

KRITIK #6

KRITIK^{#6}

Arkitekturtidskriften KRITIK #6, juni 2009

Analys förlag

ARKITEKTURTIDSKRIFTEN KRITIK – ISSN 1654-7969

REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE: Pär Eliaeson

MEDVERKANDE: Ola Andersson, Erik Berg, Mikael Askergrén, Johan Fowelin, Per Bornstein, Johan Johansson

UTGIVEN AV: Analys förlag, www.analysforlag.se TRYCK: Kristianstads boktryckeri

BLOGG: kritik.analysforlag.se

PRIS: Prenumeration: 4 nr/år 500 SEK, lösnummer: 150 SEK, beställes på www.analysforlag.se

PRODUCERAS MED STÖD FRÅN STATENS KULTURRÅD

För ej beställt insänt material ansvaras ej.

KRITIK #6

LEDARE	8
DIALOG	10
ETT STOCKHOLM VID HISTORIENS SLUT – <i>Mikael Askergrén</i>	12
JAN INGHE – <i>Johan Johansson</i>	22
SAMTIDA BOSTADSARKITEKTUR, DEL I – <i>Pär Eliaeson</i>	40
ANDERSSON	44
ASKERGREN	46
SLUSSPORTARNA STÄNGS – <i>Erik Berg</i>	50
SLUSSOLOGI	54
OM EXKLUSIVITET – <i>Per Bornstein</i>	58

STACKARS STOCKHOLM

Pär Eliaeson

Stockholms stad och stockholmarna har det inte lätt och det kommer inte att bli bättre de närmaste åren. Många provningar ligger framför oss. Först har vi Asplunds stadsbibliotek: att det är så tyst i frågan är extremt oroväckande. Heike Hanadas förslag är ett katastrofalt misstag i realiserad form, vilket till slut en del av de ansvariga insåg. En liten räddningsplanka i form av en urspårad ekonomisk kalkyl dök upp, men sedan inte så mycket mer. Tiden går.

Slusseneländet ligger för närvarande i en liknande fas, fast något yngre. «Vinnarförslaget» från Berg/Foster är inte riktigt lika illa som att riva ett djupt sår i det allra heligaste av arkitekturkanon och sedan laga med ett för litet Bamse-plåster, men har ändå sina brister. Det positiva är väl att i all sin slätstrukna mediokrisitet är planen rätt så generell och generisk. Om man rakar av de allra mest pinsamma formuttrycken och motar tillbaka de övergödda kommersiella intressena kan det möjligtvis finnas någon öppen och långsiktig struktur att bygga stad på i ett oerhört komplext och känsligt läge mitt i vår huvudstad. Kanske.

I Förorten är det inte heller frid och fröjd. Resultatet från tävlingen om Årstafältet ligger också bland de offentliga handlingarna. Erik Giudice fick det tveksamma nöjet att bli belönad av Per Kallstenius i detta fall. En smått uppdaterad Hammarby

sjöstad i en något snyggare 00-talskonfektion för köpstarka och låtsasdesignmedvetna öfre medelklassare med 1,7 barn och Audi A6, i den mån dom finns kvar nu efter finanskris och downsizade konsultkonton. Precis vad det ännu inte gentrifierade Årsta och Valla behöver! Eller?

Som grädde på moset till detta har lagts en tävling på Skogskyrkogården. Vojne, vojne! Världsarvet Skogskyrkogården behöver ett nytt krematorium, så är det. Bara underlaget för tävlingens



prekvalificeringsanmälan var mycket uppseendeväckande, med en närmast absurd paradoxkrumbukt i beskrivningen av uppgiften. Byggnaden måste vara av allra yppersta världsklass arkitektoniskt, besitta högststående sakrala egenskaper med djupa insikter i Asplund/Lewerentziana, men får samtidigt knappt synas alls, för att inte störa den helgade befintliga arkitekturen och den gudomliga världsarvsklassade kompositionen. Välkommen till Sverige, här har vi helt glömt bort hur både kvalitet och originalitet skapas och (framför allt) förvaltas.

Att tävlingen annonserades som en inbjuden dito med prekvalificering väckte omgående starka reaktioner internationellt. Ett tillägg till Sveriges i världen mest renommerade arkitektoniska verk i all sitt unikum borde vara en uppgift för all världens arkitekter att pröva sig emot, menade man. Inte bara en uppgift för en grupp etablerade och formellt sett erfarna. Med det fullständiga debaclet med Asplunds stadsbibliotek i färskt minne växer en bild fram av Stockholms stad som en fullkomligt inkompetent anordnare av högkvalitativa arkitekttävlingar. En felaktigt formulerad bibliotekstävling med ett idiotiskt program på fel plats och i fel tävlingsform (öppen, men UTAN speciellt inbjudna för att försäkra sig om högsta kvalitet) kompenseras nu i den totala ängslighetens

namn med ett diametralt motsatt upplägg. Som den här gången också råkar vara totalt fel lösning! Stackars Stockholm!

Som om det inte var nog med taffliga tjänstemän, har vi även begåvats med totalt kulturellt tondöva politiker av stadsbyggnadsborgarrådets Kristina Alvendals kaliber. Denna före detta etableringschef för Lidl har tagit stora kliv ut i det arkitektoniska och kulturhistoriska klaveret denna vår. Efter stadsmuseets «blåklassning» av ett framstående byggnadsverk från senare tid fick hon totalt spel, först på nämndmötet, senare i en arrangerad repris i lokal-TV. Politikern blev ytterligt provocerad av de vederhäftiga tjänstemännens torra utlåtande och utgöt sig över deras «världsfrånvända» och «löjeväckande» agerande. I en skrivelse förklarade hon därefter att hon i princip skulle strunta i tjänstemännens utlåtanden i framtiden.

Vi har det inte lätt, eller hur?

Hoppas att ni kan ursäkta oss för att vi möjligtvis är lite introverta den här gången. Men, om ni – som vi – uppskattar bra texter och intressanta, underhållande tankar oavsett form och objekt kan nog resten av världen också eventuellt ha någon behållning även av detta nummer av KRITIK. ■

DIALOG

I förra numret av KRITIK skrev fotograf Johan Fowelin om arkitekturfotografi. Enligt Johan är detta ett hantverk på dekis, ett tillstånd förorsakat av svensk arkitekturpress som han påstår «är katastrofalt konventionell». Endast ett «kort ögonblick» säger han sig ha upplevt ett vitalt redaktionellt klimat och refererar glädjande till Forum (senare Forum AID).

Särskilt kort var inte vårt samarbete, Johan var tidskriftens husfotograf i flera år, men visst var det stimulerande till tusen; Johan är den mest omsorgsfulle och passionerade fotograf som jag någonsin jobbat med – egenskaper som ofta saknas bland hans kolleger.

Men ibland tog den där passionen överhanden. Att skapa foto-konst blev viktigare än den historia vi på redaktionen ville berätta, tidskriftens journalistiska ambitioner kom i kläm.

Genom att byta layout, från stilla estetiserande till angeläget kommunicerande, återställdes balansen och – i motsats till vad Johan påstår – höjdes både upplaga och annonsintäkter.

MARK ISITT

Frilansjournalist, tidigare chefredaktör för Forum AID

OK, mitt misstag. Forums upplaga gick långsamt men stadigt uppåt. Att jag skrev att den gick ner kan möjligen förklaras (men naturligtvis inte ursäktas) av det faktum att arvodena för uppdragen konstant hölls nere med argumentet att tidningens ekonomi var särskilt ansträngd «just nu». En metod som för övrigt är satt i system i mediavärlden, där arméer av fåfänga eller ekonomiskt trängda frilansare står beredda att acceptera alla uppdrag med hur usla villkor som helst.

Mark Isitt hade, trots det, alltid den goda smaken att be ärligt om ursäkt för de låga arvodena vilket jag gärna godtog. Arbetet med Forum var nämligen så intressant och lustfyllt att det ekonomiska bortfallet komparerades med råge. Ända tills bytet av formgivare, då den av mig hyllade «triangel»-dialogen mellan redaktör, formgivare och fotograf, bröts. Den nya formgivaren totalvägrade att träffa, mejla eller ens samtala med «husfotografen» (dessutom uppbackad av Mark Isitt, av skäl som bara gud känner till...). Att motivet för bytet skulle vara att gå från «stilla esteticerande» till «angeläget kommunicerande» får väl betraktas som en ironi i sammanhanget.

Den första fotograferingen för Forum med Mark Isitt som redaktör gjorde jag i september 2002 och den sista i mars 2006. Under nästan fyra år fick jag chansen att göra spännande uppdrag

i Sverige, Norge, Danmark, Finland, England och Japan. En lång tid? Kanske, särskilt för en otålig redaktör, men för låt oss säga en konstnär, en buddist eller bara en förälder som ser sina barn växa upp; ett ögonblick...

Nu kanske det finns någon som finner denna interna uppgörelse tröttande men jag anser att det finns en mer allmängiltig poäng. Den konflikt Mark Isitt beskriver mellan journalistiska ambitioner och konstnärliga gestaltning är just ett exempel på den ideologiska tankefigur som jag anser vara förbrukad. Den tillhör det förlegade paradigmet (romantiskt/modernistiskt) som (våldigt förenklat) insisterar på att journalistik per definition är populistisk och «kommunicerande» och konst per definition är introvert och världsfrånvänd. Sådan är inte längre verkligheten vilket också var anledningen till att jag inför varje uppdrag begärde en utförlig «brief» om textens innehåll (om den var skriven), husets bakgrund och förutsättningar eller andra redaktionella överväganden att ta hänsyn till. Svaret från Mark Isitt blev, som ett uttryck för olika inställning, men säkert också framför allt som ett stort förtroende; «*Äsch! Go out and work your magic*».

JOHAN FOWELIN

ETT STOCKHOLM VID HISTORIENS SLUT

Mikael Askergrén

Berlinmurens fall 1989. Vi vanligtvis så trängda och framtids-pessimistiska västeuropéer konstaterade häpet att plötsligt fanns det bara demokratier kvar i vår del av världen. Alla konkurrerande, odemokratiska system hade fallit ett efter ett. Så märkligt. Vi drog en suck av lättnad förstås då den demokratiska västmodellen faktiskt fått ett stort övertag med ens, men slog oss knappast för bröstet. Det var väl knappast vår förtjänst att de andra systemen inrikes- och utrikespolitiskt klantat sig så till den milda grad att de utplånat sig själva.

Men vår pessimism skulle snart förbytas i motsatsen. Det är som bekant i mångt och mycket den amerikanske författaren Francis Fukuyamas förtjänst. Hans *The End of History and the Last Man* (The Free Press, New York 1992) blev genast en bestseller och kom ut på svenska redan samma år under den direktöversatta titeln *Historiens slut och den sista människan* (Norstedts, Stockholm 1992).

Kortfattat kan man säga att Fukuyamas resonemang går ut på att den moderna västerländska demokratin faktiskt intar en absolut särställning bland alla världens och alla världshistoriens samhällssystem. Och inte bara det: alla stater och nationer närmar sig efter hand den västerländska demokratimodellen. Det betyder

inte att alla gör det samtidigt, och det betyder inte att stater som redan är demokratier inte kan ledas in på historiska sidospår åtminstone tillfälligt, som tyskarna och *Tredje riket*. Men förr eller senare kommer alla folk bestå av fria individer som är sina egna herrar istället för någons herre eller någons slav. Goda nyheter, med andra ord. Ett i sanning optimistiskt budskap.

Allt detta har Fukuyama läst sig till hos Hegel. Fukuyama är något så pass ovanligt som en amerikansk hegelian. Amerikaner och engelsmän har nämligen i alla tider varit mycket misstänksamma mot tyskar i allmänhet och Hegel i synnerhet. Och hegelianismen stod under det turbulenta 1900-talet inte särskilt högt i kurs ens hemma i Hegels eget Europa, främst på grund av marxismens dominerande ställning som modefilosofi bland västerlandets vänsterintellektuella. Till råga på allt ansågs nazismen och *Tredje riket* ha flirtat med hegelianismen, vilket ytterligare spädde på misstänksamheten.

Så när Fukuyama sticker ut hakan och efter Berlinmurens fall 1989 återlanserar Hegel på bred front, då tar det hus i helvete, både i det antihegelianska USA och det framtidspessimistiska och marxistiskt influerade Västeuropa.

Det kan förresten vara på sin plats att här göra ett par förtydliganden, för att undvika några enligt Fukuyama vanliga men helt

onödiga missförstånd. För det första: med historiens slut menar inte Fukuyama att det skulle sluta «hända» saker i världen. Saker «händer» ju hela tiden. Det som upphör vid historiens slut är mänsklighetens stora övergripande, samlade, riktade, dialektiska rörelse in i framtiden. Framtiden är ingen plats eller ett klockslag utan består av en idé om det bästa slags samhälle som tänkas kan, det vill säga med frihet för den enskilde (också ekonomisk frihet, frihandel, kapitalism eller åtminstone blandekonomi), jämlikhet (även ekonomisk välfärds- och utjämningspolitik, resursdelning), samt en stat som tar ansvar för att skydda den enskildes rättigheter. Och det är det enda politiska ideal för vilket det till syvende og sidst är och förblir värt att riskera liv och lem. När vi väl kommit fram till denna politiska idé är det inte ens möjligt att komma längre än så. Jämställdhetsidealet kan inte överträffas. Och eftersom detta ideal inte kan överträffas kan inte heller den politiska filosofin längre utvecklas. Den dialektiska rörelsen mot idén om framtiden upphör. Idén om framtiden är redan här: historien «tar slut».

För det andra: Fukuyamas bok förknippas än idag starkt med Berlinmurens fall, men det är inte så att Fukuyama i sin bok påstår att det är Berlinmurens fall 1989 som utgör just det ögonblick då världshistorien tar slut. Ett årtal som 1776 eller 1789

vore naturligtvis en korrektare tidsangivelse. Ett annat årtal som av hegelianer lanserats som historiens egentliga slutpunkt är 1806 (fransmännen besegrar tyskarna vid Jena-Auerstadt, vilket leder till att de moderna principerna i fransmännens *Code Napoléon* – feodalismens avskaffande och allas likhet inför lagen – sprids till hela det ännu ej moderniserade Europa). Efter 1806 har det, menar dessa hegelianer, visserligen «hänt» en hel massa saker hela tiden, men det har inte «hänt» något inom den politiska filosofin.

Årtalet 1989 är alltså inte så viktigt i sig för resonemanget kring historiens slut som det kanske framstod i debatten kring Fukuyamas bok när den precis kommit ut. Det var bara det att det var först efter 1989, först efter sovjetimperiets kollaps och den västerländska demokratins nya stora övertag på den internationella politiska scenen som det överhuvudtaget blev möjligt att återlansera Hegels filosofi med någon som helst politisk trovärdighet, också i Fukuyamas så antihegelianska USA.

JAG MINNS JAN INGHE

Arkitekten och stadsplaneraren Jan Inghe-Hagström gick hastigt bort 2005, 61 år gammal. Han var den ansvarige planarkitekten bakom flera stora och välkända stockholmska stadsförnyelseprojekt

under 1980- och 1990-talen: Södra station, Minneberg, samt inte minst Hammarby sjöstad.

