



Den då nyanlagda esplanaden Valhallavägen med dubbla trädrader och en park i mitten i vinterskrud. Idag har Valhallavägen parkeringsplatser mellan trädraderna, Foto Carl Curman, 1880-tal, SSM.

INTE BARA LUFT OCH LJUS – BOULEVARDER OCH ESPLANADER

MONICA ANDERSSON

STÄDERNAS PLANERING HAR genom historien varit ett uttryck för en tydlig politisk vilja. Den moderna stadsplaneringen började efter 1848 års revolutioner i de engelska och franska hälsovårdslagstiftningarna runt 1850.¹ Stadsplaneringen behövdes sannerligen. Europas städer härjades av kolera, malaria och TBC. Dödligheten var utomordentligt hög. Paris hade uråldriga avloppsledningar och kloaker. I Stockholm gick avloppet orenat ut i Mälaren som samtidigt var en viktig vattentäkt. Stockholm fick sin första vattenledning 1861. De reformer som påbörjades hämtades från de utopiska socialisterna med Owen i spetsen.

Stadsplaneringen och den sociala kontrollen

Men det fanns också militärstrategiska motiv. Haussmanns sanering av Paris har kommit att stå som sinnebilden för den sociala kontrollen som motiv för stadsplaneringen. På 1800-talet stod borgerlighetens rädsla för den farliga arbetarklassen i centrum. Motståndet mot kejsarmakten i Frankrike hade varit koncentrerat till de tätbefolkade arbetarklasskvarteren inne i centrala Paris och strax utanför den gamla stadsmuren. De upproriska kvarteren revs och de trånga, krokiga och slingrande gatorna och gränderna ersattes av nya breda boulevarder, avenuer och offentliga platser. Boulevarderna i nordöstra Paris var byggda för att militären skulle kunna rusa från sina baracker till de platser i centrala Paris där barrikader hade

byggts under 1830 och 1848 års revolutioner och Napoleons statskupp. Järnvägarna och järnvägsstationerna hade också en del i militärstrategin att underkuva uppror.²

Bakom de nya breda gatornas eleganta fasader byggdes många trångbodda hus med bostäder utan luft. Staden blev läsbar, men också segregerad efter klass och funktion. De fattiga kördes ut i periferin. Många flyttade till Belleville, en stad i nordöstra Paris, från de rivna kvarteren. Under Pariskommunen 1871 höll kommunarderna stand i det sista vid stadshuset i Belleville. Upproret slogs ned brutalt. Armén kunde rycka fram dit i ett enda förödande angrepp. Kvarteret revs och i dess ställe uppfördes kyrkan Sacré Coeur.³

Den franske poststrukturalisten Michel Foucault tolkar stadsplaneringen som ett disciplineringsinstrument, där öppenheten, synligheten och genomskinligheten rationaliserar övervakningen vare sig det handlar om fångar, psykiskt sjuka eller skolbarn.⁴ Makten blir så fullkomlig att den inte behöver utövas därför att fångarna är inneslutna i en maktsituation som de bär upp själva. Han ser det disciplinära samhällets ursprung i pesten och spetälskan, som motarbetades utifrån två skilda principer, spetälskan med hjälp av uteslutningsmekanismer och inspärningen i den borgliknande arkitekturen hos de gamla interneringsanstalterna. Pesten betraktades på samma sätt som upproren och bekämpades med dressyr.⁵

Modernisterna hyllade Haussmanns sanering av Paris och såg den som förebildlig. Men de liknade gatusystemet vid korridorer. När de äldre stadsdelarna revs ersattes de av trädkantade avenuer och boulevarder i ett rutnät med klassicistiska kvarter där olika trafikslag blandas. Modernisterna ville att även 1800-talsstaden skulle rivras, staden lösas upp, gatorna ersättas av motorvägar och trafiksystemet differentieras efter trafikslag och funktion.⁶

