de till staden, eftersom just staden är arenan för allt de tar sig an. De är offentliga personer som ger uttryck för någon slags frustration. De är föga representativa, men de har en position och når ut till folket, så nog måste detta säga något om vår tid och situationen vi befinner oss i. Frågan är vad och om det trots allt finns något att lära av kritiken?

Alla är sura, trängs och knuffas?

Det började med att serieskaparen Mats Jonsson skrev att han fått nog av stan och flyttat hem till Norrland (DN, 2021). Han blev en surgubbe av att behöva se folket i huvudstaden som han alla karakteriserade som *reklamare i rutiga skjortor som sågar ved i Midsommarkransen*. Björn Wiman följde efter och gick ut i krig (DN, 2021). Han tyckte att det var avskyvärt att bo i det nya Stockholm, och fokuserade på allt som blivit skit med stan. Framför allt alla paddelbanor. Han menar att stockholmare generellt hakar på nya trender som om livet hängde på det. *Hippa brallor. Tajta flin*. Meningslöst hålligång. Likt Malin Wollin (Aftonbladet, 2021) anser han att alla i Stockholm är sura, trängs och knuffas, att ingen tittar upp och *söker efter medmänskligheten i människorna*. Bengt Olsson (DN, 2021) hakar på och beskriver "skitviktigheten" som en

utpräglad Stockholms-företeelse. Att leva upp till förväntningen att alltid vara störst, först och viktigast, men aldrig tycka något är spännande, alltid vara less och blasé.

Kristofer Ahlström (DN, 2021) hatade samma paddelbanor, men lade till hur irriterande det är att *snubbla över fyra elsparkcyklar på väg till jobbet*. Han är ändå medveten om att man lätt kan känna sig fånig över att klaga på sakernas tillstånd i Stockholm, när många platser i Sverige lider av underetablering och bristande infrastruktur. Men han menar att övermättnad också kan vara ett problem och att längtan bort från stan har att göra med det urbana livets överskott på meningslösheter så som *reklamskyllspråmar, särskilda padelglasögon, drejkurser för husdjur*.

Utspelen förblir lyckligtvis inte oemotsagda. Andrev Walden misstänker (DN, 2021) att ilskan nog mest handlar om skribenterna själva. Om deras åldrande, upplösta sammanhang, någon slags förlorad kontroll och förändringar de inte begriper och därför reagerar i affekt; *om utträdet ur de kyrkor som en gång skänkte platsen mening*. Alex Schulman (DN, 2021) suckar tämligen bedrövat över skribenternas uppgivna passivitet och otroligt daterade nidsbilder; det skämtades nödortfiktigt om flanelklädda och skäggiga reklamare för 15 år sen. I Aftonbladet (2021) surnar Lena Mellin till och ber dem som klagar att sticka härifrån. Lisa Irenius (Svenska Dagbladet, 2021) undrar också varför de trots sina privilegierade och flexibla liv märkligt nog inte gjort slag i saken och flytta. De nämner inte heller vart de tänkt fly, vilken plats de ser framför sig stå så fri från alla dessa brister och besvär. Men det verkliga problemet med debatten är enligt Irenius att ingen av skribenterna har bemödat sig om att undersöka hur Stockholm egentligen har utvecklats, sett i ett vidare perspektiv. Det blir är ett löjeväckande debacle om ingenting, när det finns mängder av frågor som verkligen borde lyftas fram och debatteras.

Se de verkliga problemen

Nadia Jebril (DN, 2021) kändes som den första nyktra rösten att ta till orda. Det krävdes därmed ett utifrånperspektiv från Malmö, en före detta Stockholmsbo som poängterade att debatten bara är tramsig och ironisk, där de med tillträde överallt längtar ut, medan så många andra längtar men inte kommer in. Det finns så många anledningar att älska denna vackra huvudstad, men om något så behövs en debatt om det verkligt allvarliga problemen för storstäder i allmänhet, inte minst Stockholm; att de blir alltmer otillgängliga för de hungriga, människor med ambitioner men utan kapital och rätt kontakter.

Helmersson (DN, 2021) skriver att han kände sig manad att svara med ett flammande försvarstal, men inser sen att Stockholm inte försvarar sig, dess självbild är storstadslugn, *Stockholm bär inte offerkoffa*. Jag håller med honom. Men att försvara sig är en sak, att inte alls lyssna och försöka förstå är bara förmätet och kontraproduktivt. Om något göder det fördomen om huvudstadens överlägsenhet och snobbism. Och kanske stämmer det att vi kan vara dåliga på att se bristerna. Vi är bortskämda med hyllande omdömen och kanske mår vi bra av lite kritik, av att tas ner på jorden och inte helt förblindas av en alltför stolt självbild. Den med en huvudstad i världsklass, den växer och växer, som år efter år drar till sig allt fler invånare, turister och företag. Störst och viktigast på hemmaplan, men även en alltmer framträdande spelare internationellt. Vana vid att återkommande rankas som en av världens bästa städer att bo i (Monocle mm). Steget efter hela

världens numera ständiga älskling Köpenhamn, men i gott sällskap av stjärnor som Wien, Vancouver och Tokyo. Men även om denna ”jury” anser sig basera sin utsago på mängder av variabler för livskvaliteten, så vet vi ju att den säger långt ifrån allt. Den kan vara relevant för en grupp som ser och kommer åt kvaliteterna, men knappast för en hel befolkning. Även ”perfekta” Köpenhamn och Wien har utmaningar. Det gäller synnerligen även Stockholm.

Det ligger kanske något i att stockholmare är snabb på ”bowlen” så att säga. Ibland blir det lite väl många sådana i luften, med resultat därefter. Här finns excentriker och naiva investerare, som vill vara först och lyckas bäst, men som ibland får en smäll. Men det ligger ju i storstadens roll, att vara provhytt för det nya. Ibland blir det fel och en varning för andra. Ibland går det att backa, ibland är det dessvärre för sent och vi undrar varför vi jagade fram en ny lösning när den gamla fungerade så bra. I storstaden är mänskligheten koncentrerad, med både finess och dumheter. Resultaten av det som testas syns och hörs; misslyckanden blir något att sucka eller skratta åt, medan det lyckade får fäste och snart når ut brett till alla.

Nyttigt med kritik

Kritik kan vara mycket värdefull, om den har substans och riktas rätt. I fallet med höstens gnälldebatt frågar vi oss vad som faktiskt har med eventuella brister i staden eller Stockholm att göra och vad som snarare ska kopplas till större samhälleliga företeelser eller förändringar? Padeltennisen må ha orsakat masshysteri, men det ser ju likadant ut överallt. Elsparkcyklarna har å sin sida lockat fram höjden av omdömeslöshet och brist på hänsyn bland brukarna. Men ordningen börjar äntligen bli bättre och kommer väl till sist lösa sig när regler och praxis väl växt fram ur laglösheten.

Elsparksfenomenet som koncept och det enorma slöseri som det bygger på, blir däremot en symbol för något mer illavarslande. Att företag efter företag, i hopp om framtida dominans (och vinst), fyller gatorna med sin fordonsmodell, som blir skrothögar av metaller och batterier på nolltid, är en del i jakten på obegripliga investeringar i vår tids dopade och upptrissade bubbeekonomi. Intressant och väldigt oroande sett till hållbarhet, ekonomi och beteende. Blir det då även relevant i samtalet om staden?

Studera då även konsekvenserna av politiska reformer och kortsiktiga prioriteringar; experiment, inte sällan med ”valfriheten” som ledord, som gör avtryck i samhället i stort men också i förutsättningarna för stadens utveckling, utformning och invånare. Urbana funktioner och principer vars fundament av närhet och jämlik tillgång till det gemensamma, utmanas eller rent av åsidosätts av nya villkor. Funktioner som inte längre fungerar som de en gång gjort, kanske inte alls, när allt är till salu och inget längre är självklart. Där vi blir kunder i stället för medborgare, som erbjuds ”attraktiva boendeupplevelser” för vissa i stället för välfungerande och trygga livsmiljöer för alla. Lösningar eller felslut som blir extra tydliga och skeva i storstaden där fler drabbas, där vinster liksom förluster blir störst, där skillnaderna blir allra tydligast. Förändringar som genererar nya bilder av staden vi lever i. Vad gör det med oss och stämningen, med bilden av oss själva och med vår förmåga att stanna till, titta upp, se och uppskatta varandra och staden vi lever i? Alla dessa bilder.



Città ideale (den ideala staden) troligen av Francesco di Giorgio Martini ca 1490

PANDEMIN

Pandemin nämns visserligen i ”Stockholmsdebatten”, men får anmärkningsvärt lite fokus. Pandemin har inskränkt stadens väsen i grunden och bär rimligen en större del av skulden till all frustration, tristess och längtan bort. Varför då? Jo, för att nästan allt av det som lockar så många hit, har satts ur spel.

Under coronanedstängningen blev de tätbebyggda städerna och mycket av det som tidigare gjort dem så attraktiva, plötsligt ett hot. Allt de där som så många är beredda att betala skyhöga kvadratmeterpriser för att få vara del av. I stället för att umgås med alla man sökt sig nära och ta del av det stora gemensamma utbudet, fick vi order om att hålla avstånd, stanna hemma. Kvar står en stor och vacker kuliss, utan vare sig tillträde eller utbud. När dörrarna till allt det gemensamma stängs, försvinner också enorma ytor för invånarna, staden blir överbefolkad, trång och fattig. Alla springer samtidigt mot parker och promenadstråk som plötsligt är underdimensionerade. Medan vanligtvis livliga gator och platser töms på folk, ser Vasaparken plötsligt ut om starten på Vasaloppet och Vinterviken blir lika lerigt fördärvad som ett festivalområde strax efter ett ihärdigt sommarregn.

I podcast Staden (avsnitt 126) beskriver man hur det mest dystopiska med pandemin, i ett större perspektiv, är att vi inte får komma samman, inte använda våra gemensamma rum, gator, konsertsalar, fotbollsarenor, torg. Folksamlingar som i någon mening gjort staden till vad den är. Sociologen Johan Asplund menar att staden är *ett kollektiv av rörelser och talar med en kollektiv stämma. Det finns ett ”vi” och ett ”vår”, som är stadens pronomen.* På så sätt blir det oerhört tydligt att covid-19, liksom tidigare tider av isolering och distansering, tagit ifrån staden mycket av det som präglar den.



Stockholmsmotiv av Sven X:et Erixon

Om en central del av meningen med staden är närheten till andra, den energi som bara uppstår där många människor samlas i det gemensamma, underlaget som möjliggör och höjer nivån, så är det inte konstigt att den urbana normen ifrågasätts under en period då smittspridning sett till att allt det åtråvärda omöjliggörs. I stället för alla urbana värden, skulle nu endast plats i bostaden för hemmakontor och närheten till naturen komma att räknas. Det uppstår en obekväm spänning, som om stadens kostym är för liten, eller kanske snarare märkligt felkonstruerad.

Och där finns det verkliga bekymret, det som borde väcka andra tankar än gnäll på *hippa brallor* och folk som vill vara först med det nya. Så låt oss nu be till högre makter för att pandemin var tillfällig. Att vi faktiskt är igenom den nu och att staden får vakna till liv igen.



Konsekvenser på sikt

Det omöjligt att redan nu få en samlad bild av pandemins bestående konsekvenser för staden och stadslivet. Vi måste likväl börja spana, försöka förstå och förutspå. Vi skissar och fyller i allteftersom, med lite tid och distans kommer vi se nya bilder att ställning till. Vi får följa med där

det verkar rimligt, men göra vårt gemensamt bästa för att styra utvecklingen rätt där det tvärt om verkar dra åt fel håll.

På många sätt kommer ordningen troligen återställas. Människan tycks vara bra på att glömma och snabbt återgå till det som fungerade innan krisen kom. Men på andra sätt har pandemin slagit hårt. Om somliga aktörer precis lyckats hålla sig över ytan, har den inneburit slutet för andra.

Frågan är då vad som kommer fylla tomrummen efter det som försvann, vad som efterfrågas och inte minst var? Vilka lägen är mest attraktiva framöver, hur kan svagare lägen kompletteras för att funka bättre, kommer vi se en ny form av stadsliv växa fram i tidigare sömniga delar av staden? Behöver vi tänka om kring nya lokalers placering och utformning, hur de görs flexibla för att klara kommande omställningar och anpassningar? Vad händer med utbud, kvalitet och diversitet om bara de stora drakarna överlever och nyetablerar sig, finns redskap för och vilja främja de småskaliga, fristående och lokala? Vi lär bland mycket annat få se studier om preferenser gällande bostaden, krav på bostadsnära kontorsytor, liksom behov av kvalitativa och anpassningsbara utomhusmiljöer. Kanske uppstår nya hybrider och synergier som rent av kan gynna stadslivet?

Kulturens bärande roll

Handel och service må vara en grundbult i staden. Men när jag läser om pandemins effekter tycks inget så påtagligt som kulturens roll för stadens dynamik, för stadslivet, ja för själva meningen med staden. Krogar, klubbar, konsertlokaler, teatrar, gallerier, museer, parader, manifestationer och festivaler. Det urbana livets kanske starkaste uttryck. Vad händer när de tvingades stänga, när staden tystnade? Fick vi oss då alla en rejäl tankeställare kring varför vi söker oss till staden och vad vi själva gör för att upprätthålla detta?

Nog känns det nu ganska absurt att vi för bara något år sedan nästan dagligen läste/hörde om hur grannar i centrala lägen gjorde allt för att bli av med vad de ansåg var störande verksamheter. Var det inte på grund av os från restauranger så var det på grund av fel sorts gäster som hängde utanför kvarterskrogen intill. Exemplet var oroande många, men mest talade var nog ändå bråket kring Mosebacke, där grannar ansåg sig bli så störda av konserter och föreställningar att dessa skulle stoppas. Delvis lyckades de. Till saken hör att Mosebacke har varit ett av Stockholms viktigaste nöjesetablissemang sedan 1700-talet. I relation till det är alla grannar tämligen nyinflyttade. Ingen kan hävda att en störande verksamhet tillkommit som förändrat deras boendemiljö (eller sänker värdet på deras bostad). Väljer du att bo på en så central plats och intill en för befolkningen så viktig funktion, vet du mycket väl vad du har att förhålla dig till. Har du haft råd att köpa en bostad (eller tillräckligt med köddagar för att få en hyresrätt) på en plats som den, har du all möjlighet att köpa (eller byta dig till) en bostad längre bort från det stadsliv som tycks störa dig så.



Låt oss hoppas att insikten kommit också till dem, om att den tysta staden är en tråkig stad. Kanske inte ens en riktig stad. Förhoppningsvis kommer vi tvärt om, på grund av ökad medvetenhet om tystnaden och utarmningens förödelse, se ökade krav på fastighetsägare att jämte boende och handel, alltid tillhandahålla prisrimliga lokaler för alla sorters kulturella och kreativa näringar, eftersom de bevisligen är av allra största värde för stadens liv?

Och hållbarheten?