Jag vet inte om han någonsin själv bosatte sig i Södra stationsområdet (som han alltså själv var planarkitekt för), men enligt uppgift flyttade han genast efter invigningen till sitt egendesignade Minneberg, till ett hus precis vid strandkanten med milsvid sjöutsikt. Mot slutet av sitt liv flyttade han från Minneberg till en annan stadsdel som han själv planerat, Norra Hammarbyhamnen, även denna gång till ett hus med storslagen sjöutsikt. Han skämdes uppenbarligen inte alls för vare sig sin person eller sin dominerande roll i dessa båda stadsplaneprojekt. Han måste ha varit mycket stolt och glad och nöjd med slutresultaten, annars hade han väl aldrig flyttat dit.

Från den sista bostaden, den i Norra Hammarbyhamnen, hade han förövrigt utsikt över Södra Hammarbyhamnen på andra sidan Hammarby sjö. Till Södra Hammarbyhamnen flyttade han aldrig vad jag vet, men Södra Hammarbyhamnen (som i skrivande stund 2009 fortfarande inte är riktigt färdigbyggd) var också hans projekt. Sjöstaden blev hans sista stora stadsplan.

Jag minns när Jan Inghe någon gång i mitten av 1990-talet (var det väl) inbjudits av Stockholms arkitektförening (var det väl) att för föreningens medlemmar men också för alla andra nyfikna och intresserade för första gången presentera stadsbyggnadskontorets nya plan för Sjöstaden. Jag var nyfiken och intresserad och gick dit förstås. Skulle Sjöstaden komma att bli ett nytt Minneberg?

Eller mer som Södra station? Svensk stadsplanering i gemen hade ju i generationer kännetecknats av det som kommit att kallas social ingenjörskonst, det vill säga en mycket snäv definition av planerarens roll: planeraren som uppfostrare och moralist. Jag hade själv förknippat Jan Inghe med just en sådan snäv, uppfostrande och (trafik-)moraliserande utgångspunkt i alla år. Men till min stora förvåning skilde sig hans plan för Södra Hammarbyhamnen riktigt mycket från allt annat som han tidigare ritat och projekterat. Riktigt mycket av det som så många av oss redan då störde oss på i Södra stationsområdet och i Minneberg (i första hand trafiksepareringen) riktigt lyste med sin frånvaro i hans plan för Sjöstaden.

Det befintliga industriområdets rationella rutnät av raka gator som korsade varandra i räta vinklar hade han behållit. Rutnätet av gator skulle rentav göras tätare, bli finmaskigare, med många nya tvärgator mellan huvudgatan Hammarby allé och kajen. Det hade man verkligen inte väntat sig av ett Jan Inghe-projekt. Tänk bara hur hårt han jobbat på att begränsa framkomligheten med bil i både Södra stationsområdet och i Minneberg: bilfrihet till varje pris (eftersom bilar är dumma), frånvaro av ett körbart rutnät av gator och vägar med tydliga adresser (som visserligen skulle göra det lätt att orientera sig i trakten, men bilar är dumma), bommar och grindar och taxivändplaner (som visserligen ställer till problem för såväl de boende själva som för utryckningsfordon som snabbt behöver ta sig fram och inte vill köra vilse, men bilar är dumma).

Visst fanns det affekterade enskildheter i planen här och där (räckte det inte med Bofills båge på Söder, behövde Stockholm verkligen en till, vid Lumafabriken?) men sådant var petitesser ändå jämfört med det i allt väsentligt rationella, relativt oaffekterade helhetsgreppet: det är ju en klar fördel för vem som helst att man när särskilda behov uppstår i vardagen, t.ex. behovet att transportera något tungt och skrymmande, faktiskt med något slags transportfordon kan köra ända fram till den egna porten. Det sparar också ambulanspersonalens ryggar när olyckan är framme. I Sjöstaden var det av allt att döma meningen att ett mycket finmaskigt rutnät av gator skulle göra det möjligt att i princip nå allt och alla med bil: de flesta bostadshusen i Sjöstaden skulle komma att kanta slutna korridorgator, som på Stockholms malmar.

Jan Inghe överraskade således alla med att avsluta sin karriär – sitt tidigare ofta klart deklarerade kvartersstadsförakt till trots – med en stadsplan som var mer kvartersstadsmässig än något av alla de projekt han tidigare arbetat med och inte alls trafikseparerad på Södra stations- eller Minnebergsvis. Vad hade hänt? Hade han drabbats av en ny slags insikt och omvärderat hela sin tidigare karriär? Hade fan blivit religiös på gamla dar?

Nej. Fan hade inte blivit religiös. För det var som jag minns det inte alls med någon större stolthet och glädje som han berättade om sin nya stadsplan då den där kvällen. Snarare med påtaglig irritation och illa dold besvikelse över att han inte i Sjöstaden fått

förverkliga sin vision i samma utsträckning som när han satt och ritade Minneberg eller Södra stationsområdet.

Hans ursprungliga utkast hade ju inte alls sett ut såhär. Han hade ursprungligen inte alls velat ha så många bostadshus precis vid körbar gata eller väg, sa han. Men till hans stora förtvivlan hade brandmän och ambulansförare och sopåkare och hemtjänstpersonal börjat opponera sig mot de orimligt långa avstånden mellan många av husen i planen och de gator som faktiskt var körbara. Man protesterade mot de orimliga arbetsförhållandena som dessa stora avstånd skulle komma att innebära för nyttotrafiken i Sjöstaden. Protesterna ledde till ett finmaskigare gatunät och fler tvärgator som korsar Hammarby allé än Jan Inghe först tänkt sig. Tyvärr, som han själv uttryckte det.

Det som de flesta av oss idag tycker är bäst med Sjöstaden (inte husen eller gräsmattorna eller fontänerna, utan det finmaskiga rutnätet av raka och körbara gator) har vi alltså inte alls honom att tacka för. Det var inte tack vare Jan Inghe, det var Jan Inghe till trots som Hammarby sjöstad fick den stadsplan som den faktiskt fick. Sjöstaden är således i den mån den är en stadsplaneringsbragd inte alls planarkitektens bragd.

DE SISTA MÄNNISKORNA

När jag nyligen tillfrågades om jag vill skriva något litet om Hammarby sjöstad för tidskriften KRITIK (den här artikeln) funderade jag länge på hur jag skulle angripa uppdraget. Vad

fanns egentligen att säga om Sjöstaden? Brydde jag mig ens särskilt mycket om hur det såg ut där eller hur det skulle vara att bo där? Och hur skulle man till att börja med placera in Sjöstaden i ett historiskt perspektiv? Innebar Sjöstaden ett framsteg (är Sjöstaden «bättre» än Minneberg)? Eller innebar Sjöstaden ett rejält kliv tillbaka, till ett redan passerat stadium av historien (till «gammaldags» funkishus, till «gammaldags» kvartersstad)? Eller rentav både och? Eller litet av bådadera?

Så slog det mig med ens: varken eller. Varken det ena eller det andra. Varken ett steg framåt eller bakåt för vare sig stadsplaneringskonsten eller arkitekturhistorien. Det slog mig att Sjöstaden i själva verket måste vara en (med Fukuyamas hegelianska terminologi) *posthistorisk* företeelse, vårt lands kanske första och i vilket fall mest renodlade fall av den posthistoriska bebyggelse och planering som alla stadsplanerings- och stadsförnyelseprojekt kommer att likna överallt i hela världen den dag arkitektur- och planeringshistorien «tagit slut» globalt.

Vilken aha-upplevelse. Så mycket föll med ens på plats. Alla självmotsägelser utplånades i ett nafs. Jag kände mig med ens upprymd, kanske för att jag tror att jag kan ha varit först på plan med att ta mig an samtida arkitektur och stadsplanering parallellt med en läsning av Fukuyama (har jag det?).

Jag bör kanske påpeka att jag varken före eller efter läsningen av Fukuyamas bok har lyckats samla mig till att läsa Hegel i original. Få som inte själva är karriärakademiker med massor av universi-

tetspoäng i filosofi lär ha gjort det. Dessa mina utläggningar om historia och politisk filosofi samt mina spekulativa paralleller till samtidens arkitektur och stadsplanering bygger således, på gott och ont, på en läsning av Fukuyama och ingenting annat, och har först som sist sin upprinnelse i mitt eget (nyväckta) intresse för just Fukuyamas bok som fenomen och för vad bokens mediala sprängkraft just när den kommit ut kanske hade att säga om just oss och vår samtid.

Hur som helst, först på plan eller inte, när jag väl börjat fundera i dessa för mig personligen helt nya banor visade det sig snart vara mycket tacksamt att dra paralleller mellan Sjöstadens tillkomstberättelse och Fukuyamas bok. Det är dessa tacksamma paralleller som följande (fejkade) dialog mellan Fukuyama och mig är avsedd att demonstrera:

FRANCIS FUKUYAMA: *Kommunismen blev bara en hundraårig parentes. Och sovjetsystemet föll inte p.g.a. inre maktstrider i partiledningen, utan för att kommunistpartiet efter otaliga inrikes- och utrikespolitiska misslyckanden förlorat sin legitimitet.*

MIKAEL ASKERGREN: *Jag är väl medveten om att analogin haltar nästan löjligt mycket, men arkitektens dominerande roll inom stadsplaneringskonsten blev också bara en hundraårig parentes. Jag läste någonstans att arkitektens årbundrade som stadsplanerare i vårt land kan sägas ha inletts för precis hundra år sedan 1909 med arkitekttävlan om bebyggandet av Katarinaberget i Stockholm. Det var första gången*

som 1900-talets sentimentala och snäva definition av planerarens uppgift övertrumfades 1800-talets osentimentala och rationella förhållningssätt. Bevarandet av Katarinabergets pittoreska siluett på håll – som en bild, en tavla – hade blivit viktigare än att skapa förutsättningar för en rationell exploatering av den byggbara tomtmarken kring Katarina kyrka. När Jan Inghe nästan hundra år senare, på 1990-talet förlorade sitt absoluta inflytande över Sjöstadens slutgiltiga form var det inte p.g.a. inre strider på Stockholms stadsbyggnadskontor, utan för att arkitektkåren generellt sett tappat legitimitet i sin roll som stadsplanerare efter otaliga misslyckade förortsprojekt och liknande. Och när Jan Inghe abdikerade, eller kanske snarare tvingades abdikera från sin uppböjda position som Sjöstadens stadsplanearkitekt med absolut tolkningsföreträdare innebar det i allt väsentligt slutet för arkitektens årbundrade som planerare i vårt land.

FF: *Historiens slut är också konstens och filosofins slut. Redan Tocqueville hade varnat för att den fria och i allt jämlika medborgaren – det vill säga Hegels «sista människa» – kommer att tendera att nöja sig med allt vad han redan vunnit (frihet och jämlikhet) och sluta sträva efter att överträffa sig själv. Med jämlikhet och fredlighet följer tyvärr som ett brev på posten ett ointressantare kulturliv. I den mån «den sista människan» ägnar sig åt kreativt skapande kommer han att nöja sig med att förlora sig i kanske på ytan estetiskt tilltalande men i grunden innehållslös formalism (pekoral, kitsch). Nietzsche avskydde tanken på en förnöjsam massa utan exceptionella individer och utan exceptionella ambitioner i framtidens jämlika och fredliga demokratier. Men global*

demokratisering är en oundviklig utveckling, hela mänsklighetens dialektiska rörelse in i framtiden kommer att sluta där. Men denna kanske tråkigare värld, vars medborgare mest får nöja sig med att klättra i berg eller klappa krokodiler för att erfara samma förböjda livskänsla som dueller man mot man på liv och död fordom erbjöd, och mest får blicka tillbaka i historien för att finna verkligt engagerande konst och musik och arkitektur att njuta av, är inte bara oundviklig som slutstation för utvecklingen, den är trots allt att föredra framför historiens ofrihet, ojämlikhet och blodighet, hade Tocqueville menat.

MA: *Och om historiens slut är konstens och filosofins slut, då måste historiens slut även innebära arkitekturens och stadsplaneringens slut. Och genast blir det lättare att förstå varför Sjöstadens bebyggelse och markplanering och all Sjöstadens rysch och pysch är så svårt att definiera stilmässigt och konsthistoriskt. På ytan kanske det stora flertalet finner Sjöstadens bebyggelse estetiskt tilltalande, men historikern ser bara innehållslös formalism (Sjöstadens bostadsbus har nedlåtande kallats för funkispastischer). Min blick balkar omkring, fastnar inte för något, flackar bara runt – precis som den mer etablerade konst- eller arkitekturhistorikerns blick förmodligen gör. Men så blir det också helt fel när man försöker placera in ett posthistoriskt fenomen som Hammarby sjöstad i historien. Är Sjöstaden ens ett exempel på nyurbanism? Nej egentligen inte. Nyurbanismen har blivit en stil bland andra historiska stilar. Att vara nyurbanist är att fortfarande tänka och definiera sig själv i förhållandet till en historia. Jan Inghe var nyurbanist. Södra station är nyurbanism. Minneberg är nyurbanism. Sjöstaden är inte nyurbanism.*

Sjöstadens plan är belt utan stil i historisk, akademisk mening. Kan man säga att Sjöstadens bus är byggda i nyfunkis? Nej egentligen inte. Nyfunkis är en stil bland andra historiska stilar. Bebyggelsen i Sjöstaden är posthistorisk. Sjöstaden är banalare och konstnärligt mindre intressant än svensk byggnads- och stadsplaneringskonst varit i historien men vi stockholmare har efter årtusenden av ojämlikhet och ofrihet fått personlig frihet och jämlikhet i inbyte. En god affär på det hela taget tycker nog «de sista människorna» i Sjöstaden.

Tack för pratstunden, Francis. Nu vet vi vad Sjöstaden *inte* är. Sjöstaden är *inte* arkitektur eller stadsplanering – i akademisk mening. Då är det kanske till näringslivsbedrifter som IKEA och H&M som Sjöstaden snarast hör. Hammarby sjöstad är för arkitekturen och för landskapsarkitekturen och för stadsplaneringen och för den offentliga konsten vad IKEA varit för boendets och H&M varit för klämodets demokratisering.

AVSLUTNING

Förr i tiden var mitt personliga engagemang i stockholmska stadsbyggnadsfrågor ett ständigt lidande. Allt var dåligt. Varje ny stadsplan som presenterades och allt som byggdes nytt fick en att generat kvida och vrida sig i olustkänslor. Jag var exempelvis mycket engagerad i S:t Eriksområdets framväxt då när det begav sig, också som skribent (jämför KRITIK #4/5).

Med åren har mitt engagemang svalnat. Jag har inte kunnat

uppamma ett genuint intresse för vare sig Sjöstaden eller något annat stadsförnyelseprojekt på riktigt länge. Allt som byggs nytt lämnar mig numera befriande oberörd.

