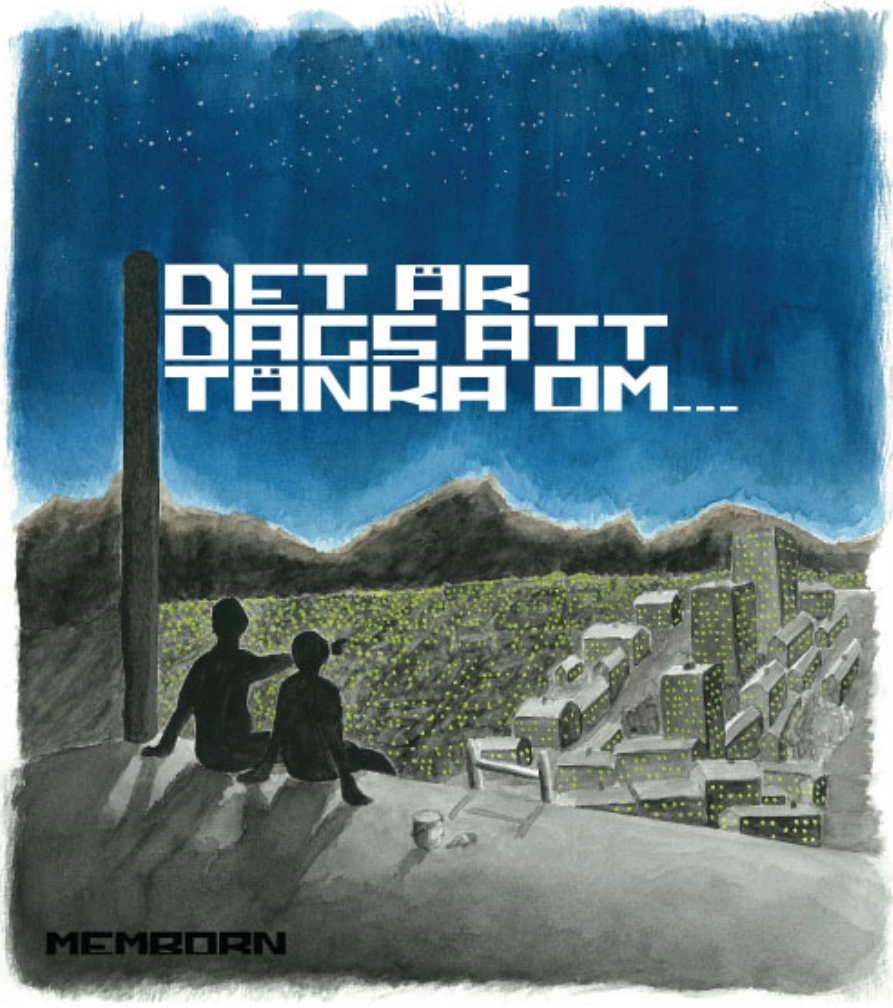


MODERNISMENS FALL

ÅTERTA STADEN

DET ÄR
DAGS ATT
TÄNKA OM...



MEMBORN

Titel: Återta staden – Det är dags att tänka om...
(Reclaim the city – A new shift of paradigm...)
2008-01-01 – 2010-01-14

Innehållsförteckning:

Kap 1 Hur blev det så här?

Modernism:

Kap 2 Avantgarde
Kap 3 Acceptera!
Kap 4 Rivningshysteri
Kap 5 Rekordår
Kap 6 Fuck the context!
Kap 7 Bostadsindustri 2000

Kap 8 London och Uppsala

Kap 9 Dynamisk arkitektur

Kap 10 Stockholms arkitekturskola

Motstånd:

Kap 11 Romantisk livsglädje
Kap 12 Återta staden
Kap 13 Det är dags att tänka om...
Kap 14 Fuck the clock!
Kap 15 Slow city

Kap 16 Källförteckning:

Fortsättningen är under slutredigering och kommer förhoppningsvis att kunna läsas i en kommande bok, men inte i uppsatsen...

