

Norra stationsområdet är inte vilket stadsbyggnadsprojekt som helst. Här handlar det inte om att skapa ännu ett stadsmässigt bostadsområde, utan för en gångs skull om det motsatta: att planera en stadsmiljö för produktiva verksamheter.

Det är på Norra stationsområdet som Karolinska institutet – en av de få platser i Sverige där det bedrivs forskning som är av internationellt intresse – har möjlighet att växa samman med Stockholms innerstad, och i en nära framtid även med KTH och Stockholms Universitet. Och utvecklingen av internationellt konkurrenskraftiga forskningsmiljöer är en viktig fråga för både Stockholm och Sverige, liksom möjligheterna till samarbete mellan forskning och näringsliv.

Ny kunskap utvecklas genom möten och diskussioner mellan olika forskare, och de nya kunskaperna översätts så småningom till nya produkter i mötet mellan forskning och näringsliv. Stadsplaneringen är naturligtvis inte den enda faktor som påverkar sådana samarbeten, men den kan bidra till att underlätta eller försvåra dem.

Den enda plats i Stockholm där en forsknings- och arbetsmiljö med internationell konkurrenskraft kan växa fram inom överskådlig framtid är området mellan KI, KTH och Universitetet. På sikt kan det utvecklas till en stadsdel med goda rumsliga förutsättningar för samarbeten och korta avstånd mellan högskolor och företag, ungefär som området mellan Harvard, MIT och MGH i Boston, dessutom med närheten till Brunnsviken och Hagaparken som en extra kvalitet. Det är en fantastisk möjlighet, som Stockholm inte har råd att avstå från. Och därför är utformningen av Norra stationsområdet en viktig fråga för hela Stockholmsregionen.

Planeringen för Norra stationsområdet har pågått av och till under de senaste femton åren, och då och då fått vila, främst av ekonomiska skäl. Överdäckningen av den befintliga järnvägen och motorvägen leder till mycket stora överkostnader. Men överdäckningen är en nödvändig investering för att kunna skapa

enkla och fungerande samband mellan sjukhusområdet och Vasastaden, och för att Norra stationsområdets potential som en plats för forskning och företagande ska kunna tas tillvara.

Under de senaste sex åren har planarbetet letts av Aleksander Wolodarski på Stockholms stadsbyggnadskontor. Wolodarski arbetar inom en tradition som kan betecknas som stadsbyggnadskonst, där det är stadsrummens konstnärliga helhetsverkan som står i centrum. Stadens liv och verksamheter, med sina föränderliga och svårfångade strukturer som binder samman olika individer, företag och institutioner ser Wolodarski som ett kaos som behöver ordnas med arkitektoniska medel. Om verksamheterna i en stadsdel är blandade eller inte ser han som oväsentligt. För Wolodarski handlar stadsplanering om det synliga, om att kontrollera och lägga fast stadens form, från hela stadsdelens struktur ner till minsta detalj, så att alla delar samverkar till en konstnärlig helhet där ingenting kan läggas till eller dras ifrån. Gatunät, fasadkulörer och entrépartier utgör likvärdiga delar av samma oupplösliga komposition.

När detta arbetssätt appliceras på en stadsdel vars främsta syfte är att underlätta samband, kontakter, förändringar och dynamik uppstår en rad konflikter. Den mest uppenbara konfliktpunkten är den monumentala Norrtullsplatsen, en symbolisk entré till centrala Stockholm som effektivt bryter av alla öst-västliga samband från Norra station mot Hagaparken, KTH och universitetet. All fordonstrafik tvingas in i den centrala rondellen, gående hänvisas till gångbroar eller tunnlar, och platsens geometri accentueras genom att järnvägsviadukten leds rakt över rondellens mittpunkt.

Den konkava bebyggelsefronten på Norrtullsplatsens södra sida får fortsätta både åt öster och väster, och övergår då i konvexa fronter med betydligt större radie. Tillsammans bildar dessa kurvor en svagt böljande gränslinje som ska markera ”stenstadens slut”, tvärsemit den uttalade målsättningen att knyta samman Stockholm, Solna och Karolinska. Åtskillnaden mellan kommunerna understryks av den s.k. timglasparten, som bildar det tomrum som behövs för att kunna uppleva stadsfronten som en gräns.

Förlängningen av Vasastadens gator in på Norra stationsområdet är egentligen ett effektivt och osökt sätt att skapa samband mellan sjukhusområdet och innerstaden. Denna enkla åtgärd har dock blivit till en formalistisk princip, där den rikt-

NORRA STATION



ning som ges av Vasastadens gatunät upprepas hela vägen mellan Torsgatan och Norrtull. En svagt diagonal förbindelse från korsningen Hälsingegatan – Norra stationsgatan med en något mer nordvästlig riktning än de andra gatorna skulle ge betydligt genare samband mellan KS/KI och området runt Odenplan, men också störa det geometriska mönstret i planen. Idag finns visserligen något av en sådan diagonal i form av Gävlegatan, men dess mynning vid Torsplan ska enligt planerna byggas för av ett av de planerade höghusen, de så kallade Tors torn.

