

The image shows several ancient metal artifacts, likely from the Bronze Age. There are several long, narrow strips of metal, some with inscriptions in an ancient script. One strip in the center has a decorative plaque attached to it, featuring a circular design and the number '50'. Another strip on the left has a square plaque with a complex, possibly geometric or floral, design. The artifacts are arranged in a way that suggests they are part of a collection or a display. The background is dark and out of focus, highlighting the metallic texture and details of the objects.

normalsregleringen

jan jörnmark

innehållsförteckning

3	executive summary
5	generalplanen
9	drömmen om ett city som aldrig blev
11	praktiska problem
17	downtown is for people
21	den svenska strömkantringen
29	den omöjliga lösningen
37	de avgörande åren
43	den andra fasen
53	ekonomi och estetik
60	stockholm och regleringen i kartor

Skriften har producerats med stöd av Fastighetsägarna Stockholm och Vasakronan AB

Omslaget föreställer porten på föredetta SEB-huset på Sergels torg

executive summary

Ett helt centralt drag i Norrmalmsregleringen som sällan uppmärksammas är att den var en del av en större plan för utvecklingen av hela Stockholmsregionen under efterkrigstiden. Planeringen hade inletts 1944 med att Yngve Larsson, som var den centrala personen i Stockholms stadsbyggande i fyra decennier, tog initiativ till att inleda arbetet med en ny generalplan. Sven Markelius, som var en av landets mest välkända funktionalistiska arkitekter, anställdes för att leda arbetet. Både han och Larsson delade sedan utgångspunkterna planen: Stockholm skulle fram till 1990 växa till cirka 1,3 miljoner invånare, men det skulle ske i en helt ny typ av regionstad. Staden skulle växa i grannskapsenheter med cirka 15 000 invånare och trafiklederna skulle ha en nyckelroll i att hålla ihop det växande stadsrummet. Inledningsvis var tunnelbanan det överlägset viktigaste instrumentet, men det förutsågs tidigt att vägbyggandet mycket snart skulle växa i betydelse.¹

Lika viktigt var att den inre staden skulle glesas ut. Utglesningen gav en nyckelroll till Nedre Norr-

malm, framförallt därför att den redan hade startat där. William William Olsson hade i en uppmärksam studie som presenterades 1937 visat att Stockholms affärsmässiga och administrativa centrum dittills under 1900-talet förflyttats norrut. I det område som i planerna 1945 och 1946 kom att kallas Nedre Norrmalm hade befolkningen oavbrutet minskat sedan seklets början, samtidigt som de selsattas antal ökat kraftigt.²

Det nya centrumområdet hade flera egenskaper som verkade göra det lämpligt för en total omstrukturering. De växande anhopningarna av kontor fanns framförallt i två ändor av det. Den ena änden fanns i Gustaf Adolfs torg-området och sträckte sig ned mot Centralstationen, den andra i Kungsgatan-Sveavägen-delen. Mellan dessa bredde ett större område av äldre och ofta sliten bebyggelse ut sig. Esselte- och Thulehusen, som var 1930-talets två jättebyggen, föreföll ge indikationer på hur stora dessa nya kontorshus behövde vara. Genom att strukturera om det stora området skulle det vara

möjligt att uppnå tre saker: staden skulle få ett stort sammanhängande och effektivt centrumdistrikt, man skulle kunna lösa de nord-sydliga trafikproblem som plågade en växande stad, som till råga på allt låg inklämd mellan flera vattenpartier, och man skulle dessutom komma igång med den folkminskning som var ett nyckeldrag i planerna.

Sett i efterhand hade planerna starka drag som gjort det möjligt för Stockholmsregionen att växa under det senaste halvsekle. Men det fanns också betydande svagheter som ingen hade förutsett och de problem som uppstod visade sig först i den centrala staden. Där mötte planeringen en verklighet som betedde sig på ett annat sätt än förutsägelseerna i början av 1960-talet. Regleringen av stadsdelen var mycket nära att stoppas vid den tiden. När den efter beslut 1963 ändå drevs vidare återkom alla de problem som visat sig med ännu större kraft, vilket gjorde att regleringen redan 1969/1970 hade stött på så stora problem att det var uppenbart att den inte kunde drivas vidare på det sätt det var avsett.

Det rent praktiska resultatet blev att bebyggelsen i de båda delarna av Nedre Norrmalm är av mycket mer olikartad karaktär än vad som normalt sett brukar betonas. För den förnyelse som idag pågår av just dessa delar borde detta faktum ha en större betydelse än vad som hittills har lyfts fram.

¹ I Yngve Larssons personliga arkiv, tillgängligt på Stockholms Stadsarkiv, finns ett dokument med titeln ”Manus till regionplan och Nedre Norrmalm”, daterat juli 1948 (volym G2). Dokumentet är överhuvudtaget en intressant genomgång av den stadsbyggnadsidéologi som styrde planering i Stockholm efter kriget, men antyder också den roll man tidigt insåg att vägbyggandet kunde få: ”Kan Europa övervinna sin nuvarande kris och vi åter gå mot en välståndsutveckling som före kriget, så är det väl möjligt att den privata bilismen blir en tillgång för alla och ger förutsättningar för en stadsbygd av Los Angeles typ, Six suburbs in search of a city, en stadsbygd utbredd över ett väldigt landskap, av trädgårdar, vild natur, parkvägar och ändlösa enfamiljsbostäder”.

² Det var Storkyrkans, Jakobs och Klara församlingar som kom att definieras som ”City”. Totalt hade de 1945 cirka 22 000 invånare, vilket var en halvering sedan seklets början. För planerna respektive diskussioner om cityområdets specialisering och funktion, se Stockholms Stadsfullmäktiges Handlingar (efter detta SSH), Bihang nr 60/1946, ”Ny stadsplan för nedre Norrmalm” och SSH, Bihang nr 9/1945, ”Det framtida Stockholm. Riktlinjer för Stockholms Generalplan”. I 60/1946, främst kapitel 1 och 4, och i 9/1945, främst kapitel 1 och 6.

generalplanen: utglesning som strategi

Om man ska fixera en startpunkt för Norrmalmsregleringen är den 9 maj 1944 det bästa valet. Den dagen presenterade Yngve Larsson en promemoria till stadskollegiet med titeln ”Förslag till utredning angående en tidsbestämd generalplan för Stockholm”.¹ I promemorian skisserar Larsson alla de faktorer som gör att staden efter kriget kommer att behöva en genomgripande ny plan för hur tillväxten ska se ut. För det första förutser han ett mycket stort investeringsbehov efter kriget, när de trafiklösningar som hade diskuterats på 1930-talet till sist kommer att kunna genomföras. För det andra förutser han en fortsatt stark befolkningsökning, som behöver mötas med hjälp av det nya funktionalistiska idealet, vilket betonade sociala behov och grannskapens betydelse. För det tredje öppnade det möjligheten att bygga ett nytt effektivt city på Norrmalm, när infrastrukturen drogs fram. ”Jag erinrar slutligen om

de för de närmaste åren planlagda stadsplaneregleringarna av den inre staden åsyftande att förbättra framkomligheten och skapa lämpligare grunder för de centrala stadsdelarnas bebyggande”.²

Behoven var lätta att inse, och generalplaneberedningen tillsattes på det sätt som Larsson önskade. Trots att han själv var borgarråd är det uppenbart att han följde tjänstemännens arbete på mycket nära håll, vilket i högsta grad är logiskt med tanke på hans bakgrund. Det gör också att hans arkiv gör det möjligt att följa hur arbetet fortskred.

Generalplanen och det arbete med regionplanering som sedan genomfördes på 1950-talet skulle till sist bli en av den europeiska efterkrigstidens mest genomtänkta funktionalistiska planarbeten. Det innebar att man på ett systematiskt sätt byggde vidare i större stadsdelar som fick namnet grannskapsenheter, men med betydligt lägre täthet än tidigare.

I Stockholm hade dittills Gärdet och Fredhäll utgjort två exempel på det nya byggandet.

De nya funktionalistiska ideal som var själva fundamentet för planarbetet förutsatte en mycket mer gles och utspridd ”hygienisk” stad. Nya förorter skulle byggas samtidigt som de gamla innerstäderna skulle saneras, för att ge ”luft och ljus”. Hur mycket det innebar att innerstaden skulle glesas ut klarades aldrig helt men går vi till Markelius generalplan från 1945 får vi hållpunkter: ”Inom den inre staden finns nu en folkmängd uppgående till 465 000 personer. /Och/ man bör räkna med att folkmängden i samband med en succesiv sanering och citybildning kommer att minska med mellan 30 och 50%. Folkmängden i den inre delen av staden skulle sålunda minska med mellan 150 000 och 200 000 personer”.³

I ett senare avsnitt utvecklades hur mycket som befolkningen idealt skulle minska, men också vad som är praktiskt möjligt. Man kommer då fram till att en reduktion på mellan 75-85 procent skulle vara socialt önskvärd, men att det skulle förutsätta en total omdaning av den klassiska stenstaden till den mer öppna karaktär som karakteriserar funktionalistiska förorter. Detta bedömdes dock som omöjligt både utifrån rent ekonomiska som mer allmänna synpunkter. Det innebär sedan att målsiffran för att minska exploateringen av bostadsytor hamnar på

40 procent, och målet för befolkningsminskningen sätts till de redan nämnda talen 30-50 procent.⁴

Att minska befolkningen så radikalt var trots allt en oprövad strategi och i Yngve Larssons arkiv framgår det också att den var omdiskuterad. Generalplanekommitténs arbete 1944-1945 är väl dokumenterat och i de olika PM som cirkulerade mellan medlemmarna nämns gång efter annan flera olika siffror för vilken minskningstakt som var önskvärd. I referaten från diskussioner med andra tjänstemän ifrågasätts till och med hela tanken på en minskande befolkning.

Av materialet kan man se att en medelönskning om hur mycket den centrala stadens befolkning skulle minska låg kring 40 000 fram till 1960, för att därefter minska snabbare. Eftersom man i generalplanen räknade med en fortsatt kraftig tillväxt i Stockholms befolkning innebar det att nya exploateringsbara områden kontinuerligt behövde skapas både för den nya befolkningen och för den som skulle flyttas ut från centrum. Det innebar också att den nya funktionalistiska stad som planerades skulle bli mycket transportintensiv. Det gjorde också att stadsbyggandet blev mycket kapitalintensivt, vilket sedan ledde till ytterst besvärliga konsekvenser när det tog slut på tillräckligt stora sammanhängande markytor i huvudstaden runt 1960.⁵

Stora mängder infrastruktur var alltså en hörnsten om den nya regionstaden skulle fungera och de tunnlar som blev avgörande för Nedre Norrmalm fanns redan med i generalplanen. Stockholms utspridda läge på en serie öar med en trång förbindelse i nord-sydlig riktning skapade naturliga flaskhalsar, och det var enkelt att förutsäga att trafiken skulle bli ännu starkare i en glesare stad. Både tunnelbanan och biltrafiken var redan från början avgörande delar av generalplanen.

Tunnelbanans naturliga förbindelse nord-syd gick genom Nedre Norrmalm, och det samma gällde biltrafiken. Den första saneringsfasen kom sedan intimt att hänga samman med tunnelbanebygget under 1950-talet, den andra fasen häger lika nära samman med den biltunnel genom Klara som hade lanserats redan i stadsplanetävlingen på 1930-talet. I en tredje fas hade dessa satsningar varit tänkta att kompletteras med de stora trafikinvesteringar som hade bestämts i 1960 års trafikplan.

De enorma rivningar och finansiella belastningar som skulle bli resultatet av detta befann sig i Stockholmsdebattens fokus under tre-fyra år i slutet av 1960- och början av 1970-talet. Under trycket av de ekonomiska problem som då dominerade stadens situation avbröts här de stora trafiksatsningarna. Beträffande nybebyggelsen i de avrivna områdena

blev den en svår genomförd process, på grund av den svaga ekonomin. I slutänden tvingades staden till ren subventionsverksamhet för att fylla de stora luckor som dominerade och vanställde innerstaden.

¹ Dr. Yngve Larsson, som av många kallas ”Sveriges största stadsbyggare”, hade en helt central roll genom hela Norrmalmsregleringen. Han hade 1912 skrivit *Inkorporeringsproblemet*, som fortfarande är en viktig bok för den som vill förstå hur svenska städer växte under industrialiseringens epok. Han var borgarråd i Stockholm 1924-1946. Han hade under alla dessa år ansvar för utbyggnaden av infrastrukturen i staden. Därefter var han ordförande i Stockholms kommunstyrelse 1950-1954. I generalplaneberedningen fortsatte han som vice ordförande 1966 och som ledamot fram till 1970. Tveklöst fanns det ingen enskild person som var lika viktig för det som hände i Stockholm under efterkrigsdecennierna som Larsson. För det här arbetet har tillgången till hans välorganiserade arkiv varit av kritisk betydelse. Det omfattande

arkivet visar inte bara hur tankarna runt regleringen ser ut, de visar sedan hur tveksamheten blev dominerande åren runt 1960 samt slutligen hur Larsson blev en stark kritiker av den bebyggelse som uppfördes från och med slutet av 1960-talet. För den som vill förstå innebörden och förskjutningarna i det som hände är arkivet sannolikt det viktigaste material som existerar.

² Dokumentet finns tillgängligt i Yngve Larssons arkiv, volym E9.

³ SSH, Bihang 9/1945, s. 21.

⁴ Ibid, s. 63-65.

⁵ Samtliga dessa PM mellan Erland von Hofsten, Sven Markelius och Ivar Tengvall samt olika tjänstemannadiskussioner finns tillgängliga i Yngve Larsson arkiv, volym E9.

drömmen om ett city som aldrig blev

När Stockholm på detta sätt skulle bli en ”stadsbygd” eller ”regionstad” förändrades alltså centrums roll. Fram till 1945 hade staden innanför tullarna fortfarande i det mer än två tredjedelar procent av befolkningen i staden och nästan halva befolkningen i länet. Planernas avsikt var nu att dessa andelar skulle börja falla i en kontinuerlig takt.

Planerarnas mening var istället att centrala Stockholm skulle förvandlas från att vara en tät stad med många boende till ett renodlat kontorscity. I generalplanen beskrevs det som att de flesta större städer i världen hade utvecklat renodlade cityområden, med långt driven specialisering inom sig. Exemplet som gavs var framförallt London, men amerikanska städer berördes också. I ljuset av de problem som snart skulle uppstå är det dock påtagligt hur litet citys funktion som kontorscentrum analyserades eller problematiserades.¹

Det var alltså Nedre Norrmalm som skulle renodlas till ett nytt specialiserat och funktionellt administrativt kontorscentrum. Underlaget för det valet var mindre än man förväntar sig. William Olssons studie från 1937 var den viktigaste och beslutet att på ett planerat sätt bygga vidare på det byggde i hög grad på extrapolerade beräkningarna av hur många som arbetade i de vid den tiden nästan nybyggda Esselte- och Thulehusen. Dessa båda stora kontorshus fungerade överhuvudtaget som det starkaste indiciet på att ett renodlade city var på väg att etableras även i Stockholm samt den nya funktionalistiska modell den borde utformas efter.

Planerarna tyckte sig se detta nya city växa fram i den södra och norra delen av Nedre Norrmalm. Mellan dessa bredde sig det ”lågvärdiga” område ut som nu kunde rivas för att förbättra infrastrukturen i staden varefter ett nytt högfunktionellt och

specialiserat city område kunde nybyggas. För att genomföra det behövde dock stora ingrepp göras, vilket ju dessutom överensstämde väl med de behov som både trafiksituationen och bostadssaneringen ställde: ”Syftet med nedre Norrmalmsregleringen är till väsentlig del att göra de centrala och ekonomiskt sämre utnyttjade delarna av stadsområdet mer attraktiva för kontors- och butiksföretag. De stadsplaneåtgärder varigenom detta syfte kan vinnas torde vara i första rummet a) ordnandet av snabba och ostörda huvudleder ... b) upptagandet av tillfredsställande matargator genom vilka trafiken kan pumpas in och ut ... c) lösandet av parkeringsfrågan ... samt d) ersättandet av den för kontorsändamål mindre väl lämpade bebyggelsen med en härför bättre lämpad sådan ...”²

Särskilt i de delar av cityområdet som beskrevs som ”trånga och mörka” förutsatte detta mycket omfattande förändringar, vilka underlättades av att planen uttryckligen syftade till att helt eliminera boendet i området. Här finns nu alla de tre motiven samlade: Funktionalistisk sanering, cityskapande och trafikledsbyggande.

Den nya affärs- och kontorsbebyggelsen i den första (norra) delen av Norrmalm som skulle saneras fick sedan exakt samma exploatering som området hade haft innan. För att dessutom få in ljus

och luft i bebyggelsen projekterades den huvudsakligen i form av fem höghus. Funktionellt sett var den helt avgörande skillnaden mot områdets tidigare användning att bostadsytorna hamnat mycket nära noll. Att systematiskt genomföra den tendens man sett i Olssons arbete passade därför väl in i en annan av planens absoluta huvudtankar: att minska och glesa ut befolkningen i de centrala stadsdelarna.

¹ En diskussion av underlaget finns i SSH Bihang nr 60/1946, kapitel 1. I Yngve Larssons arkiv finns också ett underlag om planarbetet på 1940-talet med titeln ”Minnesanteckningar vid studiet av förslaget till trafikledsplan för Stockholm”. Där beskriver Larsson hur resonemangen kring omstruktureringen av Nedre Norrmalm hade sett ut ett tiotal år tidigare: ”Då man beslöt sig för den nu pågående stora regleringen ... kunde man såsom notoriskt utgå ifrån att det förelåg ett stort, sedan många år uppdämt behov av centralt belägna moderna lokaler för butiker och kontor. Man kunde nöja sig med vissa allmänna uppskattningar av tillgång och efterfrågan ...”. Volym G7.

² SSH Bihang nr 60/1946, s. 20.

praktiska problem

Redan under den andra halvan av 1950-talet blev det dock uppenbart att två sammanhängande fenomen hade uppenbarats sig som var mycket nära att leda till att regleringen avbröts redan i början av 1960-talet.

Ett av de två problemen var att befolkningen inte utvecklade sig som man hade räknat med. Istället började minskningen redan i början av 1950-talet gå mycket snabbare än förväntat. Den årliga minskningen nådde cirka 8 000-10 000 personer, vilket framförallt hade tre orsaker. Dels hade hyresregleringen skapat en ”stelkramp” som innebar att allt mindre omflyttningsverksamhet skedde. Effekten blev att allt färre personer bodde i samma lägenheter, när barnen lämnade hushållen. Det innebar att befolkningen i den inre staden åldrades relativt snabbt.¹

Till det kom rivningar och kontorsbyggen. Att rivningarna för tunnelbanan på Norrmalm drev på avfolkningen i det området var i och för sig både planerat och önskvärt, men värre var att den långa tid det tog att genomföra exproprieringar,

sanering och infrastrukturbyggen att byggena av nya kontor släpade efter. Sidenbladhs konstaterade att själva regleringen fungerade som ett hinder för att etablera sig i området. Den utsträckta tiden för när arbetena skulle vara klara och osäkerheten var trafiklederna skull dras fram ledde till: ”Resultatet blir störningar och utflyttningar till andra delar av staden ...”² De nya storföretagskontor som Markelius hade föreställt sig skulle hamna i saneringsområdet visade därför en tydlig tendens att hamna på allt fler andra platser i staden. City spriddes ut när företag och organisationer byggde nytt eller tog över tidigare paradvåningar.

Tendensen hotade nu definitivt både att minska befolkningen i en oönskat hög takt, samtidigt som det försämrade efterfrågan på de nya kontor som skulle byggas i både Hötorgscity och resten av det område som skulle regleras i framtiden. Det förefaller som att den tjänsteman som först oroades av det som hände var stadsbyggnadsdirektören Göran Sidenbladhs. Han hade på sin nyckelposition sett

en oväntad utveckling under 1950-talet. Trots att riktigt säker statistik saknades var det uppenbart från befolkningssiffror, bygglov och rent generella iakttagelser att Östermalm höll på att kontoriseras i förhållandevis snabb takt. I motsats till vad som varit planernas avsikt 1945 gick alltså inte Stockholms avfolkning snabbast i de trångbodda områdena på Södermalm. Istället var det Hedvig Eleonora, som är den allra bästa och minst trångbodda delen av Östermalm som minskade snabbast.³

Stadsbyggnadskontoret hade därför genomfört flera fördjupade studier vilket bekräftade de illavarslande iakttagelserna. Hur allvarligt man sedan såg på problemet inom förvaltningarna demonstreras av att Sidenbladhs offentliggjorde resultaten genom att skriva en uppmärksammat artikel om det oroadande fenomenet i S:t Eriks Årsbok som på den tiden var ett viktigt debattmedium. Sidenbladhs rekommendation var därför att planlägga för mer bostäder i den inre delen av staden. Det blev startpunkten på en definitiv vändning av hela diskussionen om Norrmalmsregleringen, som från och med 1959 kom att ifrågasättas i grunden. Sidenbladhs sade själv att ”den nuvarande generationen kommer sannolikt inte att få uppleva någon genomgripande förändring av den del av Nedre Norrmalm som ligger söder om Klarebergsgatan”,⁴ och det föreföll under de närmaste

åren vara en mer allmän utgångspunkt.

