



Start

Magasin

TV

Axess Play

Stockholm skyline

Butik

Kontakt

SÖK

ARTIKELARKIV

IN ENGLISH

PRENUMERERA

ANNONSERA

Gilla

0

Tweet

0

Stockholm i brytningstid

Av Kerstin Westerlund Bjurström



På grund av en ohelig allians mellan vilseförda miljövänner och makthavare med förkärlek för skyskrapor riskerar Stockholm att bli alltmer likt de flesta storstäder i världen. Istället borde vi ta v på Stockholms unika karaktär och förutsättningar.

Stockholm är en av världens vackraste städer. Tack vare framsynt och insiktsfullt utnyttjande av de naturliga förutsättningarna har staden, trots sentida perioder med tidvis generande stora avvikelser från dess goda stadsbyggnadstradition, behållit sin alldeles unika karaktär. Det borde vara en självklarhet att nu undvika förändringar som riskerar att förflicka denna.

Utvecklingen går dock åt ett annat håll. På grund av en ohelig allians mellan vilseförda miljövänner, kortsi ekonomiska intressen och makthavare med personlig kärlek till skyskrapor och trendig arkitektur riskerar Stockholm att bli alltmer lik de flesta andra storstäder i världen. Utvecklingen går dessutom på tvärs mot v som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart för en stad med Stockholms naturliga förutsättningar.

Något förenklat är miljöargumenten för en drastisk ökning av bebyggelsekoncentration i innerstaden med av bland annat höga hus att biltrafiken därigenom skulle minska och vi skulle slippa att bebygga parker och grönområden. De ekonomiska argumenten är att det är i innerstan folk vill bo och att det är där som det lönar sig att bygga bostäder. En föreställning som omhuldas är dessutom att höga hus kan göras mer miljövänliga än andra byggnadstyper.

Men om vi vill minska bilåkandet och förbättra kollektivtrafiken så är det inte innerstan utan förorten som behöver förtätas. Vi behöver mer av stadsmiljö som har de kvaliteter som vi menar med stad – tillräckligt tät med gatuliv och närhet till service, arbetsplatser och nöjen. Stockholms innerstad är redan mycket tät.

Byggande i innerstadens trånga lägen, på vindar eller i förorenade hamn- eller industriområden ger liten lägenhetsarea för de satsade pengarna. Ökande täthet i befintlig innerstad och den extrema täthet som en lönsamhetsskäl krävs i utvecklingsområdena medför försämrade miljökvälitet. Historien har visat att det inte är attraktivitet och betalningsvilja som består. Som jämförelse kan nämnas att i Norra stationsområdet "Hagastaden" ligger exploateringen upp mot 4 m² i lägenhetsyta per m² markyta. I innerstan är den 2, i Hammarby sjöstad än mindre och i Gamla stan 3.

Det måste vara möjligt att skapa ny stadsmiljö som är tillräckligt attraktiv där det är billigare att bygga. De vinster en ytterligare förtätning av innerstan kan ge i form av effektivare användning av gatu- och ledningsnät är med största sannolikhet marginella.

Höghus blir med stigande höjd extremt dyra. Det beror, förutom på höjden i sig, på utrymmeskrävande ventilation, värme, vatten, hissar och inte minst brandskydd. Underhållskostnaderna kan med tiden bli så stora att i vissa fall rivning och nybyggnad blir ett alternativ. Entydig forskning visar också att med höghus ökar brottslighet, vandalisering, otrygghet. Storskaligheten ger skugga, blåst, anonymitet och utarmat gatuliv.

Ändå avlöser nya höghusprojekt varandra i Stockholm. Att finansierare av lönsamhetsskäl hittills varit måttligt intresserade verkar inte bekymra ansvariga politiker. Det var inte många år sedan som dåvarande stadsbyggnadsborgarrådet Kristina Alvendahl på fullt allvar föreslog att det skall införas en premie för dem som åtar sig att höghusbygga. Visst kan man, som Centerns miljöborgarråd Per Ankersjö, drömma om att vara med om att förverkliga en riktigt häftigt skyskrapa eller om att få vistas i sådan miljö. Jag tillåter mig dock att ifrågasätta att glädjen skulle vara så länge om han fick den möjligheten. En privat dröm är en sak. Mer som ansvarig för ett politikområde måste man utgå från fakta om vad som är bra för människor, miljö och ekonomi. Utmaningen idag är att ta till vara de möjligheter som den snabba befolkningsökningen just nu erbjuder för att utveckla hela storstadsområdet med stadsdelar som blir minst lika attraktiva som innerstaden att bo och arbeta i.