Inte ens frågan vad som skall hända med Slussen i Stockholm har jag på länge orkat ägna särskilt mycket energi eller tankemöda. Jag har för mig att det var Ola Andersson som var allra först med att för några år sedan i en krönika i SvD lansera glosan «näs» i debatten kring Slussens framtid, och personligen hade jag förstås föredragit en lösning som underströk Slussens funktion som landförbindelse och som näs istället för att, som i det vinnande förslaget i den nyligen avgjorda tävlingen, göra vattenspegeln större på landförbindelsens bekostnad. Men egentligen bryr jag mig inte, det får bli som det blir med Slussen.

Och jag saknar inte alls tiden när allt som byggdes nytt var fult och dåligt. Det var bara jobbigt att gå omkring och tycka illa om allt nytt som byggdes. Jag har dock genom åren till och från funderat på vad det var som tillslut botade mig från min spleen. Men det är inte förrän nu, 2009, när jag för denna artikels skull satt mig och läst Fukuyamas bok (faktiskt för första gången, tidigare hade jag bara en mycket vag uppfattning om vad den går ut på) och efter det börjat fundera kring Stockholms stadsplaneringskultur i för mig helt nya banor som jag tycker mig ha funnit en enkel och heltäckande förklaring till varför jag inte kan uppamma något genuint engagemang för vare sig Sjöstadens bebyggelse eller dess planeringstänkande. Det är tack vare den där bildvisningskvällen

för många år sedan när Jan Inghe-Hagström visade bilder och berättade om Sjöstaden som jag inte längre lider för, eller lider av Stockholm som jag en gång gjorde.

Jan Inghe gjorde ju där och då mycket klart för alla oss åhörare att stadsbyggandet i Stockholm inte längre på samma vis som «under historisk tid» (det vill säga före Sjöstaden) utgår helt och hållet från arkitekters snäva, moraliserande kriterier på vad som utgör en bra stadsplan. Den arkitektiga ståndpunkten väger i vart fall inte lika tungt längre. Och även om jag fortfarande idag då och då förlorar mig i ett melankoliskt «Det var bättre förr!» (och det var det ju faktiskt, rent konstnärligt), kan jag bara konstatera att revolten mot den planerande arkitekten i allmänhet, och mot Jan Inghe-Hagström som planarkitekt för Sjöstaden i synnerhet beredde vägen in i vår gemensamma urbana framtid, in i ett posthistoriskt Stockholm – en befriande stillös och karaktärlös stad som varken 1900-talets modernister eller 2000-talets nyurbanister har mycket till övers för, men som alla vi andra innerst inne vet är den bästa staden att leva och dö och leka och arbeta och äta och sova och umgås och vara ensam i för de allra, allra flesta av oss. Detta befriande stillösa och karaktärlösa Stockholm kommer att överleva såväl såväl social ingenjörskonst som affekterad retronostalgi. Detta Stockholm är ju slutpunkten. Detta Stockholm är ju staden vid historiens slut. ■

MIKAEL ASKERGREN: *Stadsförnyelsestrategi för Stockholm*
Digitalt manipulerat flygfoto, 2009

Jag jobbade en gång i tiden som lärare på Arkitekturskolan KTH. Tillsammans med mina kolleger Johan Johansson och Lars Marcus brukade jag leda ett veckolångt seminarium som gick ut på att vi till att börja med tog en vanlig Stockholmskarta och klippte bort en bred väst-östlig remsa (Riddarfjärden-Saltsjön) och klistrade ihop det som blev kvar. Eleverna fick sedan i uppgift att i skissform föreslå stadsförnyelseåtgärder – som om den hopklippta kartan var verklighetens Stockholm. I seminarieform diskuterade vi också frågan: Om man tar bort Riddarfjärden, Slottet, Stadshuset, tar bort mycket av det som är speciellt med Stockholm, de arkitektoniska monumenten, och allt det som är «vackert», det vill säga i princip Riddarfjärden och utsikten från Fjällgatan, vad får man då kvar? Jo bara en rutnätsstad. Är det bättre eller sämre? Slutsats: bättre.

Det är viktigare att det finns gator än att det finns vatten, viktigare att det finns butiker och kontor och bostäder än att det finns monument, viktigare att staden fungerar än att den är «vacker». Jag insåg inte då för flera år sedan att uppgiften egentligen handlade om visioner av en stad vid historiens slut (som en Francis Fukuyama skulle uttryckt det), men det har jag ju insett nu. Den här svartvita digitalt manipulerade flygbilden är dock av yngre datum, den är resultatet av en lek vid datorn någon gång i vintras. Vore inte Stockholm en mycket intressantare och på många sätt bättre stad utan Riddarfjärden och Saltsjön och överpittoreska Gamla stan? Hur kul är Gamla stan egentligen? Och vi skulle slippa Slussendilemmat.



JAN INGHE

Johan Johansson

Intervju med Jan Ingbe-Hagström – ansvarig planarkitekt för Hammarby sjöstad, hösten 1991.

VILKA KRAV TYCKER DU ATT MAN BÖR STÄLLA PÅ EN STADSPÅN?
VILKA KRAV SKA DEN UPPFYLLA?

Ja, väldigt generellt kan man säga att de som ska nyttja den måste trivas med den, den måste fungera. Den måste kunna vara lockande som idémässigt projekt, som ett uttryck för tidsströmningar. Och den måste ha någon sorts generellt värde som ger ett historiskt perspektiv, så att den bidrar med någonting i utbyggnaden av staden.

OM VI TAR PLANEN FÖR HAMMARBY SJÖSTAD, HUR HAR DEN KOMMIT TILL, HUR HAR NI ARBETAT MED DEN? VILKA MÅL OCH UTGÅNGSPUNKTER HAR STYRT ARBETET?

Efter Södra Station började jag arbeta med kvarteret Mjärden i Norra Hammarbyhamnen, det fanns beslut i kommunen sedan 1983 att västra delen av hamnen skulle bebyggas med bostäder. Och när jag tog hand om det insåg jag vilka fantastiska möjligheter

som fanns för en stadsutbyggnad kring Hammarby Sjö, men ingen hade tagit något större grepp på det. De projekt som fanns hade ingenting med varandra att göra, det fanns ingen stor ide, alla låg på olika avstånd från kajen och allting trafikmatades från olika håll. Och gör man ingenting samlat så blir det en serie disparata objekt runt sjön. Så jag tyckte, att parallellt med den här första detaljplanen måste man ta ett större grepp på hela uppgiften. Och när man väl hade kommit så långt insåg ju många att det var en fantastisk möjlighet.

Samtidigt har det gjorts flera projekt för Lugnet tidigare. En del av marken är privatägd, och markägaren har uppvaktat stadens ledning under många år för att få en plan. Idag finns det ingen plan, och därför kan de inte bygga någonting. Tidigare har man velat fylla ut delar av sjön och bygga på påldäck, men det körde fast på att det var för dyrt. Så det första vi gjorde på södra sidan var att försöka hitta några stora grepp för infrastrukturen, och inte göra om misstaget att bygga ut sig så mycket i vattnet. Utan det kom att handla om ifall det var möjligt att dra Värmdövägen genom Henriksdalsberget och reducera biltrafikytorna, så att man fick ny mark att bygga på. På norra sidan var det framför allt frågan om hur man skulle klara av tågtrafiken till Vikingterminalen.

Hamnförvaltningen har i stort sett lämnat hamnen, men de vill ha kvar den oförändrad för att köra tåg igenom. Det är ju orimligt! Så det har handlat om att klara av tågfrågan samtidigt som nya bostäder ska byggas, och att hitta ett tema för hela Norra Hammarbyhamnen som stadsgestalt. Och det har handlat om hur man ska ordna kollektivtrafiken och kunna ta sig över vattnet på nya sätt, trots alla de störningar som finns med krav från båttrafiken. Det är alltså den klassiska översiktsplanen, som sysslar med grov markanvändning och infrastruktur. Men vi har också försökt gå längre på ett tidigt stadium genom att diskutera samband mellan kvartersformer, exploateringsnivåer och stadsmiljö, för att veta vilket resultat man får i slutändan.

När Järvafältet planerades klarade man först ut trafiksystemen, sedan ritade man en brun fläck för bostäderna, en blå fläck för arbetsplatserna och en röd för servicen. Så utgick man från sexvåningshus, räknade ut vilken exploateringsnivå som gick in och läste fast den. Och de där siffrorna styrde slutresultatet utan att man visste vilken närmiljö det gav.

Så vi ville försöka arbeta mer detaljerat parallellt med det egentliga planarbetet, och då gjorde vi något som vi kallade visioner av staden, därför att formellt går det inte att besluta om det nu, men

det var ett påbörjat jobb. När det gäller innehållet ligger tonvikten på att bygga en mer integrerad stad, samtidigt som vi försöker hitta nya kvartersmönster som gör det möjligt att undvika innerstadens nackdelar men ändå hålla en hög exploatering. Så att man får mera grönska och solljus, och klarar störningar från biltrafiken, men ändå uppnår den höga exploatering som krävs. För under de senaste trettio åren har vi fördubblat ytstandarden per invånare i Stockholm, och i praktiken betyder det att vi måste bygga dubbelt så mycket volym för samma antal människor. Och det gör att det här programmet som vi hela tiden har att jobba med, det är den täta staden. Det är utgångspunkten, och det är den som det gäller att kunna gestalta.

HAR DU SJÄLV HAFT TILLRÄCKLIGT STORT INFLYTANDE ÖVER UTFORMNINGEN AV PLANEN?

Ja, i det här läget tycker jag det, det här är ju vårt utspel. Det är i allt väsentligt jag och Alexis Pontvik som står för utformningen, tillsammans med gatukontoret och fastighetskontoret. Tidigare har man haft stora arkitekttävlingar för att få nya idéer och visioner, men det har visat sig att mycket i de projekt man köper

in inte är genomförbart. Det handlar alltid om att lösa de tunga programfrågorna först, sedan kan flera komma in och titta på det, när det finns ett program i botten. Och redan under remisstiden har vi bjudit in sju arkitektkontor för att kritiskt granska det jobb vi har gjort, för att komma med alternativ eller helt andra saker. Vi har också inlett ett samarbete med andra städer, som jag tycker är mycket fruktbart. Det är mycket i det här materialet som vi kommer att ta till oss och inarbeta i det arbete som vi har börjat med.

BENGT LINDROOS HAR KRITISERAT ÖVERSIKTSPLANEN FÖR SVÅRLÖSTA HUSFORMER OCH DE PROBLEM SOM SPÅRVAGNENS DRAGNING GENOM HUSEN SKAPAR; KOMPLICERADE KONSTRUKTIONER, LÅNGA AVSTÅND MELLAN TRAPPHUSEN, MÅNGA PELARE I BOTTENVÅNINGARNA, SAMTIDIGT SOM LÄGENHETER FÖRSVINNER I ETT LÄGE DÄR MAN HAR GRÄVT UT EN KANAL FÖR ATT GE FLERA MÄNNISKOR VATTENUTSIKT. HUR STÄLLER DU DIG TILL DEN KRITIKEN?

Det är en helt riktig kritik, även om det rent konstruktivt borde gå att dra spårvagnen genom husen. Problemet är att SL vill att spårvägen ska gå planskilt, och alternativet till att dra den genom husen är att bygga en viadukt. Men många av de här komplikationerna försvinner nu när spårvägen dras om. Vi ska börja samarbeta med Nacka om planeringen av ett större område, över kommungränsen, och markarealen kommer att mångdubblas. Det öppnar i sin tur möjligheten att förlänga tunnelbanan ut

till Nacka, och nu måste man bestämma sig för om det ska gå tunnelbana eller snabbspårväg till innerstaden.

HUR KOMMER DE HÄR FÖRÄNDRINGARNA ATT PÅVERKA ERT ARBETE, MÅSTE NI BÖRJA OM IGEN?

Nej, hittills ligger planen kvar relativt oförändrad på Södermalmssidan. Lugnet och Henriksdalshamnen kommer att omarbetas, bl.a. måste den delen kopplas bättre till Nacka och Södermalm. Där är problemet att vi inte vet om och när vi kan få en bro över Hammarbykanalen. Sedan kommer vi att studera ett nytt läge för det centrala stråket längre söderut, så att det kan förlängas in i Nacka. Där kommer spårvagnen att gå, och det kommer antagligen att vara grönska i mitten istället för en kanal. Men jag tror att man kommer att känna igen huvuddragen i planen. När det gäller Södra Hammarbyhamnen så har vi bara redovisat skisser hittills, där kan det hända mycket.

HUR SER DU PÅ PLATSEN OCH DET SOM FINNS DÄR INNAN MAN BYGGER, SOM HUS, VÄGAR OCH TOPOGRAFI?

Du kan inte hitta en mer fantastisk plats i Stockholm att bygga en stad på! Det är mitt inne i stan, det är södervänt, det finns berg och dalar och vatten, allt. På norra sidan finns det gammal historia, och det är klart att de delarna ska vara kvar. Men jag



Hammarby sjöstad
Fördjupad översiktsplan, 1991

tycker att det är en svårighet att inte den traditionella innerstaden har vuxit fram till Norra Hammarbyhamnen, det går bara ner en tarm vid Bondegatan. Annars är det en väldigt splittrad bild med ett antal objekt från olika tider, det är stora arbetsplatser med SLs bussgarage som den största.

Jag tycker att det handlar om att sy ihop de här sakerna och ge dem ett tillskott, och få en helhet i detta. Man kan jämföra med Norr Mälarstrand, där låg det också en serie objekt innan man etablerade den stora stadsfronten på trettioalet. Så tycker jag att man ska se på det här också, det gäller att gömma vissa saker och plocka fram andra, men framför allt att hitta en idé för hela kajen. Det är en av Stockholms stadsfronter, du kan ta Strandvägen eller Skeppsbron, det är en likadan uppgift.

På södra sidan ligger Lugnet, det är i stort sett råmark. Idag är det ett litet industriområde, av en sort som alltid har funnits i stadens utkant. De har hela tiden fått flytta sig en årsring längre ut när staden växer, och det här kommer att flytta ut till Nacka. Men det är inte rimligt att man ligger med sådan markanvändning så centralt i Stockholm. Sedan är det Södra Hammarby industriområde som har varit ett stort industri- och upplagsområde som nu förtätas alldeles av sig själv. Det är stora kontorshus på gång där, och frågan är om man vill ha en slumpmässig förtätning där man bygger om ett gammalt arbetsområde till ett modernare kontorsområde med tre gånger så högt markutnyttjande. Låter man den processen gå helt fri så blir det ingen bra miljö. Men det jobb som vi har börjat med

har tagits upp av de privata tomträttshavare som äger fastigheterna där. De har själva engagerat arkitekter i parallella uppdrag, vilket har lett till att de vill gör mycket stora förändringar av strukturen, som att bygga boulevardssystem, ordna upp kvarteren, få dit kollektivtrafik och ordentlig service, och jag är övertygad om att det är helt riktigt.

ÄR DE INTRESSERADE AV ATT FÅ IN BOSTÄDER OCKSÅ?

Ja, fast i första hand är de intresserade av att tjäna pengar. Och nu när luften har gått ur fastighetsmarknaden anser de att man måste samlokalisera arbetsplatser och bostäder för att få en attraktiv miljö, så att det går att hyra ut lokalerna.