Det andra stora problemet var vad som skulle hända med det nya cityt. Här var alltså det stora problemet att de stora företagen inte alls behövde det sammanhållna centrum som hade förutsetts 1945-1946. Tvärtom pågick en tydlig citysprängning, vilket lett till kontoriseringen av Östermalm och bygget av stora kontorshus på Södermalm, Odenplan och även utanför malmarna. Eftersom alla hus på Nedre Norrmalm dessutom var tänkta att upplåtas med tomträtt fanns det flera näringslivsgrupper som tydligt avstod från att hyra. Dessutom hade de verkligt stora företagen behov av mer ostörda trafikflöden, vilket gjorde att mer perifera lösningar efterfrågades.⁵

Istället var det detaljhandeln som kommit att dominera det nya Hötorgscityt. Pub och Tempo som funnits tidigare byggde ut, EPA, KFs Kvicklyvaruhus och den nya kedjan Hennes planerade stort och tendensen förstärktes ännu mer när de åttavåningskontorshus som var planerade på Klarebergsgatan ersattes av Åhléns jättehus. Orsaken till den oförutsedda handelsexplosionen var att detaljhandeln i Sverige hade avreglerats på ett genomgripande sätt 1955, när den tidigare styrda pris-sättningen förbjöds.⁶ Bruttoprisförbudet och den frisläppta konkurrensen gav inte bara upphov till

ett par världsberömda svenska kedjor som HM och IKEA, den ledde också till expansiva och innovativa detaljhandelslösningar. Både det koncentrerade nya handelsområdet i centrum och det tidiga externa centrumet i Kungens Kurva är exempel på detta.

¹ Material om hyresregleringens konsekvenser finns i Yngve Larssons arkiv, särskilt i det material som berör zoneringen. Se särskilt manuskriptet "Utkast – zonplanens skrivning" i volym G3. Se även manuskriptet "Building a city and a metropolis", volym C10.

² Lindahl, SvD 1959-03-12. Se även Sidenbladh, G., "Östermalm en stadsdel i förändring", S:t Eriks Årsbok, 1958, s. 118-19.

³ Sidenbladh, G., 1958, s. 112-122.

⁴ Citerad i SvD, 1958-04-28

⁵ Detta påpekades av Lindahl i SvD 1959-03-12, SvD 1960-06-10 och SvD 1963-02-11. I Handelskammarens yttrande över Cityplan 62 uttrycktes detta med en tydlighet som var svår att missförstå: "Cityplanen förutsätter att city kommer att bli säte för bland annat de ledande företagen och organisationerna, topporgan inom landets och regionens näringsliv ... Det är emellertid uppenbart att – diskussionerna inom Handelskammaren har givit ytterligare belägg för detta – industrins, distributionen och servicenäringsarnas storkontor endast i undantagsfall har ett väsentligt intresse att ligga inne i själva cityområdet. Storkontoren har i

första hand behov av nära kontakt med förstklassiga, kollektiva transportmedel. Förutom i stadens ytterområden är lägena jkring stadens tunnelbanestationer utanför själva cityområdet ofta väl lämpade /för detta/. Yttrandet tillgängligt i SSH, utlåtande 1963:322, s. 2478-79.

⁶ Påpekades av Hall, T., *Huvudstad i omvandling*, 1999, s. 150-51, men se framförallt Jörnmark, J., *Distributions sektorns omvandling som en del av den svenska modellen*, 1998.

Bilder följande uppslag: Thulehuset var ett av 1940-talsplanernas starkaste indicier på hur framtidens kontorspalats skulle se ut. När Skandia sedan köpte upp Thule 1963 försvann dessutom ytterligare en av de tilltänkta stora nya kontorsinnehavarna i den del av Norrmalm som precis stod på tur att saneras.





downtown is for people

Det som började bli uppenbart var att Stockholm konfronterades med samma problem som de amerikanska downtowns hade gjort redan under mellankrigstiden. Det grundläggande problemet var att dessa städer från och med 1900-talets början hade växt i ett allt glesare mönster. Det fanns två mycket svaga punkter i utvecklingen och det var exakt de som konfronterade Stockholm under den andra halvan av 1950-talet. De uppenbara svagheterna gjorde att debatten blev stark och att de mest moderna amerikanska exemplen omedelbart ansågs som relevanta. Utvecklingen var på väg att göra norrmalmsregleringen till en anakronism redan i detta tidiga skede.

Den första svagheten var att städerna byggdes i ett gles mönster för den spårbundna trafiken. Det innebar att många boende fick långt till kollektiva knutpunkter och att turintensiteten hölls nere. Med start i Los Angeles gjorde det att strukturens känslighet för bilismen snabbt blev uppenbar. En hållpunkt var redan från början att bilismen slog igenom snabbare ju otätare en stad var.

Den andra svagheten fanns i kärnans roll. I de båda analyser som hade gjorts i planerna från 1945-1946 hade den nya citykärnans roll egentligen baserats på ett påfallande svagt underlag. Medvetenheten om de problem som amerikanska innerstäder hade drabbats av redan under mellankrigstiden var fortfarande inte särskilt stark, även om den existerade. Svagheten – som nu också var på väg att slå igenom i Stockholm – kan kort sammanfattas som att städerna byggdes allt otätare vilket ökade pendlingsavstånden till city. Den ökade trafiken ledde sedan till kvävningstillstånd i infrastrukturen, vilket i sin tur skapade förutsättningar för en utflyttning av både handel och kontor. Otätheten och transportintensiteten krävde dessutom alltmer infrastrukturinvesteringar per invånare, vilket också drastiskt riskerade att försämra den kommunala ekonomin.

I USA fanns det en medvetenhet om att de traditionella centrumen befann sig i kris på 1930-talet. Begreppet som oftast användes för att beskriva situationen var ”blight”, vilket kan översättas med

förödelse. Inledningsvis påminde den amerikanska diskussionen om innerstadsproblematiken om den som användes i till exempel den Stockholmska generalplanen från 1945: med hjälp av omfattande federala stadssaneringsprogram tog man sikte på att ”sanera” stadskärnorna genom att tillgängliggöra dem med hjälp av trafikleder för att sedan återuppbygga dem med funktionalistiska block.¹

Men under 1950-talet började den amerikanska diskussionen om stadsbyggnad att förändras i allt snabbare takt. De federala saneringsprogrammen hade börjat nå stadskärnorna och hotade där uppenbara ekonomiska värden, samtidigt som det var lika tydligt att det existerade en efterfrågan på centrala bostäder. Problemet var bara att det saknades medel att tillfredsställa det. Det betydde ändå att det fanns ekonomiska och politiska intressen som var intresserade att dra fram helt nya aspekter på begreppet ”the crisis of downtown”.

Den allt livaktigare stadsdiskussionen hade flera rötter. De personer som snabbt skulle få störst betydelse kom från kretsen kring William H Whyte jr. Whyte hade några år tidigare skrivit boken *Organization Man*, som sålde två miljoner exemplar och blev extremt uppmärksammat som en varningssignal för hur USA höll på att bli ett land som dominerades av kollektivistiska lösningar. Whytes ifrågasättande

stannade dock inte vid de stora företagens och statens roll. Det var hela samhällsbyggandet som han kritiserade. Framförallt ifrågasatte han det mönster av upplösta städer och småhusdominerade förorter som hade kommit att dominera efter kriget. Han blev en av de som ”... inspired criticism that those Americans inspired to win World War Two returned to an empty suburban life, conformity, and the pursuit of the dollar”.²

Efter succén med *Organization Man* blev han en av organisatörerna av en artikelserie i *Fortune* som samlades i en boken *Exploding Metropolis*. Den mest uppmärksammade av dessa artiklar skrevs av Jane Jacobs, som sedan länge var en välkänd arkitekturskribent, men artikeln ”Downtown is for People” gjorde henne till en ”omedelbar superstjärna”.

Den ledde också till att Rockefeller Foundation gav henne ett treårigt forskningsstöd som resulterade i att den nya debatten 1961 kulminerade med publiceringen av hennes bok *The Death and Life of Great American Cities*. Idag anses Jacobs vara den viktigaste stadsteoretiker som kom fram under 1900-talet. Hennes organiska sätt att se på städer som centrum för ekonomisk och social dynamik har blivit helt dominerande i modern forskning.

Ytterst kort sammanfattat drev Jacobs redan i den kortare artikeln det som skulle bli hennes huvudtes:

centrala stadsrum driver ekonomisk utveckling genom sin unika täthet. Genom den stora befolkningen och koncentrerade efterfrågan blev en enorm arbetsdelning och specialisering möjlig. I centrum kunde det därför finnas originella butiker och yrkesspecialiseringar som inte finns någon annanstans. Hennes sammanfattning av varför stora företag däremot hade ett mindre behov av city var ett grundskott mot hela den CBD-tanke som var en av drivkrafterna bakom nedre Norrmalmsregleringen: ”We are apt to think of big cities as equaling big enterprises, little towns as equaling little enterprises. Nothing could be less true. Big enterprises do locate in big cities, but they find small towns (or suburbia) as congenial. Big enterprises have great self-sufficiency, are capable of maintaining most of the specialized skills and equipment they need, and they have no trouble reaching a broad market”.³

I Sverige har det hävdats att Jacobs och den nya amerikanska debatten hade ett litet genomslag. Gösta Blücher, som var en av de högsta cheferna på planverket innan han blev generaldirektör på Boverket, kommenterade nyligen den begränsade betydelse hon haft i ett brev: ”Jane Jacobs är legendarisk. Hennes banbrytande böcker ingår numera i standardlitteraturen i stadsbyggnad. Det märkliga är att det tog ett halvt sekel – 50 år – för att hon skulle

slå igenom i Sverige. Hennes banbrytande verk ’The death and life of great american cities’ från 1961 avfärdades länge som behandlande amerikanska problem irrelevanta för europeiska förhållanden. Nu är hon en ikon. Jag var förra året på ett seminarium med studenter och forskare i Karlskrona som andäktigt lyssnade på timslånga intervjuer med henne. Det är synd hon inte fanns med i utbildningen av dagens stadsplanerare i Stockholm”.⁴

När man tar del av den diskussion som rådde i de ledande kretsarna kring Norrmalmsregleringens fortsättning mellan 1959-1963 får man en annan bild. Jacobs och de andra centrala personerna i den nya amerikanska debatten hade tvärtom en framskjuten roll. I slutänden kom däremot detta nya sätt att se på staden att skjutas i bakgrunden. Istället fortsatte de genomgripande saneringarna i ett uppdrivet tempo under ytterligare några år, innan de problem som varit föremål för den stora debatten kring 1960 återkom med ännu större kraft. Det som hände var en vattendelare i svensk stadsutveckling, och rent normativt kan man driva ståndpunkten att utgången var så olycklig att många helst har velat glömma det som hände. Sett från en ren faktabas bör det i vilket fall som helst påverka synen på bebyggelsens värde i Nedre Norrmalmsområdet i den meningen att den tydligt sönderfaller i två delar, före och efter 1963.

¹ Den klasiska boken om det som hänt är förstås Jacobs, J., *The Death and Life of Great American Cities*, 1961. För en sentida bra summering och analys, se Fogelson, R. M., *Downtown: Its Rise and Fall 1880-1950*, 2001.

² Citerat från Wikipedia artikeln om The Organization Man.

³ ”Downtown is for People” i Whyte, W., (red) *Exploding Metropolis*, 1958, s. 147.

⁴ Citerat från ett e-mail från Blücher till Hans Jabgeby, tillgängligt på <https://www.facebook.com/omradesplanEskilstuna/posts/859942294078573>

den svenska strömkantringen

Den avgörande perioden för Norrmalmsregleringen kom att infalla samtidigt som den amerikanska stadsbyggnadsdebatten ökade i intensitet. Påverkan från den internationella arenan var större än det oftats brukar sägas, men går man till källorna är det uppenbart hur viktig den internationella diskussionen var. Anmärkningsvärt nog var det Yngve Larsson som också blev drivande när den amerikanska debatten kom till Sverige. Han var sedan länge medveten om de problem som bilismen skapade när han reste till Förenta Staterna försommaren 1958, exakt samtidigt som ”Downtown is for People” och *Exploding Metropolis* publicerades.

I en serie brev mellan honom och Göran Sidenbladh beskriver han de möten och insikter han får under resan. I Los Angeles besöker han Victor Gruens arkitektkontor där också svensken Carl Troedsson är verksam: ”/det/ var intressant, levande, prob-

lematiskt, psykologiskt något hårdhudat, men mycket givande genom sina intensiva spekulationer om bilstadens problem, främst downtown, som väl att märka inte bara ska formas som ett shopping center”. Sidenbladh kommenterar i sitt svar det med ”Den diskussion du haft i Los Angeles kommer att vara mycket passande till Stockholm. Alla föreningar diskuterar relationen bilen – stadens centrum. Föreningen för samhällsplanering har ett möte nu den 20 maj. Uno Åhren har en tre dagars kurs på Teknis i samma ämne...”.¹

Gruen var vid den här tiden en av de två-tre viktigaste personerna i den nya debatten om bilismen och hans sätt att se på stadsutveckling skulle sedan få en central roll i diskussionen på inriktningen av nedre Norrmalm under de nästföljande åren. Det tillgängliga materialet pekar på hur långt fram Stockholm låg i den internationella utveck-

lingen, men också på hur snabba kontakterna mellan Sverige och USA var. Lika direkta men mer affärsmässiga kontakter skulle också få stor betydelse när regleringen under andra halvan av 1960-talet gick i stå.

Efter hemkomsten publicerade Larsson en artikelserie om resan där han tydligt visade att den dränering av stadskärnornas befolkning som hade blivit ett stort diskussionsämne på andra sidan Atlanten nu också hade fått en mycket starkare relevans även för honom. Därför är Larssons fyra artiklar i Dagens Nyheter i januari 1959 anmärkningsvärda. De består av en längre analys av amerikaresan och titeln på serien ”Den exploderande metropolen” är direkt lånad från Whytes bok. I de långa artiklarna följde sedan analyser av hur amerikanska städer försökte lösa de utmaningar de stod inför. Larsson beskrev hur stadskärnorna hade förstärkts av det som kallades suburbia, det vill säga byggandet av enorma mängder småhus längre och längre ut från kärnorna. Han beskrev sedan på ett mycket entusiastiskt sätt: ”... de nya regionala shopping malls som är Amerikas livskraftiga bidrag till den moderna stadsbyggnadskonsten framför andra”. Han beskrev sedan hur dess anläggningar med hjälp av gångstråk med blommor, fontäner, daghemplatser och skulpturer återskapade ”den goda city-

butiken”, när fotgängarna åter kom till sin rätt.² Larsson ansåg att dessa erfarenheter gav tydliga indikationer på hur resten av Nedre Norrmalms utveckling borde gå till: ”En total ombyggnad av stadsdelar eller hela komplex av kvarter i samma radikala skala som främst tunnelbanebygget gjort nödvändigt på Norrmalm kan därför knappast vara mönstret för stadens fortsatta förnyelse ...”. Vidare betonade Larsson variationens betydelse för det framtida Stockholm.

I en lång passage som avslutades med ett av de mest välkända omdömena om Norrmalmsregleringen är det uppenbart att han hade tagit djupa intryck av ”Downtown is for People”: ”Till denna reflektion kan fogas en annan, inte mindre viktig för livet och trevnaden i staden. Med ombyggnaden av Nedre Norr förlorar många affärer som inte orkar bära de nya högre hyrorna sina lokaler ... Till city hör också de sekundära lägena, de man når genom att vika om hörnet eller gå uppför en backe från huvudstråket. Lite längre bort från den fina gatans brännpunkter, sannolikt alltid i äldre bebyggelse. Men de hör dock till stadskärnan och vi vill ha dem där: konstsalonger och antikvariat, allehanda konsthantverkare och specialaffärer som bara kan finnas i en storstad, ja jag vågar även säga konfektfabriker, spegelfabriker och bensvarvare...”. Det långa resonemanget av-

slutades sedan med de välkända orden om att ”Vår generation har stolt och förvretten stött i trumpetstötar ... nu må det vara plats för kammarmusik”³

I efterhand är det tydligt att Sidenbladhs undersökning, Lassons Amerikaserie och de fem artiklar som sedan publicerades i Svenska Dagbladet av Göran Lindahl blev en definitiv vändpunkt. För den som i efterhand tar del av den diskussion som pågick i slutet av 1950- och början av 1960-talet är den överraskande modern och djupt ifrågasättande av själva grunderna för regleringen. De amerikanska influenser som nu kom in skapade ett helt nytt och vitalt debattklimat. Den bild som i efterhand växt fram om ”konsensus”-sökande stämmer inte. Den enda skillnaden mot den debatt som tio år senare fick en annan utgång är att den var mindre framgångsrik.

Ser man till de viktigaste delarna av kritiken den främst in mot om det överhuvudtaget var önskvärt eller fanns realistiska möjligheter att anpassa äldre innerstäder som Stockholms till bilismen utan att det skulle få förödande konsekvenser. Som en sammanfattning kan man peka på det Carl Patric Ossbahr skrev som ett särskilt yttrande om 1960 års trafikplan: ”Det lär inte vara möjligt att så ombygga en gammal stad som Stockholm att privatbilismens önskemål kunna ens tillnärmelsevis blir tillgodo-

sedda. En effektiv begränsning torde ... under alla omständigheter bli nödvändig, men det är då angeläget att detta ingripande sker i sådan tid att onödiga ombyggnadskostnader och onödig förstörelse av både ekonomiska och estetiska värden undvikas ...”⁴ Den andra inriktningen av kritiken var att det inte existerade någon efterfrågan på kontor av det slag som företrädarna för regleringen menade.

Oron för bilismen fanns alltså tidigt, men den fick under 1959-1960 mycket starkare underbyggnad. Larssons fyra artiklar var en uppenbar startpunkt och redan sex veckor senare inledde Svenska Dagbladet en egen artikelserie och debatt som ledde till att hela fundamentet för den fortsatta regleringen kom att ifrågasättas. Det var Göran Lindahl som på ett systematiskt sätt både analyserade det som dittills genomförts av planerna,⁵ tillsammans med de svagheter som nu började visa sig. Han själv skrev fem artiklar, som sedan följdes av sex direkta svar. På den tiden var SvDs understreckare extremt långa, vilket gör att den totala volymen bara på dessa elva artiklar motsvarar inte långt från en halv normal-tjock bok.

Den fem inledande artiklarna var en summering av hur regleringen hade påbörjats 1945-1946 och sedan genomförts.⁶ Där beskrev Lindahl hur Norrmalmsregleringen ända sedan den inleddes

både hade präglats av den nya funktionalistiska ideologin och de ständiga trafikproblem som präglat de stockholmska öarna. Dessa hade sedan fortsatt att förvärras av bilismens genombrott. Hur hela Norrmalmsregleringen sedan drivits av trafiken framgår mycket tydligt av både Lindahls artiklar och en lång replik som senare skrevs av Yngve Larsson, som alldeles klart var den som var överlägset mest insatt i det verkliga händelseförloppet.

Problemen hade egentligen redan uppkommit på 1920-talet och huvudfrågan var hur trafiklösningarna syd-nord skulle lösas i staden. Den snabbt växande trafiken gjorde dessutom att de hela tiden ökade: ”Då man närmare granskar de skäl som under gångna årtiondens diskussioner om Norrmalmsregleringen anförts för det ena eller andra alternativet, så är det slående vilken roll som tillmätts trafiken ...”⁷ Hans kollega Hjalmar Mehr var om möjligt ännu tydligare när han 1958 beskrev huvudsyftet med regleringen: ”Tunnelbanans sträckning och byggandet av banan har bestämt hur det nya city skulle utformas, var cityregleringen skall påbörjas, när den skulle igångsättas och i vilket tempo den skulle bedrivas”. Lindahl avrundade detta med konstaterandet att saneringen åtminstone fram till 1959 kunde sammanfattas som att ”Det kan sägas, om också något tillspetsat, att Stockholms nya

city till sist blev de evakueringshus som måste byggas i stället för all de husrivningar som tunnelbanan förorsakade”.