Kap 17 Sveriges kåkstäder

Kap 18 Bevara Gårda

Kap 19 Tvärt om

Kap 20 Hemlig agenda

Kap 21 Insidan eller utsidan?

Kap 22 Funktion och kostnad

Kap 23 Varför måste allt se likadant ut?

Kap 24 Demokratisk estetik?

Kap 25 Modernismens politiska ideologi

Kap 26 Natur – Människa – Stad – Tekniska system

Kap 1: Hur blev det så här?

När jag växte upp på 1980-talet var bilen helt central och påverkade var enda del av vårt vardagsliv i det lilla villasamhället Stenungsund. Den användes till i princip allt; som att åka till affären, arbetet, skolan, sporter, utflykter och släktingar. På uppfarterna framför varje hus stod bilarna uppställda likt troféer. En del hade mer än en och på helgerna tvättades eller dammsögs de sedan noggrant. Ibland anordnades det "folkrace" på den lokala motorsportsklubben där stora pastellfärgade 1950-talsbilar från USA visades upp på parkeringen, det var förföriskt. Parkeringsytorna var som samlingsplatser där alla visade upp sig och sina nyköpta bilar. Och vid det lokala köpcentret var parkeringsplatserna ännu mer fyllda med alla möjliga bilmärken och modeller, jag kunde rabbla vart enda en utantill och släpade med mina föräldrar till alla möjliga bilmässor och utställningar. Bilar, bilar, bilar - hela samhället kretsade kring bilar. Men förutom de praktiska ändamålen berättade bilarna även tydligt vilken social status man hade. De som hade råd kom alltid glidandes i de senaste svenska årsmodellerna medan jag och min bror fick huka oss i baksätet så att ingen skulle se oss i familjens gamla franska rosthög. Fast det spelade ingen roll, alla hade redan sett oss när vi hade samhällets enda guldfärgade bil. På 1980-talet skulle nämligen bilarna vara trendigt vita eller röda, det var svårt att smälta in.



Stenungsunds nya centrum

Stenungsund var då fortfarande nästan uteslutande skapat under Sveriges rekordår av några arkitekter ifrån Stockholm i början på 1960-talet och bestod mestadels av villamattor och lägenhetsområden byggda under miljonprogrammet, industriområden och köpcentrum. Allt var ordningsfullt separerat mellan breda bilvägar. 1959 hade den tidigare badorten och fiskesamhället Stenungsund utsetts som plats för en av världens största samlade petrokemiska plastindustri. Kontrasterna mellan modernt och traditionellt var så stora att det var svårt att greppa. På de gamla betesmarkerna och sandstränderna låg istället rykande och pysande fabriker med rör och skorstenar. Jag minns att jag gillade den kemiska doften av Polyeten och den brinnande förbränningslågan ifrån crackeranläggningen som flammade dygnet runt, fabriker som sov aldrig. Min fars bondsläkt var bland det lilla fåtal som hade bott i trakten innan industrierna kom (vid samma bygata ända sedan 1704), vilket gjorde att jag kanske såg skillnaderna mellan det gamla och nya samhället i ett annat perspektiv än mina inflyttade klasskamrater. Den lilla traditionella fiskarbebyggelsen som fanns kvar låg lite nedgången och skamfilad på andra sidan strandvägen, mitt emot de nya affärshusen i plåt och betong och deras oändliga ytor med parkeringsplatser. Min andra verklighet var ute i det bohuslänska kustbandet i Rönnäng där mormor och morfar bodde, han var den fjärde generationen av träfiskebåtsbyggare i min släkt. Där ute fanns ett helt annat liv. Husen låg istället tätt, nära havet, nära mataffären och nära arbetsplatserna. Rönnäng var inte byggt efter bilarnas förutsättningar vilket gjorde att gatorna var trånga och hade folk som promenerade. Vid hamnen samlades allt, bilar, bussar, lastbilar, båtar, cyklar och gående. Husen på de karga klipporna hade knappt rabatter, gräsmattor eller ens staket. Som barn var jag och mina kusiner oerhört fascinerade över att kunna springa tvärs över andras tomter längsmed

husfasaderna på till exempel Åstol utan att smyga. För i det ”moderna” Stenungsund höll sig alla mer på sin kant eller snarare på var sin sida staketet.