NÄR JAG JÄMFÖR DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN MED ILLUSTRATIONEN SOM HÖR TILL, SÅ FÅR JAG EN KÄNSLA AV ATT ILLUSTRATIONEN ÄR RITAD FÖRST, ATT HUSEN HAR KOMMIT FÖRST OCH PLANEN EFTERÅT.

Ja, vi började med infrastrukturfrågorna, sedan ritade vi illustrationen, och den har i viss mån styrt utformningen av den formella översiktsplanen. Det interna gatunätet och kvartersmåtten bygger på illustrationen. Nu ska strukturen omarbetas och anpassas mer, även om mycket kommer att kännas igen. Men man ska se den här illustrationen just som en vision, vi ville att det skulle se färdigt ut,

för att få reaktioner. Och det har vi fått nu, både från allmänhet, remissinstanser och de arkitektkontor som vi har bjudit in.

VILKEN UTBYGGNADSTID RÄKNAR MAN MED FÖR HAMMARBY SJÖSTAD?

På Södermalmssidan löper det antagligen till 95-96, då kan man vara färdig med Norra Hammarbyhamnen. Där är frågan om vi ska kunna få bort bussgaraget och spränga ner det i berget istället, så man kan bygga ihop kajen med bebyggelsen i Sofia. Jag är rädd att det blir en isolerad enklav annars, som ligger avskild från resten av Södermalm. På södra sidan är det mycket svårare, där måste man fatta beslut om Södra Länken, Österleden och tunneln genom Henriksdalsberget. Det är den svåraste och dyraste biten, men är också nyckeln till det där verkligt fina stadsområdet vid Henriksdalsberget, och det är precis det som översiktsplanen ska lösa.

DU SÄGER ATT HAMMARBY SJÖSTAD INTE FÅR BLI EN ISOLERAD ENKLAV. SAMTIDIGT FINNS DET ETT ANTAL STORA MOTIV I PLANEN, SOM TILLSAMMANS MED VALET AV TRAFIKMATNING TENDERAR ATT SKÄRMA AV VISSA DELAR OCH GÖRA DEM MER ELLER MINDRE ISOLERADE.

Vi har fått kritik för det, och i planen finns det vissa konflikter mellan stadsdelens interna samband och den stora stadsfronten, som vi ska försöka lösa nu. Men de stora motiven är ett försök att arbeta med komplexa stadsbyggnadsformer inom den täta

stadens grammatik. På Järvafältet var det en stor sak att göra ett slutet hörn, sedan korn bågen på Södra Station, och visst vore det kul att få jobba med en ellips någon gång. Jag tycker att det som är spännande är att försöka hitta nya kvarterstyper och nya stadsrum för vår tid. Det är så många som bara slaviskt kopierar 1800-talsstaden, och det tycker jag inte att man ska göra. Det finns en mängd nackdelar med den klassiska kvartersstaden, och de ska man verkligen försöka undvika.

VAD ÄR DEN KLASSISKA KVARTERSSTADENS NACKDELAR?

Ja, det är så lätt att peka ut var du vill bo och var du inte vill bo, hela strukturen i innerstaden är så ojämlik. Man ska försöka fördela kvalitéerna rättvist, det är ju någonting som är bra med modernismen. Jag tycker att Norr Mälarstrand är mycket vänligare, där får alla del av dem. Och i innerstaden är det alldeles för mycket trafik och asfalt i förhållande till den grönyta som finns, och enheterna är för små för dagens produktionssystem.

VILKEN STORLEK HAR NI TÄNKT ER PÅ DE ENSKILDA OBJEKTEN I HAMMARBY SJÖSTAD? ÄR DE KVARTERSSTORA, ÄR DET FRÅGA OM FLERA KVARTER ELLER DELAR AV KVARTER?

Jag tycker att du tar upp en diskussion om någon sorts ordning och variation, och jag skulle vilja säga att det finns väldigt mycket

i tiden som drar åt variation och kaos. Det är hela tiden att gå den lätta vägen. Jag tycker att Ralph Erskines skiss på Hammarby Sjöstad, som han har gjort åt Stockholm-Saltsjön, är ett mycket tydligt uttryck för detta. Han har ritat en stadsstruktur som man försöker sälja under skenet att den är romantisk, småskalig, historisk, som Gamla Stan. Egentligen finns det ingen struktur i det, ingen kunskap som kan flyttas över till någon annan person som kan ta vid och jobba vidare med det. Utan allting är tillfälligt. Och Ralph Erskine kommer aldrig att kunna rita mer än en del av det jätteprojektet själv, det kommer att komma in massor av andra aktörer, under lång tid, och finns det då ingen plan i botten som klarar den grundläggande ordningen och strukturen så är det risk att det blir Gröna Lund av alltihopa.

Det är så mycket som talar för att vi hamnar där ändå, för idag vill man inte att samhället ska reglera. Det är det verkliga hotet. Du kan ta Lindhagens plan för Stockholms innerstad. Det är en plan som har funnits i hundra år som man fortfarande bygger efter, med väldigt varierande arkitektoniska förebilder. De skiftar mellan decennierna, men grundstrukturen ligger kvar, som ett sammanhållande kitt. Och jag är fullständigt övertygad om att ska man bygga den sortens täta stad, som vi ändå har som förutsättning att jobba med, så måste staden ta ansvar för den grundläggande ordningen. Det måste finnas ett antal objekt på olika nivåer som representerar den ordningen. Och sedan ska man foga variation till detta på ett meningsfullt sätt.

HUR MENAR DU, OBJEKT PÅ OLIKA NIVÅER?

Ja, jag menar t.ex. att i Hammarby Sjöstad är det vattenytan som är det mest storskaliga rummet, det gäller att ta vara på den maximalt och försöka få ihop ett tema kring vattnet, inte bara blottare med tusen olika arkitektoniska koncept. Och sedan tycker jag att det finns objekt på en skala som är stadsområdessammanbindande, som Karlavägen i Stockholm eller axeln på Södra Station. Och så tror jag att det måste finnas ett system på kvartersnivå, med gator och gårdar och parker som hänger ihop. Sedan måste det naturligtvis komma in flera arkitekter och rita på de olika delarna.

Men jag upplever behovet av att klara kaos som ett av de stora problemen. På Södra Station började vi ju med den uttalade politiska beställningen att det skulle vara variation, som reaktion mot sextiotalets monotona miljöer. Vi gjorde planen, sedan fick byggherrarna sina markanvisningar och valde arkitekter, och de arkitekterna gjorde utspelen på hur husen skulle se ut. Vi reglerade inte husen, vi skrev att det skulle vara sex till åtta våningar, punkt slut. Det fanns inte en idé om takvinklar och taklister och våningshöjder, utan det där har vi gjort efter de projekterande arkitekternas utspel. Vår roll har varit att försöka samordna dem. Och trots att man säger att vi har styrt så hårt med miljöprogram så har det varit en ganska passiv roll i efterhand. När jag ser det idag tycker jag att det är för stor skillnad mellan de olika objekten, man borde ha formulerat några idéer som hade hållit ihop husen på ett bättre sätt.

Man kan jämföra med Minneberg eller Starrbäcksängen, stora projekt med en enda arkitekt, men där jag tycker att resultatet är väldigt fint. Det hade inte blivit bättre om vi hade plockat in fem arkitekter till. Å andra sidan kan du jämföra med Ruddammen och S:t Eriks sjukhus, där man styr husen mycket hårt med material, takvinklar och arkitekturstil. Och vill man ha en organisation som styr hårt så tycker jag att det är okej att man har många arkitekter, men om det ska vara många arkitekter som får jobba själva så tror jag att man måste ha ganska stora enheter, annars blir det kaos.

MEN NI HAR INTE BESTÄMT HUR STORA ENHETERNA SKA VARA I HAMMARBY SJÖSTAD?

Nej, det är ju en politisk fråga, det är inte vi som bestämmer markanvisningarnas storlek. Det gör fastighetskontoret och fastighetsnämnden, utifrån helt andra utgångspunkter än vad vi tycker om stadsgestalt. Det handlar mycket mer om hur stora enheter bygga tycker att det är billigt och rationellt att bygga.

TYCKER DU ATT NI STYRS MYCKET AV BYGGARNAS KRAV PÅ EN VISS STORLEK PÅ PRODUKTIONSENHETERNA?

Det varierar väldigt mycket, under olika perioder har man väldigt bestämda uppfattningar om vad som är lämpliga storlekar. Jag tror inte på det där, därför att det varierar så mycket att det inte

kan finnas någon entydig sanning, när man har varit med ett tag. Utan jag tycker att man i större utsträckning borde bestämma markanvisningarnas storlek utifrån en idé om hur staden ska se ut.

Man skulle kunna formulera ett grundkoncept för den stad man vill ha, och sedan välja att arbeta med både kommunala och privata arkitekter som delade de värderingarna. Det är ju ett politiskt ställningstagande, men idag är det så att byggarna väljer arkitekter utan att ens prata med någon inom staden. Jag undrar om det är rimligt, man skulle faktiskt kunna sätta ihop ett lag, där de som genomför projektet drar åt samma håll, när man nu bygger så många olika sorters stad. Det tror jag att produkten skulle vinna på i slutändan. Att kämpa mot varandra med olika uppfattningar, det bli ju aldrig någonting bra av det.

I MODERNA STADSPLANER REGLERAR MAN OFTA SJÄLVA HUSENS FORM, DU NÄMNDE RUDDAMMEN OCH S:T ERIKS SJUKHUS. MAN FÖRESKRIVER FÄRGER, MATERIAL, VISSA MOTIV O.S.V. DET HAR JU KOMMIT EN HEL DEL KRITIK MOT DEN SORTENS PLANER UNDER DE SENASTE ÅREN, OCH MAN FÖR ISTÄLLET FRAM ÄLDRE PLANER SOM T.EX. LINDHAGENPLANEN, SOM BARA REGLERAR TOMRUMMET MELLAN HUSEN OCH DEN BYGGDA MASSANS VOLYM, UPP TILL EN ÖVRE GRÄNS. HUR MYCKET TYCKER DU ATT MAN SKA PLANERA, VAR GÅR GRÄNSEN FÖR PLANERINGEN?

Man ska veta hur det var. Om du tittar på Lindhagenplanen så var det en plan som reglerade markanvändning och volymer, man

kan säga att den reglerade markanvändningen mellan vad som var stadens rum och vad som var kvarter. Den reglerade inte hur kvarteren skulle bebyggas, men den reglerade exakt taklister och takvinklar, så att husets volym var mycket mer reglerad då än vad den är i dagens stadsplaner. Och till Lindhagenplanen fanns den lokala byggnadsordningen i Stockholm, där man mycket detaljerat reglerade hur fasaden skulle komponeras, vilka material och vilka fönster det skulle vara, hur entréerna skulle se ut, allting.

Så man ska inte falla i den tron att de värdefulla miljöer som vi uppskattar idag har kommit till genom att de har varit oreglerade, tvärtom. De är verkligen uttryck för en mycket långt driven detaljreglering, inte bara av stadens rum. Dessutom hade man en enhetlig produktionsapparat på den tiden, det handlade om en enda teknik, murade hus med hål i mur. Men om det är något som kännetecknar dagens arkitektur, så är det avsaknad av gemensamma uppfattningar och gemensam produktionsteknik.

Så jag tycker verkligen att man tidigt måste formulera ett antal principer. Det behöver inte handla om fasadmateriell och färgsättning, men man måste arbeta mycket mer med den volymsmässiga grupperingen av byggnader än vad vi har gjort de senaste åren för att det ska bli bra. Och man kan bara se på villaområdena i stockholmstrakten, här finns ju både de där var och en har fått bygga fritt och de av staden planerade områdena som är uppbyggda via tomträtt med en strikt plan. Och det är ju så helt entydigt att det är de planerade områdena som har de högsta

priserna och den högsta statusen, trots att de bara upplåts med tomträtt. Så man måste ändå tro på planeringen som princip om man ska jobba med det här.

DU SÄGER ATT MAN MÅSTE STÄLLA UPP VISSA GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER. VILKA PRINCIPER ÄR VIKTIGAST FÖR DIG?

Ja, min utgångspunkt är att vi ska bygga den täta staden, det handlar inte om hus i park. Det finns ett bildpar av Leon Krier som dels visar en kompakt höghusstad där det står en massa objekt, och så är det ett stort kors över, dels en bild av någon sorts ordnad stad, där det egentligen är mellanrummen mellan husen som är det intressanta. Det där ligger i botten.

Sedan är det ju väldigt svårt att generellt säga vilken sorts stad man ska bygga, men om man arbetar med Södra Station eller Hammarbyhamnen så finns det en grundläggande struktur i innerstaden som man måste ta ställning till. På Södra Station var det ganska enkelt, det handlade om att förlänga gator och knyta ihop det som fanns på sidorna intill. Sedan handlade det om att återerövra saker som var svårare än att bara förlänga gator, att göra den här bågformen och Fatbursparken var ju mindre självklart. Och för mig handlar det också om att hitta idéer om hur offentliga stadsrum ska byggas upp. Där tycker jag att Christian Norberg-Schultz är fascinerande, han har försökt studera vad som är karakteristiskt för det nordiska stadsrummet.



Hammarby sjöstad
Fördjupad översiktsplan, 1991

När det gäller Hammarby Sjöstad finns det inte någonting lika entydigt att utgå från, där kan man vara friare. Men jag tycker ändå att det finns en väldigt klar linje i Stockholm, från Fredrik Blom och Skeppsholmen till nyklassicismen på 1920-talet och vidare till funkis. Hela tiden finns det en enkel ordning i botten, och det känns ju som om det är sådant som man ska anknyta till, ihop med grönska. Jag tror att det är där det ligger, att bygga en grönare stad inom en enkel ram.

LINDHAGENPLANEN HAR JU OCKSÅ FRAMHÅLLITS SOM ETT FÖREDÖME UTIFRÅN ANDRA UTGÅNGSPUNKTER, T.EX. ATT DEN KLART SKILJER MELLAN FASTIGHETSMARK OCH OFFENTLIG MARK, OCH UPPRÄTTAR EN POLARITET MELLAN DEM. I DE MODERNISTISKA FÖRORTERNA FINNS INTE DEN HÄR SPÄNNINGEN, ALLTING ÄR NEUTRAL MARK OCH HUSEN STÅR FRITT SOM OBJEKT. OCH ÄVEN I MODERNA OMRÅDEN, SOM PÅ SKARPNÄCKSFÄLTET DÄR HUSEN ÄR SAMMANBYGGDA TILL KVARTER, STÅR ALLTING PÅ NÅGON SORTS NEUTRAL, KOMMUNAL MARK, OCH DEN HÄR SPÄNNINGEN FINNS INTE. HUR SER DU PÅ DET?