Brasiliens huvudstad Brasilia, som byggdes helt ny på 1950-talet, är ett exempel på den öppenhet de eftersträfvade. Den är inspirerad av Le Corbusier, som hade samma aversion som Haussmann mot äldre tiders trånga gränder, men som tog avstånd från 1800-talsstaden. Brasilia är en stad utan gator, och därmed också utan gathörn där fotgängare kan mötas. Torget, Plaza of Three Powers, har enorma proportioner. En oplanerad stad har vuxit upp bredvid Brasilia, där merparten av befolkningen bor.⁷

Den här typen av planering kritiserades av Jane Jacobs, som betraktar staden ur ett fotgängarperspektiv. För henne är den funktionsblandade och komplexa staden den mest levande och säkraste. Kvarter med överblickbara gator där affärsinnehavare, café- och restaurangägare och pensionärer en trappa upp håller ett intresserat och samtidigt vakande öga över vardagens händelser. En stad kan inte vara ett konstverk säger hon. Där konsten är abstrakt, godtycklig och symbolisk är livet allomfattande och oändligt trassligt och kan inte planeras. En plats som måste övervakas av polis är en farlig plats att vara på.⁸

William Morris, som brukar räknas som den modernistiska rörelsens fader,⁹ reagerade också mot 1800-talsstaden. Han hade en positiv syn på

den medeltida staden. Han ville tillbaka till den helhetssyn som då fanns, och återförena konstnären och arkitekten med hantverket.¹⁰ William Morris talade om arkitektens ansvar inför samhället och att det handlade om såväl stadsplaneringen som den sociala bostadsfrågans utveckling och bruksföremålen. Han ville att arkitekturen och bruksföremålen skulle vara till glädje i människans vardag och pläderade för enkelhet och skönhet.

I William Morris och Arts and Crafts efterföljd kom trädgårdsstadsrörelsen och storgårdskvarteren. Med Camillo Sitte kom det medeltida gatunätet till heders igen med gator som följde terrängen organiskt i konstnärliga stadsplaner.

Här rivs för att få luft och ljus – Esplanadsystemet i Stockholm

Om 1800-talets Paris är känt för sina boulevarder är 1800-talets Stockholm känt för sina likaledes trädkantade esplanader. Det hygieniska motivet var detsamma. Vid mitten av 1800-talet hade Stockholm fortfarande samma höga mortalitet som vid seklets ingång. Den var dubbelt så hög som i övriga Sverige, men också långt högre än i storstäder som Paris och London. Folke Lindberg skriver om en genomsnittsålder för män på 20 år och för kvinnor 26 år i Stockholm på 1850-talet.¹¹

Det sena 1800-talets stadsplanering i Stockholm har haft en enorm betydelse för invånarnas hälsa och välbefinnandet. Det var ett resultat av de strukturreformer som riksdagen beslutade om när de moderna kommunerna och landstingen inrättades 1862 och med 1874 års byggnadsstadga och 1874 års hälsovårdsstadga. Vatten och avlopp byggdes ut av det nyinrättade stadsfullmäktige.¹² 1874 års byggnadsstadga be-