Den andra huvuddelen i Lindahls ifrågasättande av regleringen kom från kontorens roll. Sidenbladhs hade i och för sig berört problemet med de företag och branschorganisationer som gång efter annan etablerade sig på Östermalm, men Lindahl blev den som systematiskt diskuterade tendensen. Han gick igenom utflyttningen redan i mars 1959 och återkom sedan till en i nya SvD artiklar i juni 1960. Hans slutsats var då enkel och ter sig i efterhand som både logisk och genomförbar: förflyttningen av kontor var redan i rörelse mot Norrtull men också västerut. Därför borde Essingeleden och en ring runt staden prioriteras snarare än tunnlar rakt genom stan.⁸

Den amerikanska stadsupplösningen och den därefter följande nya betoningen av centrums täthet och variation var en paradigmatisks omformulering av hur städer fungerande. Ända fram till dess hade innerstaden som centrum för kontor och exklusiv affärsverksamhet varit den självklara utgångspunkten för diskussioner om citys funktion. Det tänkandet överfördes sedan på ett självklart till Europa när den moderna stadsplaneringen fick sitt genombrott.

Därför var den nya debatten ett grundskott mot hela det tänkande som genomsyrade de funktio-

nalistiska regionstadsplaner som väglett all svensk stadsplanering under efterkrigstiden. Det förklarar också det mycket stora utrymme som diskussionen om Norrmalmsregleringen fick dessa år, både i dags-press och branschtidskrifter.

Tidskriften *Arkitektur* ägnade under hösten 1962 två hela nummer åt regleringen. I ett av dem fick Sven Markelius, både skriva om hur planerna hade tagits fram sjutton år tidigare, men också hur djupt tankefiguren satt. Hela hans försvar av den starkt ifrågasatta och kritiserade regleringen byggde på ett extremt CBD-tänkande, men samtidigt hade skrivningar om mindre rörelers betydelse för centrum som i hög grad påminde om Jacobs och för den delen Larsson nu kommit in i resonemangen:

”Att denna citykärna i stor utsträckning måste tillgodose näringslivets olika behov, dvs. bankers, försäkringsföretag, och stora industriers huvudkontor samt företagens topporganisationer är klart ...”. ”Ett annat /problem/ utgör specialiserade delområden som trots sin ändamålsenlighet tvinga att vika undan för verksamheter ... med större ekonomiska resurser. Här åsyftas sådana mindre rörelser som ... är ägnade att berika ett kommersiellt cityområde, konst- och antikhandlare, konstslöjds- och modeaffärer, antikvariat och många andra. En realistisk planering bör bereda möjligheter /för dessas

fortbestånd genom att reservera centrala delområden åt dem”.⁹

Lindahl skrev i februari 1963 ytterligare en SvD artikel om den bristande realismen i själva CBD-tankarna och de storslagna planerna för ett nytt ”riks-hjärta”. I den konstaterade han att de storföretag och topporganisationer som regleringens förespråkare förväntade sig att se i centrum lyste med sin frånvaro. Han räknade upp de storföretag som skaffat stora lokaler i centrums utkanter under det senaste året och konstaterade att processen utmärktes av ”en centrifugal process, lika omfattande som svåröverskådlig”. I Hötorgscentrum och de nya höghusen hittade han istället rader av varuhus, stora mängder tandläkare, olika kommunala och statliga administrativa verksamheter samt företag med svåridentifierbara namn och verksamheter. Han summerade sedan: ”Vad som hittills framträtt är några varuhus av mycket enahanda karaktär, vidare hela klasar av småkontor. Den ståtliga framtidssynen av ett näringslivets och topporganisationernas storcentrum i stadens hjärta motsvaras inte alls av verkligheten.

Här råder inte bara ett visst avstånd mellan program och verklighet. Snarare har väl kontakten brutits helt”. Allt detta ledde till att han menade att risken var uppenbar att fortsättningen av reglering-

en skulle utformas till en ”Fridhemsplan i jätteskala”.¹⁰ Man kan sammanfatta den diskussion som startade 1959-1960 med att den fokuserade på de i grunden oplanerade drag som fanns i utvecklingen. Man planerade för trafiklösningar, men sedan ökade trafiken långt mer än man förutsett, vilket drev fram nya lösningsförsök som hottade att förvärpa problemen. Frågan blev då om den vägtunnellösning som fanns med i de två planerna från 1945 och 1946 verkligen var lämpliga lösningar, när de både skulle driva fram stora rivningar, samtidigt som de drog in ännu mer trafik till centrum. Den återkommande frågan var om de var lämpliga, vilket tillspetsades när de kompletterades med 1960 års trafikplan.

Lösningen på det utspridda kontorsbyggandet fick sedan tydliga drag av att vara ett improviserat lappverk, där man angrep symptomen snarare än den grundläggande sjukdomen. Det var Sidenbladsh som initierade förslagen om en zonering av Stockholm i kontors- och bostadszoner som sedan beslutades av fullmäktige 1962. Den var en logisk följd av kombinationen av att göra Nedre Norrmalm till kontorscentrum och den allmänna hyresregleringen. Eftersom hyrorna var frusna eller ytterst besvärliga att förändra blev avkastningen enligt Sidenbladhs beräkningar ungefär dubbelt så bra vid kontorisering.

Att det var dessa faktorer snarare än de bostads-sociala som ledde till befolkningsminskningen förklarar sannolikt omsvängningen i sättet att se på boende i innerstan som blev synbar i början av 1960-talet. Genom Yngve Larssons arkiv går det att få en unik insikt i hur diskussionerna gick. Allra mest anmärkningsvärt är ett struket stycke ur nämndens yttrande om zonplanen: ”... genom ett konsekvent skyddande av bostadszonerna i innerstan borde det finnas möjlighet att succesivt vända utvecklingen och uppställa som mål för innerstaden en folkmängd av samma storlek som nu eller omkring 350 000 personer”.¹¹ Meningen ströks, men den visar ändå hur långt situationen hade kantrat.

Den andra orsaken låg i det hot som den utspridda kontoriseringsplaneringen skapade för de nya byggena på Nedre Norrmalm. Här var Helge Berglund likväl som de ledande tjänstemannen Göran Sidenbladsh och Åke Hedtjärn tydliga, och naturligtvis var den nya möjligheten att neka byggnadstillstånd på andra platser en av de faktorer som gjorde det lättare att vintern 1962/1963 bestämma sig för att driva regleringen vidare. Som vi kommer att se löste dock zoneringen egentligen inga problem, för den ruckade vare sig på hyresregleringen eller kunde hindra utflyttningen av både människor och företag till grannkommunerna.

¹ Brevväxlingen är tillgänglig i Göran Sidenbladhs arkiv på Stadsarkivet i Stockholm. Arkivbox 12.

² Citatet från DN 1959-01-14. Hela serien var införd i DN 1959: 10, 14, 20 och 24 januari.

³ Båda citaten kommer från den avslutande artikeln i DN 1959-01-24. Det sista av dem ligger mycket nära det Jane Jacobs skrev i "Downtown is for People": "Think of any city street that people enjoy and you will see that characteristically it has old buildings mixed with the new. This mixture is one of downtown's greatest advantages, for downtown streets need high-yield, middling-yield, low-yield, and no-yield enterprises. The intimate restaurant or good steak house, the art store, the university club, the fine tailor, even the bookstores and antique stores – it is these kinds of enterprises for which old buildings are so congenial. Downtown streets should play up their mixture of buildings with all its unspoken – but well understood – implications of choice". Se "Downtown is for People" i *Exploding Metropolis*, s.146.

⁴ Ossbahr var en av högerpartiets ledande företrädare i kommunfullmäktige på 1950- och 1960-talen. Citerad i Gullberg, del 1, s. 396.

⁵ Lindahl var professor i konsthistoria mellan 1961-91 på Kungliga Konsthögskolan. Han spe-

lade en absolut nyckelroll som analytiker och kritiker av både svensk stadsplanering och norrmalmsregleringen under 1950- och 1960-talen. Den som läser hans oerhört rikliga produktion av artiklar har lätt att bli imponerad av skärpan och träffsäkerheten i det han skrev, vilket också bekräftades av att någon sällan lyckades visa på att han haft fel i sina grundantaganden av till exempel Norrmalmsregleringens brister.

⁶ Artiklarna infördes i SvD den 8, 12, 15, 20 och 26 mars 1959. Repliker kom från Anders Mordberg den 9 och 11 april, Tage William Olsson den 15 april, Edward Plomann den 21 april. Lindahl skrev igen den 15 april med ett svar på särskilt Nordbergs artiklar och Albert Lilienberg skrev den 2 juli. Se även "Larsson Y "Nedre Norrmalm" i St Eriks Årsbok 1960, s 155-188.

⁷ Samtliga dessa citat från SvD 1959-03-08.

⁸ SvD 1960-06-08 och SvD 1960-06-11.

⁹ Markelius artikel är mycket intressant. Flera av resonemangen i *Arkitektur* nr 11/1962 känns igen – till och med ordagrant – från planerna 1945 och 1946 som han hade skrivit stora delar av själv. Sannolikt var dessa helt enkelt inklistrade i manuset som sändes till *Arkitektur* sju ton år senare. Resonemanget om de små affärernas roll

är däremot helt nytt, och ett tydligt exempel på hur Jacobs resonemang via Yngve Larsson vid det laget påverkade den svenska debatten. Markelius, S., "Stockholms city" i *Arkitektur* nr 11/1962, s. 274-288, citaten från s. 278 och 280. Förnyelsen av debatten är ännu tydligare när man går igenom de många PM som finns i Larssons arkiv om bostäders betydelse med mera från 1960-62. Det är helt enkelt helt nya frågor som introducerats i utredandet och debatten (naturligtvis utan att automatiskt ha fått en lösning).

¹⁰ SvD 1963-02-11. Med uttrycket "Fridhemsplan i jätteskala" menade Lindahl att det som hade avsetts bli ett "Rikscity" var på väg att bli en vanlig T-banestation som kompletterades av en samling standardiserade varuhus.

¹¹ Om Hedtjärn, se Gullberg A., *City: Drömmen om ett nytt hjärta. Del I*, 2001, s. 503, not 10. Om Berglund, se Yngve Larssons arkiv, "PM med anledning av stadsbyggnadskontorets förslag om begränsning av det centrala arbetsområdet och stadsplanebestämmelser som hindrar kontorsbyggnad i Östermalms villastad". Undertecknat av Helge Berglund, tillgängligt i volym G3. Berglund var då kommunalråd med ansvar för trafik- och stadbyggnadsfrågor i Stockholm.

den omöjliga lösningen

Verkligt fundamentala lösningar var däremot mer sällsynta. En möjlig utväg hade demonstrerats i debatten vintern 1959 och den fick verkligen ett stort genomslag de närmaste fyra åren.¹ Det var i det fjärde svaret som ett alternativ till cityomvandlingen presenterades. Larsson hade berört i sina januariartiklar och som redan hade börjat påverka både honom och flera andra av de ledande politikerna och planerarna i Stockholm. Edward Ploman var utvecklingsansvarig på Sveriges Radio och hans roll som bevakare av ny teknik hade också gjort att han fått inblickar i den amerikanska samhällsutvecklingsdebatten. I sin artikel presenterade han Exploding Metropolis på ett mer systematiskt sätt än Larsson hade gjort, och med uppenbar vällust valde han sedan att citera direkt ur ”Downtown is for People”: ”De nya projekten kommer att bli rymliga, praktiska och de kommer att ha vida vyer. De

kommer att vara balanserade, symmetriska och ordentliga. De kommer att vara rena, imponerande och monumentala. De kommer att ha alla egenskaper hos en välskött, värdig kyrkogård”²

Exploding Metropolis fyllde ett tydligt behov, för det som kritikerna av regleringen nu fick både de argument de tidigare saknat och alternativ till rivningarna som var både praktiska och mer skonsamma mot omgivningen. Det fanns till och med konkreta nya möjligheter att pröva. I Exploding Metropolis hade Victor Gruens plan för Fort Worth hållits fram som det överlägset bästa cityutvecklingsalternativ som fanns. Hans planer fick också stor betydelse i Sverige och under avslutande debatten om Cityplan 63 summerade Joakim Garpe den roll som Gruen hade fått under de senaste åren: ”Det var som när de för parkeringshus så rädda Stockholms-representanterna träffade professor

Gruen. Då var plötsligt hans Fort Worth plan det enda som dög åt trafikplaneringen i Stockholm ...”³

Gruen kom från Wien men tvingades 1938 fly till USA. När uppsvinget för nybyggena av köpcentrum startade under 1940-talet blev han en av de ledande arkitekterna. Trots att han är den som skapade den moderna förortsbaserade shoppinggallerian var hans europeiska rötter tydliga. Den täta stenstaden var hans ideal och enligt samstämmiga uppgifter ”hatade han bilar”⁴

En betydande del av hans framgång förklaras också av att han var en produktiv skribent. I en artikel i Harvard Business Review hösten 1954 utvecklade han en inflytelserik tankefigur för varför de amerikanska innerstäderna befann sig i kris. I artikeln skyllde Gruen utvecklingen på bilen. Den hade kommit in som en främmande del i stadsbyggandet. Sedan hade den ryckt sönder städerna i två ändar: i centrum skapade den en växande trängsel, som gjorde att artärerna i den tidigare väl fungerande kroppen korkade igen. I innerstäderna rådde ”kvävning-blight”, för de höll på att tas över av bilar. I den andra änden av stadskroppen hade bilismen skapat en mer funktionell men samtidigt sönderryckt förortsvärld. Villasamhällen bredde ut sig på ett okontrollerat sätt och bands sedan ihop av breda gator som omgavs av oordnade och

låga butiker. Det kommersiella livet var otrivsamt, dysfunktionellt och präglades av ”utspridnings-blight”.

Men han hade löst problemet för just då byggdes världens första moderna shoppinggalleria i Detroit efter hans ritningar. Det nya komplexet hade fått namnet Northland, och där fanns verkligen lösningen i utspridningsändan av kaoset. Hans vision av det perfekta köpcentret hade en huvudhyresgäst (ankare) och runt den skulle det finnas dussintals andra välordnade butiker. Därmed skapades både variation och planering. I Gruens centrum var konst, skulpturer och fontäner delar av en organisk och trivsam köpupplevelse. Inspirationen var uppenbar: egentligen var de väl sorterade varianter av sekelskiftets Wien. Det jättelika shoppingcentret blev en enorm succé och förebilden för flera decennier av kommersiellt byggande.

Men även om de stora köpcentrumen löste ett av utspridningens största problem, gjorde de samtidigt downtownkrisen ännu tydligare. Även här blev Gruen under en lång tid skolbildande. Allra viktigast var den plan han gjorde för Fort Worth och som presenterades 1956-1957. För den fick han både branschens viktigaste pris och en ojämförlig uppmärksamhet i media. Under de närmaste tio åren var Gruen en av de fyra-fem viktigaste

personerna i den internationella stadsbyggnadsdebatten som gång efter annan var med i *Life*, *Time* och *Fortune*.

Med tanke på att Gruen ansåg att bilen var roten till innerstädernas förfall och kvävning var det logiskt att planens svar att bannlysa bilen från innerstaden. Dessa skulle istället omges av en ring av motorleder, vilka sedan skulle avlastas med strategiskt belägna parkeringshus. I grund och botten syftade det till att göra den inre delen av staden till ett köpcentrum med starkt kulturellt innehåll.⁵

I efterhand är svagheterna med Fort Worth planen uppenbara, men under nästan ett decennium men åren runt 1960 sågs Gruens strategi som lösningen på bilkvävningsproblematiken. Han var sedan länge välkänd när han besökte Stockholm hösten 1962 och höll ett föredrag som både gavs ut i översättning av Bonniers och refererades i en lång och oroad artikel i *Arkitektur*.⁶

I Yngve Larssons arkiv hittar man flera förslag som är inspirerade av Gruens ringledstankar. Det som var överlägset viktigast var Stig Nordqvists och Sune Lindströms sökarring utredning, som beställdes av Generalplaneberedningen när debatten var som mest upprörd i februari 1963. Tveklöst har de rätt som menar att tjänstemännen vid det laget var så hårt bundna vid ursprungsplanerna att

de egentligen inte var intresserade av det nya förslaget.⁷ Å andra sidan avslöjar förslaget också de problem som fanns i Gruen-inspirerade lösningar: även de krävde stora ingrepp i bostadsbebyggelse och skiljde sig egentligen strukturellt sett inte i någon högre grad från det som redan pågick. Här åberopades också verkligen att det fanns stora skillnader mellan Stockholm och Fort Worth: amerikanska städer hade i allmänhet större områden av lågvärdig bebyggelse runt stadskärnan, vilket inte fanns i Europa.

Trots de nya influenserna var det alltså svårt att formulera ett hållbart alternativ till regleringen, vilket blev en av orsakerna till att avgörande besluta att tas 1962-1963 för att fortsätta på i stort sett den linje som dragits upp sexton år tidigare. De kritiska svagheter som fanns i denna strategi hade dock redan demonstrerats och skulle i stort sett omedelbart visa sig igen. För att kunna värdera dagens situation är dessa samband viktiga att förstå.

¹ Efter Lindahls fem artiklar följde en rad av svar, där företrädarna för regleringen i grunden inte kunde presentera mycket mer argument än att det var nödvändigt att driva saneringarna vidare i högt tempo just för att de redan börjat.

² När Lindahl senare samma år skrev ytterligare en längre artikel om den stora stadsförändringen i S:t Eriks Årsbok innehöll den ett långt referat av Jacobs arbete. Citatet kommer från Plomans svar i SvD 1959-04-20. Se även Lindahl, G., "Norrmalmsregleringen", S:t Eriks Årsbok 1959, s. 158-159.

³ SSH, Protokoll 1963 s. 900.

⁴ Den bästa översikten över Gruens liv finns i Hardwick, M. J., *Mallmaker: Victor Gruen: Architect of an American Dream*, 2004. Gruens egen bok *The Heart of our Cities*, 1964, är också mycket intressant, inte minst idémässigt.

⁵ Det har sagts att Gruens bild av den nya bilfria kulturella innerstaden med en ring av vägar runt om var en variant av Wien och Ringstrasse. Man kan spekulera vad som hade hänt om något av ringledsförslagen hade genomförts i Stockholm. Sannolikt hade då Tunnelgatan breddats och letts fram till Birger Jarlsgatan, där ett stort parkeringsproblem hade uppstått. Ett sådant projekt hade troligen stått färdigt runt 1975, när samma stads-

kris som mötte Norrmalmsregleringen hade mött även detta. Man kan nog säga att skadorna hade blivit mindre av en sådan lösning, men inte heller den hade löst bilismens problem. Rochester är för övrigt den största amerikanska stad som genomförde en halvomfattande cityombyggnad enligt Gruens förslag och resultatet blev inte helt uppmuntrande. I grunden var det bara återbefolkningsstrategier som kunde lösa cityproblemen.

⁶ Bergqvist, G., "Victor Gruen på arkitektföreningen", *Arkitektur* nr 11/1962 samt Gruen, V., *Stadsförnyelse i Förenta Staterna*, 1963. Originallets titel uppges på försättsbladet vara "Approaches to Urban Revialization in the United States".

⁷ Se framförallt Gullberg, A., 2001, s. 506 not 78, samt Hall, T., 1999, s. 155-157. Jämför ledartikeln i DN 1963-06-20, "Förfuskat alternativ".

Bild nästa uppslag: Detroit var ett av de tidigaste exemplen på den stora amerikanska stadskrisen. Det epokgörande Northland Center blev 1954 ytterligare en spik i kistan för ett centrum som sedan aldrig skulle återhämta sig. Bilden från Farwell Building.



AMERICAN
AIRWAYS SYSTEM



På grund av motstånd i Texas delstatssenat mot de exproprieringsbestämmelser som hade behövts genomfördes aldrig Fort Worth planen. Den största cityombyggnaden som genomfördes efter Victor Gruens planer finns därför i Rochester. Midtown Plaza byggdes som ett jättelikt inomhusshopping center med ett högt kontorshus ovanpå. Men Rochester är en extremt otät stad, och redan på 1980-talet blev konkurrensen från köpcentrumen i förorterna för stark. 2008 stängdes till sist hela området. När sedan den ekonomiska krisen slog till kom hela stadens centrumdistrikt att likna en zombievärd.

de avgörande åren

I motsats till det som ofta sägs att planen hade löpt utan större problem, är det en starkt annorlunda bild man får när man tittar på vad som hände under 1962-1963 när planen till sist lades fram. Det blev sedan helt avgörande år för svenskt stadsbyggande. Tyvärr pekar förloppet också på hur svårt det var vid den tiden att skapa verkliga alternativ – men det är ändå av så stor principiell betydelse att de borde ha genomslag i dagens omplanering av den tidens regleringsområde. Annars kommer de misstag som gjordes då alltid att hänga kvar.

De politiska skiljelinjerna var alltså hårda runt regleringen under de avgörande åren i början av 1960-talet, men efter att konjunkturen förbättrats från och med 1959 och dessutom zoneringsreglerna införts 1962 fanns det praktiska möjligheter att gå vidare för de som var mest angelägna att driva regleringen vidare.