En noterat reell farhåga är att pandemin inneburit en tillbakagång i hållbarhetsarbetet. Att intresset för insatser för ett minskat klimatavtryck, så som delning, återbruk, liksom mer resurssnålt byggande och boende, satts åt sidan och på grund av nya perspektiv. Är vi mindre benägna att dela utrymmen och funktioner med varandra? Åker färre kollektivt? Innebär detta i förlängningen ett förändrat synsätt på våra offentliga rum, våra gemensamt ägda institutioner, på varandra? En sådan utveckling måste omedelbart stoppas och vändas tillbaka till det spår vi tidigare var inne på.

Eller har all social distansering under pandemin tvärt om öppnat upp för exempelvis det sociala boendet att slå igenom på riktigt? Leder aversionen mot all avskildhet till en renässans för det delade, men i nya former, bortom trötta fördomar om vänsterkollektiv och slitna studentkorridorer?

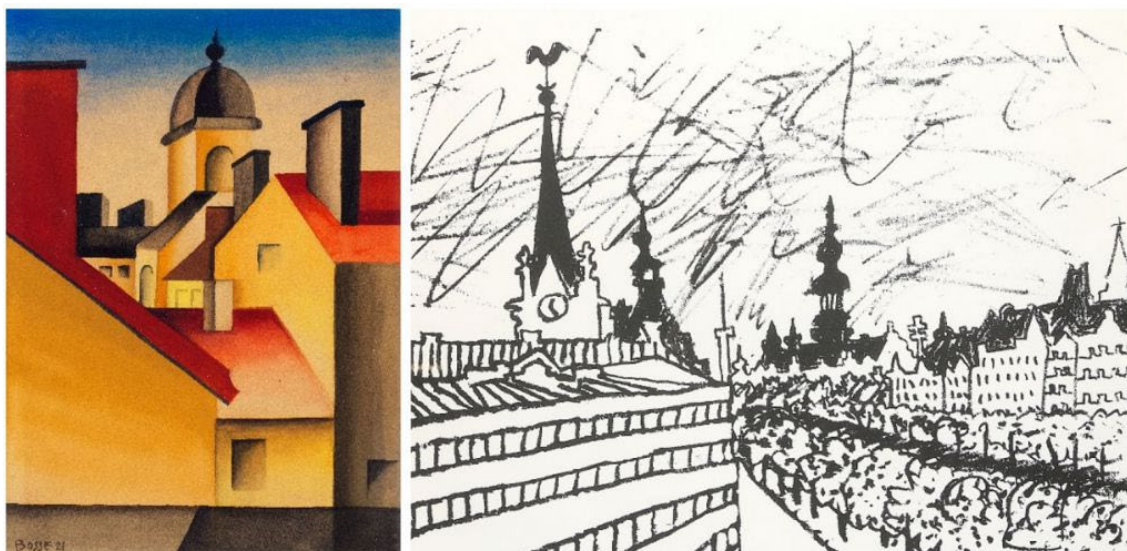
Det finns inget ont i att vi lärt oss tvätta händerna och att stanna hemma om vi är sjuka. Att de som kan jobbar hemifrån när vi inte känner oss helt hundra. Av respekt för andra. Vi kanske till och med använder munskydd i vissa trängda lägen. Är det möjligt att vi accepterar att sprida ut oss mer tidsmässigt för att undvika och minska de extrema pucklarna i vardagens rusningstider när alla rör sig samtidigt. Åtgärder för att tillsammans minska smittspridning och påfrestningen på våra gemensamma urbana system, men vars huvudsyfte är att vi ska kunna fortsätta leva nära varandra. För en sak som är säker, är att staden behöver sina invånare för att vara en stad, liksom vi behöver varandra för att stadslivet ska ha någon mening.

Stanna inte hemma

Detsamma verkar gälla arbetsplatserna. I många yrken är distansarbetet av självklara skäl ingen möjlighet. Men inom andra, kalla dem kontorsjobb, har pandemins restriktioner inneburit att du helt enkelt inte fått gå till jobbet. Folk har klämt in sig, anpassat sig och digitaliseringen tog ett rejält kliv framåt. Trots både psykisk och fysisk ohälsa, genom dålig ergonomi, social isolering, otydligare gränser mellan arbete och privatliv, påstås nu ganska många vilja fortsätta jobba delar av tiden hemifrån. Vissa arbetsgivare sägs vara mer "tillåtande", men tackolov ser många också baksidan och gör allt för att locka sina anställda tillbaka till den faktiska arbetsplatsen. Det är klokt.

De digitala verktygen kan rätt tillämpade effektivisera vårt arbete, spara in onödiga resor och kostnader. Det är såklart även bra om hemarbete någon gång ibland kan hjälpa oss att spara in någon timmes värdefull fritid. Men alla resor är inte onödiga, stanna inte hemma bara för att det verkar bekvämt – det är förrädisk! För även i mer kunskapsbaserade tjänsteyrken behöver kollegorna varandra, för utbyte och naturlig interaktion, spontana möten och samtal, för att inte gå miste om insikter och idéer som endast föds när vi upplever något på riktigt och på plats. Stannar vi hemma tappar vi social fitness, kreativitet, inkänning och intresse för varandra. I förlängningen förlorar vi förståelsen för det vi skapar, för arkitekturen, för staden och alla andra som också är del av den. Så stanna inte hemma.

Alla dessa bilder.



Stockholmsmotiv av Bo von Zweigberk (t.v.) och Stig Claesson (t.h.)

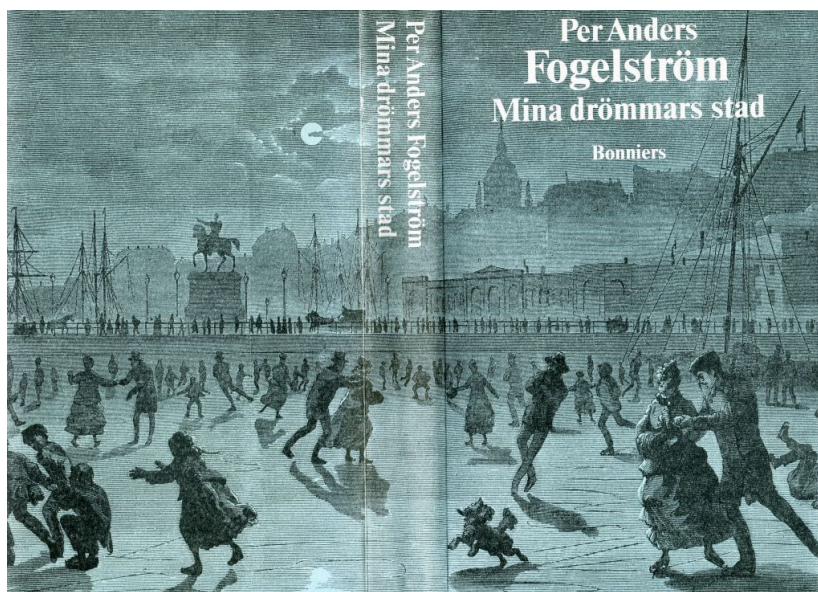
STADSLIVET

Lite förenklat tillskrivs ofta Aristoteles skulden för den moderna människans svårighet att tänka utanför boxen. Han skolades av rationalismens Platon och vidareutvecklade dennes världsåskådning i strävan efter ännu mer logik. Han sägs med det ha präglat det västerländska tänkandet i grunden; inte bara genom ständig strävan efter mätbarhet för att uppnå begriplighet, utan även med behovet av dikotomier. För trots vår ständiga utveckling verkar den moderna människan hopplöst fast i behovet av motsatser och motsättningar, klassificerbarhet i svart och vitt, rätt och fel, gott och ont. Vi vill ha tydliga motpoler och däremellan mätbara intervall för att göra livet hanterbart. Mer löst hållna filosofier, känslor och förnuft, får inte plats i vårt rationella maskineri till samhällsapparat, där endast det som kan sorters in i fack och kopplas samman i kvantifierbara system har ett värde. Ingen intuition, ingen poesi. Någon beskrev detta som ett tydligt sjukdomstillstånd på vår civilisation.

Storstaden – förförande eller förgörande?

Behovet av motpoler visar sig nu tydligt också i samtalet om hur vi ska bygga vårt samhälle, om vad som är rätt eller fel plats att leva på, storstaden kontra småstaden/landsbygden osv. Å ena sidan ses staden som lösningen på allt, å andra sidan beskrivs den av somliga som en dystopisk plats som många påstår fly ifrån, till skogs och fridfulla byar. Hur blev det så här? Polariseringens tid, där en plats fördelar tvångsmässigt måste målas upp jämte en motsats och alla dess nackdelar. Det är ju egentligen en omöjlig eller i alla fall meningslös jämförelse och förenkling, när det egentligen är en omfattande sammanvägning av faktorer, personliga preferenser, smak och förutsättningar, som avgör vad som passar den enskilde bäst. Att många föredrar storstadslivet betyder rimligen inte att de inte samtidigt förstår argumenten hos dem som föredrar mindre städer eller landsorten. Vi är och värderar olika. Det borde inte vara konstigare än så.

Att bo i en storstad är, som Mark Isitt uttryckte det någon gång, att söka andra människor. Att vilja vara del av det största människan skapat. Ett stort kollektivt projekt och en gemenskap, som genom sin storlek också erbjuder anonymitet för den som så önskar. Wilson (2021) driver elegant sin tes om att storstaden är historiskt nödvändig och kommer så förbli. Här föds nya tankar och revolutioner, här skapas livsåskådningar och uppfinningar. Här finns pengar, makt, avenyer och bakgator, skala, intensitet och högt i tak. Här finns arenor för det breda och scener för det avvikande, smala och nischade. Hit flyttar man för att testa sina idéer, för att få vara den man egentligen vill vara, den som inte passar in i småstadens snävare mallar. För karriär, självförverkligande, likasinnade, utmanare, mångfald och ett rikare utbud. För att få ta och vara del av detta är vi beredda att trängas, betala mer för boendet och ha längre till tystnaden. Det är en avvägning, vi tycker det är värt det, men det finns såklart en gräns.



Omslag till *Mina drömmars stad*, utgåva 1985, illustration av Knut Ekvall 1869

Den väntade på honom, staden som så länge funnits i hans drömmar. Kvällssolen slickade tak och torn glänsande blanka, slängde glitter i vattenflikarna som smög in mellan gytret av hus. Grå berg reste kala klippor över trädgårdarnas och tobaksfältens frodiga grönska. Stad serverad på silverbricka, framsträckt som gåva. Som om palatsen med gröna koppartak, kyrkorna med svarta spiror, hamnarnas fartyg och bergens tråkåkar – som om allt var leksaker. Redo att gripas av ivriga händer, lockande nära, lättillgängligt. Grå rökpelare steg från målarsträndernas industrier, vittnande om möjligheterna. Staden väntade. På den femtonårige pojken som ännu inte sett något av dess härlighet – och på alla andra som sökte sig till den. Den fanns i deras drömmar och bjöd alla möjligheter. Men en ung pojke varken kunde eller ville se att de flesta var mörka, att glädjens och livets möjligheter var mycket färre än sorgens och dödens. Pojken drömde. Staden väntade. (Per Anders Fogelström, 1960)

I den klassiska berättelsen flyttar lantisen till staden för ett bättre liv. Än idag handlar flytten, för många runt i världen, om att lämna fattigdom, om hoppet att hitta jobb och bättre levnadsförhållanden. Men inbyggt i samma berättelse finns också sanningen som säger att alla inte lyckas. Eller bara delvis lyckas. Jag tänker inte bara på livsöden likt Hennings i Fogelströms *Mina drömmars stad*. När många hittar rätt, kommer andra för alltid längta tillbaka till ett ursprung.

En annan berättelse

Om berättelserna sammantaget ändå talat för staden, anar jag nu en liknande berättelse för motsatt flytt, en som utlovar ett bättre och rikare liv på landet? Listan på fördelarna med småstaden och landsbygden rullas ut och kan också göras lång. Det handlar såklart inte bara om billigare boende. Förespråkarna nämner lugnet och naturen, ett ”enklare” och mer grundat liv, en annan sorts närhet till de lokalt styrande, en djupare förankring och sammanhållning då de flesta står nära sina rötter. En känsla av trygghet för den som inkluderas. Kanske även en bättre överblickbarhet? Sådant man tycker väger mer än det storstadsfolket värderar högt. Vi är olika

som sagt och det är egentligen inte det minsta konstigt. Konstigare är det att det ha blivit så laddat med rätt och fel.

I *Granskogsfolk: hur naturen blev svenskarnas religion* beskriver Thurffjell (2020) hur staden i den gamla världen sågs som helig, för där låg katedralen. Där var de skyddade från vildmarkens onda makter, från skogens faror och mörker. I skydd av stadens ljus och murar kunde den upplyfta människan odla sin frihet och sitt andliga djup. Det människan skapade i staden var kultur, i motsats till det vilda, naturen, som i den mån det var möjligt skulle tämjas, till förmån för en civilisation av sinne och smak. Thurffjell driver sen fram tesen att denna uppfattning idag är omkastad. Bilden av staden har i mångas ögon i stället blivit ohelig och hotfull. I staden finns det onda och vi söker oss i stället till naturen för att söka det goda. Vilar där något annat än bara en nytänd naturromantik?

En urban besvikelse

I sociologen Richard Sennetts *Den öppna staden* (2019) kan man utläsa en mer långtgående urban besvikelse över vad våra storstäder håller på att bli för platser. Jag utläser att den klassiska berättelsen om vad staden skulle erbjuda för kvaliteter, nu alltmer överskuggas av oåtkomliga bostäder, stora skillnader mellan stadsdelar vad gäller livsmöjligheter, minskade gemensamma resurser som knyter oss samman. Jämte detta en känsla av att städerna blir tråkigare, erbjuder färre överraskningar, att pengarna styr alltmer bort från det spontana och härligt stökiga, blir mer och mer av samma sak. I stället för att söka och lyfta fram var stads originalitet och själ, och istället för att vara en plats att sticka ut och bryta mot normer på, mals allt ner till mer av samma sak; samma själlösa skyskrapor och glasfasader, samma mat- och butikskedjor, samma globala eventbyråer, samma elsparkcyklar och funktionsplagg. En ny slätstrukenhet, där den brokighet som kännetecknar storstaden börjat poleras bort.



Stockholmsmotiv av Maj Bring

Det lär alltid ha funnits motsättningar och relationen mellan stad och landsbygd är inte helt problemfri. Behovet av att jämföra och ställa det ena mot det andra är bevisligen inte ett nytt fenomen, utan snarare en djupt rotad del av mänskligheten. Men bilderna ändrar karaktär och byter plats. När besvikelsen kring ett tillstånd växer söker vi svar i dess antites. Den ene längtar

in, den andre ut och båda söker motiv till sina preferenser och livsval. Möjligen tar sig missnöjet större uttryck för stunden.

URBANA NORMER/GRÖNA VÅGOR

Idag ökade världens urbana befolkning med nästan 200 000 människor. /.../ Omkring 2050 kommer två tredjedelar av mänskligheten att bo i städer. Vi bevittnar just nu den största migrationen i världshistorien, kulmen på en 6000 år lång process som mot slutet av detta århundrande kommer ha gjort oss till en urbaniserad art.