Aleksander Wolodarski har själv angett mellankrigstidens Chicago som en av inspirationskällorna för arbetet med Norra stationsområdet. Det är dock svårt att hitta några likheter mellan den ganska heterogent formade bebyggelse som dominerar Chicago och de strakt idealiserade typkvarter som obönhörligt upprepas längs Norra stationsgatan. Volymerna är fastlagda på decimetern, och utrymmet för att låta byggnaderna påverkas av de verksamheter som ska inrätta sig i dem är obefintligt. Kontrasten mellan det planerade området och kontorsbebyggelsen i kvarteren Blästern och Härden på andra sidan Norra stationsgatan är slående.

Upprepningen av kvartersbredden motiveras av en strävan efter enhetlighet snarare än av behovet av att kunna röra sig inom och genom stadsdelen, och kvarterens små mått (kvartersomkretsen är sällan större än 200 meter och i vissa fall mindre än 100 meter) leder till att andelen gatumark blir betydligt högre i Norra stationsområdet än i andra stadsdelar. Det bidrar inte på något avgörande sätt till att förbättra framkomligheten eller orienterbarheten inom området, men prioriteringen får kommunalekonomiska konsekvenser, eftersom det är dyrt att bygga gator, och det är dyrt att underhålla dem.

Den konsekventa upprepningen av samma kvartersmått och samma hustyp leder även till att det så kallade klockhuset vid Norra stationsgatan rivs, då det annars skulle utgöra ett störande avbrott i bebyggelsefronten. I ett tidigare skede diskuterades en flytt av klockhuset till en ny plats inom området. Kanske visade det sig alltför dyrt och tekniskt komplicerat att flytta en tornprydd tvåvåningsbyggnad med bärande tegelmurar. Att acceptera klockhusets nuvarande läge som en av förutsättningarna för planarbetet verkar aldrig ha varit aktuellt.

Sammanfattningsvis har Aleksander Wolodarski valt att prioritera arkitektonisk tydlighet och symbolik framför direkta

och fungerande samband, medan behovet av framtida förändringar inom området inte har beaktats överhuvudtaget. Norra stationsområdet har planerats för evigheten, som om det vore en plats för livet efter detta. Och det är det inte.

Problemet med planen för Norra stationsområdet är att den är skapad utifrån en logik som inte har någonting med uppgiften att göra. Städer byggs inte för några visuella kvaliteters skull, utan för att underlätta det produktiva livet, för att skapa närhet mellan olika människor och verksamheter, för att underlätta kontakten mellan de som har gemensamma angelägenheter. Stadens grund är den osynliga struktur som skapas av gator och fastigheter, och som gör det möjligt för ett stort antal olikheter att existera oberoende av men nära intill varandra. Det är inte arkitektoniska accenter som får staden att fungera: det är att den effektiviserar vår vardag genom att förkorta avstånden mellan alla de miljontals verksamheter som kan uppstå när många människor har nära till varandra.

En planering som syftar till att skapa miljöer för det produktiva livet måste sträva efter att försöka hålla så många möjligheter som möjligt öppna, och att inte föreskriva mer än vad som behövs för att livet i staden ska kunna fortgå och utvecklas på sina egna villkor. Stadsbyggnadskonsten eftersträvar istället en effektiv helhetsverkan där alla enskildheter underordnas kravet på konstnärlig harmoni och komposition, och den är därmed oförenlig med den dynamik och föränderlighet som skapar grunden för det vi kallar städer. Stadsbyggnadskonst syftar inte till att skapa utrymme för stadens liv och verksamheter, utan till det rakt motsatta.

Varför blir det då så här? Att ett så strategiskt viktigt område i Stockholm planeras på ett sätt som motverkar syftet med alla de investeringar som ska göras, som skapar avstånd istället för närhet, och som minimerar områdets potential? Utan att någon ansvarig politiker reagerar? Jag tror att det bottnar i en utbredd föreställning om att det inte är så viktigt hur en stadsdel planeras, att stadsplanering mest är en fråga om estetik och tycke & smak. Men det är fullständigt fel. I områden där ingenting någonsin ska hända kan man möjligen hävda att utformningen är av underordnad betydelse. Men en stadsdel som skapas för att underlätta forskning, företagande och andra produktiva verksamheter kan inte planeras hur som helst. Det räcker egentligen med att sätta sig in i planerna för Norra stationsområdet för att förstå det. •