



Forskningsstiftelsen för samhälls- och byggnadsplanering, projektering.

ARQ Projektnummer 11:2018

RAPPORT OM FILMEN "EN ANNAN STAD"

DAGENS STADSBYGGANDE ÄR BÅDE EN FÖLJD AV OCH EN REAKTION MOT DET SENA NITTONHUNDRATALETS STORA STADSUTVECKLINGSPROJEKT. DE MILJÖPOLITISKA ANSTRÄNGNINGARNA HAR STÄRKTS, MEDAN AMBITIONERNA TILL ETT KONSTNÄRLIGT STADSBYGGANDE HAR FÅTT STÅ TILLBAKA TILL FÖRMÅN FÖR MER GENERELLA RAMVERK. VAD BETYDDE Egentligen den ganska korta epok då staden skulle gestaltas av stadsbyggare? Rasmus Wærn har i filmen "En annan stad" gått tillbaka till Jan Inghe, mannen bakom Hammarby Sjöstad, för att få syn på vad som egentligen händer med städerna idag.

I filmen "En stadsdel föds" från 1994 står planeraren Jan Inghe på Södra Stationsområdet i Stockholm och berättar om sitt arbete för filmarna Knut Ekström och Erik Strömdal. "En av de lärdomar jag har dragit av detta, det är att det krävs verkligen att någon tar på sig ett sådant här samordningsansvar. Vi försökte utveckla nya planinstrument som vi kallade för kvalitetsprogram för att tvinga arkitekterna och byggherrarna att tidigt redovisa vad de ville göra och sedan försöka samordna detta. Men det behövs mycket kraftfullare styrning tidigare i planprocessen för att få ett bättre resultat än vad vi stundtals har nått här på Södra station. Och det där är ju intressant för att det går precis på tvären mot vad många av de politiska önskemålen nu är, nämligen att man ska låta marknaden, arkitekterna och byggherrarna få ännu större frihet. Det där tror jag inte ett dugg på. Precis motsatsen är erfarenheterna vi har dragit på Stadsbyggnadskontoret av det här projektet."

Nio år senare skulle han ha tagit emot Kasper Salinpriset för sitt arbete med Hammarby Sjöstad. Men bara två månader före Arkitektdagen 2005 dog han mitt i arbetet. Det var för all del resultatet som belönades. Men det är svårt att se hur någon planerare idag skulle lyftas fram på motsvarande sätt. Idén om staden som ett gestaltat konstverk med en individuell avsändare ligger mycket långt från dagens strukturplaner.

I syfte att skapa mer komplext sammansatta stadsområden fick Hammarby Sjöstad en "kraftfullare styrning tidigare i planprocessen" jämfört med Södra Station, men

detta spår dog med Jan Inghe. Framtiden tog en annan väg, som i stället öppnat för fler initiativ från byggherrar och deras arkitekter. Det har i vissa fall skapat en högre kvalitet i de enskilda byggnaderna, men summan blev mer disparat – eller variationsrik, som det heter i dagens gestaltningsprogram. Detta är planeringens moment 22: Det är svårt att lägga ribban på en höjd ingen tidigare provat. Priset för en jämn kvalitet är förlorade spetsprojekt. Priset för en nyskapande arkitektur blir en enhetlig stadsbild. Mer om detta senare.

Jan Inghes karriär som stadsbyggare startade under rekordårens sista dagar. På Tekniska Nämndhusets ritbord låg en lamellhusplan för Minneberg på Brommalandet. Under Inghes ledning transformerades den till Sveriges första postmoderna stadsdel. Betongelementen uppfostrades till att bilda rum. Det blev en med dagens mått mätt ganska grovt tillyxad miljö, men med helt andra kvaliteter i sin relation till vattnet än vad lamellerna på höjden skulle ha haft.

Minneberg blev en formövning, men kanske ändå mer ett radikalt besked om stadsplaneringens enorma möjligheter att snabbt och radikalt ändra arkitekturens spelplan. Området hade under 1960-talet varit föremål för en rad olika stadsplanestudier, alla variationer på ett teknokratiskt von-obenperspektiv. En politisk majoritet för att lägga ned Brommaflyget gjorde på nytt området intressant, och tillsammans med dåvarande planchefen Lars Brattberg presenterade Jan Inghe en tät och framför allt strandnära bebyggelse på gammal industrimark.