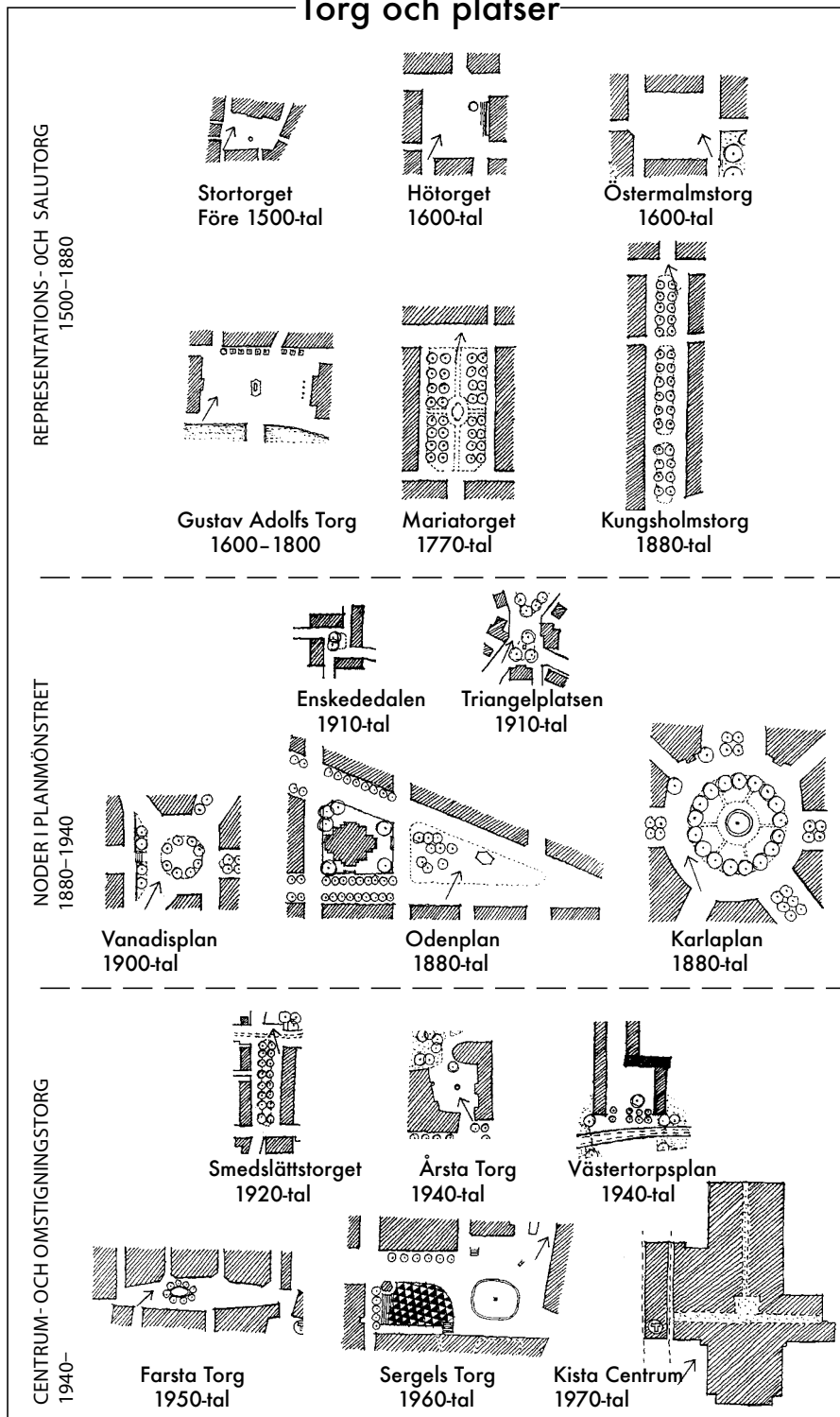
Esplanaden Karlavägen med dubbla trädrader och en park i mitten – ännu i Carl Lindhagens anda.

stämde att byggnaderna fick vara max 5 våningar höga och då skulle gatorna vara minst 18 meter breda. Stadgan reglerade också gårdsrummens storlek. Bestämmelsernas syfte var att förhindra tillkomsten av höga hus och trånga gränder där ljus inte kunde tränga ned och luften inte kunde cirkulera.¹³ I Stockholm förverkligades dessa idéer genom 1866 års Lindhagenplan. Albert Lindhagen hade även ansvaret för 1874 års byggnadsstadga. Han byggde vidare på Claes Flemings stadsplan från 1600-talet och fullföljde det rationella rutnätet över malmarna. Den låga träbebyggelsen med sina trånga gator och gränder revs och fick ge plats för nya raka esplanader, avenuer och boulevarder i en barockplan med stjärnplatser som gatorna strålade ut från, som Odenplan och Karlaplan. Östermalm var också