Stockholmsmotiv av Torsten Jonvinge och Vera Nilsson

Jag läser urbanhistorikern Ben Wilsons praktverk *Metropolis* (2021), med under-
rubriken *Historien om mänsklighetens största triumf*. Som urbanist är det en stor njutning att ta del av denna exposé genom stadens utveckling, från de första urbana bosättningarna till dagens mångmiljonstäder. Wilson målar fängslande upp mänskligheten i förhållande till städernas utveckling, och de krafter som avgjort dess form, läge, roll och tillväxt. Från mesopotamiska Uruk och Babylon vid Eufrats strand, till antikens Rom och Aten, kolonialhandelns Amsterdam och Lissabon, världsmaktens London, de första moderna metropolernas Paris, New York och Tokyo, 1900-talets utspridda bilstäder och vidare till vår tids nya megastäder med spretande ideal och krav på omställning och anpassning till en oviss framtid. Formade för och runt religion, försvar, naturresurser, industri, handel, kultur, och förströelser. Men enligt Wilson har de framför allt alla verkat som gigantiska centraler för utbyte av information, vilka varit helt avgörande för mänsklighetens utveckling och samlade framsteg.

Den dynamiska interaktionen mellan människor i tätbebyggda och trångbodda metropoler har gett upphov av idéer, tekniker, revolutioner och innovationer som drivit historien framåt. (Wilson, 2021)

Idag må en majoritet av oss bo i städer, men så sent som vid sekelskiftet 1800 gällde det bara några enstaka procent av jordens befolkning. Trots det – och det är Wilsons genomgående tes – har städerna alltid tjänat som civilisationens motor. Utifrån detta byggs tankar och teorier om vad i staden som sådan som gör dess attraktion till en kraft som de allra flesta vill (eller tvingas?) vara del av; men också vad som skulle kunna få denna kraft att avta i styrka. För hur stark attraktionen än må vara, så finns också baksidor. Städernas eviga tillväxt kan inte fortsätta ske på bekostnad av landsbygden och omlandet; busslasterna som gör glesbygden allt glesare och tömmer den på förutsättningar för den som önskar att bo kvar. Utan fungerande band, rättvisare fördelning och smarta synergier mellan stad och land, är vi alla förlorade.



I *En annan landsbygd* (2021) konstaterar Åkerman att visionen om det moderna livet är djupt rotd i staden som livsmiljö och scen för framtiden. Urbaniteten är den rumsliga sinnebilden av utveckling, tillväxt och framgång. Vi är stenhårt präglade av den urbana normen, där allt utgår från stadens mått, stadsbarns preferenser och förutsättningar. Men när normen blir för hård kommer motreaktionerna. När det går för fort, när självklarhetens ramar blir för snäva och när alternativa synsätt inte får plats. När utvecklingen befaras gå i fel riktning eller för långt.

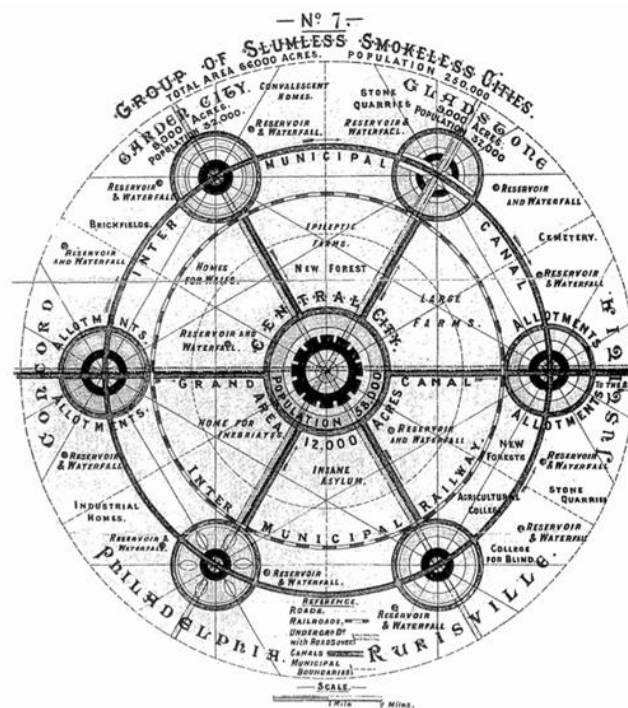
Tider av ökat ifrågasättande tycks vara en del av urbaniseringsprocessen. Det går med enkelhet att peka på perioder i den moderna historien då kritiken växt sig starkare än annars, satt avtryck, tingat fram förändringar och till och med bromsat utvecklingen något, om än lokalt och mycket tillfälligt (och ibland mest teoretiskt). Ibland sätts den något oklara etiketten ”grön våg” på dessa perioder.

Rousseau och Thoreau

Redan under romantikens 1700-tal lär den franske filosofen Rousseau ha fått stort genomslag med sin civilisationskritik, riktad mot det moderna och urbana samhället. Även om han reagerade i den verkliga begynnelsen av moderniseringen och industrialiseringen, så menade han att inflytandet från vetenskapen, teknikens framsteg, pengarna, som alla materialiserades i staden,

redan då gjort den moderna människans liv artificiellt och förde henne bort från sitt ursprung och naturliga sammanhang. Vi var fördärvade och ofria. Kritiken kan svårligen påstås ha påverkat städernas tillväxt, men lär ha inspirerat till ökat friluftsliv och vandring blev på modet, en möjlig mindre grön våg.

Vid mitten av 1800-talet hade industrialiseringen i världen fått upp farten rejält. Då skrev den amerikanske författaren Henry Thoreau sin samhällskritiska roman *Walden* (1854). I boken skildas hur han under två års tid lever ensam i en stuga långt från civilisationen. Ett självhushållande, enkelt och oberoende liv, som beskrivs i kontrast till det framväxande moderna samhällets avigsidor. Som en påminnelse om hur vi distanserat oss från vårt ursprung, fastnat i förbrukning och materialistiska förhållningssätt, men också en slags guide mot något äkta. *Walden* blev snart en klassiker och har tjänat som handbok för generationer av sökande naturromantiker och äventyrare världen över.



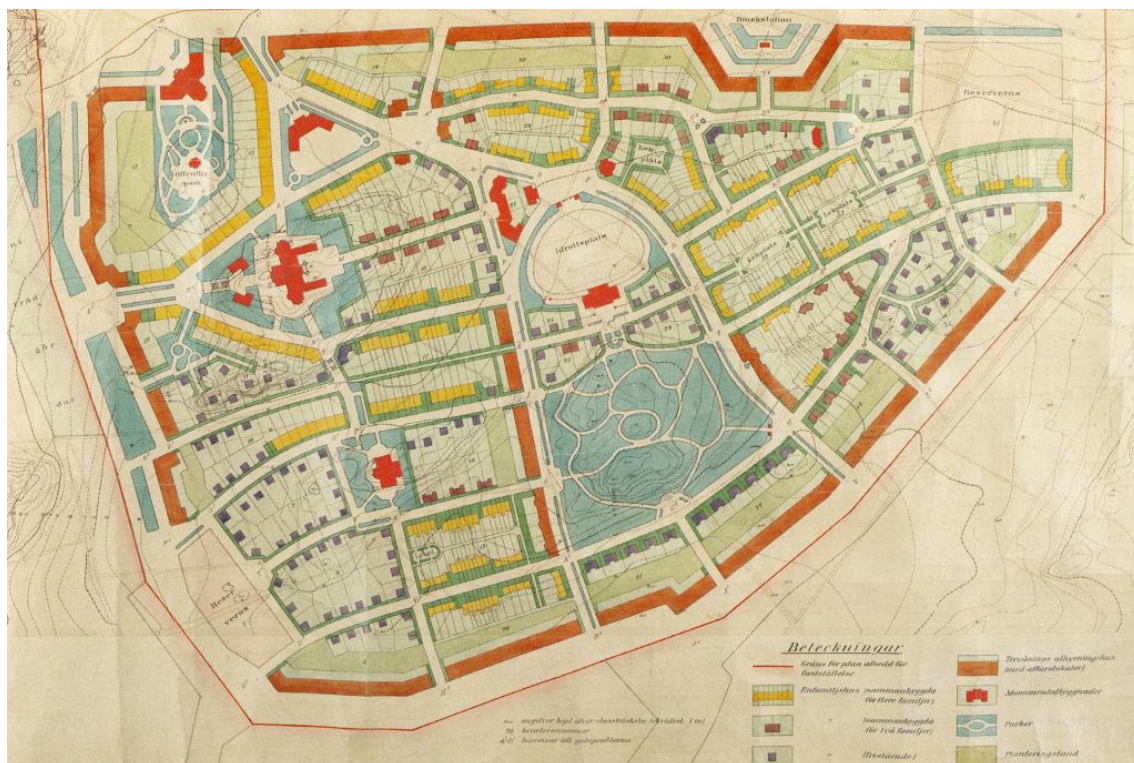
Ebenezer Howards modell för trädgårdsstad

Trädgårdsstaden

Letar vi efter likalydande reaktioner med mer fysiska avtryck, förflyttar vi oss fram till förra sekelskiftet. I takt med den intensifierade industrialiseringen och rationaliseringen av jordbruket, pågick en dramatisk inflyttning från landsbygden till de alltmer trångbodda och smutsiga städerna. Inga riskavstånd till fabriker på högvarv, ingen tanke på luftkvalité, sanitet, boendestandard. Ifrågasättandet av människans plats i detta maskineri faller sig naturlig när trädgårdsstaden som ideal tar form.

Den brittiske stadsplaneraren Ebenezer Howard beskrev i sin bok *Garden cities of Tomorrow* (1898) idén om små separata städer utanför storstaden, innehållande bostäder, service och lättare industri, omgiven av jordbruk och rekreation. Den förslummande stadstillväxten skulle stoppas genom en perfekt kombination av det aktiva och energiska stadslivet och landsbygdens skönhet och behag. De byggdes luftigt gröna, med en måttfull blandning av villor, radhus och mindre flerbostadshus. Samtidigt fanns en bibehållen känsla för kvarteret som enhet och närhet till det gemensamma och sociala. Men Howards grundidé var långt mer socialreformistisk, med mer heltäckande planer för samhällets alla delar, än resultatet i många av de stadsdelar som kom att växa fram i dess namn.

P-O Hallmans Gamla Enskede nämns ofta som ett av de tidigare och kanske bättre svenska exemplen. Stadsdelar som i Sverige visserligen byggdes runt en tanke om lokal service, men som inte alls blev så självständiga gentemot storstadens kärna, som den ursprungliga tanken gjorde gällande. Stadsdelarna erbjöd uppenbara kvaliteter, men ledde aldrig till någon omfattande reform för en bredare befolkning. Trädgårdsstaden blev ingen separat stad, utan i många fall välbärgade villaförorter, för de som kunde betala för att bo rymligare och mer ”lantligt” men fortsatt arbeta i stan.



P-O Hallmans stadsplan för trädgårdsstaden Gamla Enskede i södra Stockholm, 1907

1970-talet

Tidigare förlagor till trots, när "gröna vågen" kommer på tal pekar ändå de allra flesta direkt på 70-talet och den rörelse av i synnerhet unga familjer, som med gröna och sköna ideal, flyttade från storstäderna till landsbygden. "Gröna vågarna" ville vara självförsörjande och oberoende. De sökte enklare liv, utan miljöförstörelse, utan stadens stress och normativa kommersialism. Möjligen också en slags protest mot borgerligheten och det uttryck som den kan anses anta i den klassiska stadens hierarkier och strukturer. Nog var det just denna färgstarka grupp som gjorde störst avtryck och som fått bära sinnebilderna av denna moderna gröna våg.

Men jag utläser flera bottenar. För nog fanns där även en reaktion mot det svenska folkhemmet, trots alla dess sociala ambitioner om jämlikhet och välfärd. En protest mot planering, arkitektur och social ingenjörskonst, vars mål var att skapa livsmiljöer för den formstöpte gode medborgaren. Trygg, prydlig och modernast i världen, men styrd av Jante att aldrig sticka ut. Sådan moder, sådan son. Försvinnande liten i det enorma samhällsprojektet, där identiska och standardiserade lameller rullades ut runt identiska centrum, på fält och i skogar runt våra gamla och slitna stadskärnor. Något av det som Lena Andersson försöker fånga genom Ragnar och Elsa i sin folkhemsroman *Sveas son* (2018).

Runt den (kyrkan) skulle splittrerna bostadsområden av olika slag inom kort stå klara med ett skinande centrum och kongruenta hus omkring. Socialkontor, bank och post, folktandvård och vårdcentral och tre olika livsmedelsbutiker för konkurrensens skull. Allt som människor behövde skulle finnas där och mycket lite av det som de inte behövde.

Att 1970-talets gröna våg var en vänstervåg är enligt bland andra Holmberg (1998) en förenklad efterkonstruktion. Faktum är att Centerpartiet var det parti som bäst lyckades fånga upp tidens anda. Mycket av missnöjet handlade om föregående decenniers centralisering, som ökat makten i Stockholm på landsbygdens bekostnad, drivit på avfolkningen och tvingat många flytta till stan.

Kritiken framhåller ofta att i takt med att modernismens planeringsideal och arkitektur med tiden blev alltmer likriktad, storskalig, plansprängd och funktionsseparerad, blev människan allt mindre och ensam. Bland skalfördelar och prefabricerade element, blev medborgaren en oansenlig spelare i ett avpersonifierat maskineri. Finalen tog form i miljonprogrammet 1964–1975. Där gick projektet för långt och de ursprungliga folkhemsintentionerna bort. Många hade hamnat fel. I rotlöshet, vantrivsel och en anonymitet, som varken kändes igen från den gamla staden eller den landsort de lämnat.

Men ja, under denna period flyttade många ut från de gamla stadskärnorna och det påstås ibland att storstäderna för första gången krympte. Men som alltid med statistik är det en sanning med modifikation. Stockholm kommun krympte de facto något mellan 1960 och 1980. Men under samma period fortsatte befolkningen i Storstockholm som helhet att växa. (SCB) Den enkla förklaringen är såklart att nya kommunikationer i form av tunnelbanor, pendeltåg och biltrafikleder gjorde det möjligt för många att flytta ut till nyanlagda bostadsområden i kranskommunerna. Ironiskt nog utgörs därför en större del av det som statistiskt räknas in i 70-talets gröna våg, av utflyttningen till nybyggda villa- och radhusområden, det vill säga till de områden som faktiskt utgör den största delen av det kritiserade miljonprogrammet.

De flesta ”gröna vågare” flydde alltså inte staden i protest, de följde exakt den väg som det planerats för i den ”moderna” efterkrigsstaden. Administrativa gränser är osynliga i staden, men farliga när de läggs ihop med slarvigt tolkad statistik. Sätt därtill en etikett som för många är kopplad till en tydlig bild, och det riskerar att vi väldigt missvisande.

En grön våg idag?

De senaste åren har vi matats med reportage och artiklar som antyder att vi ser en ny grön våg äga rum idag. Och visst, med tidigare rörelser i backspegeln känns det rimligt att än en gång lyfta den gröna färgen som tidsmarkör. Grönt som i ökad medvetenhet och engagemang för miljö, klimat och naturens värden – må den vara här för att stanna för vår egen framtid skull! Grönt som i växande intresse för odling, och friluftsliv. Möjligen även i form av liknande civilisationskritik som förr. Men om gröna vågen avses beskriva en påtaglig utflyttning från stad till landsbygd, så är svaret nej.