Politiskt fanns det många hinder att övervinna. Samtliga som skrivit om det som hände har framhållit att det var kretsarna kring Hjalmar Mehr och

Joakim Garpe som var mest angelägna om att driva rivningarna och moderniseringen vidare. Linjen var inte oomstridd inom det socialdemokratiska partiet, där de viktigaste motståndarna var Albert Aronson och i viss mån Helge Berglund. I sitt praktverk om City beskriver Anders Gullberg hur Aronson drev en helt annan linje. Dels därför att han var rädd för att det omfattande eliminerandet av småskaliga verksamheter på malmarna riskerade att förborgerliga Stockholm, och dels för att han som VD på Svenska Bostäder ville koncentrera resurserna till förorterna. Efter ett avgörande möte i partigruppen januari 1960 skrev Aronson i ett brev till Mehr att ”Jag föraktar denna självförgudning, känner äckel”.¹ Det är också betecknande att den offensiva fasen av regleringen avbröts 1971, direkt efter att Aronson ersatt Mehr som finansborgarråd.

Den andra delen av motståndet kom från de borgerliga partierna, handelskammaren och näringslivet. Högerpartiets motstånd var så kraftigt att ett stort antal ledande företrädare som i juni 1962

lade en partimotion om att starta ett helt nytt planarbete byggt på att det existerande gatunätet och husbeståndet i allt väsentligt skulle bibehållas.

Motståndet avspeglades i högsta grad i de båda ledande tidningarna DN och SvD som drev en ytterst kraftfull kampanj för att stoppa Cityplan 62. Vill man få en sammanfattning av den ska man ta fram båda tidningarnas ledarsidor den 12 april 1962. SvD:s huvudledare den dagen hade rubriken ”Att riva staden” vilket DN ekade med ”Norrholm raseras”. Den starka pressopinionen kompletterades av de protestskrivelser som lämnades in av ”de 29” och ”de 39”, där kulturpersonligheter som Per Anders Fogelström och Ingmar Bergman ifrågasatte grunderna för den fortsatta regleringen.

Det starka motståndet gjorde även intryck på Hjalmar Mehr. Anders Gullberg skriver om ett brev som Mehr skickade till en av de två viktigaste tjänstemännen i februari 1963: ”De viktigaste frågor Mehr ville ha besvarade handlade om produktiviteten i city, hur cityfunktionerna lämpligen borde lokaliseras – varför just till city? De stadsbildsmässiga målsättningarna och synen på detaljhandel i city; varuhusen, småhandel och hantverk. Han önskade också svar på varför privatbilismen inte kunde utestängas ... och vari felet med Göran Lindahls och Sune Lindströms kritik låg ...”.²

Tjänstemännens svar är klagande. Sidenblad lanserade inte bara idén om hur det kunde vara möjligt att skapa en starkare kulturell närvaro i området, utan han tryckte också på att de kommersiella riskerna inte gick att kontrollera ”...fastighetskontoret hade i begynnelsen svårigheter att överhuvudtaget finna byggherrar, villiga att bygga efter den nya planen. Man hade helt enkelt inte möjlighet att välja byggherre, än mindre hyresgäster i husen. Det är möjligt att staden så småningom kommer i en sådan position men den föreligger knappast ännu”.³ I Anders Nordbergs svar var dels detaljhandels alltmer dominerande roll tydlig, samtidigt som han betonade att alternativet till en fortsättning av den planerade regleringen var ett långsamt förfall. Då skulle hela Stockholms konkurrenskraft försvagas: ”Ingenting /händer/ – allt förblir vid det gamla, företagsamheten flyttar till Skåne.”⁴

Både från den politiska ledningen och de högsta tjänstemännen sågs det alltså som en nödvändighet att snabbt komma vidare, inte minst därför att en fortsatt planmässig blockering i Nedre Norrmalm riskerade att hota utvecklingen av Järvafältet.⁵ Även där var det viktigt att hålla hög takt i byggtempot, för staden började från och med 1961 tappa även i sin totalbefolkning. Risken för en erosion av skattebasen var uppenbar. I ljuset av allt detta måste det ha

tett sig som helt nödvändigt att komma vidare och att hantera det motstånd som fanns. Att Mehr i det läget tog kontakt med externa aktörer är självklart.

Björn Elmbrant citerar i sin bok om Hjalmar Mehr hur han kommenterade mediernas fortsatta motstånd under försommaren 1963: ”DN sitter på en kulle. Märker inte att trupperna håller på att omgrupperas och att de snart är omringade”.⁶ Det Mehr syftade på där var de uppgörelser han arbetade med för att bryta ned handelskammarens motstånd. I grunden handlade det om att det fanns en naturlig motsättning mellan större och mer expansiva verksamheter och mindre. De mindre var gynnade av status quo, medan större behövde ny plats att expandera. Dels var varuhusen viktiga därför att de ville ha p-platserna, men också byggföretagen och vissa större företag som alldeles uppenbart fått större problem med att få nya byggplaner godkända på andra ställen. Samstämmiga uppgifter säger sedan samma ska: genom att utnyttja den kraft som de nya zoneringsreglerna gav kunde saneringsfalangen bryta ned näringslivsmotståndet under försommaren 1963. De tillgängliga källorna pekar på att en serie möten under sensvåren 1963 som avgörande.⁷

Hur det gick till belyses allra bäst i ett långt brev från Sven Dahlberg som finns tillgängligt i Mehrs arkiv.⁸ Dahlberg, som då var vd för ett av landets

största byggföretag beskriver hur han under våren 1963 kontaktades av Mehr med frågan om hur han såg på regleringen av Norrmalm. När han infann sig på stadshuset möttes han av samtliga ledande tjänstemän och politiker. Han fick en omfattande dragning om hur läget såg ut och gav sig sedan ut och genomförde en grundlig undersökning av stadsdelens tillstånd: ”Denna noggranna rundvandring gav till svar att endast få hus ur ekonomisk och teknisk synpunkt kunde bevaras och att de enstaka som möjligtvis kunde stå kvar i sin tur förhindrade en rationell lösning av den kringliggande bebyggelsen”. Efter att ha kommit fram till att en totalsanering var tekniskt och kommersiellt nödvändig meddelade han det till Mehr, och nästa möte kom sedan att ha ett mycket stort antal deltagare ”Då jag gjort detta inbjöd Hjalmar Mehr ett tjugotal av Stockholms mest framstående byggare till ett möte hos Sidenbladhs i hans stora rum...”. De avgörande mötena kom därefter att ske under försommaren på handelskammaren. I Dahlbergs långa brev fortsatte han att redogöra för den nyckelroll han sedan fick i nyprojekteringen av det område som skulle regleras. Framförallt hade hans företag SIAB tillsammans med Handelsbanken tagit på sig ansvaret för att försöka klara bygget och finansieringen av ett nytt hotell vid Brunkebergstorg.

Planerna på ett mycket stort hotell i det nyreglerade området gick åtminstone tillbaka till 1961 när både Garpe och Sidenbladhs skrivit pm om lämpligheten av ett sådant i området.⁹ Det var på alla vis en logisk lösning för området som Sidenbladhs i ett dokument beskrev så här: ”Sergelgatan och de fem höghusen är på sätt och vis det stora enkla projektet ... De nya kvarteren är så mycket svårare, bl.a. därför att nytt och gammalt ständigt stöter samman. Den nya cityplanen är därför i hög grad en strukturplan ...”.¹⁰ I den heterogena stadsstrukturen gällde det att hitta ett större projekt som kunde hålla uppe exploateringstempo. Storhotellet fick därför en betydelsefull roll, eftersom det var avsett att dominera en betydande del av den nya regleringsfasen. Flera av kvarteren kring Brunkebergstorg domineras idag av den bebyggelse som var möjlig att uppföra när hotellet inte blev av.

Förhållandevis mycket av förhandlingarna hade läckt ut och SvD skrev därför uppseendeväckande tydligt om vad som hänt den 21 juni 1963. Gösta Ungers skrev där i spalten På Marginalen under rubriken ”Bomba Stockholm” om hur uppgörelsen gått till. I ett upprört stycke sammanfattades det som hänt som att ”Storbankernas och de stora varuhusen har ställts inför alternativet att antingen gå miste om sina eftertraktade parkeringshus eller acceptera city-

planen ... De har realiserat sin stad inte för trettio silverpenningar utan för trettio parkeringshus ...” Artikeln avslutades med en brutal sammanfattning. ”Eftersom de nu till varje pris för Stockholms vidkommande vill gå till historien på samma sätt som befälhavarna över de bombflottor som förhärjade Coventry och Dresden, så varför inte ta steget fullt ut? ... /Grävskoporna arbetar ju alldeles för långsamt och till för höga kostnader. Varför inte i stället evakuera hela Norrmalm och låta det svenska bombflyget – det fjärde i världen – visa vad det går för. Enkelt och arbetsbesparande och billigt ...”.¹¹

Kaj Bonnier som satt i Handelskammarens styrelse kommenterade det som hänt i ett brev till sin nära vän Yngve Larsson: ”... nu har toppen inom Handelskammaren haft möten med herrar Mehr och Garpe och /kommit överens/ ... Mehrs önskan har varit att få ett positivt svar för att när staden är nedriven och förstörd och folk fått upp ögonen för vad som hänt och kritiken kommer kunna säga att det var Stockholms näringsliv som ville ha det så ... Jag bad dig rösta för att biltunneln inte skulle komma till stånd. Jag är mycket besviken, särskilt efter att du rekommenderat mig att läsa J Jacobs The death and life of Great American Cities ... låt inte generalplaneberedningen rösta igenom den här planen före sommaren”.¹²

Efter uppgörelsen med näringslivets representanter var det Mehrs mål att få ett beslut om cityplanen redan i juni 1963, men när generalplaneberedningen bordlade den vid sitt sista sammanträde före sommaren försvann den möjligheten. Yngve Larssons inflytande vid 85 års ålder bekräftas sedan av ett ytterst upprört och besviket brev som finns i hans arkiv. Det är Hjalmar Mehr som är avsändaren av det handskrivna och uppseendeväckande materialet, där han inte bara klagar över läckorna från förhandlingarna till SvD och DN. Brevet är utformat som en betraktelse av hans sommarträdgård på midsommarafton, där han jämför också motståndarna mot rivningarna med skadedjur i trädgården. Han syn på regleringen som ett fälttåg tycks återigen bekräftas när han slutligen avslutar det långa brevet med en krigisk metafor och menar att han och Larsson nästa gång ska mötas vid Filippi.¹³

Generalplaneberedningens och många andras motstånd var dock möjligt att tillfredsställa på ett åtminstone teoretiskt löftesplan. Under hösten bekräftades därför ett antal kompromisser i cityplanen. Gatunätet i nästa saneringsdel skulle bibehållas, boendeantalet skulle utredas och ett par parkeringshus ströks. Med detta kunde till sist planen passera i fullmäktige i november 1963 utan votering.

Med det var alla de beslut som behövdes för att gå vidare med exproprieringarna, rivningarna och projekteringen av biltunnelns två grenar klara. Det som utvecklingen i slutet av 1950-talet redan hade demonstrerat var dock att det var ett högriskprojekt av dimensioner som i värsta fall kunde utsätta Stockholm för stora ekonomiska och politiska risker. Inom loppet av några år skulle det visa sig att de värsta kritikernas farhågor kom att infrias med råge.¹⁴

¹ Gullberg, A., 2001, s. 391.

² *ibid.*, s. 506 not 77.

³ Brevet tillgängligt i Hjalmar Mehrs arkiv, serie F box 14/2.

⁴ Sidenbladhs svar tillgängligt på samma plats, men också i hans eget arkiv, box 15. Nordbergs svar finns i Mehrs arkiv, Serie F box 14/2. I Sidenbladhs arkiv finns också hans brev med kommentarer om Mehrs frågor, se box 5.

⁵ Dokumentet "Syfte och tempo med regleringen", daterat 19630620. Med tanke på hur fortsättningen skulle se ut är det värt att citera hur de farhågor han uttryckte såg ut: "För vår fackexpertis innebär fortsatta utredningar, med obestämda tidsförluster och med ovisshet om och när ståndpunkt fattas, svåra arbetsförhållanden i det oavlatligt pågående omdaningsarbetet liksom i deras relationer till hela det näringsliv som är berört av omdaning av city. Därtill kommer också att

toppexpertisen hindras ägna sig åt de viktiga arbetsuppgifter som hänger samman med att frigöra Järvafältet för den stora bostadsbebyggelsen, samplaneringen med grannkommunerna, uppordnande av trafikförsörjningen och utrustningen med nyttigheter av alla de slag som behövs. Järvafältet är en jättelik uppgift och det är i stort sett samma toppexpertis som engagerats i arbetet. Självfallet erfordras betydande förvaltningsförstärkningar men man kommer inte ifrån den samordnande ledningen. Man måste vara medveten om risken att varje månad man förlänger diskussionerna om cityplanen skjuter man ifrån sig lösningen av Järvafältets fortsatta bostads- och trafikförsörjning och integration med länet". Serie F Box 14/2 Mehrs arkiv.

⁶ Citerad i Dagens Nyneter 2014-02-08

⁷ Gullberg, A., 2001, s. 459-63.

⁸ Dahlbergs långa redogörelse för händelserna 1963-68 finns tillgängligt i Hjalmaer Mehrs arkiv, Serie F box 21/1. Det klargörs direkt i inledningen att Dahlberg skriver på uppmaning av Mehr, och att den senare är fri att göra de förändringar han önskar i redogörelsen. Några sådana gjordes dock inte.

⁹ Joakim Garpes PM daterat 1961-11-05 om behovet och möjligheten att bygga ett stort hotell finns i Mehrs arkiv, Serie F box 15/11, Sidenbladhs brev om Hiltons intresse för att bygga ett stort hotell samma år finns i box 12, Sidenbladhs arkiv.

¹⁰ Citerat från dokumene "Två vita", i box 18, Sidenbladhs arkiv.

¹¹ SvD 1963-06-21.

¹² Gullberg, A., 2001, s. 507, not 7.

¹³ Efter mordet på Ceasar fullföljdes hans politik

av Marcus Antonius och Octavianus, som sedan mötte sina motståndare Brutus och Cassius i det avgörande slaget vid Filippi. I brevet skrev inte Mehr om han förväntade sig att möta Larsson som allierad eller motståndare, men uppenbart var det Brutus han främst tänkte på just denna besvikna midsommardag. På sidan 8 i brevet summerar han Larssons betydelsefulla roll: "Så varför kommer du, vår vän, förtrogne och högst betrodde medlare och uppträder i sista stund som den store splittraren? Folkpartiet och högern kommer naturligtvis att följa dig, lyckliga att få vår egen vän och arkitekt som orsak till splittring och framtida varaktig split. De harhjärtade och otillräckliga har äntligen fått en ledare ...". Brevet är tillgängligt i Larssons arkiv, volym A13.

¹⁴ För den som läser igenom protokollet från kommunfullmäktigemötet den 18/11 framgår ändå tveksamheten tydligt. Bengt Lind – som också var ledarskribent på Svenska Dagbladet – hade länge varit en av ledande motståndarna till regleringen, och i princip allt han yttrade den kvällen framstår som helt modernt: "Vad vi klart ser är. Såvitt jag förstår, är egentligen själva huvudproblemet, den väsentliga frågeställningen om vi ska kunna bevara en storstad med en funktionsduglig citykärna, eller om denna citykärna, sedan vi har gjort en mängd felinvesteringar kommer att sprängas av invällande motortrafik ...". SSH, Protokoll 1963 s. 855. DN:s ledare samma dag (1963-11-18) med dubbelrubriken "Kvartersbombning i decennier" och "Till citys försvar" understryker också att den nya cityplanen aldrig slutade att ifrågasättas.

den andra fasen

När rivningarna för den andra fasen av regleringen kommit igång på allvar mattades åter konjunkturen, samtidigt som Stockholms befolkningsförluster blev allt allvarigare. Därmed gick regleringen i en återvändsgränd, när det vare sig fanns intressenter eller finansiella möjligheter att slutföra den på ett planerat sätt.

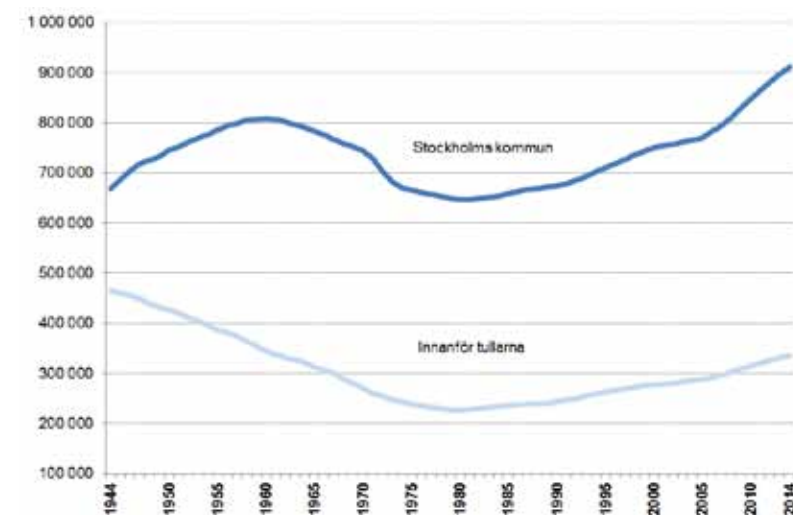
Befolkningsfallet var den överlägset största orsaken till 1960- och 1970-talens problem. Stockholm drabbades alldeles uppenbart av en tilltagande struktursvagheter under 1960-talet, vilken sedan förvärrades när den allmänna konjunkturen försvagades. Ser vi till befolkningen är 1960 det sista år som Stockholm som helhet ökar befolkningsmässigt. Det är också då de landreserver som staden hade skaffat vid inkorporeringen av Spånga tog slut, vilket innebar att innerstadens befolkningsfall inte längre kunde kompenseras av tillväxt i den nya ytterstaden. När sedan Järvafältet började bebyggas ungefär samtidigt som Norrmalmsregleringen gick in i sitt nästa skede runt 1966-1967 visade det sig att

bostäderna inte förmådde att hålla kvar de skattebetalare som kommunen behövde. Konsekvenserna av det som egentligen var en dubbel stadsbyggnadskris blev mycket snabbt förödande.

Det allt värre allmänna befolkningsfallet betydde att skattebasen började vika samtidigt som stadens kommunala åtaganden ökade, inte minst genom norrmalmsregleringen. Den ytterst ogynnsamma utvecklingen hade självklart även återverkningar på investeringsviljan. Befolkningsfallet i innerstan hade verkat plana ut något enstaka år i samband med de nya zonreglerna, men under den andra halvan av 1960-talet tog det värre fart än någonsin. 1968 blev det första året när det försvann mer än 10 000 människor från den inre staden på ett enda år, och sedan fortsatte den katastrofala situationen. Det innebar naturligtvis också att köpkraften eroderade, vilket också gjorde att handelsföretagen blev ytterst tveksamma till nya satsningar.¹

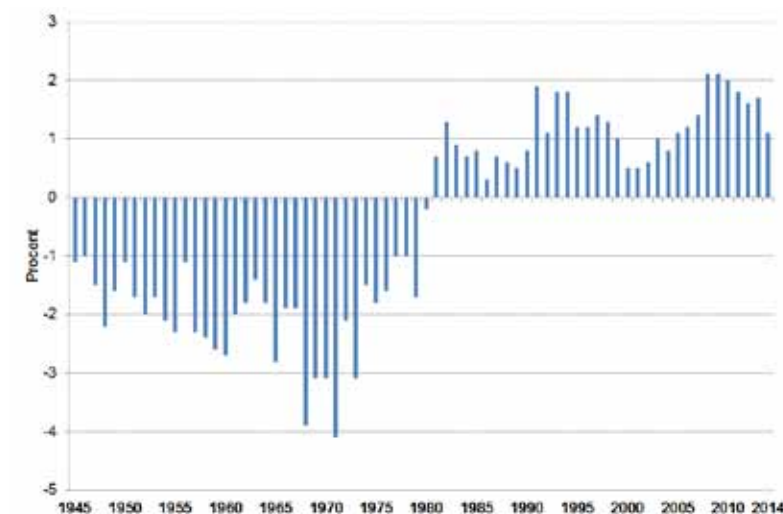
När de nya tomträtterna sedan visade sig svåra att placera ökade riskerna vilket framtvängde

Figur 1. Befolkningsutveckling i Stockholms kommun samt innanför tullarna, 1944-2014.



Källa: SCB och Statistisk årsbok för Stockholm.
Anm. Spånga inkluderat för 1944-1948.
Observera att axeln är bruten.

Figur 2. Årlig procentuell förändring i Stockholm, innanför tullarna, 1945-2014.