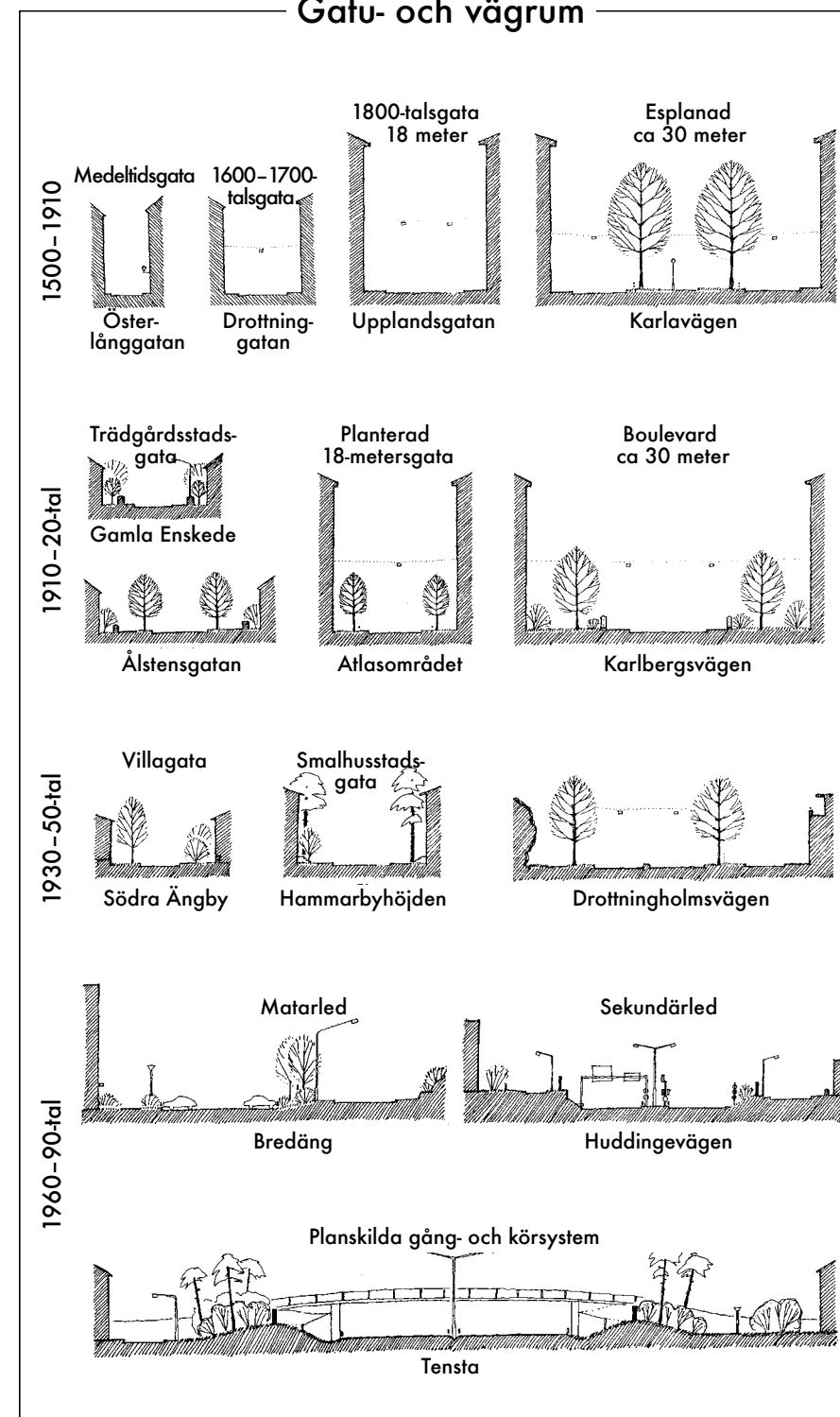
den stadsdel där det klassicistiska rutnätet mest konsekvent förverkligades. På Söders höjder kan vi fortfarande möta den typ av bebyggelse som då även präglade Östermalm.¹⁴ 1800-talets rutnätplanering har samma rationella rötter som 1600-talets. Medan gatorna i 1600-talsplanen höll 10–12 meters bredd, som Drottninggatan, vidgades de i 1800-talsplanen till 18 meter. De trädkantade boulevarderna och avenuerna var väsentligt bredare, som Sveavägen 42 meter.¹⁵ Östermalms esplanader har ett parkstråk i mitten mellan dubbla trädrader, som i Strandvägen, eller med parkering i parkstråket, som i Valhallavägen och Narvavägen. Boulevard är egentligen namnet på de gator som byggdes på de forna ringmurarnas plats, medan avenuerna betecknade infartsgatorna.