Ja, jag är lite kluven, det bygger ju på en idé om att man ska ha den här polära situationen. För det första har vi haft en utveckling i Stockholm som har gjort att vi bygger omkring hundra lägenheter runt en gård idag, och jag tycker att den enheten är skäligen ointressant. När vi höll på med Järvafältet hade man teorier om att trettio personer är en lämplig gruppstorlek, då kan man lära känna

varandra. Det tror jag att det ligger en del i, det motsvarar ungefär en gammal innerstadsgård med gathus och gårdshus. Men om man ser på de gårdar som vi har byggt nu, så är det andra saker som styr hur man umgås. Dels är det föräldrarnas kontakter via barnen som styr i moderna stadsdelar idag, dels organiseras man via föreningar, man träffas på jobbet eller vid busshållplatsen. Så jag tror som princip inte på det där. Och för barnen, de som verkligen är i stadsdelarna, så tycker jag inte att sandlådan är det revir som passar, så fort de blir lite större så är det andra grupperingar som kräver ett större revir. Och min erfarenhet från Minneberg är att den yta som fungerar bäst för ungarna är den stora parken i mitten. Där samlas de, och den är kul för de vuxna också.

DEN HÄR ENHETEN MED HUNDRA LÄGENHETER KRING EN GÅRD, ÄR DET NÅGONTING SOM DIKTERAS AV PRODUKTIONSAPPARATEN?

Nej, inte så mycket, man kan säga att idag måste vi bygga sju- till åttavåningshus i centrala lägen. Och idag är det så att en nybyggd lägenhet ger ett kommunalt underskott på ungefär 100 000 kronor, bortsett från alla statliga bidrag. Det där är en tung fråga när man bestämmer exploateringstalen, vi har inte råd att bygga fyra våningshus.

MEN BORTSETT FRÅN HUSHÖJDEN SÅ ÄR DET VÄL INTE OMÖJLIGT ATT PÅVERKA ANTALET LÄGENHETER KRING EN GÅRD?

Jo, vi arbetar med en exploatering som i stort sett är densamma som i innerstaden, och man kan inte bygga den här sortens små gårdar som finns inne i stan, det trodde vi i alla fall. Under hela sjuttio-talet har man ju istället genomfört gårdssaneringar och försökt slå ihop kvarter med stora gröna gårdar. Där sitter man sedan med hundratals människor, och just den privata delen av gården går förlorad. Så en av idéerna med Hammarby Sjöstad är att gå ifrån den här enheten med hundra lägenheter kring en gård, och dels gå tillbaka till mindre privata gårdar för omkring trettio lägenheter, dels göra en stor park inuti kvarteret. Att gå åt båda hållen, så att säga, dels åt det mindre, dels åt det större. Det är ett försök att hitta ett helt nytt system, som svarar mot vår tids krav.

Om du tar ett sådant kvarter, så är det gator på två sidor och gågator på två sidor, och sedan är det två husrader, det ligger gårdshus innanför gathuset. Den här delen närmast husen tycker jag att man skulle kunna utforma ungefär som innerstadens privata gårdar, och istället finns en gemensam grönyta i mitten. Jag tror att det ska vara en park som tillhör de här husen, på kvartersmark, som man avgränsar mot gågatorna. Från början hade vi redovisat det som att de hängde ihop, som grönstråk genom kvarteren, men det har vi fått mycket entydiga reaktioner på. Man tycker att parken ska avgränsas mera, så att den bara är till för de människor som bor i kvarteret, och det är möjligt. Det kanske ligger en hel del i det.

NEJ, FÖR FÖRHÅLLET MELLAN PRIVAT OCH OFFENTLIG MARK AVGÖR JU OCKSÅ HUR MAN RÖR SIG GENOM EN STADSDEL, DET HANDLAR INTE BARA OM ATT HA EN EGEN GÅRD.

Ja, men både och tycker jag, det är mer komplicerat än så. Du kan aldrig få innerstadens rika liv i bottenvåningarna i Skarpnäck eller Minneberg, det finns ingen som helst förutsättning för det, annat än i vissa punkter, och dit ska man naturligtvis leda så många människor som möjligt. Men annars ...

SKARPNÄCK OCH MINNEBERG HAR JU DET GEMENSAMT ATT DE ÄR KLART AVGRÄNSADE FRÅN SIN OMGIVNING, DE LIGGER INTE MELLAN TVÅ STADSDELAR SÅ ATT MÄNNISKOR PASSERAR IGENOM DEM. PÅ SÖDRA STATION HAR NI DRAGIT IGENOM TRE GATOR DÄR DET KÖR BUSSAR OCH BILAR, OCH JUST DÄR KAN KONTOR, AFFÄRER OCH RESTAURANGER ETABLERAS, VIKET DE OCKSÅ HAR GJORT. DEN FÖRUTSÄTTNINGEN FINNS VÄL INTE PÅ SAMMA SÄTT I SKARPNÄCK OCH MINNEBERG, JUST DÄRFÖR ATT DE ÄR SÅ ISOLERADE FRÅN OMVÄRLDEN?

Den kommer inte heller att finnas på samma sätt i Hammarby Sjöstad. Brunnberg har ju gjort ett av de intressantaste försöken att vidareutveckla det vi har gjort, och de tycker att man borde bygga ett stråk från Södermalm över kanalen och ut till Nacka. Jag tror att det ligger mycket i det, det borde ju ha förutsättningar att bli ett rikt stråk som är fullt med verksamheter. Och i remissen

har alla arkitekter i alla städer sagt att man ska satsa på klassiskt offentliga miljöer, som är anonyma.

Den stora konflikten är egentligen om vi ska slippa den här centrumstrukturen som detaljhandeln vill ha, så att vi kan bygga stråk istället. Å andra sidan ska man göra någonting mer av bostadsmiljöerna, ge dem tydligare och bättre kvaliteter än vad innerstadskvarteren har, som inte alls bygger på att det ska vara verksamheter i dem. Det handlar om grönska, bra dagsljus och lägre exploatering.

DU SÄGER ATT DET INTE SKA VARA VERKSAMHETER I KVARTEREN. SAMTIDIGT SA DU TIDIGARE ATT DU TYCKER ATT MAN HAR PASSERAT FUNKTIONSUPPDELNINGENS TID, OCH ATT NI VILL BYGGA EN MER INTEGRERAD STAD NU.

Ja, men jag tror inte heller att man ska gå tillbaka till en helt integrerad stad, för ingen tror att man kommer att få förutsättningar för den sortens liv i Hammarby Sjöstad. På Södra Station hade man bestämt sig centralt politiskt, och där ligger verksamheterna längs de stora kombinerade bil- och gångstråken. Och det verkar gå att fylla de här lokalerna nu, det är väldigt kul, för det var många som inte trodde på det. Men att man skulle ha en struktur där det är så överallt, det tror jag inte. I innerstaden går det ju att driva butiker på varenda gata, men i Hammarby Sjöstad är det inte så. Jag tycker snarare att det är som 1920-talets Röda Bergen, där finns det ju inga butiker.

RÖDA BERGEN PLANERADES SOM EN SEPARAT ENHET FRÅN BÖRJAN, PRECIS SOM MINNEBERG, DET ÄR INTE EN GENERELL STRUKTUR DÄR MAN KAN BYTA UT ENSTAKA HUS.

Nej, men vi kommer att försöka jobba med vissa generella, klassiskt stadsmässiga delar och egenskaper i det här. Å ena sidan ska man försöka skapa förutsättningar för ett rikt och omväxlande liv, och å andra sidan driva det så att man får det som man vet är goda bostadskvaliteter i de andra delarna. Men planen är inte generell i den bemärkelsen att den får samma egenskaper tvärs över hela linjen.

STÅR BOSTADSKVALITETERNA I MOTSATS TILL VERKSAMHETER?

Ja, jag tror t.ex. att om vi ska bygga en gata som Folkungagatan så måste det finnas biltrafik på den. Jag ser snarare någonting som Avenyn i Göteborg framför mig, den är grön och där finns både bilar och gående och kollektivtrafik. Den sortens bostadskvaliteter, det är ju ett rikt liv, men det bygger inte på att det är låga hus och tyst och mycket sol.

IDAG HAR VI EN ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM DÄR NÄSTAN ALL MARK UTANFÖR INNERSTADEN REDOVISAS SOM BOSTADSOMRÅDE, ARBETSOMRÅDE ELLER GRÖNYTA, OCH DET SER UT SOM OM ZONERINGS-PRINCIPEN FORTFARANDE STYR PLANERINGEN.

Jo, men jag tror man är ganska medveten om problemen. Jag var själv tvungen att ange en huvudanvändning på kartan över Hammarby Sjöstad, men sedan har jag skrivit att det ska vara blandade verksamheter, längs vissa stråk. Det står ju inskrivet i översiktsplanen att det ska vara stadsområde och inte bara bostäder. Det där med huvudanvändning beror nog mer på att man karttekniskt har svårt att få plats med flera funktioner på samma fläck.

ALTERNATIVET SKULLE VARA ATT MAN BARA ANGAV VAD SOM ÄR BEBYGGELSE, KANSKE MED EN VISS INRIKTNING?

Det har ju varit så länge, att man har velat få in arbetsplatser bland bostäderna, och jag tror att det kommer att komma flera blandade projekt. Men i de som man har byggt har det varit svårt med blandzonen, i Skarpnäck blev det mest parkeringshus. På Södra Station har det gått att fylla lokalerna, men ju längre ut man kommer, desto svårare det. Det är snart så att man måste hitta en generell struktur för de offentliga miljöerna som inte är så låst, så att innehållet kan variera över tiden.

ÄR DET MÖJLIGT ATT PÅVERKA TRAFIKARBETET OCH BEHOVET AV PRIVATBILAR GENOM PLANERING?

Idag talar man mycket om den ökade rörligheten, och personer som Åke E Andersson säger att det där är någonting positivt

som man ska bejaka och planera städerna för. Samtidigt är de långa arbetsresorna ett av storstadens gissel, ingen människa ska inbilla mig att det är någonting eftersträvanvärt. I städerna är ju det avgörande att minimera transportbehovet utifrån en mängd olika aspekter. Där tycker jag att Sverige har en ovanligt god utgångspunkt, med en stark planering och bra kollektivtrafik. Men jag tror ändå att det behövs en ringled omkring Stockholm, och det borde vara en central arkitektonisk uppgift att klara av den ihop med stadsbebyggelsen. Man måste försöka lösa allting samtidigt, inte bygga vägarna först och kollektivtrafiken sedan, och till sist bygga på den plats som blev över för husen. Och man borde kunna hoppa över flera av de hierarkiska trafiknivåerna, så att man i princip kör direkt från motorvägen in i stadens gatunät.

OM DU SER TILLBAKA PÅ SÖDRA STATION IDAG, MOTSVARAR DET DINA URSPRUNGLIGA INTENTIONER? BLEV DET SOM DU HADE TÄNKT?

Det där är svårt, det är ju en mental process som man går igenom. Men i vissa delar är exploateringen alltför hög, och jag tycker att det är mycket dålig arkitektur på Södra Station. Man får naturligtvis vara självkritisk också, det är klart att vi har ett stort ansvar, vi har ju varit med i den här processen från början till slut.

MEN NI HAR ÄNDÅ GODKÄNT DE HUS SOM ÄR BYGGDA GENOM ATT UPPRÄTTA DET HÄR MILJÖPROGRAMMET?

Jamen, vi kan inte sitta och vara någon sorts mästare eller stadsarkitekter, det fungerar inte så! Jag kan ta en sån där praktisk grej som att vi har lyckats reducera antalet fönstertyper från hundrafemtio till femtio, medan det är fem i den äldre innerstaden, det är på den nivån det går att jobba.

HUR SER DU PÅ MINNEBERG IDAG?

Ja, jag flyttade ju ut till Minneberg från innerstaden, och den stora skillnaden, det är befolkningssammansättningen. Det bor helt andra människor i Minneberg än vad det gör på Södermalm, där jag bodde, det är en väldigt enhetlig befolkning. Dels är det åldersmässigt segregerat, det är nästan bara ungdomar, pensionärer och småbarnsfamiljer, dels är det en väldig konformitet, alla ungar ser likadana ut och har samma frisyra och går i samma kläder.

Det är så annorlunda än innerstadens liv, och det har varit en stor personlig lärdom. Generellt kan man nog säga att folk är väldigt nöjda och trivs bra, och jag tycker att det är jättefint att bo där, man lämnar stan och det är grönt, men ändå så nära, jag tycker att det är en perfekt avvägning. Men det ligger som en för liten enklav i en för övrigt mycket segregerad stadsdel, Traneberg.

DEN HÄR SEGREGATIONEN BEROR VÄL MYCKET PÅ ATT DET ÄR SÅ MÅNGA LÄGENHETER SOM ÄR BYGGDA UNDER KORT TID, OCH ATT DET BARA FINNS EN FASTIGHETSÄGARE, HSB?

Ja, det är det primära. Men jag tror inte på en mer utdragen byggprocess, det är en pina att flytta in i ett nybyggt område innan det är färdigt. Och jag tror inte att någon blir lyckligare av att man kommer dit fem år efteråt och bygger ett nytt kvarter, jag tror mer på att man skulle försöka få in flera olika fastighetsägare. Och så tror jag att det är ett kardinalfel att det ska vara så mycket smålägenheter överallt.

I Minneberg håller det på att bli en stark utflyttning av barnfamiljer därför att det finns så få stora lägenheter, det är åtta fem-mor på niohundra lägenheter. Det räcker inte, med den utrymmesstandard som människor kräver idag, och det tvingar många att använda sin lägenhet som en inträdesbiljett till att köpa en villa. Det finns färsk forskning som visar att det är bättre att bygga stora lägenheter, för de skapar långa flyttningskedjor, och i slutändan blir det smålägenheter lediga.

HAR NI TÄNKT ER MÅNGA FYROR OCH FEMMOR I HAMMARBY SJÖSTAD?

Det är en fråga där fastighetskontoret har beslutsrätten, och de sitter med politiska beställningar. Folkpartiet, t.ex., tycker att vi ska bygga ännu fler ettor och tvåor. Jag tror att det är fel, vi bygger bara en procent av lägenhetsbeståndet i Stockholmsregionen om året, och det är redan en stark koncentration av smålägenheter på Södermalm och i Hammarby. På Södra Station var det inget problem att anvisa de stora, lite speciella lägenheterna.

TYCKER DU ATT POLITIKERNA HAR FÖR STORT INFLYTANDE ÖVER ERT ARBETE?

Nej, vi på stadsbyggnadskontoret har en ovanligt stark roll i Stockholm, tack vare stadens roll som markägare, och normalt fungerar samarbetet med de olika politiska nämnderna mycket bra. Men det är naturligtvis politikerna som har det avgörande inflytandet.

NÄR NI PLANERADE MINNEBERG, DISKUTERADE NI DÅ ATT FÖRSÖKA KNYTA IHOP DET MER MED TRANEBERG?

Tvärtom. Det där är ett område som man har hållit på med sedan sextiotalet, och 1972 fanns det till och med en av fullmäktige antagen stadsplan med vanliga åttavåningslameller uppe på berget, ungefär som i Bredäng. Man skulle hugga ner skogen på berget och istället anlägga en park där industrin låg, där det inte fanns ett enda träd.

Den planen fastnade på att husen låg i vägen för flygtrafiken till Bromma. Så vi gjorde en rockad, vi flyttade ner bebyggelsen på udden och sparade skogen. Och det pris man fick betala var att försöka få ner en buss och bygga en väg genom skogen. Men fördelarna överväger ju absolut.