Samtidigt började Södra station planeras. Det är många gånger större än förövningen utanför tullarna, men också en stor teknisk utmaning. Att bygga ovanpå spår för fjärrtåg hade man inte gett sig på i Sverige förut. Den saken klarades med hjälp av väldiga bjälklag och stora gummimattor, men även om det inympade området nu börjat växa fast, är det ännu en enklav. Själva fogen har blivit stark, men innanmätet fick aldrig kvartersstadens DNA. Kombinationen av gator och gångstråk hämtades snarare från Minneberg än från Södermalm, men föll naturligtvis tillbaka på ett europeiskt stadsbyggande som då gjorde upp med modernismens öppna, programmerade ytor.

I Paris byggdes nya områden med trafikseparerade gator och torg, i Amsterdam drev staden stora centrala utbyggnader och i Berlin hade man genom den internationella byggnadsutställningen IBA 1984-87 skapat ett program för rekonstruktionen av den centraleuropeiska kvartersstaden. Men man tittade också mot Helsingfors, där Gräsviken var ett genombrott för arbetet med designguidelines. Gräsviken började anläggas i slutet på 1980-talet, och de första invånarna flyttade dit 1992. Läget med en djup vik som kunde kantas med gångstråk var likt, men i sin uppbyggnad har Gräsvikens rigida betongelement mer gemensamt med Minneberg än med Sjöstadens glasade stadsvillor. Principen med gångstråk mot vattnet och bilarna längre in, tog man dock över.

Mot den "östnordiska" staden, till vilken förutom Helsingfors Jan Inghe också räknade Stockholm, ställdes den "västnordiska". med Köpenhamn, Göteborg och Oslo. Den senare skulle, till skillnad mot de förra, ha präglats av en svagare planeringstradition, där en anglosaxisk marknadsliberalism prioriterade objektet framför helheten. "Östnordiska" städer hade däremot en lång historia av centralistisk planering, med olika importerade stilideal som ändå alltid omtolkats regionalt. De skulle också präglas av en speciell relation natur – stad.

Att med sådana resonemang försöka ställa sig på en höjd för att få överblick var typiskt för Jan Inghe. Det var en större ansträngning än vad nöden krävde, men skrivandet och argumenterandet var de sätt han använde för att förstå den uppgift han tog på sig. Rollen på Stadsbyggnadskontoret skapade han själv. Det fanns ingen given modell för hur de stora stadsområdena skulle arbetas fram, men Jan Inghe formulerade genom åren, liksom kollegan Alexander Wolodarski, sin egen strategi. Minneberg blev framför allt en övning i form. Husen ritades av Brunnberg & Forshed, men planen av Inghe. Södra station blev en övning i processer. Här var det tjugo olika byggherrar och arkitekter som skulle synkroniseras. Hammarby sjöstad blev syntesen, sedan både erfarenheter och förtroendekapitalet vuxit.

Planeringen var mer idéburen än i dag. I en tid av jämförelsevis lågt tryck behövde den till en början inte förhålla sig till några initiativ från fastighetsbranschen och stadsbyggandet hade ännu inte blivit det politikområde det är i dag. Det gav utrymme att reflektera över stadens skala, och hur den skulle kunna föras vidare. Planeringen av Södra Station inleddes med en allmän tävling som samlade 123 förslag. Av dessa kom förslaget från HSB till ett "Söders Manhattan" att sätta störst spår i debatten, men inte i planen. Man sköt höghusfrågan framför sig, så att alla andra delar skulle ligga klara och därmed kunna bli föremål för en särskild tävling med kontexten given. Glappet mellan socialdemokraternas och moderaternas drömmar om ett femtio våningshus, och arkitekternas förmåga att leverera något annat än Dallasskrapor, gjorde dock situationen besvärlig. Henning Larsen fick en särskild inbjudan till en följd tävling, men hanteringen av hans "Söder torn" fick honom till slut att betacka sig för dess arkitektur.

Städer är frusen politik. Svårigheterna att hålla en fast kurs i politiska kastvindar, gjorde Inghe kritisk till arkitektur och stadsbyggnad som ett fält för politiken. Villkoren för dessa långa processer måste vara stabila genom mandatperioderna. Men också där har förutsättningarna ändrats. Hur vi ska bygga är i dag en fråga att gå till val på, vilket också reducerat möjligheterna till "en kraftfullare styrning tidigare i planprocessen".