Källa: Bearbetning av Statistik årsbok för Stockholm.

rekordartade höjningar av kommunalskatten, som mellan 1962 och 1970 höjdes med smått otroliga 45 procent, från 12,75 till 18,50. Kombinationen av att sakna attraktiva bostäder samtidigt som skatten steg konfronterade Stockholm med en massiv kris från och med slutet av 1960-talet. Resultatet blev en utflyttning till lågskattekommunerna i omgivningen som bara kan beskrivas som förödande. Det är också viktigt att betona att krisen kulminerar innan oljekrisen 1973-74. Det staden genomgick var snarare en strukturell stadskris än en industrikris.

I det här läget saknades alla förutsättningar att driva Norrmalmsregleringen vidare annat än på en mycket låg halvfart. Kvarteret Storviggen och det amerikanska storhotell som planerades att byggas där blev symbolen för haveriet. Det gällde både för den växande opinion som menade att regleringen drevs i en alltmer hänsynslös och omänsklig skala men också rent kommersiellt. Rent kommersiellt har man ofta i efterhand bortsett från de krav som drevs fram av att Stockholms stad stod för den afärsmässiga risken i stadsomvandlingsprojektet. Rent praktiskt gick ju regleringen till så att staden löste in tomterna med hjälp av exproprieringstvång. Det innebar både att det behövdes växande mängder kapital och därefter aktörer som var villiga att använda tomträten.

Uppgiften hade aldrig varit enkel, men med en vikande konjunktur och en förstärkt utflyttning växte problemen. Problemet förklarar också det beroende av amerikanskt kapital som blev allt tydligare och samtidigt intensivt kritiserat i slutet av 1960-talet. I den stagnerande stockholmska och svenska omgivningen var det svårt att hitta tillräckligt starka intressenter, vilket gjorde det helt nödvändigt att försöka finna expansiva internationella aktörer.

I inget sammanhang blev de växande problemen så tydliga som i planerna för Storviggen och det nya storhotellet. I den långa skildring som Dahlberg lämnade till Mehr beskriver han hur den lösning som först prövades och som egentligen var den man politiskt håll hade önskat sig var klassiskt svenskt korporativistisk, med ett ”näringslivets hotell”, gemensamt finansierat av de större svenska företagen. Modellen för det fanns i Park Avenue i Göteborg, men enligt Dahlberg visade det sig att ”... Stockholm inte såsom Göteborg kunde stödja sig på den speciella lokalpatriotism som dokumenterats bland Göteborgsindustrierna”² Därefter kom SAS in i diskussionen, men bolaget lämnade förhandlingarna senhösten 1965 när kostnaderna visade sig alltför höga. Att Dahlbergs företag SIAB skulle stå för driften var också uteslutet, vilket gjorde att man nu fick gå ut på den internationella marknaden.

Där fanns det verkligen intressenter, men det skulle också göra projektet starkt politiskt laddat inom bara några år.

Inter Continental var flygbolaget PanAms hotellkedja. Det växte under 1950- och 1960-talet snabbt och var den aktör som Dahlberg och stadshuset fick kontakt med när alla svenska alternativ hade eliminerats. Det hotell bolaget önskade bygga var av rekorddimensioner och byggde på att flera kvarter skulle slås samman i ett projekt som gick under namnet Storviggen. I den situation som utvecklingsarbetet hamnat 1965-66 hade också en intresserad aktör alla möjligheter att få gehör för de villkor som ställdes. Det var dessutom ett viktigt strukturellt drag i de planer som presenterades under andra halvan av 1960-talet: den allt mer utsatta ekonomiska positionen drev fram en extrem toppstyrning av projekten och politikernas förhandlingsposition var i det läget mycket svag. Trots det skulle det gång efter annan visa sig att de ekonomiska kalkylerna blev osäkra för de få intressenter som fanns, vilket fick jätteprojekt att falla på finansiella grunder.

I den ytterst upprörda debatt som fördes om hotellet i stadsfullmäktige den 17 juni 1968 återkom inte bara klagomålen på hur exploateringarna gång efter annan ställde politikerna inför fullbordat faktum när de tvingades fullfölja beslut som egentligen

redan fattats. Men talade också om toppstyrningen i projekten: ”Faktum är att i ett tidigt skede förde dåvarande majoritetsledaren Hjalmar Mehr med vissa intressenter långvariga förhandlingar som han till viss del skötte själv – åtminstone höll han ingen inom den dåvarande oppositionen underrättad. Jag skulle vilja veta om han /ens/ höll stadsbyggnadsrådet underrättad ...”³ och som rent sensationellt framstod det faktum att Joakim Garpe uttalade en öppen kritik mot Mehr: ”... nästan alla vettiga människor som har talat med mig om denna områdesplan har underkänt den. Nästan alla. Till undantagen hör den socialdemokratiske gruppledaren (Mehr, min anmärkning), en man som jag sedan årtionden känner en djup beundran för ... Jag tycker inte om det växande teknokratväldet”⁴ Hade det till sist pressats fram en samsyn 1963 var varje spår av detta borta drygt fyra år senare. Orsakerna till att den egentligen ganska sköra överenskommelsen så snabbt brast var egentligen enkel: stadens försvagade situation pressade fram större och allt mer okänsliga exploateringar.

Politiker – av alla partifärger – som inte alls deltagit i processen fick sedan ta emot växande mängder kritik för dessa beslut. Det spräckte alla spår av enighet och pressade fram offentlig kritik som aldrig tidigare förekommit.

Historien om hotellet är därför intressant ur ett flertal aspekter. Det belyser både att det man inledde 1963 var ett i hög grad entreprenöriellt stadsombyggnadsprojekt med stort behov av externa intressenter som kunde bidra med både finansiering och efterfrågan på de nya ytorna. Dessutom visade det som sedan hände under 1966-1969 hur i grunden svårstyrd och närmast planlös utvecklingen var.⁵ Tävligen om utformningen av Sergels Torg var ett första problem, där särskilt det mycket omtalade EGT förslaget skulle ha förändrat själva grundförutsättningarna för planeringen av Brunkebergstorg. När det hotet verkade tona ned startade istället en utdragen förhandling mellan staden och staten om placeringen av det nya enkammarriksdagshuset. I brevet kommenterade Dahlberg detta som att ”Jag tror risk finnes att amerikanerna backar ur om de får även denna smäll, och vi vågar givetvis inte nu sätta oss i förbindelse med dem och tala om risken ...”⁶

Inom kort besannades alla hans farhågor. Under 1968-1969 växte inte bara den offentliga kritiken av Storviggen. Under den vintern drabbades dessutom Handelsbanken, som var den svenske finansjär som fanns med i projektet, av sin största kris på många decennier. Efter det försvann till sist också den amerikanska intressenten och därmed var hela

finansieringen för projektet borta. Utvecklingen var till råga på allt typisk för vad som hände dessa år. Nere vid Tegelbacken lämnade en annan hotellkedja ett utvecklingsprojekt som pågått under en lång tid. Även här fick en amerikansk kedja kontaktas och det starkt rabatterade tomträttsavtal som kommunen sedan tvingades teckna med Sheraton blev sedan mönsterbildande för det som skulle pågå det närmaste decenniet.⁷ Thomas Hall menade i sin skildring av cityomvandlingen att det var rimligt att se ”Storviggen som en vändpunkt ...”. Det ställer också en annan händelse i ett annorlunda perspektiv: ”Slaget om almarna har kommit att betraktas som den stora vändpunkten inom cityombyggnaden – och var det på ett symboliskt plan eftersom de politiska beslutsfattarna för första gången tvingades ge efter inför protesterna. Men 1971 hade redan cityförnyelsen ohjälpligt kört fast. Vad som återstod var reträtt under så ordnade former som möjligt. Redan under sextiotalets senare del torde staden haft svårt att locka byggherrar till regleringskvarteren. /Trots det fortsatte rivningarna, och .../ I början av sjuttio-talet upptog ödegroparna en så stor del av city att det ej längre gick att bestrida att regleringen gått i baklås”⁸

Den stora saneringen ebbade ut på ett sätt som kan symboliseras av hur biltunneln till sist invigdes

utan att en enda politiker var på plats: ”Tunneln fullbordades, frestas man säga, under tystnad ... Den östra grenen togs i bruk – efter flera års förseningar – utan ceremonier en sommarnatt 1979. Uppenbarligen kände sig ingen i ansvarig ställning manad att officiera vid invigningen, trots att anläggningen kostat enorma summor och varit ett av de största byggprojekten i Stockholms historia”⁹

¹ Gullberg A “City: Drömmen om ett nytt hjärta Del 2”, (Stockholm 2001) s. 52-53, 199.

² Från Sven Dahlbergs brev i Hjalmar Mehrs arkiv, tillgängligt i Serie F box 21/1

³ Fullmäktige 68-06-17. Hallerby, s 950.

⁴ Ibid. s. 938

⁵ Ordet ”planlöshet” kan låta märkligt eftersom det står i så stark kontrast med den bild av en välordnade och centraliserad planering som ofta kommit att dominera efteråt. Bristen på verklig planering är däremot ett återkommande tema när man arbetar med arkiven och det samtidiga materialet. I en radiodebatt den 15 februari 1963 blev det föremål för ett intressant utbyte mellan Gösta Bohman och Anders Nordberg om fenomenet. Bohman menade att “Vad man saknar är ju en ordentlig beskrivning av planen... sedan finns det inte något arbetsprogram för hur den ska förverkligas, och man saknar, vilket jag tycker är väldigt väsentligt, prognoser för lokalbehovet när det gäller konor och när det gäller butiker för de år vi har framför oss, och det gör att man känner sig osäker”. I sitt svar hänvisade Nordberg till olika övergripande planer, men i sak är det svårt att inte inse att Bohman hade en mycket viktig poäng. Sven Dahlberg beskriver i sitt långa brev till Hjalmar Mehr hur svårt det var att förklara de ständigt svävande och förändrade planerna för amerikanerna. När Sergels Rorg tävlingen slutade i en våldsamt debatt om Celsings kulturhus skulle byggas eller EGT-förslaget skulle väljas uppstod stora problem: “Debatten om den nya förslaget drog ut på tiden och skapade icke få bekymmer för vårt konsortium. Amerikanerna förstod ingenting av

citydiskussionen. De förstod inte hur man kunde arbeta på detta sätt, och vi blev oroliga för att de skulle dra sig ur spelet”. Den närmast improviserade planeringen förefaller ha varit mycket mer karaktäristisk för det som hände efter 1960 jämfört med det som hade pågått tidigare. Det fanns flera orsaker till det: området hade – som Sidenbladh påpekade – en annan karaktär än det första och dessutom hade staten mycket större anspråk på hur man skulle bygga kring Brunkebergstorg och i södra Klara. Kraven på att få in någon form av kulturfunktion bidrog också till de ständiga förändringarna. Till allt detta kom de ständigt förvärrade kommersiella riskerna. Läger man samman allt detta framstår den andra regleringsfasens karaktär tydligt: den var ett högriskprojekt som knappast någonsin hade en chans att lyckas. Radiodebatten finns tillgänglig i avskrift i Hjalmar Mehrs arkiv, Serie F box 14/1. Dahlbergs brev Serie F box 21/1.

⁶ EGT stod för Erskine/Geisendorf och Tengroth. De tre arkitekterna hade i tävlingen om utformningen av Kulturhuset och Brunkebergstorg lämnat in ett förslag som helt bröt mot Cityplan 62 genom att öppna hela stadsrummet från Sergels Torg ned till Gustaf Adolfs Torg. Det innebar därför att alla givna planer skulle rivits upp. I slutänden valdes ändå Peter Celsings förslag till Kulturhus och Riksbanksbyggand.

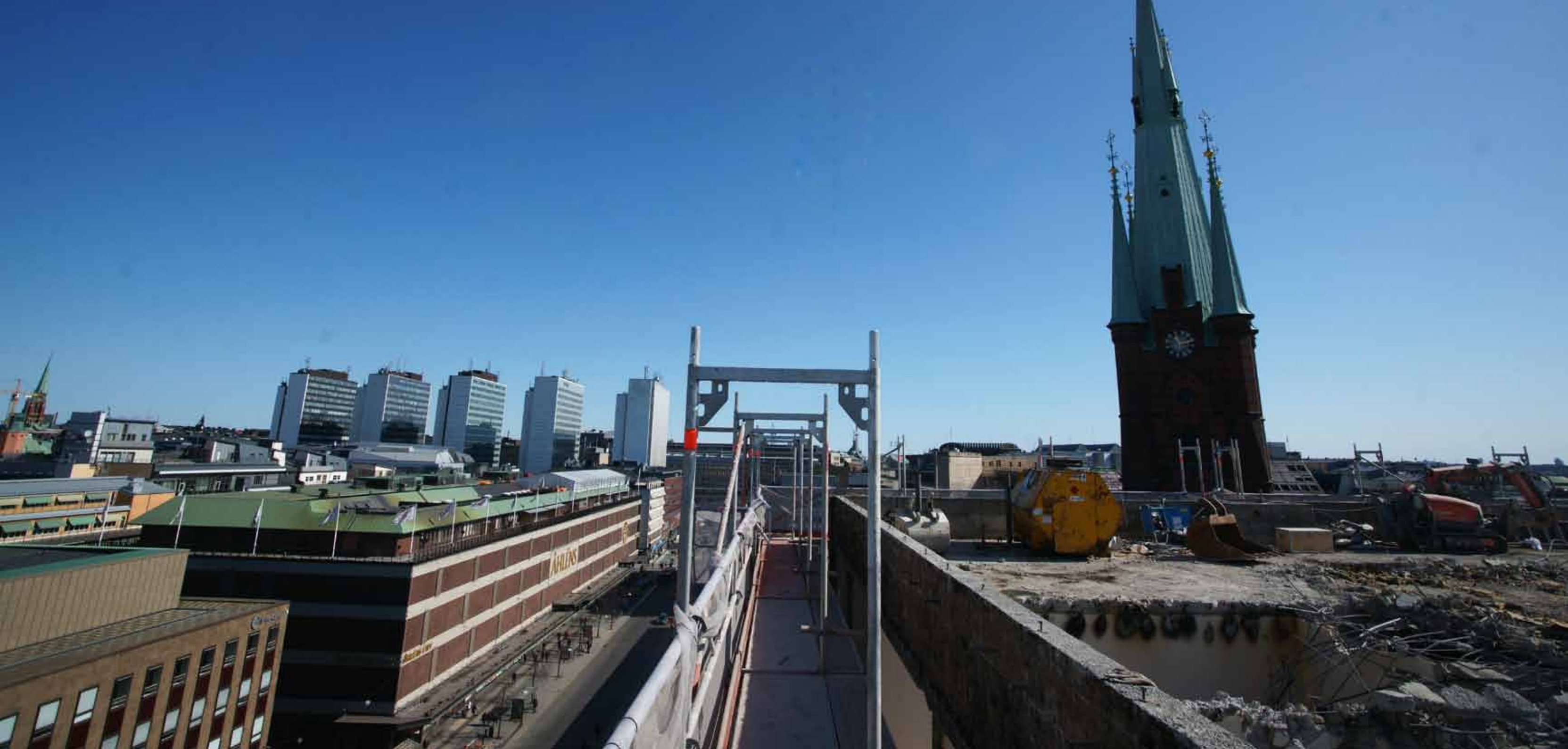
⁷ Se Gullberg, A., “Spelet om Nedre Norrmalm” i Synnermar K. E., *Stockholm blir stor stad*, 1998, s. 28ff.

⁸ Hall, T., 1999, s. 171-73.

⁹ Ibid., s. 176.

Bilder följande sidor: Hotell Continental blev 2012 ett av de första hus från Norrmalmsregleringen som revs och återuppbyggdes. Det närmsta årtiondet står hela stadsdelen inför en liknande förändring. Att hitta en konstruktiv modell för att göra det är en av de viktigaste utmaningar som Stockholm står inför.





ekonomi och estetik

Effekterna av det som hände kan sedan summeras på två plan. Rent ekonomiskt är den som har summerat det bäst kulturgeografen Jan Martin. Han tog i två arbeten fram ett ordentligt statistiskt material över utvecklingen. Mellan 1960 och 1980 minskade sysselsättningen i området från 185 000 till 148 000 och i själva kärnan från 108 000 till 84 000. Martin diskuterade hur den tendens som varit synlig redan i början av 1960-talet hade förstärkts, när flera av de huvudkontor som funnits i området sedan länge fortsatt att flytta.

Orsakerna till utflyttningen påminde om de Jacobs hade beskrivit redan 1958: företagens växande storlek gjorde dem till självförsörjande enheter som var mer beroende av stora öppna interna ytor och effektiva logistiklösningar än centrala lägen med mycket pressade trafiksituationer.¹ I efterhand kan man beskriva det 1970-tal som Martin analyserade som ”Storföretagens epok” i, i princip, hela västvärlden. Stadskrisen var också allmän, och det är inte utan fog man kan fråga sig i vilken grad

det var stadskrisen som orsakat nedgången i nyföretagsamhet.²

Alla som skrivit om cityomvandlingens avbildats där det var tänkt att Storviggen skulle befinna sig.³ Ett exempel som beskrevs av Jan Martin var hur kommunen tvingades gå in och garantera uthyrningen av hela fastigheter under ett decennium. Trots rätten att ta andrahandshyresgäster gick sådana inte att uppbåda, vilket ledde till att exempelvis Stockholms auktionsverk och socialkontor hamnade i absolut centrala lägen på 1970-talet.⁴

Även handeln hade särskilt från slutet av 1960-talet utvecklats mindre gynnsamt i centrum än i de nya storcentrum som byggts i Kungens Kurva samt i Vällingby och Farsta. Det hade också skett en förskjutning i cityhandeln rent geografiskt i form av en dominans för nybyggena på Klarabergsgatan-Hamngatan medan Kungsgatan hamnat i skymundan, dels i form av en allt starkare position för de kedjebutiker som också fanns på andra platser.⁵

En intressant detalj som inte noterades av Martin är att Göran Lindahl i sin artikelserie 1959 hade framhållit hur lägena skulle försämrats vid Sveavägen och sedan resonerat sig fram till att den gata som kunde få de bästa lägena efter regleringen skulle vara Gamla Brogatan. Under 1970-talet besannades det, när den halvt bortglömda gatan förvandlades till en klassisk gata av den typ som Jacobs och för den delen Yngve Larsson, hade hyllat. Där fanns det precis den typ av varierade hyror som gjorde att heterogena småbutiker kunde frodas och växa. Därför blev gatan också ett av de viktigaste rotsystemen för den nya designorienterade modebransch som började växa på 1970-talet.⁶

Martin summerade utvecklingen: ”Denna förändring av sysselsättningsbilden kunde inte förutses vid stadsombyggnaden inom Norrmalmsområdet på 1950- och 1960-talen. Denna ombyggnad syftade i första hand till att lägga tillräta förutsättningarna för en nationell ’hjärtpunkt’ för svenskt näringsliv och svensk handel jämte ett butikscentrum för i första hand urvalsvaror, som kunde betjäna Stor-Stockholm ... Ungefär en tredjedel av Stockholms dagbefolkning arbetade 1960 i stadscentrum; år 1980 hade denna andel fallit till en femtedel. Investeringarna i Norrmalms reglering, jämte tunnelbanor, biltunnlar och nybyggda fastigheter står knappast i propor-

tion till den förändring i sysselsättningsmönstret som skett i centrum efter kriget”⁷ Hans summering av utvecklingen var än mer dystert: ”Cityvandringen norrut har upphört, men inte därför att Norrmalmsregleringen har anvisat andra och bättre citylägen ... utan därför att city som helhet har skrumpnat”⁸

Den besvärliga ekonomiska situationen präglade också estetikens. Dels ledde den till storskalighet enligt den logik jag beskrev i beroendet av beställare. Till det kom att alla former av utsmyckningar eller liknande blev ytterst sparsamma under hela 1970-talet. Decenniets arkitektur och estetik kom snarast att präglas av en variant av framtingad extrem funktionalism, som också ofta ledde till mindre lyckade materialval. Men framförallt ledde detta till att området kring Hötorget som reglerades först har helt andra egenskaper än de som utvecklades under 1970- och 1980-talen. Den skillnaden – och de stora ekonomiska problemen, som försköt hela inriktningen på regleringen – har sällan beaktats när byggnadernas värden bedömts.

Men jag ska avsluta denna estetiska bedömning med två brev/pm från Yngve Larsson till Hjalmar Mehr. Att Larsson i allt högre grad bytte ståndpunkt under 1967-68 har länge varit känt, inte minst på grund av den bitterhet som det framkallade hos de ledande tjänstemännen. Från det existerande

materialet i hans arkiv är det däremot tydligt att han egentligen redan glidit mot en mycket mer öppen syn på cityomvandlingen så tidigt som 1958-59.