DET VAR ALDRIG TAL OM ATT BEVARA DELAR AV DEN GAMLA FABRIKEN?

Nej, man pratade överhuvudtaget inte i de termerna. Och jag tycker fortfarande att det var rätt att spara skogen och bygga nere på udden, och det hade man aldrig kunnat göra om man skulle ha bevarat flera kåkar. Jag förstår vad du är ute efter, det är klart att det vore kul att ha kvar lite gamla hus. Men vi sparade ju hela arbetarbostadsbyn.

JO, OCH DET ÄR VÄL UPPSKATTAT?

Ja, det är uppskattat. Det fungerade ju i och med att den låg i skogen, och vi kunde använda husen till bostäder. Men fabriken är borta.

MINNEBERG ÄR EN VÄLDIGT LÅST STRUKTUR, DU KAN INTE BYTA UT ETT ENSTAKA HUS.

Ja, och det är trist, vi har en liten konsumbutik och det kan aldrig komma dit någonting.

MEN DU TRIVS ÄNDÅ?

Ja, det gör jag, jag tycker inte att det viktigaste är att gå och handla, det kan man göra på vägen hem. Men det som verkligen är trist med Södra Station och Minneberg är lägenheterna, det är långt från de steg man har tagit i stadsplanerna sedan sextiotalet. Jag

bor själv i en sån där lägenhet, och jämför med min gamla lägenhet på Bastugatan. Men det är skramliga gipsväggar och hårda betongväggar, dåliga material och lågt i tak. På Södra Station har vi ändå lyckats höja våningshöjden med en decimeter i bågen och på däck. Och i Hammarbyhamnens första del blir det också två och femtio i tak, det är i alla fall ett litet steg i rätt riktning.

DU NÄMNDE LEON KRIER OCH CHRISTIAN NORBERG-SCHULTZ. ÄR DET NÅGRA ANDRA ARKITEKTER ELLER PLANERARE SOM INTRESSERAR DIG SÄRSKILT IDAG?

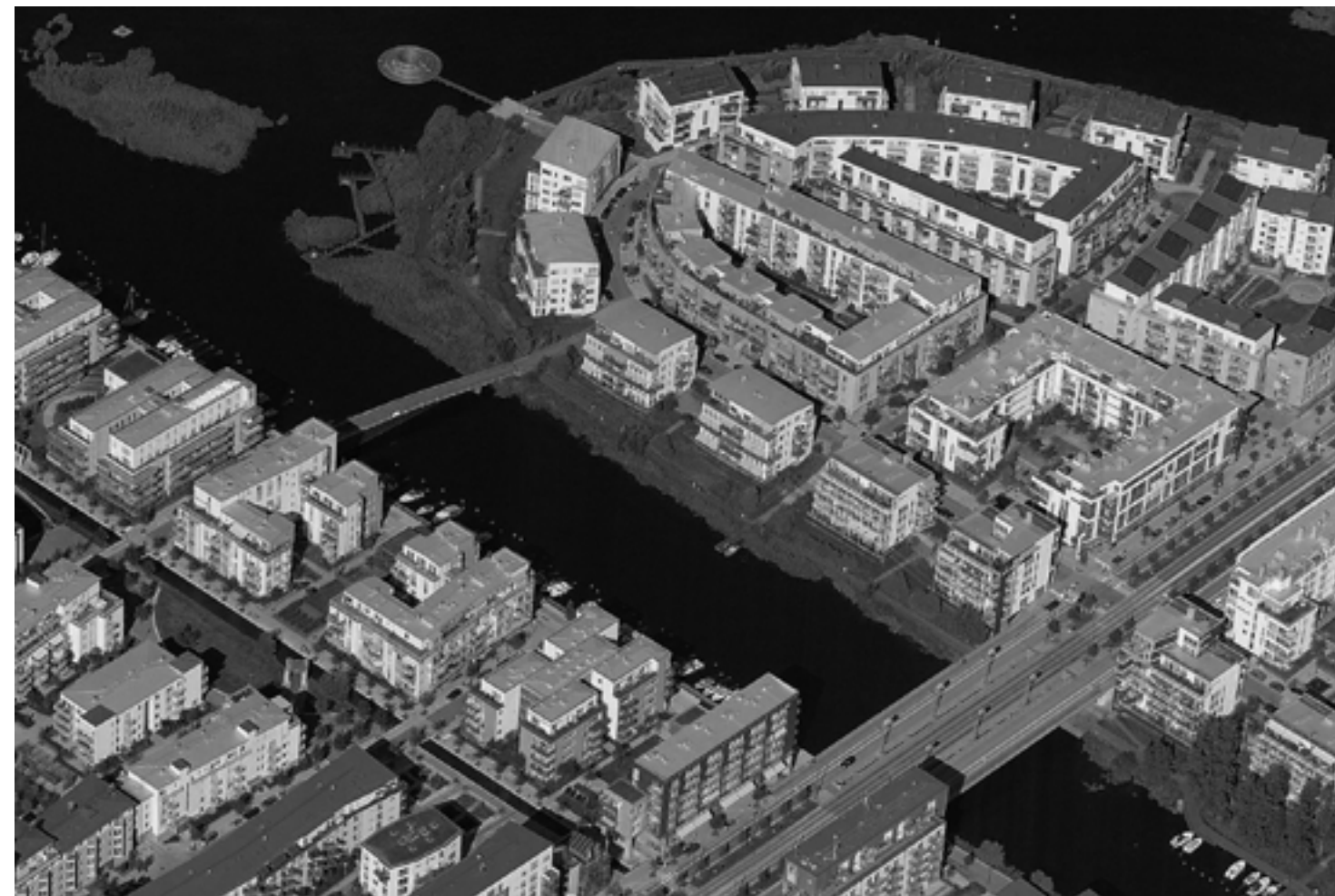
Ja, mitt huslexikon har varit AD (Architectural Design), ända sedan sextioalet när jag gick på Teknis. Jag tyckte att det var där som mycket av kritiken mot den upplösta staden växte fram. Man måste ju säga att det är postmodernismen som has lyckats formulera den täta stadens program och väckt intresset för stadsmässighet. Sedan kan man säga att det är ett skällsord idag, och det finns mycket i den arkitektoniska tillämpningen som är konstigt, men på plansidan, där är ju modernismen verkligen bankrutt! Men nu handlar den internationella debatten väldigt mycket om dekonstruktion, och jag har svårt att tycka att det skulle vara någonting som är tillämpbart i stadsplaneringen.

För fem år sedan hade det varit mycket lättare att svara, men idag är det svårt att hitta några relevanta förebilder. De här internationella tidningarna handlar ju väldigt lite om bostäder

och planering, det är glassiga muséer och convention halls eller kryptiska kåkar i Japan, det är väldigt mycket design. Så jag har inga moderna, aktuella förebilder, tvärtom är det en massa som jag tycker illa om. Jag menar, Libeskind och Tschumi och sånt där, det är verkligen hemska grejer. Och samtidigt tycker jag att mycket av postmodernismen har slagit över i en sorts ultraklassicism, Leon Krier sitter och ritar med prinsen. Det är ju inte heller någon lösning, man försöker gå tillbaka till en förindustriell situation där alla ska gå till jobbet och det är någon slags småskalighet, ja det känns ju väldigt nattståndet.

AVSLUTNINGSVIS, VAD TROR DU KOMMER ATT HÄNDA PÅ NITTIOTALET?
VAD BLIR DEN STORA UPPGIFTEN, VAD HÄNDER I STOCKHOLM?

Ja, jag är tveksam, men det skulle kunna bli Hammarby Sjöstad för min del, för det är ett oerhört fascinerande projekt. Om man tog svårigheterna och byggde ut de här tunga systemen så är jag övertygad om att man skulle få ett fantastiskt stadsområde om tjugo år, ett nytt attraktivt innerstadsområde. Men det är ju svåra och komplicerade beslut, och det är dyra beslut, och det finns så mycket i tiden som drar åt ett annat håll. Åt fragmentet, det lätta, de korta politiska mandaten, ingen överordnad styrning, inga visioner, få infrastrukturinvesteringar. Jag gör vad jag kan, men jag vet inte. Hur ska jag kunna svara på det? ■



SAMTIDA BOSTADSARKITEKTUR, DEL 1

Pär Eliaeson

HAMMARBY SJÖSTAD

Jag är djupt fascinerad av Hammarby sjöstad, både som arkitektur och stad. Det är ett förhållande som är baserat på både attraktion och förakt. Jag känner att jag är en del av målgruppen för detta totalt bostadsmarknadsanpassade stadsbyggnadsprojekt och det verkar både lockande och äckelframkallande på mig. Jag lockas av den fullständigt uppenbara trevligheten i Hammarby sjöstads alla estetiska egenskaper, både exteriört och interiört. Det är så förbannat väl tillrättatlagat och lagom exklusivt komponerat. Alla som med åren och med stigande inkomst lärt sig uppskatta (lagom) hög kvalitet på vin, mat, skor, bilar och kostymer förstår precis vad jag menar och älskar också Hammarby sjöstad. Det är precis samma uppsättning av Hammarby sjöstads egenskaper som äcklar mig.

Samtidigt som jag har en såpass omfattande kunskap om arkitektur och stadsbyggnad så att jag vällustigt och sarkastiskt kan dekonstruera Sjöstadens taffliga stadsplan, valhant ängsligt kundanpassade arkitektur och grundmurade negativa segregationsenergier kvarstår ändå ett behag som jag har oerhört svårt att värja mig emot. Jag skulle trivas där på altanen i mina linnebyxor, men en perfekt kyld Chardonnay i handen (hållandes rosenthalglaset i foten, naturligtvis), fullständigt avslappnat och avstressat tillbaka-

lutad i däcksmöbeln från Ekerö möbler, jag vet det. Ju mer jag avskyr Sjöstadens alla sociala och samhällseliga pervertioner, ju mer attraheras jag själv av Sjöstaden. Vad är det? Känslans seger över förnuftet, eller vadå? Småborgelighetens slappa överlägsenhet framför den oerhört mycket mer krävande hållningen hos den ständigt reflekterande intellektuelle? En onormal progressiv fångad i en normal och konservativ kropp? Det krävs ett antal söndagspromenader till i Sjöstaden att komma underfund med det där, kan jag lova.

MILJONPROGRAMMET 2.0

På många sätt är Hammarby sjöstad miljonprogrammet av idag: en totalt samhälls- och samtidsanpassad och genomrationell lösning på de föreliggande bostadsproblemen. Även strukturellt och byggtkniskt är Sjöstaden mycket likt miljonprogrammet. Att svensk samhällsplanering och byggindustri i princip, strategi och struktur fortfarande jobbar som på 1960-talet torde inte vara en överraskning för någon klarsynt med en minsta insikt i sakernas tillstånd. Den mest djupgående lärdomen på 40 år ligger definitivt på fasad- och kulörnivå. Icke synliga betongelement och en annan färgskala är den största differensen mot den historiska kusinen.



Miljonprogrammets största fysiska problem var nämligen att det blev lite för mycket och för avancerad arkitektur av det hela (tvärtemot den gängse vulgärföreställningen, då). Den reducerade och avantgardistiska formgivningen och materialbehandlingen är än idag svårsmält hos många utanför den krets som har djupare lärdom om arkitektur (känner ni igen en annan smått transformerad fördom där?). Långsamt börjar dock den senmoderna estetiken få fotfäste i folksjälens i 00-talets slut, framför allt i generationer som är födda och uppväxta i den nya staden, med det otvungna förhållande och den djupare upplevda förståelse som det ger. Vi har inget större hopp om att 40-talisterna skall genomgå någon större metamorfos, dock. Vi väntar bara på att ni skall gå i pension och lämna över makten.

Trevligare och mer lättsmält, är alltså det nya seklets arkitektoniska bostadspolitik. Marknadsanpassat, för att tala det första decenniets språk. «Ge (den köpstarke) bostadskonsumenten vad (den köpstarke) bostadskonsumenten vill ha, flyttkedjorna give er andra efter ert behov» för att tala i samma tungor som Sveriges främsta bostadsprofet idag Ola Nylander och hans lärjungar Gert Wingårdh, Johan Nyrén, Kjell Forshed, Peter Erséus et al. Samma religiositet, enkelspårighet, naivitet och asocialitet som var verksam förra gången det begav sig. Bara stilen och kulören är en annan, den bakomliggande tankefiguren och intellektuella metodiken densamma. Samma auktoritära tänkande, samma dualism och samma enfaldiga sanningsanspråk. Jösses.

Men, man måste gratulera ideologerna och strategerna bakom detta tunga, långsiktiga och nyskapande idébygge; det funkar verkligen (min egen erfarenhet talar till mig). Bostadsrättsprisernas faktorer går bara i en riktning, deras utveckling flitigt refererad till av både oppurtuna bostadsforskare och vulgära stadsbyggnadsdebattörer. Som om stadens enda mätbara värde vore kommersiellt och ekonomiskt. Jösses.

Men, vi som inte glömt (eller förträngt) miljonprogrammets tidiga historia vet: Förorten 1.0 var både behövd, efterlängtd och populär när den byggdes. Att flytta in i 1960-talets nya stad med alla dess bekvämligheter och höga kvalitetsnivå var en resa in i det nya samhället utan dess like på 1900-talet. Min egen erfarenhet talar till mig även där.

Det är där Miljonprogrammet 2.0 står idag, i den allra första glädjevågen. Vad som sedan händer vet vi alla: negativa sociala och ekonomiska spiraler exponentiellt förstärkta av mediala vrångbilder katalyserar de inneboende strukturella svagheter och skapar problemtyngda och segregerade stadsdelar med oändliga sociala komplikationer och skräckfyllda dagliga förhållanden. Vänta bara, Sjöstaden. ■



SLUSSEN I TIDEN

Ola Andersson

Oftast tänker vi på Stockholms innerstad som en sammanhängande helhet trots att den delas på mitten av Mälarens utlopp i Östersjön. Anledningen att Norr trots detta hänger ihop med Söder är en sinnrik anläggning som kallas Slussen. På ett intrikat sätt låter den stadslivet ta sig från Norrmalm och Gamla Stan till Södermalm till fots, på cykel, med bil och buss.

Det finns inte många alternativ. I väster binder Västerbrons höga och långa brospann ihop Västra Kungsholmen med Hornstull. Strax väster om Slussen tar sig ett knippe infrastruktur med tunnelbana, järnväg och Söderleden från Riddarholmen in i tunnlarna under Södermalm. Vid sidan om dessa broar över vattnet in i berget finns en gångbro. Jag själv tillhör den lilla skara som använder den regelbundet, men vi är inte många. Det är Slussen som gäller när man tar sig från Norr till Söder i Stockholm.

Inte länge till, dock. Slussen skall rivas. Vad den skall ersättas med har Stockholms stad har funderat på i snart tjugo år. Tävlingar och parallella uppdrag har arrangerats. De första förslagen från början av nittioalet var inte orimliga, sedan dess har det dock gått utför. I april ställde sig den borgerliga majoriteten i stadshuset bakom ett förslag av Berg arkitektkontor, understödda av Foster Associates, som lämnar en hel del i övrigt att önska.