Eftersom Stenungsund var så nybyggt hade ännu ingen knivskarp segregation uppstått, vanliga industriarbetare som min far kunde därför råka bo bredvid en utbildad civilingenjör som vår granne. Men de mer monotona hyreslägenhetsområdena hade en mer enhetligt lägre status, de som hade växt upp där började jag inte umgås med för än på högstadiet. Stenungsund visade sig precis som många andra ställen ha alkoholiserade föräldrar, tonårstjejer med skärsår i handlederna och gäng som strök runt fullständigt uttråkade och sökte rusning i lim eller allt möjligt som de kunde komma över. 1990-talets början blev en omvälvande tid i kontrast mot det prylfixerade 1980-talet. En efter en började vi unga tonåringar strunta i både märkeskläder och våra föräldrars bilmärken. Skejtare, punkare, syntare, hårdrockare och hip hoppare blomnade snart ut i egna stilar. Bara något år innan var detta otänkbart men vi lyfte istället fram våra svagheter som styrkor. Vi skapade en stolthet i att vara passé och rent av omoderna för att slippa följa de kvävande enformiga modetrenderna. Det var mer spännande att försöka hitta en egen stil än att nervöst försöka härma alla andras som snabbt blev omodern ändå. Men i början var vi så få som vågade ifrågasätta likriktningen att vi inte kunde nischa oss i avskilda grupperingar utan umgicks över stilgränserna, det blev väldigt lärorikt. Jag kunde som syntare/punkare även lyssna på hip hop och reggae, måla graffiti, intressera mig för naturvetenskap och ha någon sorts tuppkam. Jag lät ingen hindra mig och lägga tabu på sådant som jag fann intressant. Efter ett tag var vi inte längre några enstaka individer utan som en liten armé av unga dissidenter som strök omkring på de öde ytorna mellan bostadsområdena om kvällarna. Men egendomligt nog så tenderar även motståndstrender och alternativa rörelser tillslut att sträva efter enhetlighet i både klädstil och musiksmak vilket egentligen var själva anledningen till mitt eget avstånd. Även undergroundkulturerna ingick i konsumtionssamhället trots att vi demonstrerade mot det under banderollen ”Make music – not money!” Det var en lite förvirrad situation tills min kompis Tomas kom på den geniala idén att byta bort den stilrena ”engelska punkarjackan” mot en traditionell bohuslänsk fiskarjacka. Då först blev det tydligt vad vi egentligen tog avstånd ifrån (trodde vi); ... den moderna industriella utvecklingen som så meningslöst likriktade oss ungdomar efter tillfälliga trender och sjuka ideal. Men naturligtvis var det ingen som förstod någonting, vare sig de jämnåriga eller äldre.

Under dessa år började jag långsamt intressera mig för stadsplanering och mänskliga beteendemönster när vi vistades i de äldre rivningskåkarna längs Första och Andra Långgatan i Göteborg. Jag kommer ihåg hur det kändes när vi missade den sista nattbussen hem från centralstationen och fick gömma oss för att slippa konfrontation vid 5: ans köpcentra. Är du så synlig som vi var då och på fel platser blir du lätt en måltavla. Städer förändrar karaktär under dygnens timmar och olika generationer upplever stadsrummen helt olika. Övervakningskameror är en klen tröst. Men adrenalinet fick mig att börja tänka. Vart var alla vuxna när man för en gångs skull ville ha dem nära? Varför var det ingen som bodde i centrum? Den centrala staden verkade ju vara helt övergiven på natten till förmån för parkeringshus och stängda butiklokaler, hur fan blev det så här?

Modernism

Kap 2 Avantgarde - anpassningar till det förgångna bör inte tillåtas i något fall!