Att SJ:s resemagasin Kupé skriver mysiga reportage om landsbygdens revansch och ”gröna vågare” som förverkligar sina instagramvänliga drömmar om nylantliga och ”enklare” liv, självförsörjning, höns och biodlingar, är en sak. Men när till och dagstidningarna skriver om ”flykten” från storstan är det värre. Det är en het fråga i media, som antagligen lockar många klick och läsningar. Och visst är det något kittlande med strukturella förändringar i samhället. Det kan också vara upplyftande att läsa om något som bryter av mot den vanliga rapporteringen om hur stor- och universitetsstäderna växer så det knakar medan landsorterna tynar bort. Utflyttningen från storstaden illustreras ofta med barnfamiljer som köpt sig ett prisvärt hus på mindre ort, långt bort från stadens stress och krav. Det är såklart toppen för de familjer som på riktigt drömt om detta och nu fått chans att göra slag i saken. Till saken hör bara att bilden generellt inte är representativ.



Det där med administrativa gränser och statistik verkar vara knepigt för journalisterna än idag. Till saken hör att storstaden Stockholm med sina snart 2,5 miljoner invånare, utöver dess absoluta

mitt i kommunen Stockholm, består av nästan 30 kommuner. När det skrivs om utflyttningen från Stockholm avses återigen ofta Stockholms kommun. Vad som inte framgår är att av de 10 vanligaste kommuner som flyttlassen därifrån går till, är samtliga kranskommuner. Flytten går med andra ord inte till någon landsbygd, utan från en del till en annan av samma storstad; mindre central men med något lägre bostadspriser och med större utbud på större bostäder. Efter kranskommunerna kommer i popularitet Uppsala (landets numera fjärde storstad), följt av andra större och närliggande städer som Västerås och Eskilstuna. Inflyttningen från övriga landet har bromsat in något, men i Storstockholm och länet som helhet fortsätter befolkningen att öka (födelsenetto och utrikes flyttnetto inräknat), om än mindre än tidigare.

Det finns säkert många som vill flytta ut, som ser fler fördelar i större ytor och närhet till natur, än till det stadslivet erbjuder. Men det är inte bara missvisande utan även farligt att dra slutsatsen att vi ser en grön våg och att folk generellt längtar bort från stan. I värsta fall kan det leda bort fokus från vårt verkliga problem, den ännu så dysfunktionella bostadsmarknaden – att betydligt fler vill men saknar medel att flytta in. Att man slår av på den takt i stads- och bostadsbyggandet som äntligen tycktes ha fått upp en bättre fart. Att man glömmer bort att dimensionera upp det allmänna, att bygga vettiga förskolor, äldreboenden och plats för fler i det offentliga.

Pandemin har påverkat bostadsmarknaden. Men inte som vi först trodde. I mitten av förra året pekade allt mot konjunkturfall och fall i byggandet. Så blev det inte. Antalet påbörjade bostäder förblev oförändrat samtidigt som bostadspriserna rusat till nivåer som oroar. Men bostadsbyggandet ändrade även karaktär, många fler hyresrätter än bostadsrätter påbörjades. Samtidigt har Stockholm blivit för dyrt. En växande grupp människor kan inte hitta en bostad på marknadens villkor. Därför väljer många att flytta härifrån. Det gäller ungdomar och studenter men även barnfamiljer och människor i yrkesför ålder som upplever att de får mer bostad för pengarna i län på pendlingsavstånd. (Länsstyrelsen Stockholm, 2021)

I ett samtal på Business Arena 2021 sitter en rad tungviktare inom bostads- och byggbranschen; samhällsanalytiker, debattörer, representanter för byggbolag och banker. Någon beskriver en stadig kurva som från 80-talet och fram tills nu visar att unga i högre grad väljer att bo kvar centralt i städerna även när de bildar familj. Efterkrigsnormen att ”flytta ut” när man skaffat barn kom av sig. Man bor trångt men utnyttjar det offentliga rummet som vardagsrum, parkerna som trädgård, värderar det urbana, att ”ha nära till allt”, att leva mer spontant och framför allt att slippa bilen.



I samtalet ges gemensamt uttryck mot den överdrivna och felaktiga bilden av den påstådda utflyttningen. Det lilla trendbrott vi sett de senaste åren är såklart delvis en reaktion på pandemin, men var till stor del förutspått sedan tidigare och handlar mer om bostadspolitik och demografi än om en nytänd landsbygdsromantik. De stora barnkullarna från 80-talet har bildat familj, har velat och kunnat bo kvar i lägenheten i stan med första barnet, men när familjen växer ytterligare får den inte längre plats. De alldeles för få större lägenheter som finns i närheten kostar såklart bortom all rim och reson.

Bristen på större lägenheter i centrala lägen har tyvärr cementerats ännu mer de senaste åren, då byggandet visserligen tagit bättre fart, men med besynnerlig tonvikt på just små lägenheter. Länsstyrelsens senaste rapport om bostadsbyggandet (2021) visar att hälften av alla bostäder som byggts är små ettor och tvåor. All denna satsning på en tämligen begränsad kundgrupp. Var finns alla demografer och samhällsanalytiker? Utan alternativ återstår till sist endast flytten längre bort, till pendlarlivet eller till småstaden och landsbygden, även för den som allra helst hade bott kvar centralt i staden.

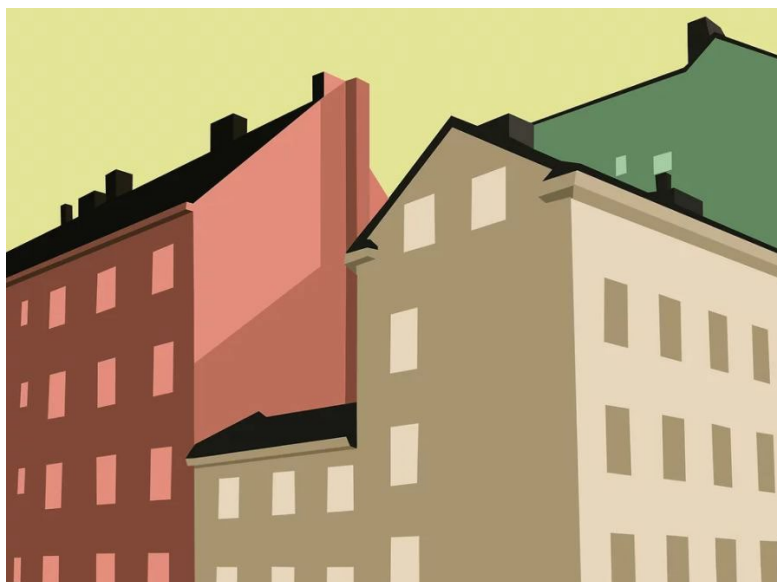
Ny statistik visar därtill att flera för samhället bärande yrkeskategorier som poliser och undersköterskor inte längre har råd att bo i storstäderna. Det tillhör knappast de grupper som kan dra nytta av nya flexibla förutsättningar och acceptans för distansarbete som pandemin fört med sig. Med tanke på osäkra arbetstider är dessa yrken inte heller särskilt kompatibla med längre pendling. Och om inte de har råd så är det inte svårt att lista andra yrken som har ännu sämre möjligheter. Hur ska en stad fungera utan dem? Det är alarmerande, för att inte säga katastrof. Bostadsmarknaden avskräcker folk i alla branscher och bristen på arbetskraft generellt når nu rekordnivåer. Stockholms handelskammare beskriver situationen som anmärkningsvärd och mycket oroväckande. Om inget görs kommer staden till slut implodera och bli obeboelig. Det krävs enorma kraftanstängningar från de styrande. Frågan är bara vad? En sak är säker, det kan inte kallas grön våg att undersköterskor och poliser flyttar från stan för att de inte har råd att bo kvar.

Avsnittet om den gröna vågen utvecklades tyvärr till oron inför bostadspolitiken. Jag ska inte bli kvar där, saknar kompetens att reda ut vad som är vad i den sorgliga logiken om utbud och efterfrågan, var det byggs för lite och hur det byggs fel, hur hyror felregleras och vilka vinster som tas ut av vem på bekostnad av vem. Men jag måste backa på en punkt.

Min inledande hypotes var att en grön våg är en slags protest mot hur den moderna staden utvecklats, där människor av egen vilja väljer att flytta därifrån. Slutsatsen kring dagens situation är att många tvingas flytta eftersom de inte har råd att bo kvar, inte för att de vill lämna stadslivet som sådant. Önskan att komma in är tvärt om fortsatt enorm, men för allt för många en omöjlighet. Den gröna vågen får i stället symbolisera ett varningens finger om att något i pågående urbanisering gått fel.

I fallet med många av våra storstäder har tillväxten av människor varit kraftig och obruten under mycket lång tid. Stadsbyggandet har inte hängt med, medan politiken varit otillräcklig eller helt fel ute. Detta har lett till det Ola Andersson beskriver som den sanna storstadskrisen.

Det handlar inte bara om rätten till en bostad, det handlar om rätten till staden. De rikaste tränger långsamt ut alla med normala inkomster från staden. Först från stadskärnan, sedan från närförorterna, sedan allt längre ut. Kvar blir de välbärgade. Storstäderna blir deras exklusiva privilegium. Storstadskrisen är problemet, med bostadsbristen som allvarligaste symptom. (DN, 2022)



Regeringsgatan av Christian Rydberg

Om inflyttningen nu avtagit, bör vi se det som en tillfällig andhämtning, en chans till kraftfull och gemensam eftertanke för att komma fram till hur vi kan rätta till det som är fel, innan utvecklingen tar ny fart. För ny fart kommer den att ta.



TÄTHET OCH HELHET

Forskare hävdar att lösningen på klimatutmaningarna finns i utvecklingen av våra städer. Det som planeras i dag påverkar i många generationer och i en värld som måste spara resurser blir stadsutveckling en delikat balansgång mellan byggd yta och grönska, mellan gammalt och nytt, mellan bilar och människor.

Så inleder Annika Kvint en artikel i sin serie *Stockholmsvisioner* (DN, 2022). Påståendet är på inget sätt fel, men det säger egentligen inte mer än att eftersom majoriteten av mänskligheten bor i städer, så är det här klimatfrågan måste lösas. För att kunna påstå att staden som sådan är lösningen, måste vi givetvis precisera vilken sorts stad vi pratar om, liksom hur den ska byggas och växa för att vara hållbar.

Tät och blandad

Det är svårt att hitta en sentida detaljplan vars syfte inte innefattar ”att bidra till att skapa tät och blandad stadsbebyggelse”. Ett mantra som lätt avfärdas som en av branschens floskler, men som samtidigt är ett entydigt och rimligt avståndstagande från efterkrigsmodernismens utglesade, funktionsseparerade och motoriserade planeringsideal. En återgång till det beprövade formerna, och förståelsen för att staden är och kräver ett förtätat sammanhang, där livets delar och stadens funktioner överlappar varandra, för att uppnå det staden är ämnad för.

Att blanda boende med stadens andra funktioner är relativt lätt att förstå. Det verkar finnas mer att orda om gällande tätheten? Tätheten är en förutsättning. Staden måste vara tät! Både för klimatet, stadslivet och stadsbons skull. Men hur tät, och på vilket sätt?

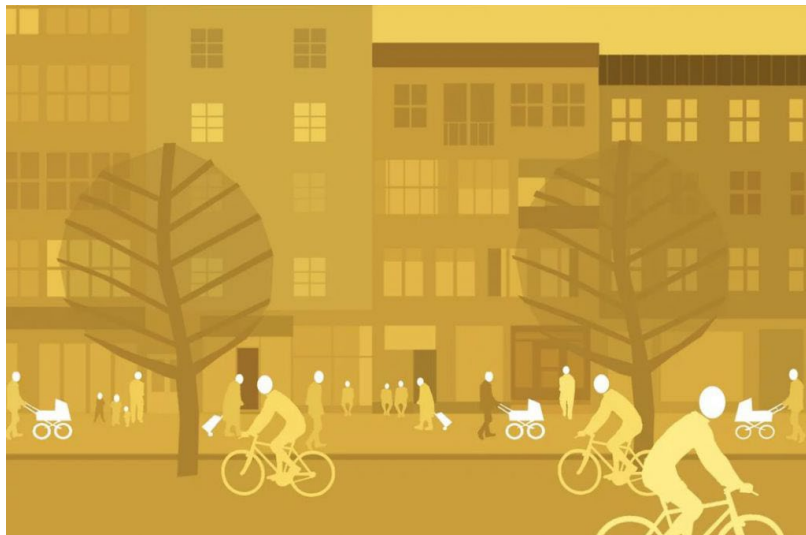
Problemet för vårt årtusende är inte att vi urbaniseras för snabbt, utan att vi inte blir tillräckligt urbana. Att stora delar av de som flyttar in till världens städer inte hamnar i de ideala täta stadsstrukturer som vi ser framför oss när vi argumenterar för staden som lösningen för den hållbara

staden, utan i stället i glesa suburbana förortsladskap där ett lokalt och resurssnålt liv är svårt att uppnå och som snabbt äter upp omlandet och dess naturvärden, med förödande konsekvenser för den biologiska mångfalden och klimatet. (Wilson, 2021)

Det här är såklart inga nyheter. Det är inte bara FN:s klimatpanel IPCC som med enfaset belyser vikten av att sträva efter urban täthet och funktionsblandning när jordens städer växer och utvecklas. Täta städer med befolkningsunderlag för väl utbyggd kollektivtrafik, effektivt utnyttjande av energisystem och annan infrastruktur, med promenadvärliga strukturer i sammanhängande kvarter och grannskap, som minskar onödiga transporter, möjliggör ett mer lokalt liv och underlättar samnyttjande och cirkulära system, genererar betydligt mindre koldioxidutsläpp och slöseri med resurser och ianspråktagande av natur- och åkermarker vid expansion, än utspridda och glesa tätorter. (IPCC, 2020) UN-Habitat rekommenderar en täthet i nivå med våra traditionella europeiska innerstäder

Självpuppfyllande profetia

Täthet som generell målsättning är de flesta numera överens om. Faran ligger i när ett begrepp blir en självklarhet utan egentlig definition, när det inte längre problematiseras och då riskerar att bli en självuppfyllande profetia; när att bygga tät stad tros vara det enda sättet att skapa förutsättningar för den luddiga hållbarheten generellt, oavsett hur tätheten uppnås. När man tappar vad måttet på tätheten faktiskt ska innehålla och när det kanske går för långt?