Nya spektakulära byggnader av världsklass i innerstaden verkar i stället vara det som upptar våra politikers intresse allra mest. Att Stockholm till skillnad från många jämförbara städer är rikt smyckad med enastående arkitektur i verkliga paradlägen verkar man inte vara medveten om. I stället för att framhäva dessa föreslår man nybyggen som direkt förminska upplevelsen av denna arkitekturskatt. Att det nybyggda Stockholm Waterfront med sina sexton våningar gravt skadar upplevelsen av ett av de internationellt mest kända, Ragn Östbergs stadshus, från många viktiga sikt- och fotopunkter har inte lett till djupare eftertanke.

I ett för stadssilhuett och stadshus lika känsligt läge, mitt emot Centralstationen i kvarteret Orgelpipan kommer en ny byggnad att enligt nyligen antagen detaljplan bli högre än Waterfront och nästan lika hög som Hötorgsskraporna. Den kommer att dominera över den månghundraåriga Klara kyrka strax intill och över mästerverk som Ferdinand Bobergs Centralposthus på Vasagatan. Att bygget av en skyskrapa i samma läge avvärjts efter många års planering gör inte saken bättre.

De så kallade Tors torn i Torsgatans förlängning mot Solna och Karolinska universitetssjukhuset har haft många skepnader. Trots ihållande protester, också från Solna stad, antogs 2011 en detaljplan som tillåter höjd på 144 m. Det överstiger därmed den höjd som vi vant oss vid som markering av stenstadens ytterkanter.

med drygt 50 % och kommer förutom att störa det intilliggande Rödabergsområdet också att allvarligt påverka stadssilhuetten.

Skulle Västra Citys höga bebyggelse över spårområdet från Centralen utmed Klara sjös stränder bli verkligt bryts hittillsvarande planeringsinriktning att behålla skärgårdslandskapets vida vyer och förstärka dess naturliga topografi. Klara sjö kommer tvärtom att alltmer upplevas som en grävd kanal i sammanhängande stadsbygd. Blekholmen kommer inte längre att teckna sig som en holme i stadslandskapet och man kommer inte längre att kunna se Gamla stan och Riddarholmen från till exempel Barnhusbron. Det går heller inte att trola bort att den äldre kvartersbebyggelsen bakom bangårdsöverbyggnaden hamnar i en sänka bakom flera våningar hög mur invid gator med bara en levande fasad. Stockholms nya karaktärsdrag ser nu ut som ett ställe för skärgård och kaj ut att bli höga betongkonstruktioner.

Befintligt infrastrukturknippe med motorled, tunnelbanebro och järnvägsbro kommer allt framgent att dela upp Stockholms historiska centrum. Med nu antagen detaljplan kommer Slussens trafikapparat att möta omgivande historiska miljö och i synnerhet Skeppsbrons så magnifika front mot vattnet på ett synnerligen brutalt sätt. Man tar inte tillfället att ersätta tunnelbanebron med tunnel trots att det skulle säkra tunnelbanan från vatteninflöde vid stigande vattennivå och möjliggöra skonsammare lösningar för Slussen. I slutet på 1970-talet utreddes noggrant hur Centralbron skulle kunna grävas ner. Om det fortsatt blir möjligt när Slussen byggs om och arbetet med ny pendeltågstunnel färdigställt har inte besvarats. Byggs Västra city förlorat sannolikt för alltid möjligheten att flytta ner spårområdet och järnvägsbroarna under mark.

Som tidigare nämnts hotas våra mest framstående byggnadsverk. Först efter kraftfulla internationella protester främst från Icomos undgick Gunnar Asplunds berömda stadsbibliotek att trängas in av en för plan överstor tillbyggnad. Stockholms slott, ett av Europas mest ståtliga exempel på romersk barock, kommer någon byggare vill åta sig att bygga skyskraporna Tors torn att uppfattas ha fått kaninöron. Förslag att trä in ytterligare en märkesbyggnad på tomten bredvid Nationalmuseum, ett av Stockholms främsta och mest påkostade landmärken och en av de främsta av 1800-talets museibygnader i Europa, presenteras kontinuerligt trots att det enda rätta vore att öppna upp och frilägga det. Exempelen är många.

Stockholms låga och sofistikerade silhuett har ett oskattbart värde, inte bara ur skönhetsperspektiv utan också ur varumärkesperspektiv. Tidigare nämnda kv. Orgelpipan och senare Västra citys stora byggnadsvolymer lika höga som Waterfront, kommer att synas vida omkring – ovanför Kungliga slottet, Stadshuset och Gamla stan likaväl som ovanför Operan och Arvfurstens palats. Tillsammans med de modernistiska lådor som lägger sig ovanpå allt fler tak medför de dessutom att Stockholms taklandskap alltmer liknar trist industriarkitektur. Gradvis eroderar det som av många – inte minst en växande turistström – upplevs som speciellt och attraktivt med Stockholm.