Stockholms Byggnadsordning. Torg och platser från olika stadsbyggnadsepoker. Planerna har samma skala. Syftet är att man ska kunna jämföra storlek och proportioner över en tidsaxel.

Torg och platser



Gatu- och vägrum



Stockholms Byggnadsordning. Gatu- och vägrum från olika stadsbyggnadsepoker. Olika typer av gator ordnade efter en tidsaxel där man kan jämföra mått, proportioner och olika synsätt på gaturummet. Våra fjorton vanligaste gaturum.

Vid mitten av 1800-talet började bostäder för stadens arbetare byggas av deras egna kooperativa bostadsföreningar, av företag, filantropiska stiftelser och i begränsad omfattning staden själv. Bygandet kom inte igång på allvar förrän på 1870-talet. 1880-talet kännetecknades av en veritabel byggboom där lika mycket byggdes som under det så kallade miljonprogrammet. Stadens vanligaste insats för bostadsförsörjningen bestod av lån till låg ränta.¹⁶ Sjukhus, skolor och andra offentliga inrättningar förlades till lummiga parkområden.

En av åtgärderna var utdikningen av hälsofarliga träskområden. Nuvarande Jarlaplan var ett av dessa träsk. Där låg ursprungligen en stor insjö som sträckte sig från nuvarande Odengatan till Eriksbergsplan. Den hade börjat grundas upp och vattnet förvandlats till en grönstinkande sörja, som via Rännilen, som blivit ett avloppsdike, rann ut i Nybroviken vid Packartorget, nuvarande Normalmstorg.¹⁷ Frossan härjade i de omgivande bostäderna.¹⁸ Frossan är en folklig benämning på malaria, som var vanlig i Sverige på 1800-talet. Genomförandet av Lindhagenplanen innebar att området fylldes med nya bostadskvarter. Träsket blev ett offentligt rum – Jarlaplan och träskdiket ett av stadens nya gaturum – Birger Jarlsgatan. Frossan utrotades på kuppen. Malaria-myggorna finns fortfarande kvar i Sverige, men inte sjukdomen.

Samtidigt kritiserades Stockholm i likhet med de övriga större städerna i Europa för att arbetarbefolkningen trängdes samman i mörka, trånga och kyffiga bostäder utan bekvämlighet. Många bosatte sig i de kåkstäder som växte upp i dåtidens utomgränsförstäder, utanför staden, där byggnadsstadgans bestämmelser inte gällde, som vid Liljeholmen, i billiga bostäder med trädgård.¹⁹

I början av 1900-talet köpte staden mark i stor omfattning i stadens omland, lantegendomarna i Brännkyrka och Bromma för att råda bot på bostadsproblemen. De första planerna för ett kommande tunnelbanesystem drogs upp. Nya stadsbyggnadsidéer hade slagit igenom efter inspiration från Arts and Crafts-rörelsen i England. En stadsplanelag infördes 1907. Utanför stadskärnan blev bebyggelsen lägre i 2–3 våningar i trädgårdsstäder där småhus och verksamheter blandades med flerbostadshus i storgårdskvarter längs spårvägslinjerna.²⁰

Den rätlinjiga 1800-talsplaneringen efterträddes av konstnärliga stadsplaner i Camillo Sittes anda med krökta gaturum och mycket grönska. I Stockholm var det Per-Olof Hallman som stod för den planeringen såväl i stadskärnan som i de nya kvarteren utanför tullarna. Albert Lindhagens stadsplan för det centrala Stockholm fylldes med bebyggelse efterhand under loppet av 1800-talet och de tre första decennierna av 1900-talet. Per-Olof Hallman tog sin an bergspartierna där områden som Lärkstaden, Röda Bergen, Helgalunden och Blecktornsparken växte fram.²¹