Gul stad av Christian Rydberg

För ett antal år sedan gjorde urbanforskaren Karin Bradley en ansats till att kritisera förtätningsnomen. Hon ansåg dels att den nyfunna viljan att bygga täta, funktionsblandade kvarter med mycket stadsliv, är ett uttryck för en kapitalistisk och konsumistisk medelklassnorm. (Andersson, 2009) Med denna tes fick hon av allt att döma inget större genomslag. Det finns

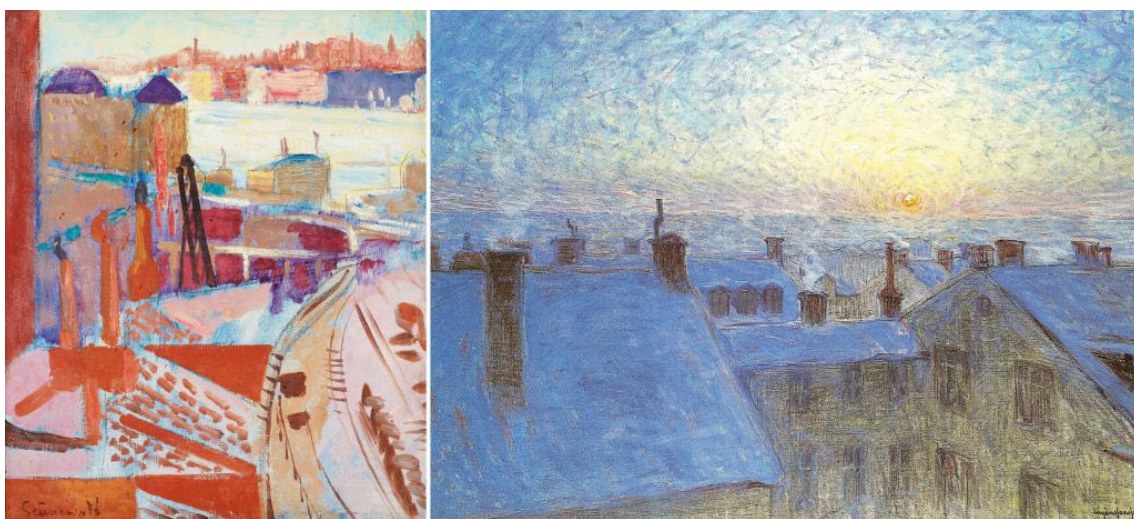
säkert fog för delar i kritiken, men då som politiskt stoff som riktas bättre mot något annat än den fysiska strukturen.

Större förtjänst hade hennes påpekande om att tron på förtätning som den enda vägen till hållbara livsmiljöer är förenklad. Hållbarhet handlar inte bara om effektiva transporter och allt kan inte kan byggas med den täta innerstaden som mall. Självklart måste det finnas modeller anpassade för områden utanför storstadens centrala delar, för mindre städer och för landsorten.

Blickar vi utåt ser vi med tillförsikt på exempelvis Duvedmodellen, ett forsknings- och innovationsprojekt, där Vinnova, KTH och Tyréns med flera, tar sig an den enorma samhällsutmaningen i växande klyftor i livsvillkor mellan stad och landsbygd. Istället för att se landsbygden tyna bort, är ambitionen att vända utvecklingen genom att lyfta fram lokalsamhällets unika potential för samverkan och nätverksstyrning, större inkludering, självförsörjning och cirkulära ekonomi. Visionen är att arbeta fram en modell för hållbar landsbygdsutveckling som kan tjäna som förebild för hur ett lokalsamhälle kan utvecklas hållbart, som även visar vägen för resiliens och nya former av livsmiljöer i våra städer. (Duvedmodellen, 2022)

I redan omnämnda *En annan landsbygd – Om gestaltad livsmiljö på landsbygden* (Åkerman, 2021) utmanas bilden av att endast den tätbebyggda staden är lösningen. Här eftersöks andra svar än de självklara, med studier av platser och byar som inte enkelt låter sig definieras efter vanliga normer och schabloner /.../ tänk om det istället är landsbygderna som bär lösningen för vår tids utmaningar kring bostadsförsörjning, resursanvändning och hållbarhet? Där ses lösningar i exempelvis kooperativa boenden, självhushållning, hållbart företagande, ekobyar, bygggemenskaper, lokalförankrad planering, ett starkt föreningsliv.

Det här är oerhört viktigt arbete, som vi nog alla önskar blir framgångsrikt, får genomslag och kan appliceras på många andra orter framöver. Förutsättningarna för de som vill och måste bo på landet ska givetvis finnas. En levande landsbygd är vad vi hela tiden måste ha i åtanke, som en direkt förutsättning för stadens existens.



Stockholmsmotiv av Isaac Grünewald och Eugene Jansson

Kvarteretsstaden som missbrukat ideal?

Kvar står ändå vissheten om att de flesta av oss även fortsatt kommer bo och leva i större städer. Det är därför här de stora lösningarna måste genereras. Och om vi håller oss kvar vid att tätheten är en av dem, i vilken form finns och skapas förutsättningarna?

*Living in the sprawl
Dead shopping malls rise like mountains beyond mountains
And there's no end in sight
I need the darkness, someone please cut the lights ..
.. Sometimes I wonder if the world's so small
That we can never get away from the sprawl (Arcade Fire – Sprawl)*

Ofta slänger vi oss med anglicismen ”urban sprawl” som antitesen till det urbana och eftersträvarvärda; en utglesad och totalt bilberoende dystopi av midwestamerikanska mått; ett laissez faire-landskap utan styrning, riktning och samlande kärna och allmänna platser; med grannskapslösa villamattor, trottoarlösa gator och sexfiliga motorvägar mellan själlösa externhandelsområden och bostadsområden, allt längre bort och ut i ingenstans. Det är en svårkontrollerad utveckling, som tyvärr efterapas i många delar av världen där medelklassen nu växer. Men det är också en utveckling som är helt oförenlig med de åtaganden vi har för framtiden och ses professionellt av de flesta som en parentes i urbaniseringen som nu måste lämna bakom oss.

I takt med att hållbarhetsdoktrinen breddat ut sig över samhällsbyggandet, har mycket riktigt den klassiska/förmodernistiska europeiska kvarteretsstaden åter kommit att bli ett vedertaget ideal. Och visst är det en fantastisk modell att tillämpa, så tydlig, läsbar och formstark. Vi ser många nya stadsdelar växa fram med rätt avvägningar. Där platsen och kontexten får säga sitt och analysen visar att förebildens mått och strukturer i många fall är oöverträffbar. Där kan vi med rätta bygga vidare, vi behöver inte uppfinna hjulet igen. Men vi måste vara vaksamma.



För samtidigt ser vi hur ”innerstaden” eller ”kvarterstaren”, som den vaga typologi den ju också är, allt oftare missbrukas i jakt på ökad exploatering. Man hänvisas till dess attraktiva och välfungerade struktur och skala, den som få kan ha vettiga invändningar mot, men missar att originalet är en oerhört genomtänkt modell – inte en enkel mall att reproducera i oändlighet. Varje enskilt kvarters dimensioner förhåller sig inte bara till närmsta gaturum, utan även till nästa, till grannkvarteret och till hela grannskapet. På så sätt kan rätt balans uppnås mellan fasadlängder, byggnadshöjder, gaturum, topografi, kvartersparker, ljus och samlande noder och stråk. Det är en intrikat komposition som kräver en skarp blick för en större helhet. Den stannar aldrig vid den enskilda fastigheten, byggnaden eller kvarteret.

Förtätningshetsen

Kritik riktas mot den så kallade förtätningshetsen. I Stockholm pekar många oroat på Hagastaden, med e-tal 5,2–7,3 (jämfört med Vasastans nettoexploaterigstal om 2,0–2,4. E-tal beräknas genom att dividera sammanlagd bruttoarea på bebyggelse med markytans areal), men det är inte där problemet finns. Där ligger korten på bordet. Ingen hymlar och alla vet att där testas något helt annat än det vi är vana vid. Skalan och tätheten är med våra mått mätt extrem, det kan tilltala och attrahera vissa, men ingen kommer tvingas dit.

Faran finns snarare där det i jakt på byggnadsyta hänvisas till innerstadens kvaliteter, samtidigt som det tänjs på ovan nämnda förhållanden. Man krymper gården och lägger på två-tre extra våningar. Det ser kanske inte ut att göra så stor skillnad just exakt där? Men så kräver grannen det samma, och så hänvisar man fint till Vasastan, men bygger i realiteten det dubbla. Det blir flera bostäder, men vad händer med boendemiljöerna? Har vi då inte, i den omhuldade kvarterstadens namn, passerat en gräns, där vi faktiskt bygger för tätt på bekostnad av andra värden; den urbana grönskan, de soldränkta mellanrummen, de harmoniska gaturummen, platserna som gör staden. Det som faktiskt måste ingå i receptet, om täthet och blandning ska fungera som ideal. Om vi ska reproducera kvarterstaden får aldrig det enskilda kvarteret vara den enhet som tillämpas vid beräkning av täthet, det krävs en betydligt större helhet.

Till det bör läggas att vi idag sitter på kunskaper och förutsättningar som de inte hade för hundra år sedan. Hur vi arbetar, förflyttar oss, umgås och konsumerar, skapar såklart nya mönster som stadsbyggandet bör ta hänsyn till. Men jag tänker främst på klimatet. Att bygga tätt må vara en lösning för att minimera vårt avtryck, men klimatförändringarna är redan ett faktum, vi kan förhoppningsvis hålla dem tillbaka något, men vi kommer inte kunna motverka dem helt. Den reproducerade modellen för den täta staden måste därför uppdateras till att både bidra till att minimera vår klimatpåverkan, och samtidigt anpassas till nya förutsättningar, exempelvis med hänsyn till förändrat mikroklimat, med höjd för nya former och byggmaterial, omhändertagande av skyfall, för temperaturutjämnande grönska och alla de ekosystemtjänster vi har att lära oss om framöver. Vi ska inte återuppfinna hjulet, men får inte heller göra det för enkelt för oss, då blir det fel igen.



Slarvig slentrian

En annan del av kritiken är att kvartersstaden kommit att bli en slarvig slentrian. En färdig byggsats som ses som det enda tänkbara, överallt och på exakt samma sätt? På åkrar långt från tidigare täta stadsmiljöer står plötsligt ett gäng resliga men ensamma stadskvarter. I vilken kontext, vad skapar detta för miljöer? Nog kan täthetens förtjänster uppnås på flera sätt och nog måste det finnas modeller också för ytterområden där den klassiska kvartersstaden inte efterfrågas eller helt enkelt blir apart, där mindre och öppnare bostadsenheter måste få dominera, i form av radhus, enbostadshus, eller helt nya former, utan att vi landar i den glesa dystopin.

Här bör tätheten i stället vara en fråga om samband och närhet inom och mellan grannskapen, närheten mellan noder i kollektivtrafiken och om underlaget som möjliggör den lokala servicen. Täthet som i närheten till nästa grannskap, tydliga stråk och platser som tillsammans bildar något gemensamt, som skapar sammanhängande stadsdelar istället för avskilda förorter på vägen in mot ett helt dominerande centrum. Här har vi mycket att lära av Danmark och Centraleuropa, där städerna oftare håller kvar en helt annan täthet i sin utbredning, med stadsradhus och sinnrika hybrider, vända gatan och det gemensamma, istället för att söka avstånd och "egna" ytor. platserna. En annan typologi, lägre skala och plats för små trädgårdar, men med bibehållen urbanitet.

Soft city

Tätheten är en bärande faktor i vårt fortsatta stadsbyggande, men den får inte bli ett självändamål. Jag vill med det rekommendera David Sims bok *Soft City – Building Density for Everyday Life* (2019), som erbjuder en utomordentligt fin vägledning till täthetens faktiska syfte och förtjänster. Sims är brittisk arkitekt och författare, tidigare verksam som lärare på bland annat Lunds universitet och numera framför allt creative director på danska Gehl Architects. Han är en tydlig arvtagare till företagets grundare Jan Gehl, liksom till andra besläktade pionjärer så som Jane Jacobs och Ralph Erskine, vars filosofier och verk fått genomslag över hela världen. *Soft city* (finns i svensk översättning från 2022) tar liksom föregångarna avstånd från senmodernismens storskaliga och funktionsseparerade strukturer, där de odefinierade mellanrummen fick tjäna som stadsrum. Vi ska i stället fokusera på vikten av att bygga staden runt platserna för människan.

En måttfull täthet i en mänsklig skala. Han relaterar och bygger vidare, men anpassar och moderniserar budskapet - *density x diversity = proximity*



Peter Baranowskis rådjur och Marianne Lindberg De Geers kaniner

En del av det är just att staden inte ska byggas tät för sakens skull. Inte heller för den krassa byggoptimeringens skull. Tätheten ska tjäna hållbarheten och stadsbornas välbefinnande. I Sims modeller antar tätheten mänskliga dimensioner och anpassas efter människans behov och rörelser. Täthet i kombination med variation ökar sannolikheten eller möjligheten att uppnå närhet till det du behöver i vardagen; arbete, skola, service och relationer till andra. De mindre och trygga grannskapen, som sammanhängande del av den större staden. Ökad trygghet, ett stärkt socialt sammanhang och minskad klimatpåverkan är bara några av vinsterna.



Om pandemin mot förmodan skulle användas som argument mot denna typ av täthet, är det illa och av största vikt att stå emot. Det finns absolut ingenting att tjäna på en förnyad våg av utglesning av våra städer. En isolerad fråga får aldrig tillåtas styra. Det skulle tvärtom slå väldigt fel. Gleshet inger en falsk trygghet och Covid-19 slog i förlängningen lika hårt mot glesa städer som mot täta. Vill du skydda dig mot virus av detta slag genom avstånd, får du isolera dig i vildmarken på riktigt.

Tvärtom tros konsekvenserna av den sociala distanseringen slå desto hårdare, om ordningen inte återställs fullt ut. Närheten är en del av människans väsen som social varelse. Den kritiska massan, som tätheten ger förutsättningar för, lär bli en rent avgörande faktor i återhämtningen, för människor, många branscher, och för stadslivet som sådant!



MODERNISMENS ARV

Graden av täthet kan såklart gå överstyr, men där finns kunskap och redskap som leder rätt om de bara tillämpas väl. I fallet Stockholm belyses frågan om täthet väl i stadens arkitekturpolicy (2021), som ihop med byggnadsordningen (2020) utgör en viktig vägledning och kunskapsunderlag, och som borde vara obligatorisk läsning för alla som vill delta i stadens utveckling. Men jämte frågan *om* och *hur* tätheten ska ske, stöts och blöts såklart ständigt även den om *var*?

Lindhagenplanen

Det påstås inte sällan att Stockholm, sett till sin allt större befolkning, har en förhållandevis liten "innerstad", rent av för liten. Begreppet "innerstad" kan såklart anses föråldrat och är därtill allt svårare att definiera, med hänsyn till den "innerstadsnära" expansion som sker och skett de senaste 20 åren. Men om vi inledningsvis och för enkelhetens skull sluter oss till den traditionella avgränsningen runt den förmodernistiska stenstaden, "staden innanför tullarna" eller kort och gott "malmarna", så är det kanske inte så svårt att hålla med. Här inkluderas stadsdelsområdena Södermalm och Gamla stan, Östermalm, Norrmalm och Kungsholmen, som med sin yta och knappt 360 000 boende, mycket riktigt utgör en ganska liten del av storstaden Stockholm som helhet.

Gränsen mellan innerstaden och omgivande stadsbygd tänjs och luckras upp i detta nu, men var under 1900-talet entydig. Bortsett från några äldre förstadsenklaver i gamla Råsunda, Sundbyberg

och Gröndal-Aspudden-Midsommarkransen, var det här den nya stadens utbredningen. Sett till dagens ideal och den i detta fall klarspråkiga marknaden, så finns en enorm efterfrågan på mer av denna typ av stadsmiljöer, men hur var det då? Det som tog vid var en stadsbygd av helt annan karaktär. Förklaringarna är såklart många.