Han uppfattade sedan de kompromisser som genomfördes inför beslutet i november som betydligt mer omfattande än de blev, vilket gjorde att han redan 1966 tog tydligt avstånd från det som hände. Som han beskrev det i pm:en till Mehr var det främst de estetiska dragen som föranledde detta avståndstagande: ”Hur går det med den gamla skalan och rytmen då bebyggelsen inte längre sker tomt för tomt utan i stora kvartersblock? Kommer inte fonderna att bli adekvata uttryck för det standardiserade arbetslivet i ämbetsverk och kontor? Betraktar man de stora kontorskasernerna vid Sveavägens och Sergels Torgs östra sida så har man skäl till farhågor som inte blir mindre då man betänker de stora parkeringshus som enligt planen späcker också den södra cityhalvan”.

Yngve Larsson bevarade dessutom ytterligare flera exemplar av brevet till Hjalmar Mehr. Det mest färdiga av dessa avsändes aldrig, men skrevs däremot på Stockholms Stadsarkivs officiella papper, vilket antyder den vikt Larsson lade vid att det bevarades. Där uttrycker han samma saker, men ännu tydligare. Av andra efterlämnade dokument i arkivet

framgår det också att det här är originalskrivningarna. För bedömningen av det som byggdes i delarna av Norrmalm utanför Hötorget är resonemangen av betydande värde: ”Nybebyggelse vid smala gator, icke längre tomt för tomt utan i stora kvartersblock ställer ... särskilda krav på arkitekturens former. Betraktar man bebyggelsen vid Sveavägens och Sergels Torgs östra sida och vid den nya Malmskillnadsgatan, av en kvalificerad dansk kritiker något fränt karaktäriserad som duktigt, dåligt och dyrt, så kan man ha grund till farhågor ... Mitt i denna samvets-kvalda oro hör jag en röst som säger: Romantiker. Det moderna arbetslivet kräver en förnyelse av stadsdelen i en helt annan anda. Vi behöver bredare gator för vår trafik och stora praktiska kvartersblock, vars former naturligtvis blir adekvata uttryck för det standardiserade, kanske monotona arbetslivet i affärer, ämbetsverk och kontor. Ske alltså! (Drick bror Wetz, Du är poet!)”⁹

Larssons betraktelser om hur arkitekturen blev uttryck för en redan då starkt ifrågasatt anpassning till bilismen och en allt sämre ekonomisk situation som drev fram standardiserade och monotona kvartersblock kan ställas mot den bild som blivit legio. Där har istället Markelius aldrig uppfyllda dröm om rekordårens nervcentrum blivit accepterad som det som verkligheten hände.

I det historiska perspektivet är det istället tydligt att Norrmalmsregleringen från och med början av 1960-talet drevs ur en enorm svaghetsposition. Efterfrågan på de kontor man hade drömt om existerade inte och Stockholm hade istället gått in i en extrem utspridnings- och försvagningsfas. Det resulterade sedan i en arkitektur som uttryckte just den monotoni och standardisering som Larsson beskrev.

Den minskade befolkningen och alltmer begränsade variationen i city var absolut nyckelfaktorer i denna negativa utveckling. När stadsdelen idag åter står inför en omfattande upprustning och ombyggnad borde det vara ett absolut huvudmål att åter skapa dessa egenskaper.¹⁰

¹ Martin, J., ”Sysselsättning i Stockholms centrum 1960-1980” i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 6/1983, s. 12-23 samt Lindström, B. och Martin, J., ”Industrikontor och city” i Bodström, K. och Wichmann-Mathiesen, C., red., *Storbyproblemer: Köpenhamn Stockholm*, 1978, s. 41-52. En intressant iakttagelse framförallt i den senare uppsatsen är att de båda författarna där beskriver de första kontorsutflyttningarna mot det som skulle bli känt som Kista.

² Vilket även diskuterades i min bok *Göteborg mellan segregation och kreativitet*, där jag belyste samma kris i amerikanska städer i slutet av 1960- och början av 1970-talet. Se Jörnmark, J., 2016.

³ Gullberg skriver om hur Albert Aronson tog över som finansborgarråd och inledde med att skämta elakt med Åke Hedtjärn som var den viktigaste tjänstemannen i regleringsfrågorna. Aronson ska ha inlett med att ställa frågan ”År det min tur att li hjärntvättad nu”, varefter han ironiskt presenterade idén att succesivt fylla igen storviggsgropen och göra en slänt av den. Det ska ha fått Hedtjärn att ”tappa lusten”. Gullberg, A., 2001, del 2, s. 199.

⁴ Lindström, B., Martin, J., 1978, s. 48-49.

⁵ Martin, J., 1983, s. 19-22.

⁶ Se SvD 1959-03-26 och Gråbacke, C., *Kläder shopping och flärd: Modebranschen i Stockholm 1945-2010*, 2015, kapitel 3.

⁷ Martin, J., 1983, s. 22.

⁸ Ibid., s. 12.

⁹ PMn tillgängliga i Yngve Larssons arkiv, Volym G2. Yngve Larssons förändrade inställning till Norrmalmsregleringen från och med 1966 har varit föremål för flera tidigare analyser. Från att 1963 ha varit avgörande för att mobilisera stöd på den borgerliga sidan svängde han några år senare

fullständigt. Hans åsikter var dessutom till synes motsägelsefulla, för samtidigt som han argumenterade för försiktighet stödde han förslag som Paul Hedqvists riksdagshus och EGT förslaget som föreslog en radikal omgestaltning av stadsrummet mellan Sergels Torg och Gustaf Adolfs Torg. Efter att ha tagit del av Larssons, Sidenbladhs och Mehrs arkiv är det lätt att tro på den linje som menar att hans omvändelse var taktisk: han tyckte så illa om Storiggen-hotellet att han stödde vad som helst för att stoppa det. I ett pm från Ulf Wijkmak till Hjalmar Mehr framskyntar det att många av den tidens aktörer hade samma uppfattning: ”Yngve Larssons ståndpunktstagande är av stort intresse. Han har utförligt motiverat för mig hur han, den gamle kämpen för smala gator och planterade skväror, för ’rytmen och skalan i det Nedre Norrmalm’, nu känt allt detta vika undan för det övertygande geniala i det nya, radikala förslaget... Jag vet inte hur mycket av allt detta som är tecken på uppriktig omvändelse och hur mycket som bara är engagemang mot expertutskottet och cityplanen. Men jag har fått intrycket att han talar sanning

och nu lämnat sina ideer om smal Regeringsgata osv. Jag är kanske för naiv och oerfaren. Torsten Westman tror inte på Yngves omvändelse.” Odaterat brev från Wijkmak till Mehr, tillgängligt i Mehrs arkiv Serie F box 15/10.

¹⁰ Larsson sammanfattade i ett manuskript med titeln ”Räfst och rättarting med Norrmalmsregleringen” daterat 28 april 1970 hur den nedåtgående processen kulminerade: ”Den pågående omvandlingen av det centrala Stockholm när en höjdpunkt. Kungsträdgårdens norra fasad håller på att rivas, de Sagerska husen och deras grannas försvinner. Desorienterade ... irrar vi gamla stockholmare kring i gator och kvarter som icke längre finns ... Man får en känsla av att gå i en sjuk, en främmande stad. Hjalmar Söderberg har någonstans berättat den onda drömmen om ett Stockholm i nödtid och krig, mörka gator, hus i ruiner, enskilda skygga vandrare, främmande krigsfolk ...”. Yngve Larssons arkiv, volym C12.

Atomenergis ABs anläggning på Liljeholmen var ett av de nya kontor som Göran Lindahl skrev om 1963. Bilden från hösten 2011, strax innan fastigheten revs för att ge plats för nya bostäder.



A map of the Stockholm region in Sweden, showing the city of Stockholm and its surrounding islands and archipelago. The landmasses are colored in a light green shade, while the water bodies are light blue. The map is divided into numerous small, irregular polygons, likely representing administrative districts or planning zones. The text 'stockholm och regleringen i kartor' is overlaid on the map in a bold, black, sans-serif font.

stockholm och regleringen i kartor

De nio kartor som följer sammanfattar Stockholms utveckling sedan hyresregleringen infördes 1942. Det de visar är en stad som överraskande snabbt destabiliseras under 1950-talet, vilket får befolkningen på malmarna att minska drastiskt samtidigt som ytterområdena växer.

Det som etablerades här brukar kallas ett ”årsringsmönster”, men som kommer att framgå av de senare kartorna som följer var det i verkligheten i hög grad ett hyresregleringsmönster. Det syns också redan tidigt i kartorna, där 1960 är satt som den första brytpunkten därför att det var det år när Stockholm stad som helhet började tappa befolkning. Under de nästföljande två decennierna ser man hur hela staden förlorar befolkning, utom de helt nybyggda områdena på Järvafältet. Myten om att minskningen handlade om trångboddhet vederläggs också i materialet, för de områden som tappar radikalt under 1960- och 1970-talen är de som hade byggts från och med 1950-talet, alltså av Farsta och Vällingby typen. Det som hände där var att befolkningen föll när barn flyttade och någon av de vuxna i hushållen avled – flyttade gjorde de allt glesare hushållen ändå inte eftersom hyrorna reellt sett föll oavbrutet.

Under hela perioden 1960-1980 tappar Stockholm cirka 130 000 personer. Det som hade eta-

blerats var ett uppenbart ohållbart samhällsbyggnadsmönster, där växande investeringar i att bygga nya stadsdelar skulle delas av allt färre. En effekt av det var att kommunalskatterna mer än fördubblades, samtidigt som belastningen på den reglerade kapitalmarknaden – och med det pensionssystemet – blev allt värre.

Nästa brytpunkt i kartorna infaller 1980, vilket är det år Stockholm innanför tullarna åter börjar öka. Befolkningen hade då fallit från cirka 450 000 till 225 000 på knappt fyra decennier. Från och med 1970-talet sker en gradvis förbättring av situationen, när innerstaden alltså stabiliseras, men ett flertal lagförändringar som genomfördes framförallt mellan 1973-1976 förhindrar att vare sig bruksvärdesystemet fungerar som det hade varit avsett eller att bostadsrättsmarknaden kan börja fungera fullt ut. Förbättringen är ändå tydlig i kartmaterialet, men kostnaderna i form av enorma offentliga subventioner belastade i allt högre grad statsfinanserna, som i början av 1990-talet nådde rekordunderskott. Stora och avgörande förändringar kom sedan att ske under resten av 90-talet.

Den sista brytpunkten i kartorna är satt till 1995. Det året var avsubventioneringen av bostadsbyggnad fullt ut genomfört vilket innebar att Sverige för första gången på ett halvsekel fått en marknadsstyrd

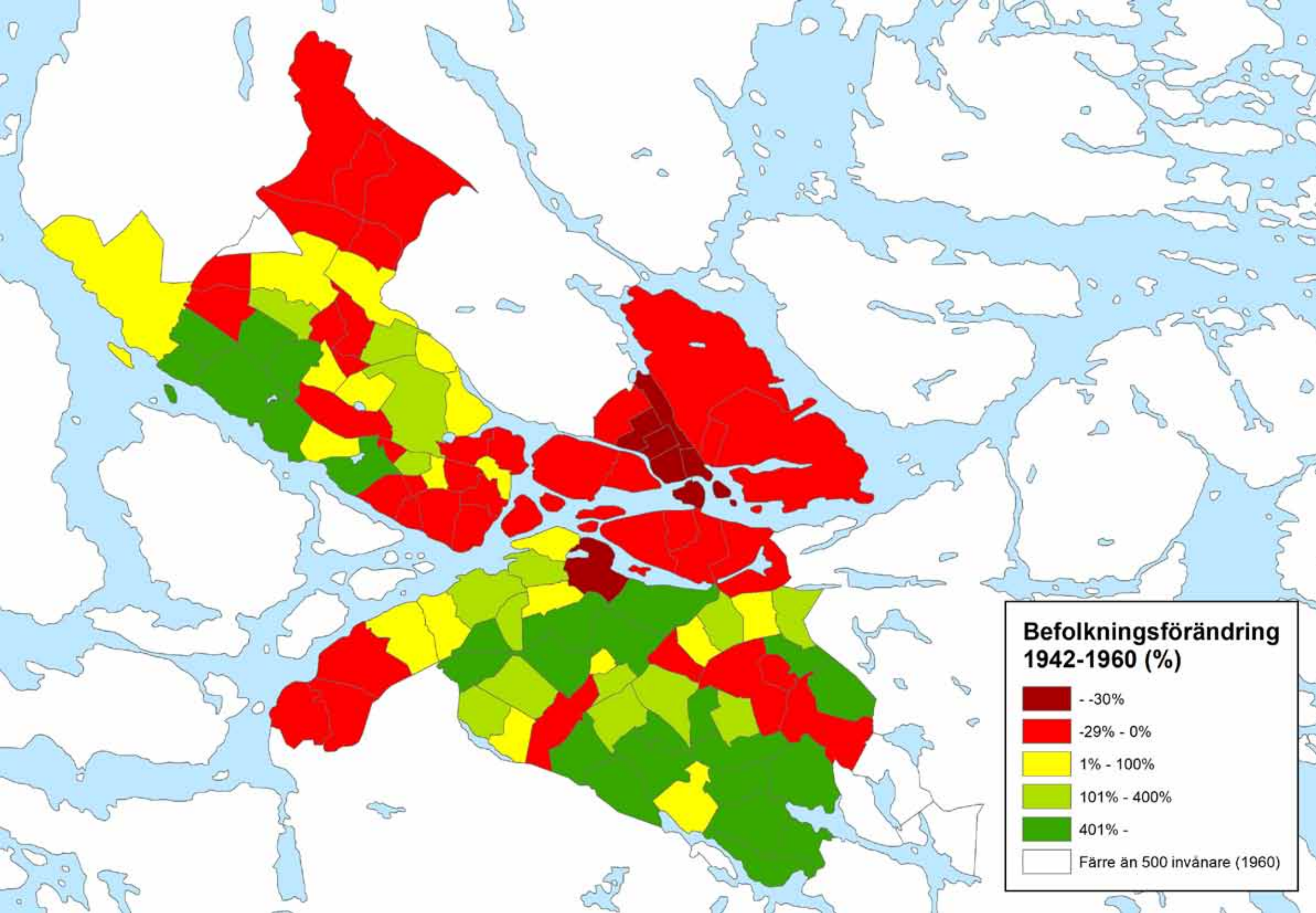
byggprocess. För att finansiera ett fortsatt byggande var det därför nödvändigt att skapa ett genuint marknadsstyrt finansieringssystem. Svaret på det blev den nya bostadsrättsmarknaden, vilken började växa fram i Stockholms inre delar där priserna på det gamla och beståndet steg så snabbt att nyproduktion snabbt blev både möjlig och attraktiv. Tillväxten i bostadsrättsmarknaden skulle sedan bli mycket stark.

En orsak till det var att bruksvärdesystemet kom att utmanas och omformas. Att mer marknadsanpassade hyror var nödvändiga för att klara finansieringen stod tidigt klart för de flesta ledarna för de allmännyttiga företagen, men politiskt var det ett mycket omdiskuterat synsätt. Följden blev att Annika Billström som då var stadsbyggnadsråd i Stockholm kom att personligen ingripa i allmännyttans hyressättning på det 1997 nybyggda St Eriksområdet. Efter det följde en nästan fem år lång strid rakt genom det juridiska systemet innan denna politiska hyressättning ogiltigförklarades. Under dessa år nybyggdes i stort sett var bostadsrätter, och det växande prisgapet mellan hyres- och bostadsrätter ledde sedan till växande arbitragevinster och ombildningar.

Det fungerande prissystemet ledde dock till att dynamiken på marknaden ökade. Det möjlig-

gjorde i sin tur kraftigt ökade befolkningsströmmar in till Stockholm. De stigande priserna spred sig ut från området innanför tullarna till allt större delar av staden vilket de sista tio åren gjort nybyggande möjligt i hela huvudstadsområdet. Den utvecklingen blir ännu tydligare om man tar hänsyn till kranskommunerna.

Dynamiken har det senaste decenniet gjort fastighets- och byggmarknaderna till två av landets viktigaste tillväxtsektorer, som attraherat allt mer riskvilligt kapital. Det har också placerat utvecklingen i ett allt mer brännbart politiskt perspektiv. Olyckligtvis har det skett utan att förståelsen för att behovet av ett fungerande prissystem ökat i någon nämnvärd grad.



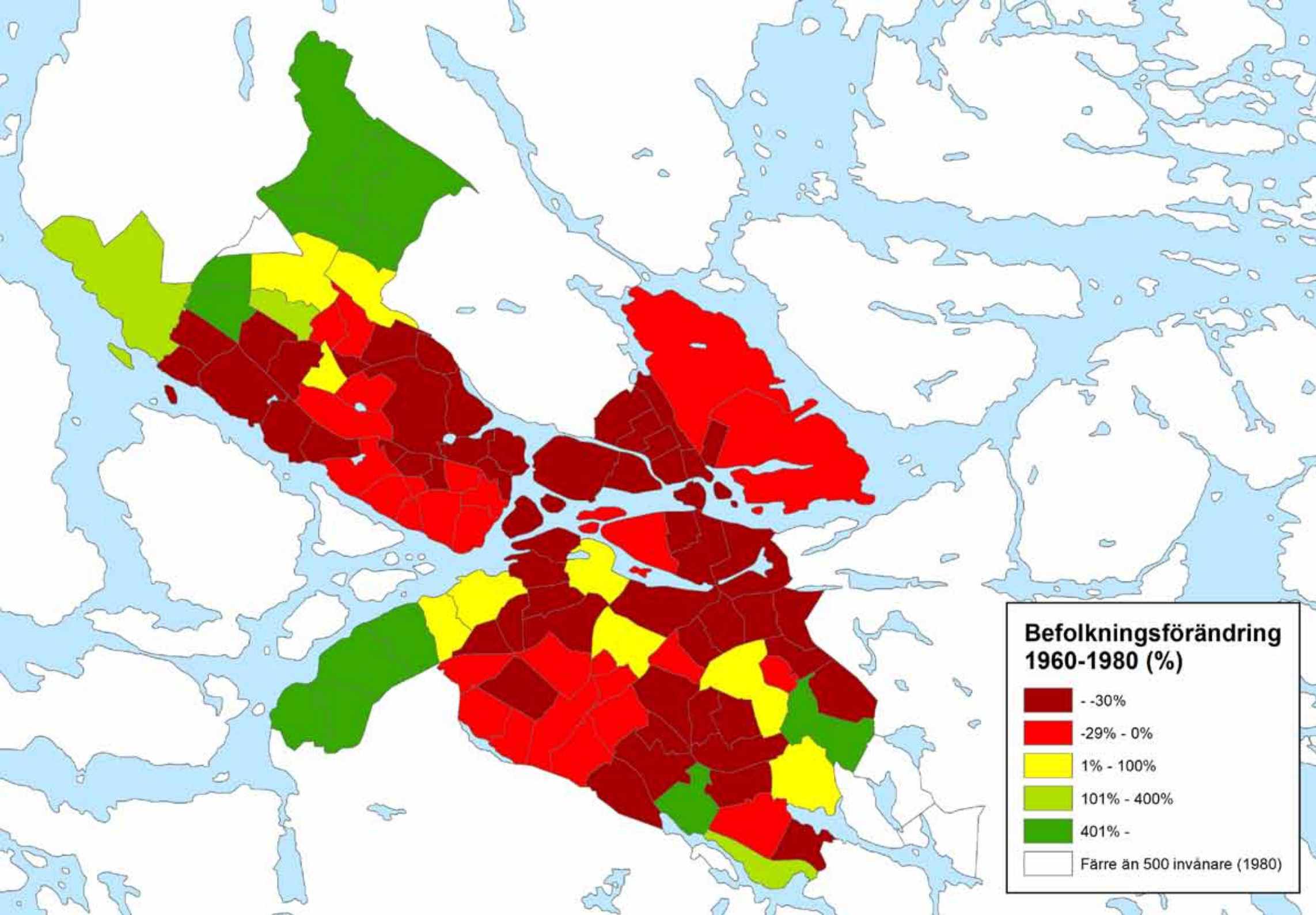
KARTA 1

Stockholm upplevde under Norrmalmsregleringens tid en dramatisk befolkningsförändring. Den hade en stor betydelse för utvecklingen på ett flertal sätt. Denna kartdel sätter förändringarna i en större kontext, men kan också läsas som en separat de.

På karta 1 kan vi se hur befolkningen minskade i innerstaden. Jag har analyserat i texten hur minskningen till viss del var önskad, men att den mycket snabbt under 1950-talet kom att bli mycket kraftigare än någon hade kunnat föreställa sig. Dessutom var minskningen snarare snabbare i stadsdelar som Östermalm än på Södermalm. Där trångboddheten var utbredd.