I årtal har man också utrett en nedgrävning av Söderleden. Om det är en bra idé eller inte kan man diskutera. Det som borde vara ställt bortom all diskussion är att ytterligare en motorled i samma stil över vattnet är en dålig idé. Exakt detta visar planerna. Slussen skall ersättas av en trafikled utan trottoarer som tar all fordonstrafik från Söder till Skeppsbron. För oss som går blir en 150 meter lång och smal gång- och cykelbro, som dessutom lutar betänkligt, det enda sättet att ta sig mellan Norr och Söder.



Varför är det på väg att gå så här illa? Det är lätt att skylla på politikerna, och de måste naturligtvis ta det yttersta ansvaret. Men vad har de egentligen fått av sina tjänstemän att ta ställning till? Knappast något särskilt imponerande beslutsunderlag. Och tjänstemännen, vad har de hållit på med? Det kan man fråga sig, men vilka möjligheter har de haft att göra ett fullgott arbete?

De som presenterat förslagen har varit anonyma tjänstemän på mellannivå som ständigt har bytts ut under resans gång. Även om de kunnat eller velat har de knappast haft några större möjligheter att styra över de processer som präglas av maktkampen olika förvaltningar emellan. Och vilken hjälp har dessa tjänstemän haft av den offentliga debatten? Inte mycket.

Diskussionen har varit förvirrad och präglats av en enda sak: ett oöverskådligt antal förslag från olika arkitektkonstellationer. Jag är rädd att det är här problemet finns: hos arkitekterna. Istället för att diskutera grundläggande frågor har de gjort än fler förslag: – Se vad vi har hittat på, se på oss, bättre än alla andra! Så här skall det vara!

En viktig förklaring till att vi är på väg att genomföra ett ogenomtänkt förslag vars kostnad räknas miljarder och kommer att få allvarliga konsekvenser för hela Stockholms innerstad

är att Stockholms arkitekter numer tycks helt oförmögna att diskutera och tänka självständigt kring centrala och strukturella frågeställningar.

Det finns ett antal viktiga frågor som ombyggnaden av Slussen ställer. Hur förhåller vi oss till den blåmärkta anläggningens riksintressanta kulturhistoriska värde? Hur skall Slussen förhålla sig Gamla stans gatunät? Skall tunnelbanan även fortsättningsvis ligga kvar i överjordsläge just här, där den ställer till allra mest förtret? Är det vettigt att bygga en ny bussterminal under slussen, eller skall tunnelbanans blå linje dras vidare till Nacka som planerat via Kungsträdgården? Hur påverkas Stockholms innerstad som helhet av det nya förslaget?

Istället för att diskutera dessa frågor har arkitekterna återigen kastat bort sin tid. Denna gång på att i fåfång övertygelse om sin egen genialitet försöka lösa frågorna genom att göra förslag efter förslag som inte tillfört diskussionen ett dugg.

De politiker och tjänstemän som skriver under besluten måste naturligtvis ta sitt ansvar. Men vi arkitekter som låtit all intelligent diskussion försvinna spårlöst inom vårt område bär en minst lika stor del av ansvaret. ■

THIS TOWN AIN'T BIG ENOUGH FOR THE BOTH OF US

Mikael Askergrén

Stockholm har blivit mindre, trängre. Jag menar inte att gator och torg faktiskt har krympt, men att de mått som Stockholms gator och torg har inte längre räcker till. Och det är inte för att bilarna tar upp mer plats än tidigare, det är människorna, stockholmarna, fotgängarna och cyklisterna.

När jag själv var i, säg, 25-årsåldern föll det mig aldrig in att Stockholms gator och torg skulle vara underdimensionerade, liksom. Det fanns tillräckligt utrymme inte bara för mig själv utan också för mig att dela med mig av till alla andra som vistades i min stad. Men nu när jag själv närmar mig de 50 har det blivit som om det inte finns plats för både mig och för den nya generationen 25-åringar som är på väg att växa upp.

This town ain't big enough for the both of us, det vill säga inte stor nog för både min generation och den nya generationen stockholmare. Rent fysiskt är trottoarerna för snålt tilltagna med ens. Vi skulle idag behöva dubbelt så breda trottoarer än de trottoarer som var fullt tillräckliga för såväl oss 25-åringar som för 50-åringarna och alla andra också för den delen då på 1980-talet.

Bara det här med monsterbarnvagnar med två eller tre ungar i bredd. Det fanns inte för 25 år sedan, inte vad jag kan minnas. Lattemammor fanns inte. Eller det här med att cyklisterna numera

inte nöjer sig med utrymmet på själva gatan utan cyklar på trottoaren lika gärna. Men inte ens när det inte finns några monsterbarnvagnar eller cyklisterna så långt ögat kan se är utrymmet trångt.

Vår tids 25-åringar står gärna på gatan och pratar, och genererar sig inte att ställa sig så att andra fotgängare hindras att komma fram. Man måste säga till för att de skall uppmärksamma att någon behöver komma förbi. Såvida man inte nöjer sig med att göra omvägen att kliva ut i gatan och rännstenen för att ta sig förbi dessa



klungor av unga, som så skamlöst och utan tillstymmelse till att försöka vara förekommande tar åt sig av det begränsade utrymme som skall räcka inte bara till dem utan också till oss andra.

Är det bara jag? Eller är det alla vi snart 50-åringar som har blivit griniga gamla gubbar och gummor, som alla generationer förr eller senare blir? Nej, jag tror att det föreligger något mer än bara en generationsmotsättning i största allmänhet här. Det är dagisgenerationens och curlinggenerationens barn som börjar bli gamla nog att röra sig på stan som vuxna. Och om det är något jag märkt med dessa ungdomar är deras brist på förmåga att vara förekommande.

I min generation uppfostrades vi till att i varje avseende undvika att placera någon annan i den besvärande situation som innebär att behöva säga till någon annan vad den personen skall göra. Det ansågs vara oangenämt inte bara för den som blev tillsagd vad han eller hon skulle göra («vill du vara snäll och flytta på dig»), utan även – om möjligt – ännu jobbigare för den som behövde säga till. Om jag slipper säga till – om folk är förekommande och flyttar sig utan anmodan när det kommer någon som behöver ta sig förbi – då slipper den som behöver ta sig förbi känna ängslan för att, säg, provocera någon till fysiskt våld och handgemäng med sin tillsägelse.

Stockholms gator och torg har blivit trängre – inte för att det vistas mer folk på gatorna nuförtiden, det är nog inte det det handlar om – utan för att de människor som idag vistas på gator och torg inte längre läser av omgivningen, inte längre är förekommande, inte längre anpassar sitt sätt att göra anspråk på det tillgängliga utrymmet efter andra medstockholmares och andra medfotgängares och medcyklisters behov.

Till min stora förvåning har jag dock funnit att de 25-åringar som jag känner mig tvingad att upplysa om min existens och påtala mitt behov att röra mig förbi på en trottoar som de tar upp hela bredden av – dessa 25-åringar blir inte alls sura på mig (som jag skulle bli om någon sa åt mig vad jag skulle göra eller var jag kan stå). De flyttar sig snällt. Det är som om de förväntar sig att bli tillsagda var de skall stå någonstans.

Det är här curlandet från deras föräldrar får ett uttryck. Det märks inte bara på högskolor (där professorer, lektorer och lärare förvånat noterar att om en student är missnöjd med ett betyg eller med något annat låter föräldrarna ringa till skolan och klaga, istället för att som myndiga vuxna själva ta itu med sina problem) och arbetsplatser (där arbetsgivare häpet noterar att de unga vuxna de ämnar anställa inte själva löneförhandlar, utan

istället låter föräldrarna sköta detta åt sina myndiga barn). Detta förekommer numera även på gator och torg. Vi äldre generationers stockholmare måste agera som dessa 25-åringars ställföreträdande föräldrar och säga åt dem var de skall stå och hur och var de skall gå. De är så vana vid att curlas fram i livet – som det verkar – att de inte ens kan röra sig på offentlig plats utan att curlas där också.

Detta kommer förr eller senare att få konsekvenser för stadsplanerandet. Antagligen kommer det krävas allt bredare trottoarer för att rymma alla dessa nya uppväxande curlingstockholmare, som inte kan dela på det begränsade utrymmet på egen hand om inte vi offentliga rummets ställföreträdande föräldrar hela tiden säger åt dem var hur de skall gå och stå. Och vi äldre kommer naturligtvis att dö ut med tiden. Med tiden kommer det bara finnas curlingfotgängare kvar. Vem hade trott en sådan sak för 20 eller 30 år sedan, när gröna vågengenerationen började arbeta för färre bilar i Stockholms innerstad: ja, bilarna kommer att tvingas bort, men inte av ideologiska skäl, eller av ekologiska skäl, utan för att det inte kommer att finnas fysisk plats för bilar. Allt det utrymme som finns att tillgå i Stockholms innerstad kommer att uppslukas av lattepimlande typer med cykelhjälm och monstertruckbarnvagnar som tar upp all angränsande yta så fort de går utanför dörren. ■



SLUSSPORTARNA STÄNGS

Erik Berg

Helt otroligt! Jag är mållös. Men så kan det visst gå när politiska kommittéer ska besluta om arkitektur.

Exploateringsnämnden i Stockholms stad har nu bestämt sig för vilket förslag som skall bearbetas vidare i kampen om Slussens nya utformning. Vi pratar om en av Sveriges mest centrala platser, en nationell angelägenhet, ett ställe att formulera Stockholms identitet i det nya århundradet kopplat till både dess 1900-talshistoria och dess äldre historia.

Den politiska majoriteten har funderat länge och noga (får vi verkligen hoppas) och sedan landat för Sir Norman Foster och Berg arkitektkontors förslag. Det arkitektoniskt och stadsrumsmässigt i särklass minst intressanta av de fem förslagen. Kanske rentav ett av de allra sämsta förslag till Slussens framtid som överhuvudtaget presenterats under det senaste decenniets många vändor.

Foster/Bergs gemensamma ansträngningar är dessutom det presentationsmässigt klart mest taffligt genomförda förslaget, med illustrationsbilder där människorna – mycket förrädiskt – varierar i höjd från tre äpplen höga smurfar jämte tre-till fyra meter höga cykloper.

Förslaget dömdes ut tidigare i våras i *New York Times Architecture Review* med några träffande formuleringar:

«Mr. Foster's entry also disappoints. It is dominated by a pedestrian bridge that corkscrews up over the lake before connecting to a big public plaza. The bridge would take forever to cross while presenting nothing special in terms of visual experience. The plaza, roughly the proportions of London's Trafalgar Square, is framed by pretentious pseudotraditional buildings that are meant to blend into the surrounding context but only diminish it. A series of generic bridges for cars, pedestrians and bicycles are equally unimaginative.»

Det är ett okänsligt och okunnigt genomfört förslag. Stadsmuséet, det historiska Södra Stadshuset ritat av Tessin d.ä. från 1600-talet vill Foster utsätta för en svårbegriplig tilltäppning. Den soldränkta promenaden längs söders vattenbryn är placerad på ett sätt som i realiteten ger ett ogynnsamt solläge, för att snabbt bara nämna två ting. Men ingen av de här delarna gav intrycket av att vara särskilt genomarbetade. Istället hade Foster/Bergs förslag ett visuellt epicentrum, en essens som gjorde det omedelbart urskiljbart, en bro som svingade sig över vattnet och halvvägs ut återvände till den söderkaj den kom ifrån. Det var en konstig och dum idé, men det var ändå förslagets centrala idé.

Den är nu struken.



Stockholms stad vill alltså köpa in ett förslag där man ersatt förslagets kärna och accepterat dess illa bearbetade periferi. Varför inte bara beställa ett vitt papper och rita upp era generiska bilbroar och kringbyggda blockkvarter med små caféer i markplanet istället för att låtsas köpa in ett förslag från ett berömt arkitektkontor?

Det «känns väldigt skandinaviskt» säger kd:s gruppledare Ewa Samuelsson och jag kan bara instämma. Det här känns som ett typisk svenskt resultat – i dess sämsta bemärkelse – en karaktärlös, usel och feg kompromis. På vägen har man avvisat alla möjligheter att använda platsen till någonting intressant, att omvandla den gordiska transportknuten till en urban infrastruktur för stadsliv som i BIG:s förslag, att skapa nya typologier av offentliga rum som accentuerar stadens relation till broarna och vattnet som i Jean Nouvels och Mia Häggs förslag... och mängder av andra tidigare presenterade möjligheter.

Allt detta vill den politiska majoriteten lägga på hyllan för att satsa på någonting som inte ens Norman Foster själv kan vara nöjd med att hans kontor gjort sig skyldigt till. Alla dessa förlorade möjligheter i stadens hjärta svider alldeles särskilt med tanke på att Slussen, som sagt, inte är en plats vilken som helst utan den punkt där Stockholms, ja hela Sveriges, övergång i den moderna tiden har formulerats – och skulle kunna återformuleras.

I en artikel på Newsmill skriver Lotta Edholm (fp) lite mer om kommittébeslutet och menar att det vinnande förslaget har valts bland annat därför att det visar ”stor hänsyn till platsens

kulturhistoriska värden och den omgivande stadsmiljön.”

Det är ju rent bull. Om det är något som byggnaderna vid den föreslagna strandpromenaden på söder inte gör så är det att fasta på den omgivande stadsmiljön. Det är svårt urskilja vad de överhuvudtaget vill vara, byggnaderna är rätt slött photoshopade och kvarteren som sådana helt intetsägande, men de ansluter varken till Stockholms traditionella vattenbrynsarkitektur i norrvänt läge eller den modernistiska dramatik som dominerar runt Slussen på södersidan idag, särskilt accentuerad i KF-huset. Utan goda argument skall Katarinahissen ersättas med ett Lisebergs-tefat (som politikerna dock verkar ha revererterat tillbaka till Katarinahissen i sin presentation av det bearbetade förslaget, som också rymmer en del andra illa analyserade förändringar av det från början dåliga förslaget).

«Någon ytterligare arkitekttävling blir det inte» förklarar Sten Nordin myndigt och därmed är kompromissen som skickar Slussen till anonymitetens skymningsland fastslagen. Låt mig avsluta med att inför dessa tråkiga omständigheter citera Slussen-arkitekten framför andra Tage-William Olsson anno 1935:

«Enligt den grundsyn på stadsbyggandets problem, som jag för min del accepterat och för vars riktighet eller felaktighet ett bättre vittne än Slussombyggnaden icke torde stå att uppleta, är kompromissen den största fara, som hotar icke blott våra storstäders estetiska, kulturhistoriska- och affektionsvärden utan även deras utveckling till funktionsdugliga arbetsverktyg i kulturutvecklingens tjänst.» ■



SLUSSOLOGI

«Alla fasta inrotade förhållanden
och dem åtföljande
gamla ärevördiga föreställningar och åskådningar
upplöses,
alla nybildade föråldras
innan de hinner bli förbenade.
Allt fast och beständigt förflyktigas,
allt heligt profaneras,
och människorna blir slutligen tvungna
att betrakta sin levnadsställning
och sina ömsesidiga förbindelser
med nyktra ögon.»