För mellan 12000 till 7000 år sedan började människor överge jägarsamhällets nomadliv för att börja bruka jorden, detta var begynnelsen till mer permanenta byar. I vissa fall där förutsättningarna för att överleva var extra goda och befolkningen lyckades hushålla med resurserna växte byarna till små städer. Antingen placerades samhällena nära sin matproduktion eller vid korsande handelsvägar. De flesta städer växte från början fram i samförstånd mellan de lokala invånarna och näringsidkarna successivt byggnad för byggnad och förlades utefter topografin och de naturliga kommunikationslederna på vatten eller land. Antingen låg de som en randbebyggelse eller i en samlad liten klunga beroende på förutsättningarna. Men när välståndet växte ökade även behovet av försvar och reglerade försvarsmurar. I vissa regioner växte välståndet så starkt att stora riken började uppstå likt Romarriket som samlade så mycket medel (och slavar) att hela städer kunde planeras helt från start enligt ett fast rutnät. Men dessa rutnätsstruktur baserades dock fortfarande på de organiskt framväxta städernas regelverk med huvudgator, korsande smågator och öppna torg, fast i en mer strikt och stiliserad form. Alla städer följde på så sätt ungefär samma grundprinciper som hade växt fram under flera årtusenden utefter mänskliga vardagsbehov och handel. Efter Romarrikets fall blev den mer organiska och naturligt anpassade stadsbebyggelsen återigen den vanligaste under medeltiden, mycket på grund av resursbrist. Men i och med Renässansen återupptäcktes mycket av de forna vetenskaperna, däribland stadsplanering utefter fasta rutnät eller radiella idealplaner. I de fall där nya städer och samhällen inte växte fram organiskt byggnad för byggnad så var stadsplanering och arkitektur först och främst en brand- och militärangelägenhet. Göteborg som planerades under 1600-talet och byggdes helt från start på nästan obebyggd mark var tydligt anpassad till försvarsstrategier med en vallgrav och försvarsmur som inneslöt den rutnätsindelade staden. Militäringenjörer som Erik Dahlberg var verksamma i hela nationen och ritade det av störst betydelse i staden som till exempel Skansen Kronan och Skansen Lejonet¹. För de få utbildade arkitekter som fanns i Sverige under 1600-1800-talet låg arbetet nästan enbart i otroligt storslagna projekt som slott, palats, kyrkor och dess utsmyckning.

Under mitten av 1800-talet kom den industriella revolutionen igång i Sverige (i Frankrike och England hade den dock redan varit igång i drygt ett halvt sekel). Den industriella tekniken skapade många nya möjligheter. Många städer expanderade snabbt vid utkanterna av sin äldre stadskärna. Kontrasterna mellan den gamla stadsbebyggelsen och den industriella märks ibland väldigt tydligt som på Hornsgatan i Stockholm där den norra sidan bevarades kuperad medan den norra sidan sprängdes nästan platt. Inte ens den naturliga topografin var längre något hinder utan kunde med den nya teknikens hjälp allt lättare anpassas efter människans alla önskemål och behov. Utbyggnaden av tågtrafiken minskade avstånden och gav nya stilimpulser och intryck från kontinenten ända ut till landsbygden vilket avspeglade sig allt tydligare. Städerna byggdes mer och mer efter internationella stilimpulser och kom sedermera att generellt efterlikna andra städer istället för att vidareutveckla sin lokala särart. Där rälsen drogs fram uppkom nya industrier som ökade arbetstillfällena i städerna. Bredvid rälsen förlades telenätet och inne i städerna vid spårvägsrälsen lades senare vattenledningar, gasledningar och elledningar. Städerna och kommunikationerna började mer och mer planeras utefter ett fast rutnät av ledningar som grävdes ner under rutnätsstadens befintliga gatusystem.