Kartan är därmed ett tydligt avfärdande av myten om att om att ”trångboddheten minskade” som någon form av övergripande förklaring. Minskningen orsakades av hyresregleringen, som sedan ledde till en uttunning av befolkningen i lägenheterna när barn flyttade ut och en av de två vuxna avled. Den tendensen kommer att bli ännu tydligare på de två följande kartorna.

Den radikala folkminskningen i centrum uppvägdes fortfarande av de nya grannskapsenheter som byggdes framförallt i söderort men även i Vällingbyområdet. Det gjorde självklart också Stockholmsregionen alltmer transportintensiv, vilket gav tunnelbanans utbyggnad en nyckelroll under decennierna. På karta 9 kan man se det oavbrutet ökande behovet av infrastruktur under perioden. Det förklarar också varför utbyggnaden blev så dyr och ledde till en fördubbling av kommunalskatten mellan 1955-1972.



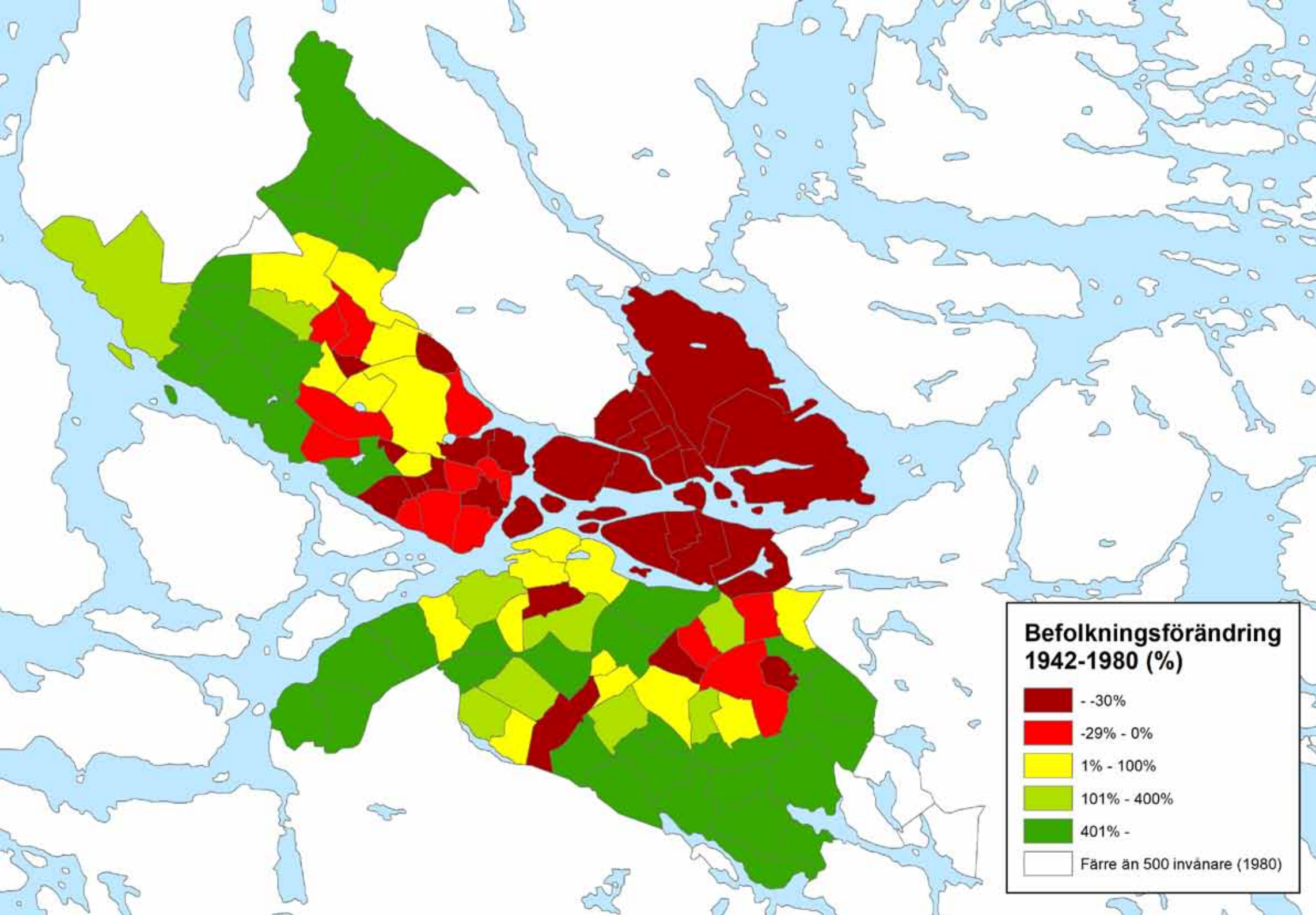
KARTA 2

På karta 2 ser vi hur den befolkningsminskning som rått i de inre delarna av Stockholm under perioden 1960-1980 når hela huvudstadsområdet.

Just 1960 blev ett märkesår därför att de nybyggda stadsdelarna inte längre kunde hålla emot minskningen i centrum. Efter det året börjar befolkningen falla i allt fler delar av staden. Orsaken står att finna i den utglesning som beskrevs i karta 1: hyresregleringen gjorde att lägenheter oavbrutet blev billigare i förhållande till de som nyproducerades, vilket gjorde att flyttviljan var mycket liten. Det betydde att befolkningen i stadsdelar som Vällingby eller Farsta började falla inom ett decennium efter inflyttningarna, när barn flyttade från sina föräldrar och vuxna avled.

Bostadspolitiken hade vid det laget blivit ett ekorrhjul där ständigt nya stadsdelar behövde uppföras i alltmer perifera lägen. De stora utbyggnaderna under den här fasen sker i norr, vilket ytterligare en gång försköt stadens medelpunkt kraftigt (se karta 9). Infrastrukturbehovet var förstas starkt, och blev nu än mer betungande när det skulle bäras av färre skattebetalare.

Uppenbart är också att zoneringen av innerstaden inte hade fått någon nämnvärd effekt. Befolkningen fortsatte tvärtom att falla i de inre delarna av staden, där det rena förfallet under 1970-talet hade blivit ett stort problem. Hyresregleringen fick hyrorna att falla, vilket gjorde renoveringar näst intill omöjliga, och under 1970-talet kom det nya bruksvårdssystemet att tillämpas på ett så stelbent sätt att problematiken inte kunde lösas. Som vi kommer att se av karta 4-6 blev det bostadsrättsomvandlingen som frigjorde de kapitalresurser som kunde förhindra den fortsatta utspridningen och – drastiskt uttryckt – förstörelsen av Stockholm.

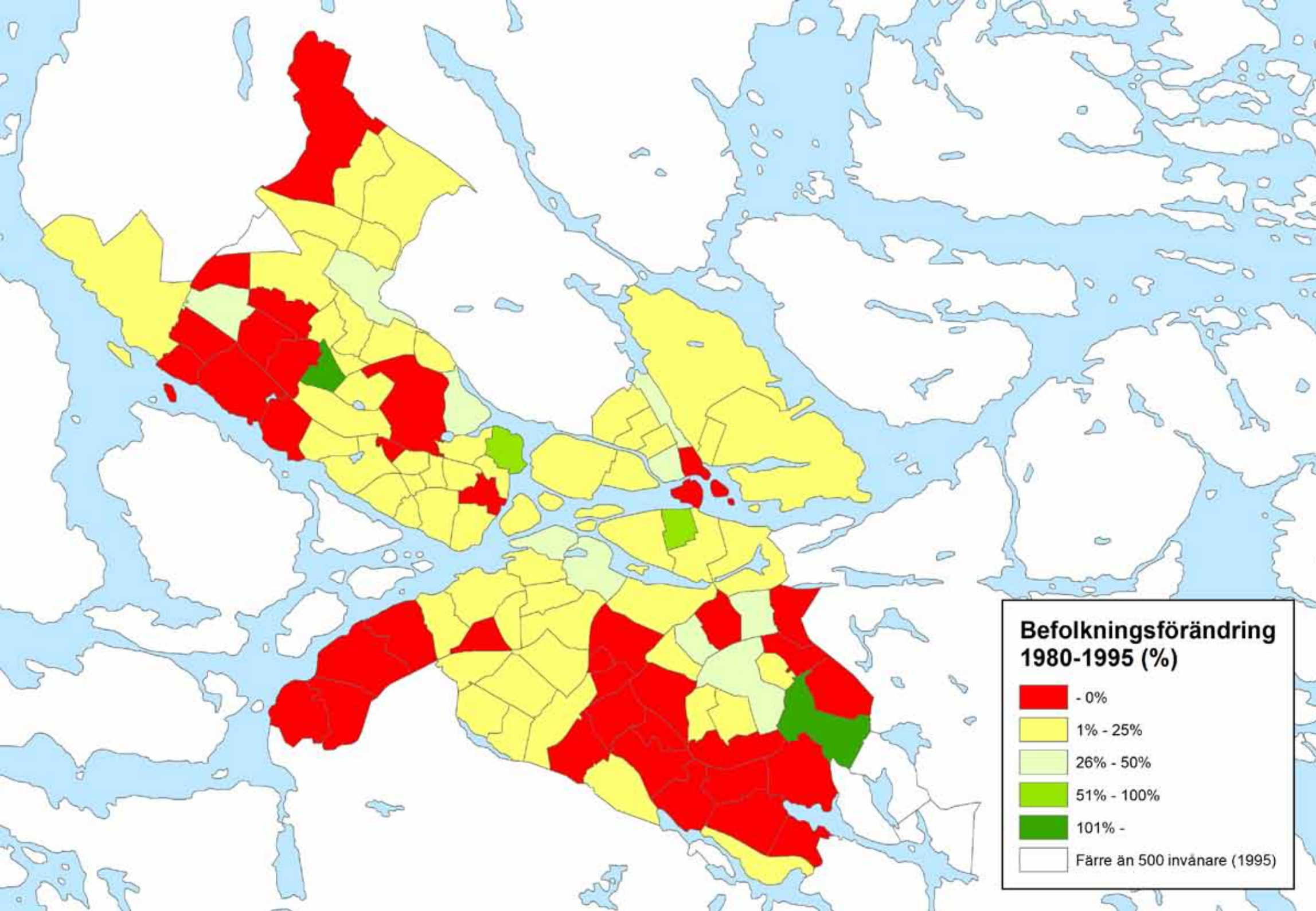


KARTA 3

I karta 3 summeras effekterna från karta 1 och 2. Det sammantagna resultatet av den hyresreglerade och funktionalistiska epoken kan bara beskrivas som häpnadsväckande. Mönstret påminner på ett suggestivt sätt om en atombombsexplosion, där de överlägset starkaste effekterna finns i centrum, för att sedan klinga av med avståndet utåt. Assar Lindbeck brukar tillskrivas citatet att "näst bombningar är hyresregleringar det säkraste sättet att förstöra en stad". Kartan antyder att hyresregleringar faktiskt kan vara den effektivaste metoden, eftersom i princip ingen bebyggelse undgår att påverkas.

Allt detta förklarar också varför regionens långtidsprognos 1968 pekade på att Stockholm skulle kulminera under 1990-talet på 603 000 invånare trots fortsatt stora utbyggnader på Järvafältet. Efter dessa skulle dessutom befolkningen åter börja falla. Prognosen är tillgänglig i Hjalmar Mehrens arkiv, serie F box 12/7.

Mönstret på kartan kan bara beskrivas som att Stockholm – och för den delen också alla andra svenska städer – hade drabbats av en strukturell stadskris. Behovet av investeringar för att upprätthålla alla former av infrastruktur – inklusive det rena byggnadskapitalet – var enormt. Eftersom avfolkningen dessutom startade direkt som investeringar hade gjorts var avkastningen på investeringarna länge mycket liten. I hög grad måste allt detta vara en stor del av förklaringen på den stagflationskris som Sverige och många andra västländer befann sig i under 1970-talet. De hårdast drabbade länderna hade oftast hyresmarknader med regleringar som påminde om de svenska. Det klaraste exemplet är det som fanns i amerikanska städer och som beskrevs av Jane Jacobs i flera böcker. Där hade krisen 1975 nått en sådan nivå att New York var mycket nära att ställa in betalningarna av löner ("gå i konkurs").



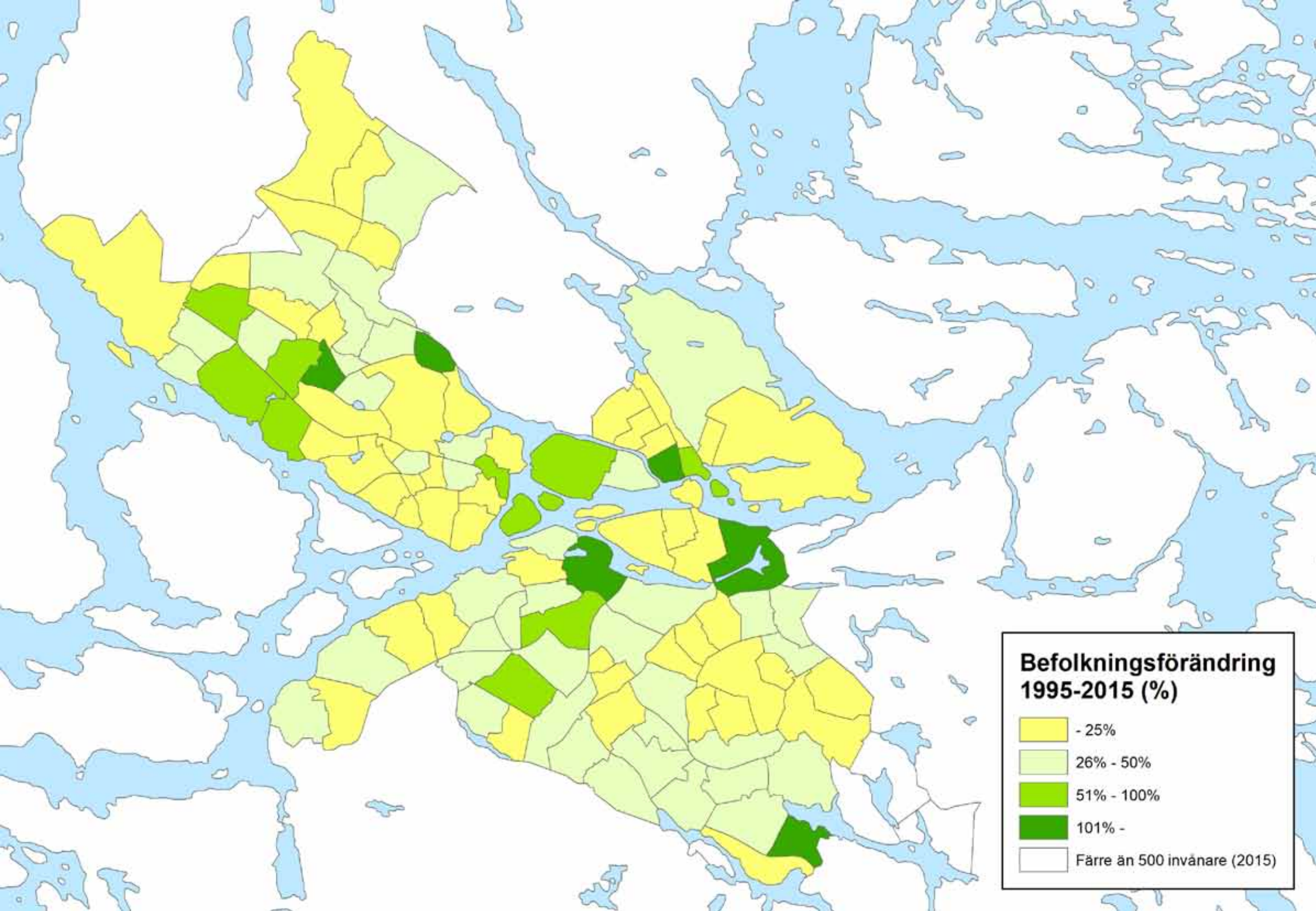
KARTA 4

På karta 4 startar Stockholms återhämtning. Innerstaden börjar växa igen just 1980 och hela staden växer totalt sett från 1981. Vi kan också se hur befolkningstillväxten är starkast i centrum och tydligt knuten till dels genombrottet för de statligt subventionerade renoveringarna men också bostadsrättsformens återkomst.

Det tog relativt lång tid efter avregleringen av bostadsrättspriserna 1969 innan marknaden stabiliserades. Omvandlingar från hyresrättsformen till bostadsrätter startade visserligen redan kring 1973-1975, men utvecklingen var omstridd och utsattes för politiska angrepp vilket ledde till betydande juridiska hinder som bromsade omvandlingarna. Trots det fördubblades andelen i hela Stockholm under 1970- och 1980-talen. Det viktiga med det var att en fungerande prismekanism etablerades i de delar av stadsrummet där infrastrukturen redan existerade. Det möjliggjorde sedan under en lång tid en mycket ekonomiskt och hållbart stadsbyggande.

I kartans utkanter kan man se hur 1950- och 1960-talens stora utbyggnadsområden har fortsatt stora problem. I stadsdelar som Vällingby och Farsta går uttunningen av befolkningen vidare, i takt med att invånarna åldras. Samtidigt är Skarpnäck och Vinsta stora utbyggnadsområden.

På tyngdpunktskartan kan vi nu också se ett nytt mönster etableras: centrumets försiktiga tillväxt gör inte bara att befolkning-utvecklingen som helhet långsamt vänder. Dessutom stabiliseras tyngdpunkten. Det innebär – som en rent oförutsedd effekt – att behovet av att bygga ut tunnelbana och annan infrastruktur under detta återhämtningsskede är relativt litet. Stabiliseringen av sådana skatthöjande kostnader bör ha varit en viktig förutsättning för stadens återhämtning under denna period.



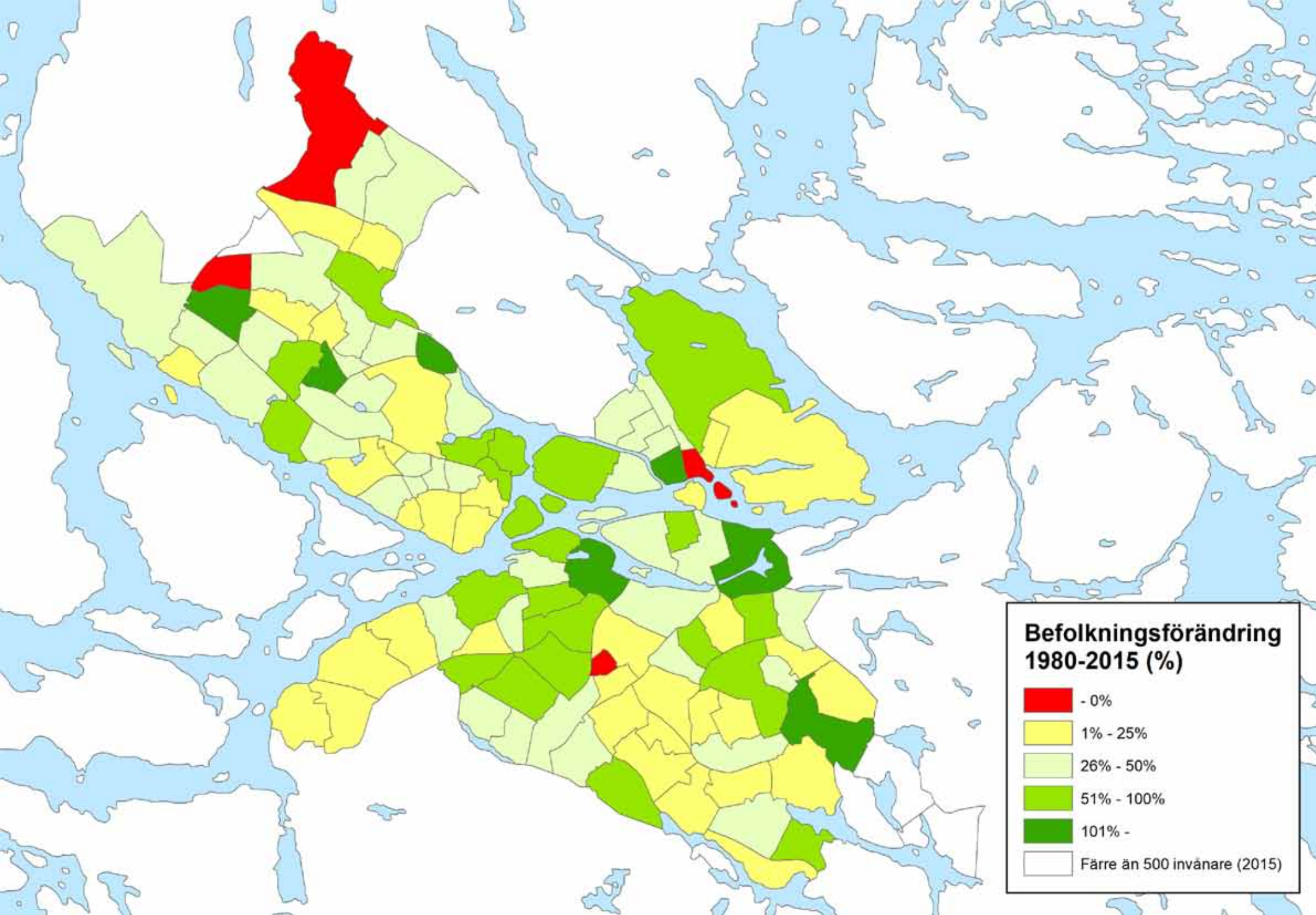
KARTA 5

På karta 5 har återhämtningen gått över i en allmän expansion. De stora finansieringsreformerna som genomfördes under åren 1992-93 leder både till att nyproduktionen faller samtidigt som en omvärdering av det gamla fastighetsbeståndet som redan hade inletts tar mycket starkare fart. Huvudorsaken till detta är helt enkelt att subventionerna av både renoveringar och nyproduktion upphör.