När Gärdet skulle bebyggas hade nya modernistiska ideal slagit igenom. Där byggdes husen liksom vid Tessinparken i funkisstil. Men byggnaderna placerades i en barockplan, vilket modernistiska arkitekter som Sven Markelius och Uno Åhrén protesterade emot. De ställde ut alternativa förslag med en mera schematisk uppställning av husen i enlighet med tidens modernistiska ideal²², som slog igenom i byggnadslagstiftningen med 1931 års byggnadsstadga²³. Bostadssociala utredningen föreslog i sitt saneringsbetänkande 1947 att i princip all bebyggelse tillkommen före 1931 års byggnadsstadga skulle rivas.



Röda Bergen med avsiktligt oregelbundna gatuumöten, stadsplan av Per-Olof Hallman från 1920-talet.



Lijeholmstorget fick Sveriges Arkitekters pris 2010.

De ville att de nya reglerna i 1931 års byggnadsstadga om att avståndet mellan byggnaderna skulle vara minst lika långt som husens höjd även skulle gälla i befintlig bebyggelse.²⁴ Carl Fredrik Ahlberg och Göran Sidenbladh presenterade i en bilaga till betänkandet ett antal saneringsprojekt i olika städer, som skulle tjäna som förebilder. Ett av dem omfattar några kvarter på Östermalm vid Storgatan bakom Hedvig Eleonora kyrka. Där kan man se exempel på de gatuindragningar, som återkommer på många platser i Stockholms innerstad.

Av ekonomiska skäl förverkligades sedermera begränsade delar av den föreslagna saneringen i Stockholm, i huvudsak koncentrerad till Klara-kvarteren och citysaneringen. På 1970-talet påbörjades istället en ombyggnad och modernisering av innerstadsbebyggelsen.

På Södermalm har en relativt omfattande ny bebyggelse tillkommit på industritomter och likande under efterkrigstiden, som Tanto och Drakenbergsområdet med fler, på 1960-talet med skivhus och öppna gårdar. På 1980 och 1990-talen har rutnätsplaneringen kommit tillbaka, till att börja med i storgårdskvarter som Södra stationsområdet och Norra Hammarbyhamnen men efterhand i form av mera traditionell innerstadsbebyggelse på omvandlade sjukhusomter som S:t Eriksområdet på Kungsholmen.

Sammantaget kan vi alltså konstatera att den plan för innerstadens utbyggnad som drogs upp av Albert Lindhagen 1866 har kännetecknats av

en stark uthållighet. Den har överlevt de olika stadsbyggnadsideologier som passerat revy. De sista delarna är för närvarande under uppbyggnad på västra Kungsholmen i det område som Lindhagen själv fått ge namn åt. Nu söker Stockholms politiker vidga innerstadsbebyggelsen utanför tullarna. Det offentliga rummet utgörs även här av gaturummen, torgen och de öppna platserna, men utformningen av kvarteren blir till stora delar annorlunda. I Hammarby Sjöstad har staden under ledning av Jan Inghe Hagström varit angelägen att hålla innerstadens skala, men planen är luftigare och gårdarna öppna. Vid Lijeholmen och i synnerhet vid Norra Station är exploateringsgraden väsentligt större. Vid Norra Station kommer gårdarna också att vara öppna, men mycket trängre. Måtten på gårdarna kommer sannolikt att bli som vid 1800-talskvarter med gårdsbebyggelse, men bebyggelsen är högre. Gatorna kommer att hålla 15 meters bredd. Vid Lijeholmen finns ett nytt prisbelönt torg, men inga gator. Bebyggelsen vänder istället baksidorna mot omgivningen, inte bara mot trafiklederna, utan även den nya bebyggelsen vid Årstaviken och märkligt nog även mot sjön Trekanten. Det fullföljer inte idéerna bakom stenstaden där bebyggelsen hänger samman och vänder sig mot det offentliga rummet, och där torg och offentliga platser som ligger vid vatten öppnar sig mot vattnet.