Ursprungliga Lindhagenplanen från 1866

1866 presenterade en kommitté under ledning av stadsplanerare och politiker Albert Lindhagen den så kallade Lindhagenplanen, en generalplan för Stockholms malmar och Kungsholmen. Med Paris och Wien som förebild byggde planen på ett rutnät av rätvinkliga kvarter och esplanadsystem. Syftet var att föra in ljus och luft, göra staden mer hygienisk och underlätta för trafiken. Med industrialismens intåg hade befolkningen börjat öka men staden hade inte hängtt med. Bebyggelsen utanför Gamla stan var ostrukturerad, småskalig, på många håll rena kåkstäder. Planen skulle modernisera och expandera Stockholm på ett sätt som ansågs värdigt en europeisk huvudstad. Även om Lindhagenplanen faktiskt aldrig antogs i sin helhet, utan reviderades och kompletterades i omgångar, la den ändå grunden för den stad som skulle växa fram under årtiondena runt sekelskiftet 1900. Mot slutet av 1920-talet var planen till stora delar utbyggd. Där

stod den nu, en Stockholmstappning av den klassiska europeiska stenstaden, praktfull, tät och ordentligt befolkad inom sina ramar. Delar av centrala Södermalm räknas än i dag som en av Europas allra mest tätbefolkade stadsdelar. (Rae, 2018)



Flygfoto över Södermalm

Den svåra expansionen

Tack vare industrialiseringen ökade inflyttningen alltjämt kraftigt och bostadsnöden var allt annat än avvärd. Hade det då inte varit logiskt av stadens styrande att låta ta fram kompletterande generalplaner av samma mått, för angränsande områden, och låta staden fortsätta växa vidare på samma sätt?

En av mina lärare på KTH skyllde lite skämtsamt innerstadens begränsning på kungen. Sanningen i påståendet ligger i de betes- och jaktmarker som mycket riktigt begränsade stadens expansion mot norr och nordost. Här återfinns idag världens första nationalstadspark, ett skyddat område omfattandes Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården. Men verkligheten var såklart mer mångfacetterad än så. Det handlade då som nu om markpolitik. Det var inte bara kungen som ägde mark och motstridiga intressen kring den fortsatta utvecklingen fanns på många håll. Runt staden låg ett band av de industrier som ju var det stora skälet till att staden växte. De gick varken att flytta på eller bygga nära inpå hur som helst.



Nationalstadsparkens utbredning. Bild: Kungl. Djurgårdsförvaltningen

Därtill topografin. Det karaktäristiska sprickdals- och skärgårdslandskapet, alltid i relation till vatten, åsar och berg, dalar och förkastningar, bidrar inte bara till Stockholms skönhet, det har även försatt stadsbyggandet med utmaningar som på många sätt format vår stad. Redan under utbyggnaden av Lindhagenplanen insåg man svårigheten och inte minst kostnaden för att dra de raka gatorna i den minst sagt kuperade terrängen. Det krävdes kompromisser och enorma sprängningar. Att bygga sammanhängande tät stad på en plats som denna är såklart något helt annat än på platta fält. Belöningen för mödan får vi genom en större upplevelse, i vida utblickar över stadslandskapets siluetter, vattenspeglar och dramatiska variationer. Innerstadens naturliga avgränsning i Årstaviken och Hammarby sjö mot söder och Tranebergssundet mot väster, tedde sig när de nådde dit som just sagt naturlig och inget man med enkelhet forcerade för att sen fortsatta på samma sätt utåt.



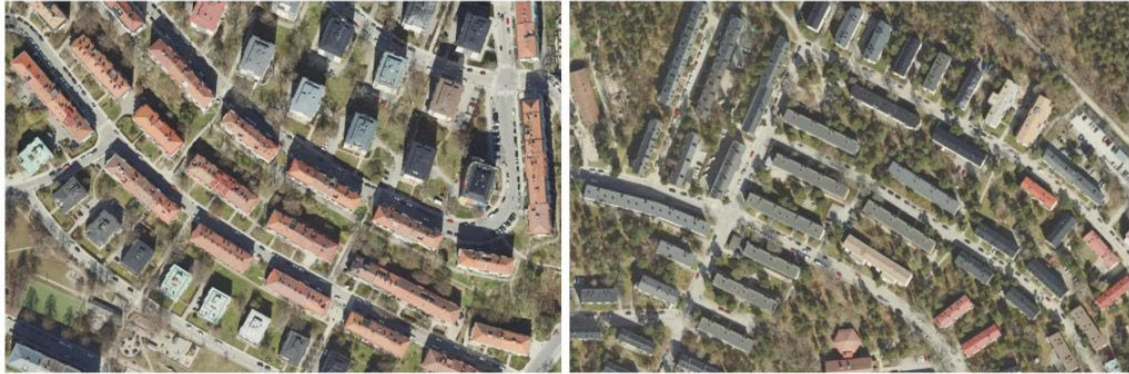
Stockholmsmotiv av Prins Eugene

Den nya staden

Men mest avgörande var trots allt den under samma period ideologiskt förändrade synen på stadsbyggandet. Redan under föregående decennier märktes tankar om att låta staden växa utåt, då med den tidigare beskrivna trädgårdsstaden som förebild. I tid med Stockholmsutställningen 1930 manifesterades paradigmskiftet utan reson. Trots moderniseringen och utbyggnaden av malmarna var bostadsstandarden i Stockholm vid denna tid fortsatt bland de sämsta i Europa. Att bygga vidare på samma sätt ansågs fel, omodernt och helt enkelt orimligt. Modernismen, eller funktionalismen som den ofta kallas i Sverige, skulle lyfta Stockholm och andra svenska städer till en ny nivå. Dess idéer skulle komma att forma den fortsatta utbygganden i grunden.

En första årsring i dess tecken uppfördes på Gärdet och i Fredhäll, liksom med smalhusområdena i Hjorthagen, Traneberg och Hammarbyhöjden precis utanför tullarna. Det var uppbrutet och

ljus, anpassat till topografin och med den sparade vegetationen som en bärande variabel. Men dessa tidiga modernistiska områden behöll alltså en täthet och inte minst en viktig tydlighet i relationen mellan kvarters- och gatustruktur.



Flygbilder över Gärdet och Hammarbyhöjden

Under krigsåren stod det mesta stilla även här. Men efter det skulle en ny tid börja och det stora svenska folkhemsprojektet tog fart på riktigt. Att vi var skonade från kriget och rikast i världen i mitten av 1900-talet må ha gjort att vi kunde driva de nya idealen längre än någon annanstans. Det byggdes tunnelbana med räckvidd utan motsvarighet i en stad av Stockholms storlek, det byggdes pendeltåg och motorvägar. Framfarten bidrog i sin tur till den säregna strukturen, en stjärnformation med pärlband av friliggande stadsdelar som strålar långt ut från regionens mitt. På gott och ont såklart.

Arkitektoniskt skulle även den nya eran ge oss många mästerverk. Och sett till boendemiljöer lokalt, kom det att skapas många områden av hög kvalitet. Men stadsbyggnadsmässigt drog de nya idealen alltmer åt ett håll som är svårare att försvara. Idén om ABC-staden och den lokala självförsörjningen kom aldrig riktigt att fungera. Det skapades enheter med bostäder och lokala centrum av varierande storlek. Men arbetet fanns alltså någon annanstans. Stadsdelarna blev förorter; trygga men sömniga, standardiserade och moderna, men i en glesa och dåligt sammanhängande strukturer.

Det pekas ofta på brutna sammanhang, barriärer och överstora mellanrum, som försvårar sambanden och bidrar till segregation av olika slag. Stadsdelarna står välanpassade till sin plats, men liksom vända med ryggen utåt, som om de inte alls vill hänga ihop, varken med varandra eller med den stora staden utanför. Gränserna blir allt för tydliga. Gränser som sällan är bra. Gränser som separerar, skapar fysiska liksom mentala avstånd. Avstånd som gör det svårt att uppnå underlag för det stadsliv som efterfrågas.



Vända bristerna till möjligheter

Men när kritikerna ibland får det att låta som att det vi ärvt från denna tid är statiskt och oföränderligt, bör vi som jobbar med stadsutvecklingen i stället anamma ett framåtperspektiv som tar avstamp i de stora möjligheter som efterkrigstidens strukturer faktiskt lämnat efter sig. Kritiken är ibland överdriven och ser i sitt teoretiska perspektiv förbi de lokala stadskvaliteter som faktiskt finns att ta vara på. På andra håll och sätt är kritiken helt berättigad. Modernismens framfart må ha haft brister i vad som redan nämnts. Men alla de ytor som dåtidens vurm för framkomlighet, funktionsseparering, avstånd och gleshet, lämnat efter sig, är en enorm tillgång för oss att ta vara på bättre, nu och framöver.

Genom att bygga enklaver eller "öar" av bebyggelse, säkrades stora marktillgångar, mellan de enskilda förorterna och långt in i staden. Ytor där vi idag med vaksamma avvägningar kan komplettera och förtäta. Många ryggar och tänker att stadens natur försvinner, men konflikten ska inte överdrivas. Naturmarken med alla dess funktion, både biologiskt och rekreativt, är utan överdrift en stor tillgång i Stockholm. En tillgång som till delar också kan ses som helt nödvändig för stadens framtid. Men att överallt säkra stora och sammanhängande naturområden, är i vissa fall orimligt. Andelen reserverad naturmark är stor och kommer så förbli. Den på riktigt värdefulla naturen kommer att kunna bevaras. Men i den glesa efterkrigsstrukturen finns mellanrum och vegetation som knappast kan tillskrivas samma höga värden. Det blir en avvägning i fråga vad staden behöver. Sverige domineras totalt av naturmark och den bebyggda marken utgör endast 3 % av landets yta. (SCB, 2019) Att landet och även huvudstaden är rikt på natur är fantastiskt. Vi har mycket att dela på, ta hand om och dra nytta av. Men i ovan nämnda avvägning borde det rimligen inte vara kontroversiellt att inne i den tämligen glesa storstaden, prioritera mer av de stadsmiljöer som vi har allra minst av.



1960-talets fartblindhet

Värdefulla grönyta och gott om plats för förtätning är i det stora hela en angenäm förutsättning att jobba med. Ett betydligt tyngre och smutsigare arv finner vi i infrastrukturen. Tidigt säkrades ett förhållandevis väl utbyggt kollektivtrafiknät, som vi än idag alla bör glädjas över. Men parallellt tilltog snart tilltron till bilismen alltmer. Framåt 60-talet blev politiker och trafikingenjörer totalt fartblinda. Bilens framkomlighet med högsta möjliga hastighet skulle säkras, överallt och till varje pris. Äldre stadsdelar revs, vägar breddades, torg blev parkeringsplatser, överallt drogs överdimensionerade trafikleder utan minsta hänsyn till allt som offrades.



Nynäsvägen

Det såg mer eller mindre likadant ut i landets alla städer. I Stockholm är det lätt att peka på öppna och ännu mycket infekterade sår. Som där den sexfiliga centralbron dånar rakt igenom stadens historiska kärna, skär av de historiska sambanden, förfular stadsbilden och lägger en öronbedövande bullermatta över Riddarholmen och halva Gamla stan. För att inte nämna alla

breda motorvägar som obönhörligen skulle nå ända in i stadens mitt och därför skapar vidsträckta trafiklandskap ända in på tullarna. Dess utbredning har inte bara kraftigt försämrat stads- och boendemiljöerna runtom, utan även kraftigt begränsat stadens möjlighet till expansion runt dessa centrala noder. Studera bara Nynäsvägens infart genom Enskede och Gullmarsplan till Skanstull, Södertäljevägens förkrossande barriär genom Liljeholmen till Hornstull, Essingeleden och Drottningholmsvägens trafikinferno och döda hand över västra Kungsholmen. För att inte nämna hur Roslagsvägen fullkomligt krossar de upplevelsemässiga och kulturhistoriska sambanden på Frescati, mellan universitetet – Naturhistoriska och Kräftriket-Bergianska-Brunnsviken.

Det är lätt att förfäras. Det gick så långt överstyr. Det är ett av modernismens värsta arv. Ett arv som ingen kan vara stolt över, inget vi vill leva med, som det flesta vill ändra på. Men de fysiska trafikstrukturerna sitter hårt och är svåra ändra på. Det går, mycket är på gång, men det tar tid och kostar enormt mycket pengar.



Flygfoto över trafiklederna tvärs västra Kungsholmen

Bilen

Samma tunga strukturer har även satt spår i vår kultur. Det sedan länge kända sambandet mellan utbud och efterfrågan kallas i denna fråga *inducerad trafik*. Med ökad vägkapacitet skapas helt enkelt mer biltrafik. 60-talsingenjörerna offrade mycket för att säkra framkomlighet för biltrafiken. Stockholmare liksom andra svenska stadsbor uppmuntrades därmed till att bli långt mer bilburna än de hade behövt bli.

Bilen, detta aber. En 1900-talssymbol för frihet och bekvämlighet, eller hur var det nu? Helt förståeligt är bilen ett nödvändigt ont i bygder där kollektivtrafiken inte är ett alternativ och där avstånden är för långa för att välja cykeln, där bilen helt enkelt behövs för att livet ska gå ihop. Vi kan även sträcka oss till att bilen skänker frihet i bemärkelsen att ta sig till och upptäcka platser dit tågen inte går. Det finns såklart också undantag i ärenden, ändamål och tider, bortom det vardagliga, då bilen är ett praktiskt och till och med nödvändigt redskap för transport och leverans, också i staden. Men generellt nej, bilen hör inte staden till och skälen till att biltrafiken nu måste minskas drastiskt är många.

Att motortrafiken är en av privatsamhällets värsta klimatbovar vet vi alla sedan länge. Trots detta väljer ändå alldeles för många bilen som färdssätt i vardagen. Av någon obegriplig anledning kör

svensken dessutom allt större bilar, inte sällan designade för att klara terrängen på yttre Hebriderna. Personbilen har numera en genomsnittlig vikt på över 1 700 kilo. 80 % av resorna med bil i städer och tätorter är inte längre än 3–4 km och i varje bil åker i genomsnitt endast 1,1 person. Den genomsnittliga personbilen står dessutom parkerad över 90 procent av tiden. Lägg därtill biltrafikens enorma markanspåk, det är enkel matematik och det svårt att förstå hur det fortfarande kan se ut som det gör.

Omställningen går provocerande långsamt och det är minst sagt hårresande att det ännu år 2022 säljs fordon som går på fossila bränslen. Är de globala förbuden långt borta? När hela fordonsflottan väl är fossilfri kommer aversionen möjligen inte vara fullt lika berättigad som nu. Men sett till energi- och resursförbrukning per personkilometer förblir den storskaliga privatbilismen i staden hopplöst ineffektiv, och med fortsatt betydande ekologiska och fossila fotavtryck, oavsett drivmedel. (Naturvårdsverket, 2022)

Den demokratiska markanvändningen

Kommunerna talar sig varma om vikten att prioritera kollektivtrafik, gång, -cykel och nyttotrafik, för att minimera vår klimatpåverkan, men också för att utnyttja våra begränsade resurser på effektivast möjliga sätt. Visst finns en ökad medvetenheten, det byggs nya cykelbanor, trottoarer har breddats och en och annan gata har till och med blivit gågata. Men fördelningen är alltför ojämn. Det illustreras tydligt av diagrammen nedan, hämtade ur Stockholms stads framkomlighetsstrategi (2012).