En utdragen strid om allmännyttans roll och bruksvärdets tillämpning pågår dessutom mellan 1998-2003, vilket ledde till en kraftig tillväxt i bostadsrättssektorn. När priserna då började stiga ökade också diskrepansen mellan de bruksvärdesprissatta hyrorna och bostadsrätter, vilket fick stora fastighetsägare att driva på omvandlingar i sina egna fastigheter när arbitragemöjligheterna blev uppenbara.

Efterhand gör allt detta att en dynamisk utveckling av Tobins q blir möjlig och att samtliga Stockholmska delområden ökar befolkningsmässigt. Särskilt stark fart tar utbyggnaden i före detta industriområden på kanten av stadskärnan. Det gäller även de på kartan inte visade grannkommunerna, där särskilt Solna, Sundbyberg och Nacka växer kraftigt. Det behov av ökade infrastruktursatsningar som visar sig under den här perioden är av en helt annan art än den utspridning som tidigare drev utbyggnaden.

Under den sista tjugårsperioden är det trängsel- och integration mellan olika bostads- och arbetsområden som driver infrastrukturbehovet. Stadens tyngdpunkt uppvisar däremot den fortsatta stabilitet som utmärkt den ända sedan 1980.



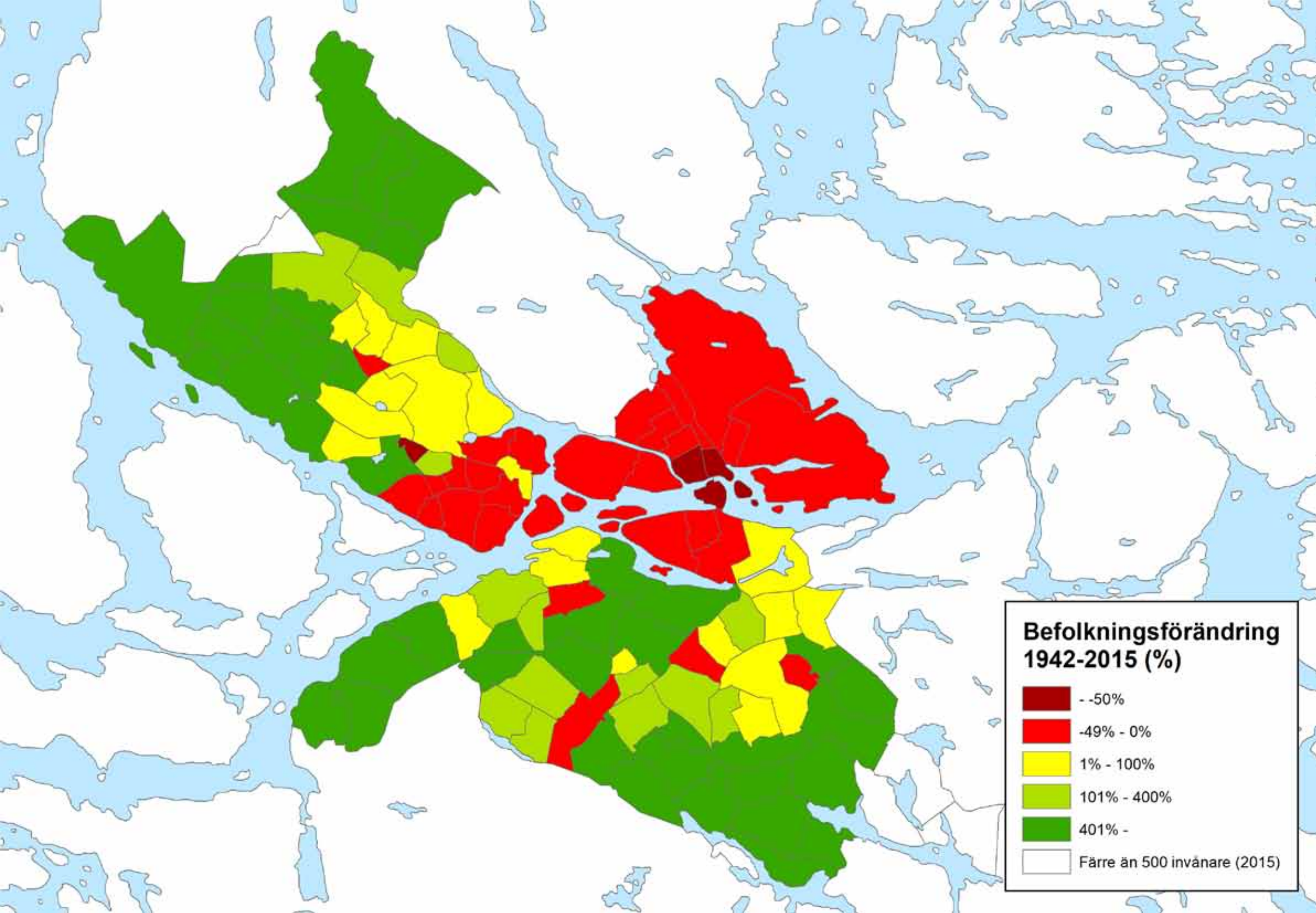
KARTA 6

Karta 6 summerar utvecklingen för perioden 1980-2015. Det som främst framträder här är den starka kontrasten mot karta 3.

Befolkningsstillväxten under framförallt den senare delen av de trettiofem åren är så stark att i stort sett hela stadsområdet växer totalt sett. Under 2008 passerar Stockholm sin gamla maximbefolkning och fortsätter sedan att växa med mer än 15 000 personer om året. Däremot förefaller de senaste årens trendbrott som signifikant, när ökningarna fallit ned mot 12 000 per år. Eftersom det är svårt att säga att Stockholm är ”färdigbyggt” antyder det att byggmarknaden börjat möta växande hinder igen.

Om det är så att försvagningen beror på strukturellt växande hinder är det viktigt att uppmärksamma detta, just på grund av kontrasten mellan kartorna 3 och 6. Det vi ser är tveklöst två helt skilda mönster, där det infrastrukturella och byggnadsmässiga kapitalet i det första fallet eroderar i snabb takt, vilket pressar landets resurser på ett sätt som ledde till – eller åtminstone kraftigt förvärrade – den tidens stagnations- och inflationsproblematik.

Det som däremot etableras efter 1980 och förstärks efter 1995 är den exakta motsatsen: det är en betydligt mer hållbar och snål utveckling, som bygger på ett återanvändande och utvecklande av de befintliga samhällsbyggnadsinvesteringarna. Om vi nu åter rör oss mot ett mer perifert orienterat byggande kan det vara en fördel att vara medveten om de kostnader som var förknippade med det utglesande byggandet under den tidigare perioden.



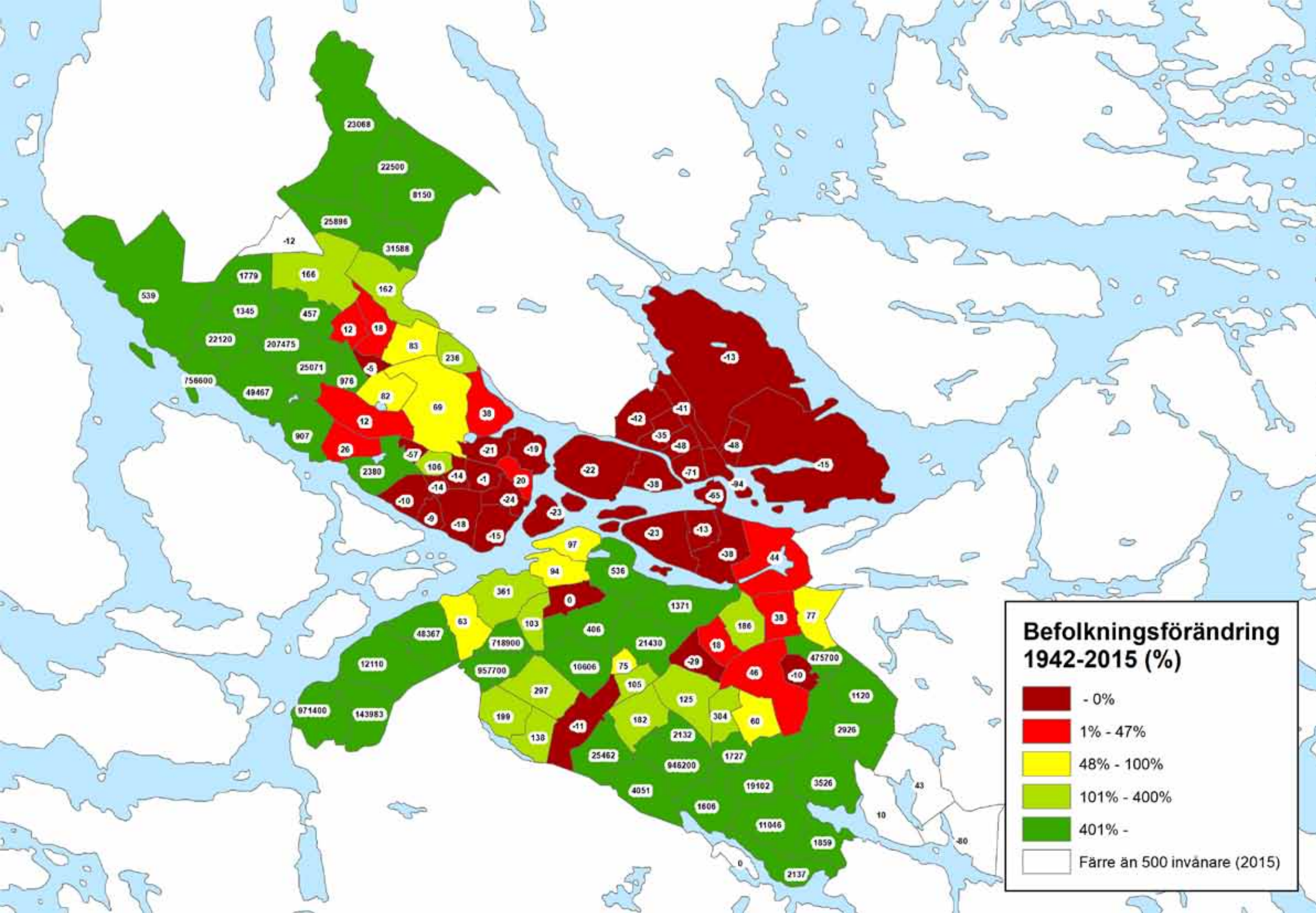
KARTA 7

Kartorna 7 och 8 belyser utvecklingen över hela perioden 1942-2015.

På karta 7 är brytpunkten för tillväxt satt till noll. De delar av staden som är gula eller gröna befinner sig alltså i befolkningsmässigt tillväxt sett över hela perioden. Vi ser då att de inre delarna av stadsrummet fortfarande präglas av den tillbakagång som rädde fram till 1980. Stockholms sammantagna tillväxt har skett i ytterområden över hela perioden. Generellt sett kan man dessutom säga att den allra starkaste tillväxten skett i områdena längst ut.

En del av den här utvecklingen kan helt klart beskrivas som naturlig. Städer har alltid växt utåt och cityområden har också vandrat i ett längre perspektiv. Det som var onaturligt i Stockholms fall var vidden av både centrumförstörelsen och stadsutspridningen i det första skedet. Egentligen ingenting säger heller att det tillstånd som råder nu är optimalt. Med all sannolikhet är en fortsättning på återhämtningen – egentligen återuppbyggnaden – av staden innanför tullarna i hög grad önskvärt, inte minst för att utnyttja de investeringar som redan är gjorda där.

På samma sätt förefaller det rimligt att sluta sig till att förtätningen av de områden som byggdes under 1950- och 1960-talen kan drivas betydligt längre än de gjort. I många fall är dessa väl försedda med infrastruktur, eftersom de byggdes under exakt den period när staden byggdes radiellt, utspritt och investeringstungt. Det stora problemet med den utbyggnaden var framförallt att den snabba processen där befolkningarna tunnades ut gjorde att investeringarna inte kunde användas på effektiva sätt. Med dagens stadsbyggande är det fullt möjligt.



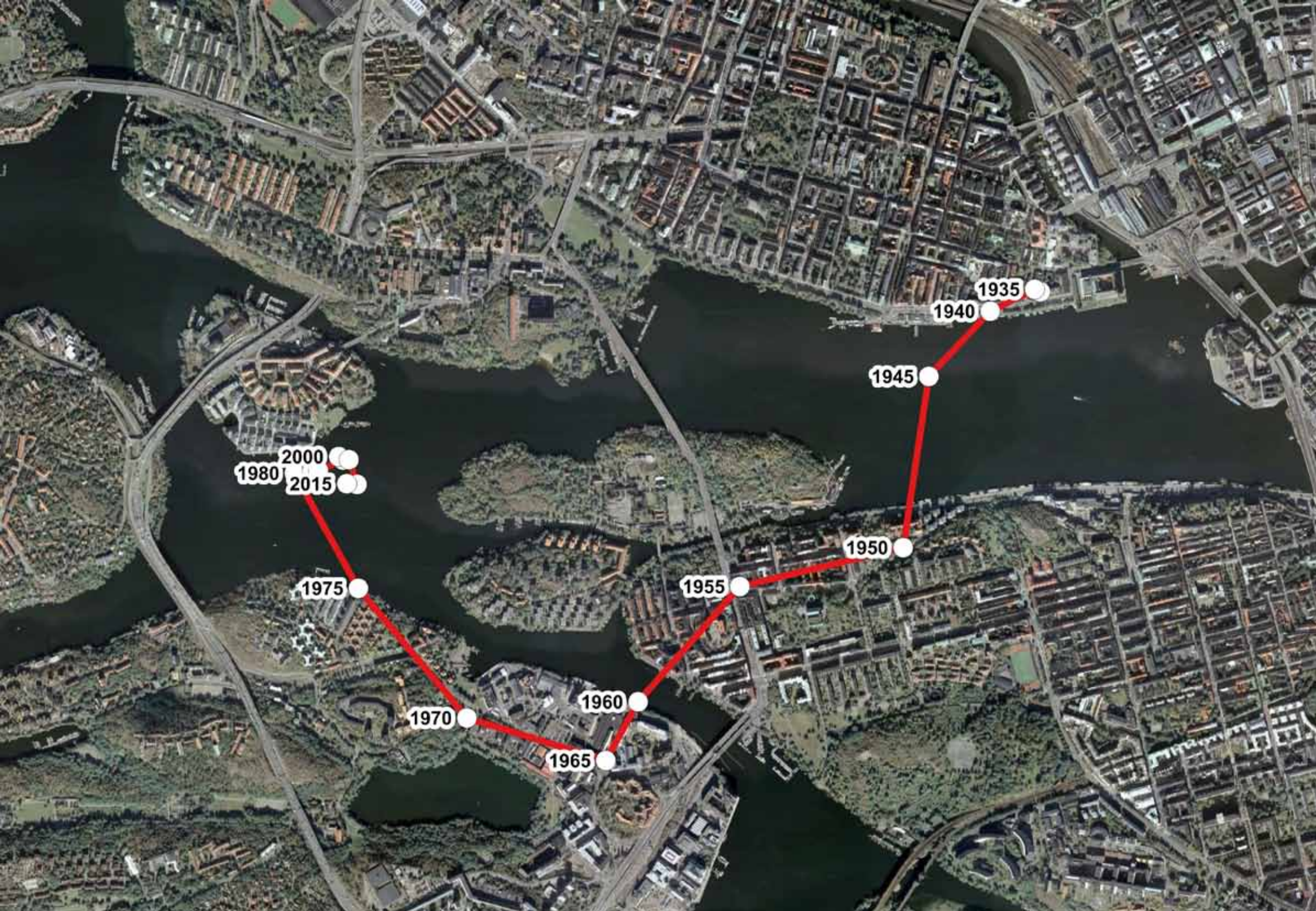
KARTA 8

Karta 8 visar samma sak som karta 7, men med den skillnaden att nollvärdet satts till plus 47 procent, vilket helt enkelt är Stockholms totala tillväxt mellan 1942-2015. Det innebär att områden som växt med mer ökat sin relativa betydelse, medan de som växt med mindre förlorat vikt befolkningsmässigt.

På kartan blir förskjutningen ut från tullarna ännu mer tydlig. Helt tydligt blir det också att det är de allra yttersta stadsområdena som växt mest. Hade Tobins q varit avgörande för stadsutvecklingen hade det inte kunnat se ut på det sättet, för då hade med all rimlig sannolikhet områden exploaterats med utgångspunkt från tullarna och utåt.

Kartan demonstrerar därför ett "årsringssystem" som följt hyresregleringens logik. "Bostadsbriseten" tvingade helt enkelt fram ett produktionsmönster där man byggde i byggde i stora enheter, vilket pressade ut nybyggena i periferin. Därför uppvisade också det växande urbana rummet mycket stora stadsmässiga håligheter. Även det är ett faktum som borde påverka stadsbyggnadsdebatten i högre grad än den hittills har gjort.

För tydlighetens skull är de procentuella tillväxtsiffrorna för varje område infällda på den här kartan. De mycket höga talen på många av ytterområdena beror naturligtvis på att dessa stadsdelar var praktiskt taget ödemarker 1942.



KARTA 9

De stora förändringarna demonstreras i stadens tyngdpunktsförskjutning, som är beräknad med en formel där de olika stadsdelarnas befolkningsmässiga vikt förändras över tid. Linjen är en ytterst effektiv demonstration av hur en hyresreglering verkar. De två mönster tyngdpunkten uppvisar är lätta att urskilja och nästan lika långa rent tidsmässigt. Den ena sträcker sig från regleringens införande fram till 1980, varefter nästa fas inleds. Talen för förflyttningarna är tydliga: Mellan 1940-80 är den årliga centrumförskjutningen under den 94 meter, därefter faller talet till 10 meter.

Stabiliseringen inträder 1980 som är exakt samma år som centrum börjar växa igen. Slutsatsen blir att det säkraste och enklaste sättet att destabilisera en stad är genom att låta befolkningen i de centrala delarna falla kraftigt samtidigt som man exploaterar på ett i grunden planlöst sätt i olika ytterdelar. Det den starka tyngdpunktsrörligheten fram till 1980 huvudsakligen gör är att den förhindrar staden att realisera de stordriftsfördelar som finns i ett redan byggt centrum. Där finns inte bara gator, torg och olika tekniska system. Där finns också en mjukare infrastruktur i form av skolor, restauranger, butiker och så vidare. Med ständigt vikande befolkning kommer allt detta att utnyttjas av färre människor, samtidigt som dubblade funktioner måste etableras i nya bostadsområden. Den dyra och utdragna utvecklingen kan beskrivas som en strukturell stadskris.

Det mest akuta uttrycket för denna strukturella kris av nyproduktion, förfall och rivning kom till uttryck med Norrmalmsregleringen. Med alla tänkbara objektiva mått var den minst av allt ett uttryck för en rekordperiod eller en modernistisk triumf. Snarare var den ett uttryck för makthavare som fastnat i en extrem tvångssituation som till sist bara kunde brytas efter ett nästan totalt haveri. Efter det var det dessutom möjligt rekonstruera Stockholm.

Som extra ironiskt framstår det faktum att regleringens andra fas inföll åren runt 1965, när rörelsen söderut kulminerande. Ingvar Kamprads beslut att etablera ett helt nytt centrum vid Kungens Kurva framstår i det perspektivet som åtskilligt mycket mer logiskt än det som pågick på Norrmalm. Samtidigt som det 1968-1969 stod klart att regleringen havererat var inte bara IKEA färdigt. Då var också Skärholmens Centrum utbyggt med två varuhus, 86 butiker, 10 restauranger och 29 serviceinrättningar. Tydligare än så kunde inte behovet av ständigt ny infrastruktur av alla slag belysas.