OM EXKLUSIVITET

Per Bornstein

Norge, den sista sovjetstaten? Dåvarande socialdemokratiska näringsministern Björn Rosengrens ökända klavertramp ringer i mitt huvud på handikapptoaletten i Oslos nya operahus. Associationen är spontan och oreflekterad, men likafullt där. Jag ser mig om i rummet. Försöker förstå det. Förstå min tanke. Material, beslag, porslin och snickerier i det lilla utrymmet är utan tvivel av högsta klass. Glasmosaik, infälld blandare, dold belysning. Men känslan i rummet är ändå... ganska ordinär. Den verkliga exklusiviteten uteblir, trots alla åthävor. Gestaltning av rum, ljussättning etcetera är i praktiken som vilken vårdcentral som helst. Fast snyggare och mer påkostat.

Funderar på om det handlar om något annat. Om vad man skulle kunna kalla kulturellt betingade förhållanden till välstånd. Inte alls det Rosengren for efter, men som en fri association. Att Norge liksom Sovjetunionen på sin tid, eller Sverige för den delen, bottnar i ett slags armodskulturer, där utrymmet för extravaganta utsvävningar av tradition varit ganska små. Kulturer där man kokar soppa på spik, ärtor och rotfrukter, och från barnsben lär sig montera sina möbler själv, men har svårare att relatera till verkligt materiellt överflöd. Samma logik som säger att man i Sverige äter sill och potatis på årets samtliga högtider, snarare än, säg, gåslever

eller tryffel. För när normen är det enkla och ändamålsenliga blir det extravaganta exklusiva samtidigt det avvikande.

Problemet ur en arkitektonisk synvinkel är att det extravaganta, när det väl efterfrågas, måste gestaltas med en genuin förståelse för underliggande drivkrafter och nyanser. För precis som Volvobilar inte blir riktigt exklusiva så länge de ritas av flintasteksgrillande radhusföräldrar utan koppling till målgruppen, så blir handikapptoaletten på Oslos nya operahus inte mer än en toalett, trots all glasmosaik och materiell exklusivitet. Den ytterligare dimensionen, den där svärfångade känslan, den som alla som någon gång stängt en dörr i en Mercedes känner igen, uteblir.

Men Sovjetunionen då? Visst finns där bladguld och lök-kupoler så det räcker? Jo, jämförelsen haltar något, men det Sovjetunionen jag associerar till är min barndoms Sovjet, landet där presidenten aldrig log, landet av gråa moln och lika grå kostymer, av gammaldags osande bilar och fula kläder. En egen personlig tolkning, förvisso, utan vidare pretentioner.

Det skall sägas direkt. Exteriören är magnifik. Det gnistrande marmorlandskapet som likt drivis tryckts upp mot Björkvikas stränder förvandlar i ett slag den väldiga offentliga institutionen till en gigantisk publik klätterskulptur. Att transformera en tung



nationell kultursymbol som denna till allmän plats, stadspark och utsiktspunkt är naturligtvis briljant tänkt, det ger arkitekturen en stark politisk dimension och förstärker därmed dess berättigande. Den välkomnande publika karaktären legitimerar samtidigt en monumentalitet som programmet efterfrågar. Allt detta förutsatt, såklart, att man likt världens samlade arkitekturfotografer placerat sig i exakt rätt vinkel. Just där, nere från vattnet, där marmorflaken häver sig ur fjorden och den centrala glaskroppens proportioner för ett ögonblick tycks uthärdliga, just där blir arkitektur bild, just där är den magnifik. Just där blir den en ikon. Problemet är att den från de flesta andra vinklar är en rätt alldaglig kontorskloss med plåtfasader och fönsterband.

Jämförelsen med Sydney är ofrånkomlig. Båda har sagolika sjölägen, båda har gnistrande vita fasader och båda har enorma budgetar och gör anspråk på att vara mer än arkitektur. Men där Utzons geometri gör administrationsdelen till arkitekturens plattform gör Snøhetta den till en ryggsäck, och framför allt, där Sydneyoperan tar andan ur en från alla vinklar fungerar osloditon egentligen bara från ett håll.

Byggnadens enskilt finaste element är annars entrén, ett lågt spetsigt fluster av glas och stål som leder besökaren in i husets centrala lobby och atrium. Det är raffinerat, elegant och samtidigt utsökt utfört och detaljerat. Väl genom dörrarna, väl inne i detta femmiljardersprojekt (5.000.000.000:-) möter besökaren... toaletterna. Visserligen kamouflerade med konstnärlig utsmyck-

ning, men ändå. Dassen. Holkarna. Direkt innanför dörren. Som i vilken hytte som helst.

När den första chocken lagt sig och blicken åter sveper över entrérummet är det omöjligt att inte reagera över ytskikten. De konade och organiska placerade betongpelarna tycks målade bara på en sida och i övrigt lämnade obehandlade och med märkliga hål en bit upp. Undertakets skarvar bildar ett förhoppningsvis oavsiktligt rutnät i ett annars slätt tak. På arkitekterna Snøhettas egen hemsida har bilderna från foajén i alla fall beskurits klädsamt i överkant. De väldiga glaspartierna som skiljer foajén från Oslofjorden är elegant detaljerade med glaspelare och rostfria detaljer, men i övrigt samma typ av «structural glasing» som använts till leda det senaste decenniet. Här med en standardmässig indelning av glaset som snarare andas totalentreprenad och som berättar mer om tillverkarens glasstorlekar än om operakonsten i Norge.

Om det nu är effekten av hinna som eftersträvats, en tunn glashud där indelningen lösts upp och underordnats helheten, blir skarvarna i praktiken tvärtom ett dominerande inslag i både exteriör och interiör, i bjärt kontrast mot de kilformade marmorvolymerna. På det hela taget gör lobbyn ett närmast taffligt intryck, med alla olika material, ytbehandlingar och indelningar. Av exteriörens sammanhållna och stundtals glimrande materialitet finns inte många spår. De ruffa betongpelarna blir till selleristjälkar i en delicatodisk, en malplacerad påminnelse om vardagen utanför.

Men framför allt går det inte att blunda för planlösningen.

För om planen i en corbusiansk mening är generatören så berättar den här kanske bara alltför mycket. Omedelbart innanför entrén, direkt efter toaletterna, landar byggnadens huvudtrappa, riktad mot entrén. Platsen som bildas mellan trappans bas och entrén är liten och inte speciellt tydlig, med korsande flöden till och från trappa, entré, garderob, toaletter och biljettdisk. Längre in övergår lobbyn i en fin liten mingelyta för att sedan breda ut sig som matsal i operahusets restaurang. Där, med riktning rakt in i möbleringen, kommer hela rampen från auditoriets balkonger rakt ner i matsalen. Det kanske fungerar, logistiken kanske föder ett och annat oväntat möte, men som arkitektur framstår planen ändå som rörig och ostrukturerad. Och den som söker någon form av rumslig ordning, någon mer programmatisk gestaltning av rörelsen genom byggnaden, får leta någon annanstans.

Arkitekterna själva beskriver byggnaden som en symbios av tre konceptuella element, dels den vågformade «bölgeveggen» gränsen mellan land och vatten, konst och vardag och Norge och världen, dels «teppet» alltså mattan av vit marmor som symbol för gemenskap och gemensamt ägande, och dels «fabrikken» som självständig funktionell enhet av kringfunktioner. Det är alltså som en sammanflätning av dessa tre element som arkitekterna vill att arkitekturen ska förstås, inte som rumsligt koncept, något som blir tydligt inte minst i beskrivningen av auditoriet som arkitekterna kort och gott beskriver som «klassiskt». Med sin hästskoform, sina svartlaserade balkongbalustrader blir det nästan högborgerligt i sin

karaktär, mer besläktat med Scalateatern i Milano än med samtida scenrum som Nouvels konserthus i Köpenhamn eller, för den delen, Utzons opera i Sydney. Valet blir att bedöma arkitekturen utifrån arkitekternas ställningstagande, eller att se den för vad den är. Frågan som dröjer sig kvar är vad arkitekturens elementa egentligen är värd idag, och om konceptuella element i sig räcker för att bygga arkitektur?

När Göteborgsoperan stod färdig i början av 90-talet släpades den i princip omgående i den göteborgska blåleran av en nära nog enhällig kritikerkår. Tidskriften Arkitekturs utsända, Catharina Dyrssen, numera prefekt på Chalmers Arkitektur, gör i sin anmälan i nummer 7/1994 verkligen sitt bästa för att finna något positivt att lyfta fram. «Den spetsiga fronten väcker nyfikenhet. Till och med ljusreklamen verkar uppmuntrande», rapporterar hon, dock utan att riktigt övertyga. Och hon var knappast ensam att tveka. I en redan klassisk kommunalpolitisk kovändning hade Carl Nyréns i det närmaste färdigritade tävlingsvinnare manövrerats ut till förmån för en snabbt hoprafsad entreprenörslösning på ny tomt med vattennära läge.

Stilmässigt kan kort och gott konstateras att byggnaden markerar en slutpunkt för svensk postmodernism. Men, mer intressant, i en iver att säkerställa auditoriets akustik, hade geometrin från Dresdenoperans välrenommerade och klassiskt hästskoformade lösning kopierats. För den som möjligen inte var

född då kan meddelas att Dresdenoperan stor färdig 1841, ritad av Semper, och förstördes av brand 1869, av allierat bombflyg 1945 och nu senast av översvämning 2002, för att varje gång återuppstå i renoverad form. Så när Göteborgsoperan fick sin akustik, fick staden samtidigt en ny 1800-talsscen, predestinerad för den tidens scenkonst och, i analogi med det, ett livslångt äktenskap med *My Fair Lady*, *Annie Get Your Gun* och andra kioskvältare.

Att 1900-talets sökande efter ett samtida scenrum inte förmådde göra ett starkare avtryck i processen må vara en missad möjlighet men samtidigt en möjligen förstäelig om än beklaglig konsekvens av ett pressat kommunalt sammanhang. Men att nu, femton år senare, här i Oslo, i ett projekt helt andra pretentioner, med tiofaldigt större budget och internationellt erkända arkitekter, se en i det närmaste identisk lösning med hästskobalkonger staplade runt en tittskåpsscen, lyfter onekligen en del ögonbryn.

Är det så illa att operan som konststart är till den grad stagnerad att behoven av rumslig utveckling saknas? Eller är de rent tekniska kraven så dominerande att rummet så att säga ger sig självt? Eller har arkitekturen i detta projekt helt enkelt andra syften än att flytta fram operakonsten? För om exteriören är en åtminstone i vissa avseenden magnifik tolkning av plats och innehåll så kan knappast detsamma sägas om scenrummet. Jean Nouvels konserthusrum (ingen opera i det fallet) i Köpenhamn är samtida, men till sin karaktär som kommen från en annan planet eller ett annat årtusende. Här finns en rak tråd från Gropius *Total*

Theater från 1927 och hela seklets sökande efter ett mer dynamiskt möte mellan scen och publik.

Men åter till exteriören. Åter till välståndet. Utanför operans entré står en lång sittbänk i samma vita marmor som exteriören i övrigt. Bänken visar sig nu inte bara vara gjord av marmor, utan av massiva block, skurna till rätvinkliga klossar som arrangerats till en lång rad. Måhända influerades man av Michelangelos ofullbordade skulpturer på Uffizigallerierna i Florens, där de figurativa motiven till viss del lämnats outhuggna i den grova stenen och därmed överlämnats till betraktarens fantasi och inlevelseförmåga.

Med den tolkningen har Snøhetta tagit Michelangelos grepp till en helt ny nivå genom att av samma exklusiva material göra helt nollställda objekt för betraktaren att själv fylla med skulpturalt innehåll. Eller så är det bara ett stort bål av oljepengar, eldat för fåfängan och det möjligas skull, ett skamlöst slöseri med ändliga resurser. Vissa marmorsorter är redan nu slut i bergen i Carrara och måste nu därför produceras på konstgjord väg som byggkeramik.

Upplevelsen av bänkarrangemanget är i alla händelser, för den som likt undertecknad saknar förmågan att inför sitt inre framkalla Michelangelos skulpturala kroppar, ungefär som att äta en hel rå oxfilé. Taget i beaktande att hela isberget är beklätt med decimetertjockt hyvlade skivor av samma skimrande material är smaken av tredje tallriken gräddtårta inte långt borta. Visst är det vackert och i högsta grad spektakulärt. Men ändå, ett arrangemang

mer hemmahörande på *The Strip* i Las Vegas än längs Björkvikas stränder. För likt toaletten ovan så blir bänken inte mer än ett exklusivt stycke sten. Det sofistikerade element som skulle lyft den till något mer saknas och i slutändan blir den, helt enkelt, vulgär.

Med Barack Obama som USA:s president förändras nu värderingar runt om i världen i en takt som inte skådats sedan JFK:s dagar. Högkonjunktursyran har lagt sig för den här gången och i dess bakvatten trängs arbetslöshet och kollapser om förstasidornas utrymme. Risken är därför inte obefintlig att Oslooperan ganska snart kommer framstå lite som de utstyrda bilarna i MTV:s *Pimp My Ride*, (om nu någon ser på den kanalen längre), det är extra allt, det är «burspråk runt om» som i Göteborgs kustnära villaområden, en popcornbunke vit tryffel i biomörkret. Och, kanske redan, ett monument över en tid som inte längre är vår.

Och varför marmor föresten? I ett land vackert som ett vykort, till största delen uppbyggt kring fjordar och berg. Kanske inte just marmor, men väl en hel del annan vacker sten. Att när det kommer till finkulturens allra finaste finrum se nödvändigheten att importera politiskt korrekta attribut från kontinenten förstärker väl snarare den provinsiella karaktären? Att Norge, precis som Sverige, ligger väldigt långt borta från händelserna centrum. Något som i dagens identitetssuktande medieklimat borde göras till en fördel, snarare än något annat. ■

FOTNOT: Författaren har, av principskäl, fortfarande aldrig satt sin fot i Göteborgsoperan.

VILL DU HA MER?

Det är du, läsaren, som bestämmer KRITIKS framtid.

Om du vill betala ett skäligt pris för att få en oberoende, engagerad och reklamfri tidskrift om arkitektur och stadsbyggnad i Sverige kan du bli prenumerant. Du får tidskriften i brevlådan innan den finns till försäljning i butik, helt utan extra kostnad. Prenumerationen kan löpa tillsvidare eller årsvis (4 nummer).

Gör din beställning på websidan: www.analysforlag.se.

Lösnummer säljs här:

Stockholm: Arkitekturmuseets bokhandel, Skeppsholmen

Konst-ig, Åsögatan 124

Göteborg: Konstmuseets bokhandel, Götaplatsen

Malmö: Form/Design Center, Lilla torg 9

BILD:

Joakim Kröger, sid 8

Mikael Askergrén, sid 20-21, 46

Stockholms stad, 25, 31, 51, 53

Eniro/Blom Sweden, sid 39

Lena Sylwan, sid 44

Stockholms stadsmuseum, sid 55, 56, 57

Per Bornstein, sid 59

Analys förlag, övrigt