Nya arkitektoniska mästerverk skapas inte på det tillfälliga sätt som nu beslutsfattare i Stockholm hoppas. Normalt krävs en mycket lång mognadsprocess. Nya märkesbyggnader behöver dessutom mer luft och rum än vad något innerstadsläge kan erbjuda. De platser i innerstans absoluta närhet som skulle kunnat komma ifråga har utan eftertanke tyvärr redan bebyggts eller är i färd med att bebyggas med främst bostäder.

Vad är det då i stadsbilden som uppskattas av omvärlden och som gör Stockholm attraktivt? Enligt Olle Wästberg, före detta generalkonsul i New York, är det inte att bli mer likt Shanghai eller Atlanta. Han har berättat att för affärsresenärer och turister är det, vid sidan om Stadshuset och stadssilhuetten, Kungliga slottet, den medeltida stadskärnan och Vasamuseet som är de absoluta höjdpunkterna. Han frågade sig själv då ens kan tänka på att äventyra dessa genom Slussenförslaget och höga ny- och påbyggnader i närheten av Stockholm. Att Stockholms mänskliga proportioner med långsiktigt hållbara vänliga byggda miljöer är det som upplevs som mest betydelsefullt och måste bevaras, sade han till.

Wilfred Wang, professor i arkitektur i Texas och tidigare bland annat rådgivare i fastighetsutvecklingsfrågor för kommersiella företag, har beskrivit det unika i de exceptionella vyerna som skärgårdens kontinuerliga vatterfall. Ingen annanstans har han sett att vattnen, genom att de omges av jämnhöga byggnader, bildar teaterutrymme som kan jämföras med Roms piazzor. Att topografi och natur kan läsas tillsammans med

stadsutvecklingen har skapat ett dramatiskt urbant fenomen starkare än i någon annan stad. Också att gå och parkrum ger långa vyer från öarnas inre ut till vattnet beskrev han som en viktig del i upplevelsen. Han slog fast att Stockholms lokalisering på öar gör att det inte väsentligt går att förtäta stadskärnan utan att samtidigt bygga bort dess största kvalitet och konstaterade att vi varit illa med Stockholm i och med att vi i infrastruktur och iögonfallande nybyggen som Waterfront så totalt få dominera på topografins bekostnad.

Vad sker då utanför innerstan? Samtidigt som denna och dess närförorter koncentreras förblir övriga delar av Storstockholm oftast splittrade och utan konkurrenskraftiga centrumbildningar. Dess stadsdelar omgärdas av områden som av många upplevs som otrygga särskilt när det är mörkt.

I Stockholms översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige den 15 mars 2010, betonas vikten av att kunna röra sig gående mellan olika platser också i förorten. Man accepterar också regionplanens mål att åtta områden ska utvecklas till regionala stadskärnor. Jag betvivlar dock att de ska kunna få det stadsliv som avses eftersom engagemang och fokus så tydligt ligger på innerstaden och dess absoluta närområde.

Synen på grönstrukturen – de så kallade gröna kilarna – är statisk. Trots att vi vet att till exempel traditionell villabebyggelse och också andra former av bebyggelse kan vara väl så fördelaktiga för att upprätthålla ekologiska spridningsvägar så beskrivs de enbart som obebyggd naturmark. Det räcker inte att som föreslår planen skapa kontaktvägar över de gröna kilarna vare sig genom välfungerande kollektivförbindelser, belysning och gemensamma målpunkter som genom att lokalisera till exempel idrottsanläggningar dit. All tillgänglig forskning visar att för att det ska kännas säkert att röra sig utomhus mörka delar av dygnet behövs det bebodda, helst småskaliga hus, på vanliga gator. Det är känslan av att det finns folk nära, som kan se och höra, som är viktig.

Genomfartsleder är fortfarande utformade som barriärer. Att till exempel en stadsgata som Sveavägen har ungefär samma trafikkapacitet som E 18 utmed Tensta och Rinkeby, och alltså kunde utgöra alternativ på många ställen, diskuteras inte ens i planen.

Nya bostäder har enbart byggts på industri- och hamnområden under många år för att spara grönska. Förutom problem för de bortförsta verksamheterna har det fört med sig att också de många företag som behövs för att till exempel sköta om våra byggnader respektive där vi inhandlar det mesta av våra kapitalvaror nu finns i Stockholms utkant med långa resor och omfattande materialtransport som följd. Möjligheten att arbeta nära sin bostad minskar och nyföretagarna, som behöver billiga och något så när centralt belägna lokaler, missgynnas. Detta sker trots att forskning visar att en funktionsblandad stad ger minskad klimatpåverkan, stärkt social samverkan och ökad företagsamhet. Vad vi förstärker avses avsedd blandning av verksamheter i översiktsplanen mest består i plats för verksamhet i de nya bostadshusens bottenvåningar vilket vare sig hantverkare, konstnärligt verksamma eller nystartade företag normalt har råd med.