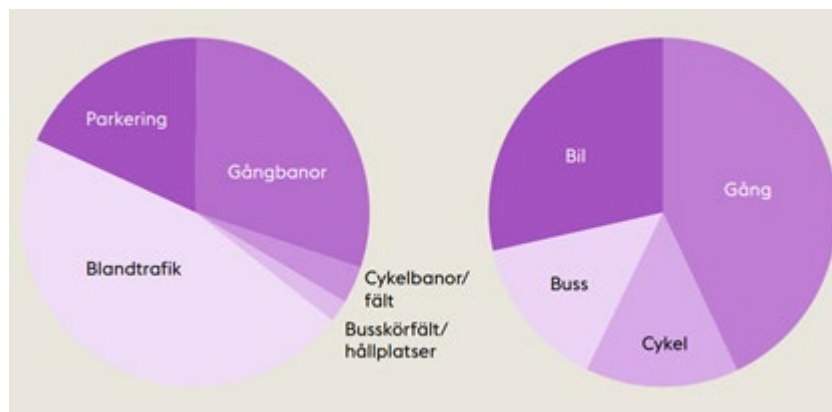


Diagram ur framkomlighetsstrategin

Diagrammen visar den ytmässiga fördelningen av stadens väg- och gatumark (t.v.), liksom fördelning av hur befolkningen faktiskt transporterar sig på samma ytor (t.h.). Lite förenklat är två tredjedelar av marken reserverad för biltrafik. Två tredjedelar av våra gaturum är alltså, om inte förbjudna, så i alla fall livsfarliga att beträda till fots, annat än vid övergångsställen. Samtidigt ser vi att bara drygt en fjärdedel av förflyttningarna sker med bil. Finns det något argument för denna skeva fördelning av stadsbornas gemensamt ägda mark som går hem 2022? Är det rimligt, är det demokratiskt? Låt oss hoppas att bilden blir en annan när de 10 år gamla diagrammen uppdateras.

Få saker gör folk så innovativa som frågan om varför just de behöver ta bilen i vardagen. Av det vi vet om resmönstren, är det bara i undantagsfall som så verkligen är fallet. Jag är säker på att de flesta skulle komma till en annan slutsats, om de bara fick chans att sitta ner och väga samman kunskaper om alternativa färdssätt med insikten om vad bilresandet faktiskt kostar, sett till bland annat klimat, buller, hälsa, säkerhet och markanvändning. För att sen peka på den påstådda vinsten i form av ”frihet” och bekvämlighet.

Men tyvärr är beteenden svåra att förändra. Biltrafiken må vara hopplöst omodern, antiurban och klimatvidrig, men så länge modernismens arv får lov att fortsätta breda ut sig över stadslandskapet, kommer biltrafiken rulla vidare som om den vore framtiden. Så länge det byggs nya vägar för bil kommer fler välja just bilen. Det behövs incitament, ett uppvaknande. För biltrafiken måste minskas, både i yta och mängd! Det är hög tid för radikala omtag, om kommunernas omprioritering ska slå igenom på riktigt. En samlad åtstramning i form av avsmalningar, begränsningar och avstängningar, i takt med att kvalitet och kapacitet på alternativen ökar.

I en väl utformad stadsmiljö är bilen i det närmaste aldrig det bästa valet. Biltrafiken må vara den tyngsta och smutsigaste delen av arvet, här finns allra mest att förbättra, men också enorma markresurser att ta tillbaka.



Hårdgjorda markytor för motortrafik genom Liljeholmen

Kreativ skönmålning?

Annika Kvint ser anledning till viss skepsis när det från stadsbyggnadshåll talas om att *läka sår, knyta samman isolerade enklaver, överbrygga barriärer och att bygga en mer sammanhängande stad* (DN, 2021). Hon verkar se en risk i hur förskönande omskrivningar eller ”kreativ skönmålning” används i byggaktörernas jakt på nya byggrätter, på bekostnad av grönytor. Hon har en poäng i retorikens makt, och att vi bör vara vaksamma vad det än handlar om. Men i Stockholms fall är många av de retoriska greppen ovan fullt relevanta och fortsatt oerhört viktiga

strategier för stadens utveckling. En essens så förtjänstfullt knådas fram i Stockholm arkitekturpolicy (2021):

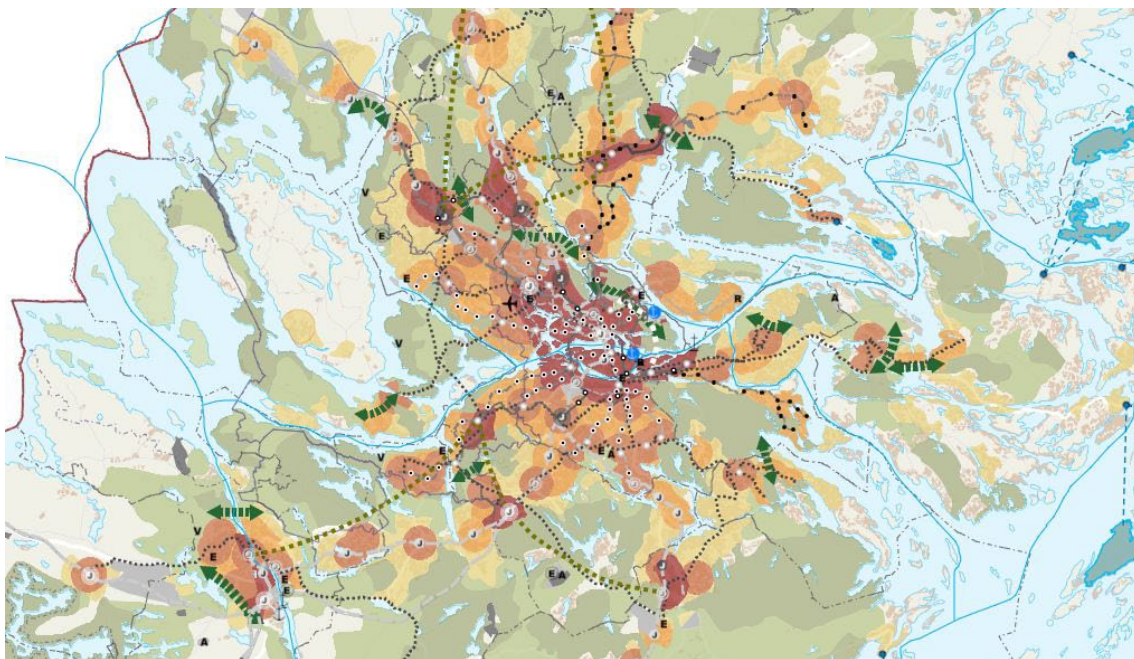
En särskild utmaning när Stockholm växer är behovet av fungerande samband mellan stadsdelar. När ny bebyggelse ska koppla samman befintliga områden – med olika karaktär och skala – ställs höga krav på att det som läggs till ska överbrygga skillnader och bidra till fungerande och väl gestaltade helhetsmiljöer. Att förtäta ger många möjligheter men medför samtidigt behov av att göra avvägningar mellan olika intressen. I samband med förändringar ges en unik möjlighet att lägga till nya funktioner och vitalisera stadsmiljön. Befintlig infrastruktur kan ofta nyttjas och utvecklingen ger förutsättningar att påverka sådant som inte fungerar idag till det bättre. Både tekniska och ekologiska system ska förbättras, och miljöer stärkas ur ett socialt och upplevelsemässigt perspektiv. När den ökade tätheten tar form och organiseras har arkitekturen stor betydelse för hur slutresultatet upplevs.

Inte minst kan efterkrigstidens välbyggda men ofta dåligt sammanbundna stadsdelar, med sina gömda kvaliteter, få en bättre framlyft och mer tillgänglig roll i det nya och bättre sammansatta Stockholm som tar form.



Måste Stockholm växa?

Någon frågade vid seminarium om det finns ett egenvärde i att Stockholm fortsätter växa? Är inte Stockholm, efter decennier av kraftig tillväxt, en tillräckligt stor och ganska behändig storstad? Här finns underlag för det man förväntar sig av en huvudstad, överblickbar men ändå tillräckligt stor för att vara närvarande på den globala scenen. Det enkla svaret på frågan borde såklart vara nej, Stockholm ska inte växa för sakens skull. Den ska inte växa i syfte att få ännu större dominans i landet, sett till politik, kultur och näringsliv. Men så länge viljan att flytta till och leva i huvudstaden faktiskt finns, ska också möjligheten finnas. Staden måste då inte bara växa med fler bostäder. Stadens alla byggstenar, som allmänna anläggningar och service, måste byggas till i samma takt för att funktionalitet och attraktivitet inte ska halka efter. För att staden ska uppnå sitt mål om att utgöra en hållbar livsmiljö. Och när Stockholm växer ska den inte växa utåt, utan i de tom- och mellanrum som tidigare generationers planering lämnat för oss att ta vara på.



Utklipp ur den regionala utvecklingsplanen RUF 2050 där färger visa olika typer av bebyggelsestrukturer, täthet och samband

Det är egentligen inte så mycket att orda om. Just dessa strategier och tankegångar befästs i både den regionala utvecklingsplanen RUF och Stockholmskommunernas samlade översiktsplaner. Det är till stora delar också vad vi ser börja ta form. Innerstaden växer mycket riktigt kraftigt i sin krans; från Sickla och Hammarby sjöstad i öster, via Söderstaden, Årsta-Årstaberg-Liljeholmen, till Alvik, Hornsberg-Stadshagen och vidare uppe i Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden. Därefter ytterligare en ring av stärkta regionala noder i exempelvis Flemingsberg och Barkaby. Det redan starka kollektivtrafiknätet kompletteras med nya tunnelbanelinjer, spårvägar och tvärförbindelser.



På strategisk nivå verkar allt i sin ordning. Vi bör vara desto mer vaksamma på hur det sker och vad som växer fram däremellan. Vi vet också att det är först vid detaljplanläggningen som strategierna konkretiseras nog för att bli bedömda. Och som bekant är den antagna detaljplanen resultat av en process som omfattar så mycket mer än stadsplaneraren och arkitektens arbete. En

process som till stora delar avgörs runt förhandlingsbord, i avvägningar mellan det allmänna och enskilda, mellan större gemensamma värden och snäva egenintressen, av politisk ängslighet kontra beslutsamhet att lyssna på kunskapen om det faktiska syftet med tätheten och stadslivet, så att den växande staden nu inte bara ser ut som en levande storstad, utan även ges möjlighet att fungera som en sådan.



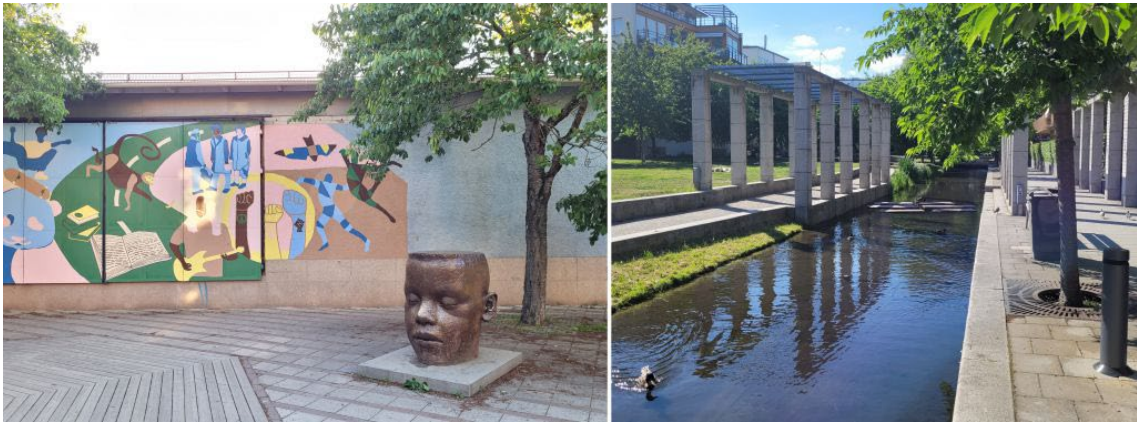
Stockholmsmotiv av Gösta Adrian-Nilsson (GAN) och Isaac Grünewald

VÅRA DRÖMMARS STAD

Att jag är föräldraledig har någon säkert listat ut. En löst hållen essä av detta slag får normalt inte plats i stadsplanerarens deadlinetillvaro, den ryms av förklarliga skäl inte i stadsbyggnadsprojektens budgetar och efterfrågas varken i detaljplanens logiska mallar eller utredningens jakt på tydlighet och resultat. Det här är något annat.

Att vara föräldraledig är både en process och ett tillstånd. Grundläggande viktigt och enormt värdefullt. Ändrat fokus och nya perspektiv, med blick och uppmärksamhet riktad mot min son och vår relation. Det handlar om att utvecklas, men också om att stanna upp, ta ett steg åt sidan. Men tillståndet rymmer och uppmuntrar också till annat. När ett barn sover eller åker vagn finns både tid för återhämtning och för att följa resonemang och tankar lite längre än vad som normalt hinns med.

Vi promenerar och gör utflykter. Vi besöker delar av stan jag sällan, eller rent av aldrig tidigare besökt. Andra delar som i detta nu förändras i grunden. Och så de, som i alla fall till det yttre, står exakt som de gjort alltsedan de byggdes, för hundratals år sen. Jag har tid att lyfta blicken, ställa andra frågor, vända mig om en extra gång, studera detaljer och förhållanden som annars förbises. Jag intalar mig att det är en "win-win situation". Min son är förvisso bara drygt ett år, men jag hoppas ändå det gör avtryck. På samma sätt som när vi spelar musik och läser för honom, eller tar honom med på utställningar. För min del tvingar inget in ett framtidsperspektiv i analys och bedömningar, som att se honom där i vagnen, med sina lockar och förväntansfulla blick.



Skulpturen "Gosse" av Berit Lindfeldt och muralmålning av Maja Roos m.fl i Skarpnäck (t.v.). Parkrum i Hammarby sjöstad (t.h.)

Vår tids urbana berättelse

Parallellt med promenader och nedslag i aktuella diskussioner, känner jag mig manad att återvända till texter från studietiden, till den moderna historians stora urbana tänkare; till Simmel, Lefebvre och Harvey, Jacobs, Gehl och Sassen. Och visst bär deras samlade röster alltjämt en essens av tidlösa frågeställningar och teorier att fortsätta samlas kring och vägledas av. Samtidigt söker jag en gemensam röst och berättelse om vår tids tillkommande insikter och utmaningar. Vilka verk av idag kommer överleva och göra skillnad, vilka kommer framtidens studenter läsa och sätta i relationen till staden som blev och är just då?