* * *

Hammarby Sjöstad var inte millennieskiftets enda planerade universum. Att bygga mer stad i staden, som Hamburg kallat sitt stora byggnadsprogram på den gamla styckegodshamnens mark intill centrum, är något alla växande städer ägnar sig åt. Men de speglar många olika attityder. Till dess jämnåriga hör områden som Bo01 i Malmö och Örestaden i Köpenhamn. Att Stadsbyggnadskontoret i sina jämförelser tyckte att Bo01 utställningsarkitektur gav en stad i stökigaste laget, medan

Örestadens stomme i sin kollektivtrafik gav Köpenhamnsprojektet något av tunnelbaneförortens utsträckta tråkighet, vittnar om ett högt självförtroende. Stadsplanerare är en kår som får tåla mycket press, och Sjöstaden var också utsatt både för kritik i pressen och för politiskt inflytande från Stadsbyggnadsroteln. Jan Inghe, som själv varit väl medveten om bristerna i både Minneberg och Södra station, verkar dock ha varit övertygad om att Sjöstaden träffade rätt. Den övertygelsen var också nödvändig för att kunna sätta den press på byggherrarna som projektet krävde. Området formades av en stadsbyggnadsmässig idé där de enskilda husen skulle underordna sig planen. Variationen skulle komma av att området delades upp i fyrtio olika markanvisningar, alltså fyrtio olika byggherrar och arkitekter. Kasper Salinjuryn talade om Jan Inghe som dirigenten; den som fick denna stora orkester att spela i takt.

Sjöstaden växte fram i stora planeringsmöten, där fem till åtta byggherrar samlades för gemensamma kritiska utvärderingar under Jan Inghes ledning. Peter Erséus hör till dem som blev väl bekanta med denna speciella process: "Alla var lite smånervösa inför sina presentationer för kolleger och byggherrar, men mest för att visa Janne vad man presterat sedan föregående möte. Det var alltid en examen!" minns Erséus. Processen var suverän för att få alla att sträva efter att överträffa sig själva, men förutsatte en ledare med kritiskt öga.

Det är lättare att kritisera Hammarby sjöstad för vad det är, än att berömma det för vad det saknar – fåfänga manifestationer eller överstora "mötesplatser", till exempel. Att Sjöstaden inte är en plats som drar till sig människor från andra ställen, är illa om detta var en avsikt, eller om det var en missad möjlighet. Nu var det ingetdera, men det har funnits många andra invändningar: att befolkningen är ensartad; att skolor saknades för att efterfrågan missbedömdes och att de stora glasen gjorde bostäderna bakom mer varma än sköna på sommaren.

Att Sjöstaden inte har något annat än medelklass överraskar i dag snarare planerare från länder med fungerande subventioner (det vill säga nästan alla andra länder i EU) än svenska – segregation är något vi själva snart nog förstod hör till den nya svenska modellen. Även om marksaneringen och miljöambitionerna till stor del betalades med kommunala pengar, fanns – och finns – här inga medel att mixa befolkningen. Sjöstadens, och därmed Jan Inghes, genomslag är ändå större utomlands än hemma. Området har besökts av delegationer från mer än 180 länder och 2014 utsåg Lonely Planet den till en av de platser i världen med mest framtidskänsla.

De ekologiska ambitionerna var höga, men med Miljöbyggnads mått mätt, har de sedan länge passerats av andra. Sjöstaden betecknar snarare genombrottet för miljöbyggandet än dess kulmen, men det gav projektet en riktning som tidigare stadsområden saknat. Ekologin var inte formbildande, i alla fall inte i jämförelse med de konstnärliga ambitionerna. Någonstans anas en ansats att vilja skapa ett slags parafra på Stockholm i helhet, eller åtminstone en klassiker som Norr Mälärstrand, där husen står på parad framför Erik Glemmes mönsterbildande parkstråk utmed vattnet. I Lumafabriken fick Sjöstaden sitt stadshus, och liksom i staden i stort skjuter gröna och blåa kilar sig in mellan husen.

Men till skillnad mot Kungsholmen är detta en tjänande stadsdel, för att travestera Louis Kahns ord om byggnaders tjänande och betjänade delar. Det är inte en

stadsdel till vilken man söker sig, varför dess berättigande heller inte kan mätas i mängden människor på gator och gårdar. Det är en trakt för dem som bebor den, och mängden privata terrasser gör att inte heller dessa söker sig till gårdarnas grönska särskilt ofta. Tomma gator och gårdar är dock normalt för de flesta stadsdelar. Det är bland annat därför arkitekturen behövs. Den får ta vid när människorna gått in. Uppdraget att humanisera den byggda miljön kan inte läggas ut på butiker och caféer, även om detta naturligtvis är fastighetsägarens dröm. Då behövs inte den kostsamma arkitekturen, i stället blir det intäktsbringande verksamheter som får sprida den mänskliga närvarons välbehag. Men om kommersen inte bär sig, lyser tomheten dig i ögonen.