I stort sett alla Stockholms centralt belägna hamnområden har redan bebyggts. Enligt översiktsplanen ska också de enda återstående Värtan – Frihamnen och Lövholmen och så småningom Loudden tas i anspråk trots att regionplanen vill annorlunda. Det sker trots att utvecklingen i vår omvärld – med en växande maritim verksamhet runt Östersjön, behov av energibesparing och utveckling av rederier med för detta lämpliga fartyg – talar för en växande behov av citynära hamnar också i Stockholm. För att onödig långtradartransport ska undvikas och miljööverbelastning kunna tas till vara måste det finnas rejäla ytor intill kajerna för verksamheter som vidareförädlar och distribuerar det gods och de varor som skall användas i närområdet. Det handlar om allt från livsmedel, kapitalvaror, drivmedel, sten, sand och byggmaterial till byggavfall, schaktmassor och sopor.

De stadsdelar som kommer till längre ut byggs i motsats till innerstaden inte tillräckligt tätt för att det ens skulle finnas möjlighet att uppnå ett minimalt utbud av varor och tjänster. För att nämna ett exempel är exploateringen så låg i det nybyggda Annedal i Stockholm vid Bällstaån att man inte räknar med en befolkningsunderlag nog till rimligt täta kommunikationer på grund av att man valt att prioritera en enorm park i mitten. Med sitt utmärkta läge relativt nära Sundbybergs centrum borde det gått att bygga mer urbant för att tillgodose de som vill bo så men inte har råd med dyra lägenheter i innerstan.

Om man ser till Stockholms naturliga förutsättningar, i stället för att försöka likna andra, finns det fantastiska möjligheter att bli morgondagens idealstad. Stockholm har storstadspuls, egen karaktär, mänsklig skala, avläsbar historia och spännande topografi, luft, rymd, vatten och viss flexibilitet för idag okända behov bland annat med tanke på klimatsituationen också i innerstan. Problemet med den splittrade förorten kan vända en möjlighet att åstadkomma detsamma för fler särskilt nu med tanke på den utveckling som nu måste ske grund av den snabba befolkningsökningen.

Målet måste vara att alla som bor i Stockholm får del av det som är värdet med att bo i stad: korta avstånd, varierade utbud och kreativa möten. Det måste bli möjligt för fler att ha råd att bo i tät innerstadsmiljö eller bo mer förortslikt och ändå ha gång- och cykelavstånd till stadsmiljö med stads kvalitet och tillräckligt utbud service och nöjen. På så sätt förbättras förutsättningarna för att motverka segregation, främja småföretag och leva miljövänligt.

Dyra byggen i innerstan måste vara undantag. All kraft och fantasi måste koncentreras till Stockholms förort. Det gäller att utveckla främst regionplanens nya stadskärnor till stadsmiljö som i attraktivitet kan mäta sig med innerstans. Det gäller att utveckla en stadsväv genom hela Storstockholm såväl radiellt som på tvären och oberoende av kommungränser. På detta sätt skulle det gå skapa ny attraktiv stadsmiljö på platser där det är mer praktiskt att bygga och som ger miljöer med mer värde för pengarna än på vindar eller svårsanerade hamn- eller industritomter. Dessutom avlastas citykärnan från trafik.

Det så karakteristiska skärgårdslandskapet är inte bara det som vi idag ser som öppet vatten. Genom landhöjningen har skären och öarna blivit bergknallar och mer markerade höjdparter. Att låta ny tät stadsbebyggelse förhålla sig till landskapet på liknande sätt som innerstadens och bygga vidare på det för Stockholm så karakteristiska mönstret med parker på höjder och utmed vattnet, och med paradbyggnader som i takt med stadens tillväxt placerats som noder på nya spektakulära platser i stadslandskapet skulle förstärka Stockholms identitet och bidra till att hela Stockholm upplevs som en helhet.

I denna väv kan de gröna kilarna inordnas med sina värdekärnor i form av reservat eller park och övriga i form av trädgårdsstad eller annan bebyggelse som möjliggör de ekologiska sambanden men inte hindrar aktivt stadsliv.

För att Stockholm igen ska bli ledande inom stadsplanering måste vi tänka nytt. Vi måste involvera hela storstadsområdet, utgå från Stockholms karaktär och topografiska förutsättningar och bejaka nya rön beträffande storstadsutveckling.

Skriv ut | Tipsa