Så kommer min fästmö hem med poeten och arkitekten Lars Raattaamaas *Den fjärde urbana revolutionen* (2020). Hon läser de första kapitlen högt och jag känner direkt att detta borde jag redan ha läst. Han beskriver hur världen idag är märkt av det som nobelpristagaren i ekonomi, Joseph Stiglitz, kallat den "trefaldiga krisen"; en värld av ojämlikhetskris, demokratikris och miljökris. Handlar då vårt arbete som stadsbyggare, och den fjärde urbana revolutionen, till syvende och sist, om att hitta former för staden och livet i staden, som bidrar till att ta oss ur denna kris?

Många kallar människorna som talar om den trefaldiga krisen för pessimister, men varför skulle viljan att bygga ett annat system, en annan värld, kallas för pessimism och alarmism medan business as usual får hedersbetygelsen optimistisk tro på människan? Borde vi inte kunna tänka tvärtom? (Raattaamaa, 2020)



Sakernas tillstånd

När jag försöker knyta ihop det här påminns jag tyvärr om just de mörka bilderna. Bilder som förmedlar en slags urban kris där stadens attraktion och värden avtar, där stadens bärande roll och framtid ifrågasätts. Ser man väl ett problem är det lätt att se fler, bli svartsynt och förfäras över sakernas tillstånd.

Historikerna menar att människan i alla tider har klagat på sin samtid, jämrat sig över fördumning och förfall. Men nog befinner vi oss likaväl i en både stökig och orolig tid. Pandemier, krig, inflation, digitalisering, polarisering och ökade klyftor. Och så klimatkrisen, som ett tungt svart moln som överskuggar allt det andra. Så mycket som är fel, allt för mycket som står på spel. Vi känner otillräcklighet över att själva inte kunna göra skillnad, en frustration över att de som verkligen har makt inget gör. Vi hör vackra tal och avtal tecknas om en skyndsam omställning till det gröna och hållbara. En parapolitisk fråga – en förutsättning för all annan politik. Ändå fortsätter vi göda det fossila vansinnet. Små framsteg här och var, men sammantaget så otroligt långt från att nå både lokala och internationella mål. Med det kommer den tunga insikten om att vi sitter fast i ett system byggt för just ”business as usual”, ett system som inte premierar omställning och långsiktighet, som inte bryr sig om konsekvenser på sikt, som inte är riggat för att förebygga och lösa stora gemensamma problem, eftersom alla samtidigt är konkurrenter. Politiken, näringslivet, allmänheten. Ingen vill ensam ta det första steget mot verklig förändring, eftersom de då riskerar att först halka efter, i en värld där allt alltid måste växa i storlek och lönsamhet. Självklart påverkar detta också synen på staden och bilderna vi har att jobba med framöver.

Dystopin

Så slår det mig att det av någon anledning verkar lättare att måla upp och enas kring vad som är fel och hur vi inte vill att samhället och staden ska utvecklas, än att gemensamt beskriva vad vi faktiskt vill ha. Vi har öga för negativa tendenser, vi fångar in dem och vrider upp dem till max.



Vi föreställer oss en stad där vi inte lyssnat på kunskaper och ignorerat alla varningstecken. En stad där segregation och klyftor fått fortsätta växa till "gated communities" och laglösa mellanrum. Där förorterna blir allt glesare och isolerade, bilarna bara fler och större. En stad i vars centrala delar det gemensamma sålts, där det önskvärt täta i stället blivit trång, mörkt och helt utan de parker och skolgårdar som ingen ville betala för. Där du får sicksacka fram mellan trasiga elsparkcyklar och BIG BAGS fyllda fem år gamla men ändå utslängda kök. En stad där fastighetsvärdena i stora delar drivits upp så mycket att allt färre har råd att bo kvar, än mindre driva verksamheter. Trots bostadsbrist och trångboddhet står palats och ibland hela kvarter tomma, köpta på spekulation av "okänd". Butikslokalerna är igenbommade, med undantag för någon Instabox och något enstaka gym. I den nya optimerade och "smarta" staden har vi lyckats digitalisera bort alla behov av att gå ut, alla tillfällen till mänsklig interaktion. Kontoren stänger, det är ändå ingen som orkar gå hemifrån. Maten körs till dörren av soldater i rosa uniform. Krogen behövs väl inte när det finns Tinder och Tiktok? Och kulturen som skulle rädda stadskärnorna från näthandeln – det räcker väl med någon färdigtuggad Netflix-serie hemma i soffan? Och eftersom vi aldrig behöver gå ut, slipper vi dela stadens rum med främlingar, vi behöver inte se varandra, och då inte heller försöka förstå och ta hänsyn till varandras behov och olikheter. Hemma och i det digitala ser algoritmerna till att vi bara behöver interagera med våra likar, vi behöver inte se och respektera det avvikande, inte anstränga oss med det mellanmänniska, med empati och solidaritet. Hur var det då med demokratin?

Vi kan skratta åt överdrifterna, men nog finns en värdefull kraft i dystopin, som vi borde kunna använda oss av i arbetet mot dess motsats. Konstigt nog verkar det desto svårare att formulera och förmedla visionerna. De viftas inte sällan bort som orealistiska, glättiga eller intetsägande. Vi vill måla upp ljusa bilder och ambitiösa mål, men samtidigt vara lagom luddiga och allmänna. Kanske rädda för att missa något av värde, bli avfärdade som antingen för snäva eller idealistiska. Vi

kommer aldrig fullt ut kunna enas om en allmän bild av den ideala staden. Men för den sakens skull får vi inte hamna i den sorgliga visionslösheten.



Manifest

I välvillig hybris är det lätt att känna sig manad att skriva ett manifest för den nya goda staden. Men konsensurkulturens Sverige existerar som bekant inte längre och ett Acceptera (Asplund, Gahn m.fl, 1931; ses som manifest för den svenska funktionalismens genombrott och dess grundläggande idéer gällande arkitektur, bostadsfrågor, stadsplanering och livsåskådning) av idag är varken möjligt eller önskvärt. Kan då dystopierna vara behjälpliga? Om vi varken kan eller bör enas om exakt hur staden ska planeras och fungera framöver, så måste vi i alla fall enas om grundsatsen för vad som inte får hända. Vi identifierar vad som är befästa kunskaper, som vi bara måste förhålla oss till, och vad som snarare är fråga om tycke och smak, där vi tvärt om bör fortsätta debattera från fall till fall. Därifrån fyller vi flosklerna med mening, så att vi på riktigt kan prata om den "tillåtande", "mjuka", "öppna", "dynamiska", "trygga", "levande", "goda", "åldersvänliga" och ja, till och med den "hållbara" staden. Så bygger vi vidare på det vi älskar med staden av idag, tillämpar beprövade former, lösningar och strukturer då det stämmer med vår nya grundsats, men uppdaterar och hittar nya där något skaver eller saknas. Och tillåter oss bli visionära igen!



Ett kollektivt projekt

Gång på gång återkommer jag också till den essentiella insikten om att staden i grunden är ett kollektivt projekt. Staden, och i synnerhet storstaden, förväntas vara en plats för mångfald och olikheter – tillåtande och öppen för alla tänkbara förutsättningar, uttryck och preferenser. Men för att det urbana projektet ska fungera, måste vi samtidigt anpassa och förhålla oss till ett system av gemensamma funktioner och strukturer. Det handlar om den urbana följsamheten, om hyfs och hövlighet. Det handlar om att storstaden är full av budskap och berättelser att ta ställning till eller filtrera bort. Om att följa med i flödena eller lämna företräde, om att lyfta blicken, om små gester av bekräftelse och samförstånd. När det glöms bort eller ses som en uppoffring, blir stadslivet ansträngande, trångt och kyligt. När den enskilde förväntas fri lejd och total valfrihet i stadslivets alla delar, blir kollisionerna för många, systemen överbelastade och staden satt ur balans.

På samma sätt är stadsbyggandet en kollektiv konst. Det byggs ingen stad av fastighetsstora projekt utan översiktlig samordning. Det kan med rätta klagas på kommunerna om stadsutvecklingen sinkas av brist på resurser och kompetens, på orimliga ledtider och politisk ambivalens. Men det kan inte klagas när de ställer höga krav på kvalitet, sammanhållning och långsiktighet. Vi ska alla ställa högre krav! Den som inte ser vikten av det har hamnat fel. Det ska aldrig någonsin vara lockande för aktörer att ge sig in i stadsbyggandet på spekulation, eller i jakt på snabba vinster. Att delta i stadsbyggandet är ett åtagande som kommer med långsiktigt ansvar för dagens och framtidens stad och invånare. Endast de ambitiösa och seriösa aktörerna får plats.



Oavsett vad namnet indikerar så är *Mina drömmars stad* (Fogelström, 1960) och efterföljande delar i romanserien, inte bara Hennings berättelse. Den tillhör också hans familj, grannar, arbetskamrater och ättlingar. Det är berättelsen om Stockholm och det svenska samhällets utveckling från 1880 och hundra år framåt. Vi är många som tar vid och skriver en gemensam fortsättning. Men för sakens skull ser vi till att byta till det pronomen som stämmer med stadens kollektiva stämma, till *Våra drömmars stad*.



Människans största triumf?

Som Wilson skriver (2021) så är vi människor *väldigt bra på att bo i städer, till och med under extrema förhållanden eller då städerna hotas av utplåning eller överbefolkning*. Naturkatastrofer, krig, bränder, pandemier. Oavsett krisens form så återvänder vi, bygger upp och börjar om. Som att staden är en naturlig del av den mänskliga artens utveckling. Det är ju där, sammanförda med varandra, i de stora och komplexa bosättningar som vi kallar städer, som de nya idéerna föds, som kunskaperna sprids, som konsten tar form, där lösningarna nås.



Ai Weiweis "Arch" på Strömkajen (t.v.). Skulpturgården på Nationalmuseum (t.h.)

Nu gäller det att samlas kring utmaningarna, lyssna på kunskaperna och låta städerna utvecklas som den lösning på problem och kriser, de faktiskt har möjlighet att bli. Samtidigt måste de bibehålla alla de urbana värden som göra att människor vill stanna kvar. Som stadsbyggare gör vi därför gott i att sträcka oss bortom det rationella och "smarta", och likt Kieran Long (chef på ArkDes) i en föreläsning om Sigurd Lewerentz, fråga oss hur vi kan skapa platser och byggnader som inte bara är hållbara, utan även *meningsfulla och poetiska för generationer framöver*. Lyckas vi så är staden inte bara människans största skapelse, utan även vår största triumf!



Vädersolstavlan över Stockholm från 1535

Christian Rydberg är stadsplanerare på Tyréns i Stockholm.

E-post: christian.rydberg@tyrens.se

KÄLLOR

- Ahlström, K. (2021). *Därför blir man folkilsk av att bo i Stockholm*. Dagens Nyheter den 30 augusti
- Andersson, E. (2009). *Tät stad inte alltid bäst*. Svenska Dagbladet den 5 juni
- Andersson, L. (2018). *Sveas son*. Stockholm: Polaris
- Andersson, O. (2022) *Regeringen har lösningen på bostadskrisen*. Dagens Nyheter den 9 mars
- Bildningspodden. (2021). *Avsnitt 126. Staden*. [Podcast] Anekdot magasin.
- Duvedmodellen (2022). *Om Duvedmodellen*. [Elektronisk] Tillgänglig på duvedmodellen.se den 3 maj 2022
- Fogelström, P-A. (1960). *Mina drömmars stad*. Stockholm: Bonniers
- Helmersson, E. (2021). *Storstadslugnet gör att Stockholm inte behöver försvara sig*. Dagens Nyheter den 11 september

Holmberg, C. (1998). *Längtan till landet: Civilisationskritik och framtidsvisioner i 1970-talets regionalpolitiska debatt*. Göteborg: Elander Graphic Systems

Howard, E. (1898). *Garden Cities of To-morrow. A Peaceful Path to Real Reform*. Bath: Swan Sonnenschein & Co.

Irenius, L. (2021). *Om debatten som bara fortsätter*. Svenska Dagbladet den 28 september

IPCC (2020). *Climate change and Land*. [Elektronisk] Tillgänglig på [ipcc.ch](https://www.ipcc.ch) den 3 maj 2022

Jebril, N. (2021). *Stockholmsdebatten är ironisk*. Dagens Nyheter den 30 september

Jonsson, M. (2021). *Jag blev folkilsk av att bo i Stockholm*. Dagens Nyheter den 21 augusti

Kvint, A. (2022). *Yta istället för kvalitet präglar stadsbyggnadsdebatten*. Dagens Nyheter den 9 februari

Länsstyrelsen Stockholm (2021) *Läget i länet - Bostadsmarknaden i Stockholms län 2021*. [Elektronisk] Tillgänglig på www.lansstyrelsen.se/stockholm den 3 maj 2022

Marcus, L. (2019). *Det alla missar i debatten om vår stad*. Svenska Dagbladet den 15 januari

Mellin, L. (2021). *Flytta inte hit – eller stick härifrån*. Aftonbladet den 3 oktober

Naturvårdsverket (2022). *Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar*. [Elektronisk] Tillgänglig på naturvardsverket.se den 3 maj 2022

Olsson, B. (2021). *Jag försöker sätta fingret på exakt vad som väcker mina grinigaste sidor till liv*. Dagens Nyheter den 22 september

Rae, A. (2018). *Europe's most densely populated square kilometres – mapped*. The Guardian den 22 mars

Statistiska centralbyrån (2019). *Skogsmarken dominerar Sverige*. [Elektronisk] Tillgänglig på www.scb.se den 3 maj 2022

Rattaamaa, L. (2020). *Den fjärde urbana revolutionen*. Stockholm: Modernista

Region Stockholm. (2018). *RUFS 2050*. [Elektronisk] Tillgänglig på rufs.se den 3 maj 2022

Schulman, A. (2021). *Finns det något tröttare än debatten om de skitviktiga stockholmarna?* Dagens Nyheter den 28 september

Sennett, R. (2019). *Den öppna staden: en etik för byggande och boende*. Göteborg: Daidalos

Sim, D. (2019). *Soft City. Building Density for Everyday Life*. Island Press

Staden (2020). Avsnitt 120. *Staden och folksamlingen*. [Podcast] Arkitektur förlag och Sveriges Arkitekter

Stockholms stad (2012). *Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030*. [Elektronisk] Tillgänglig på start.stockholm den 3 maj 2022

Stockholms stad (2020). *Stockholms arkitekturpolicy*. [Elektronisk] Tillgänglig på vaxer.stockholm den 3 maj 2022

Stockholms stad (2020). *Stockholms byggnadsordning*. [Elektronisk] Tillgänglig på vaxer.stockholm den 3 maj 2022

Thoreau, H.D. (1854). *Walden; or, Life in the Woods*. USA: Ticknor and Fields

Thurfjell, D. (2020). *Granskogfolk: hur naturen blev svenskarnas religion*. Stockholm: Nordstedts

Walden, A. (2021). *Jag har skymtat de flyende stockholmarnas pyramidspel*. Dagens Nyheter den 25 september

Wilson, B. (2021). *Metropolis historien om mänsklighetens största triumf*. Stockholm: Natur & Kultur

Wiman, B. (2021). *Därför är det avskyvärt att leva i Stockholm*. Dagens Nyheter den 4 september

Wollin, M. (2021). *Varför är alla stockholmare sura?* Aftonbladet den 4 september

Åkerman, A. (2020). *En annan landsbygd: om gestaltad livsmiljö på landsbygden*. Rian designmuseum