Att Inghes behov av en "kraftfull styrning" tynat bort är inte bara en personfråga. Det beror också på att arkitekturen likriktat sig själv sedan Södra stations tvära kast mellan nymodernism och nyklassicism. I det aktuella kvalitetsprogrammet för ny bebyggelse på Täbys gamla galoppbana, ett stadsområde i Sjöstadens storlek som i sant kompensatorisk anda ska heta Täby park, talas visserligen om behovet av sammanhållning, men ännu mer om variation. "...en varierad bebyggelse (...) optimerar stadsliv" skriver Täby kommun. I likhet med många andra program för gestaltningen av nya stadsdelar, som Gullbergsvass i Göteborg eller för den delen den redan byggda Vallastaden, står variationen i centrum. Det är inte minst takfotslinjen som ska variera så mycket som möjligt. Semiotiken är inte komplicerad. En stad som ska bejaka mångfald, tvingar inte in individerna i en dikterad mall. Högt och lågt ska få leka på samma gård. Huruvida stadslivet verkligen skulle bli mer optimalt i en heterogen bebyggelse än i en mer uniform är inte belagt i några djupare studier, men stadsbyggnadsidealerna är förmodligen den tydligaste spegel av samhällssynen vi har. Den brittiske artonhundratalsideologen John Ruskin förkastade klassicismens regelbundenhet såsom en stil för slavsamhällen, mot vilken han ställde medeltidens blandning såsom en spegel av ett samhälle skapat av och för fria medborgare.

Dagens planerare lutar sig kanske inte mot Ruskin, men Inghes generation hade läst Aldo Rossi, vars beskrivning av staden som en serie typer var en bas för hela den europeiska stadsrekonstruktionen. Att se staden som en begränsad mängd typologier, blir också ett bejakande av stadsborna som kollektiva varelser, vilkas olika liv ger staden dess olika särarter. Det är invånarna som ska ge variationen, medan husen repeteras.

Ändå är det svårt att finna någon period i stadsbyggandets historia, då variationen dikterats lika massivt som idag. Effekten av Ruskins visioner begränsade sig till trädgårdsstäder. Idealerna bakom den taggiga silhuetten i de städer som i dag målas upp kommer snarare från Metropolis än från gotiken. Stadsarkitekters arbete har sedan titelns uppkomst tvärtom alltid strävat för någon form av endräkt, oftast med höjden som det kraftfullaste redskapet. Att höjden är rörlig, ser ut som en kompensation för att bostadsutbudet inte är det.

Om det en gång fanns fog för att tala om en östnordisk och en västnordisk planeringstradition, står sig detta knappast längre. Den västliga har i vart fall flyttat sin gräns bortom Helsingfors. Med detta följer en liberalare hållning till stadens traditionella skala. Få element är så bestämmande för en stads karaktär som just

skalan. Förhållandena mellan gaturummen och husens höjd är lika karaktäristiska för Europas städer som fjäderdräkten är för dess fåglar. Helsingfors, en stad som länge byggt betydligt mer än Stockholm, planerar nu för helt andra höjder än nyss, i Oslo manifesterar Barcode förtätningsdoktrinen och vilka bevekelsegrunderna än är för Karlatornet i Göteborg, så är de inte konstnärliga. Om Nordens stora städer nu alla verkar rugga, håller en stad som Hamburg dock ännu hårt på principen att det fortfarande är den "Wilhelmska" skalan som gäller, pyntad med tinnar och torn som nu senast Elbphilharmonies. Skall man tala om olika planeringstraditioner är det mer relevant att ställa den nya nordiska mot den nordtyska. Det är inte bara höjden som ligger fast i Hamburg, utan även färger och material (läs tegel). Resultatet blir en gedigen bakgrundsarkitektur av ett kontrollerat slag. Att en nordisk stadsplanerare i vår nypostmoderna tid som Berlins förre Bausenator skulle säga att "en stad måste vara tråkig" är helt otänkbart. Det måste den inte, men idén när en nyttig motståndstanke. En stad måste inte vara brokig.

Rasmus Waern

KÄLLOR

Jan Inghes samling. Stockholms stadsarkiv.