Monica Andersson är ordförande i Samfundet S:t Erik. Hon är universitetslektor vid Statsvetenskapliga institutionen vid Stockholms universitet. Hon forskar om hållbara städer och disputerade på avhandlingen *Politik och stadsbyggande. Modernismen och byggnadslagstiftningen*. Statsvetenskapliga institutionen Stockholms universitet 2009.

Referenser

Monica Andersson, *Politik och stadsbyggande. Modernismen och byggnadslagstiftningen*. Diss. Statsvetenskapliga institutionen Stockholms Universitet 2009.

Leonardo Benevolo, *The origins of Modern Town Planning*. Routledge and Kegan Paul, London 1967.

Leonardo Benevolo, *History of modern architecture. The tradition of modern architecture*, The M.I.T. Press Cambridge Massachusetts 1977, 1996. Originalet utgavs i Italien 1960. Översatt från den tredje reviderade versionen 1966.

Raoul F Boström, *Ladugårdslandet med Tyskbagarebergen blir Östermalm*. Trafiknostalgiska Förlaget 2008.

Eva Eriksson, *Mellan tradition och modernitet. Arkitektur och arkitekturdebatt 1900–1930*. Ordfront 2000.

Michel Foucault, *Övervakning och straff. Fängelsets födelse*, 1987.

Siegfried Gideion, *Space, Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*. Fifth Edition, Revised and Enlarged. Cambridge Massachusetts, Harvard University Press 1966, Utgiven 1982. Originalet kom ut 1941.

Sten Gromark, *Fängslande arkitektur. Om den disciplinära boplatens födelse i franskt 1800-tal*. CTH, Arkitektur, Byggnadsplanering/BFR 1987.

David Harvey, *The Condition of Postmodernity*, Basil Blackwell 1989.

Eva Jacobsson, *Till eget gagn – till andras nytta. En komparativ studie av allmännyttigt byggande i Stockholm fram till år 1940*. Disputationsupplaga Ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms Universitet 2000.

Thomas Lundén, *Om staden. En Stockholmsgeografi*, Studentlitteratur 1999.

Nikolaus Pevsner, *Pioneers of Modern Design*. From William Morris to Walter Gropius, Penguin Books 1960, originalet utkom 1936.

Johan Rådberg, *Doktrin och täthet i svenskt stadsbyggande 1875–1975*. Diss. Statens råd för byggnadsforskning Rapport RII:1988.

Ulf Sandström, *Arkitektur och socialingenjörskonst. Studier i svensk arkitektur- och bostadsforskning*, diss. TEMA Teknik

och social förändring, Universitetet i Linköping 1989.

James C Scott, *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale University Press, New Haven & London 1998.

Noter

¹ Benevolo 1967 se också Rådberg 1988.

² Harvey 1989, Scott 1988.

³ Ibid.

⁴ Foucault, Michel 1974, 1998 s 228–244.

⁵ Ibid.

⁶ Giedion 1966, s 744 ff, 821–823, Benevolo 1996.

⁷ Benevolo 1996, Scott 1988.

⁸ Jacobs 1961 s 135–139.

⁹ Benevolo 1996 s 181.

¹⁰ Pevsner 1991 s 20–21.

¹¹ Lindberg 1980.

¹² Ibid.

¹³ Rådberg 1988.

¹⁴ Saneringen av Östermalm har skildrats av bland annat Raoul Boström 2008.

¹⁵ Se till exempel Marianne Råbergs artikel i förra årsboken.

¹⁶ Jacobsson 2000.

¹⁷ Lindberg 1980, Boström 2008.

¹⁸ Lindberg 1980.

¹⁹ Rådberg 1988, Lundén 1999, Eriksson 2000 med flera.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

²² Gotthard Johansson Funktionalismen inför verkligheten 1931.

²³ Andersson 2009.

²⁴ Ibid, bostadssociala utredningens saneringsbetänkande SOU 1947:26.