Men det rådde vid den här tiden förhållandevis kallare klimat vilket medförde missväxt och att det blev svårt att överleva på jordbruket. Många emigrerade från Europa till USA eller flyttade in till städerna, urbaniseringen ökade därför kraftigt och skapade ett enormt tryck. Bostadsbyggandet hängde helt enkelt inte med och priset för bostaden blev en väldigt stor del av lönen för hyresgästerna. Detta på grund av att utbudet var så mycket mindre än efterfrågan. Många hyreshus

kunde därför byggas i spekulationsyfte med maximerat vinstintresse och ibland med rena ockerhyror. För att ha råd blev många arbetarfamiljer tvungna att hyra ut en del av sin bostad till inneboende. Lägenheter som var byggda för att husera enbart en familj kunde ibland ha mer än dubbelt så många som de var planerade för². På grund av det enorma urbaniseringsstrycket bebyggdes innergårdar och andra sparade grönområden samtidigt som husens höjd ökade markant. Förtätningen av staden innebar i flera fall ganska mörka gator och innergårdar. Den svåra situationen för den urbana arbetarklassen uppmärksammades av bland andra Karl Marx och Friedrich Engels redan 1848 i deras skrift "Det kommunistiska manifestet". De menade att de successivt förvärrade förhållandena till slut skulle leda till revolution. Det uppstod sen flera revolutioner under 1800-talet till exempel i Tyskland och Frankrike men utan någon bestående kraft. Rädslan för fler revolutioner var dock hela tiden överhängande och en stark motivation till förbättring av levnadsvillkoren för de sämst ställda. På det medicinska planet kom samtidigt upptäckten av att smittospridning kunde ske via partiklar i luften och om vikten av god hygien för hälsan³. Ny forskning lyfte fram frisk luft och direkt solljus som botemedel mot flera sjukdomar, bland annat tuberkulos. Trångboddheten blev därmed ett politiskt begrepp.

De raka rutnätsplanerna som applicerades oavsett topografi av ingenjörer kunde i vissa fall ge närmast oändliga korridorliknande perspektiv och monotona stadsmiljöer med industrialismens snabba byggnadstakt. Vid slutet av 1800-talet såg då arkitekter som Camilo Sitte möjligheter att utöka yrkeskårens verksamhetsområde. Han började istället blicka bakåt i tiden och inspireras av medeltidens organiska stadsstrukturer i städer som Siena i Italien, vilken charmfullt hade anpassats efter topografin. Det mer konstnärliga förhållningssättet blandat med de medicinska aspekterna medförde att gatorna kröktes och att kvarteren utvecklades från att ha varit trånga och överbebyggda till luftigare storgårdskvarter⁴. För arkitektkåren tillkom även fler uppgifter förutom stadsplanering som ritande av bostäder och byggnader av mer vardaglig karaktär. Men en stor del av arbetet låg fortfarande i ornamentering och utsmyckning eftersom byggherrarna själva ofta utförde byggnadernas planlösningar efter traditionella standardlösningar⁵. I och med att arbetsfältet utökades ökade snabbt även antalet arkitekter. Det måste nog ha känts en smula devalverande i prestige att de arkitekturritade flerfamiljshusen vid slutet av 1800-talet nu fick tävla mot andra arkitekturritade flerfamiljshus och med samma skala i stenstadens bostadskvarter. Tidigare hade ett slott eller en kyrka ibland synts på mils avstånd med väldigt låg och småskalig bebyggelse omkring. Kanske är det i en längtan efter det fristående byggnadsverket (före detta palatset eller kyrkan) som stadsplanerna började bli allt mer uppluckrade och utspridda från slutet av 1800-talet under ledning av arkitekter. Först syntes detta med fristående universitetsbyggnader och andra statusbyggnader. Senare in i 1900-talet kom tillslut varenda byggnad att placeras fristående i stadsrummet, som oberoende objekt istället för en del av ett gemensamt stadsrum. När arkitekternas arbetsområde utökades förändrades även yrkesrollen successivt från den konstnärliga mot den mer ingenjörsmässiga och samhällsplanerande. Men de rent estetiska tillvägagångssätten levde nog kvar under hela 1900-talet och än idag på 2000-talet.

1898 presenterade den engelske författaren Ebenezer Howard en helt annan tanke för att förbättra situationen för arbetarfamiljerna. Tanken var istället att låta den fattiga befolkningen överge den trånga innerstaden och flytta ut till självförsörjande trädgårdsstäder ute på landsbygden. Dessa småstäder med blandad bebyggelse och mycket grönytor skulle sen ligga som "satelliter" i en krans utanför storstaden. Letchworth utanför London blev det första exemplet som byggdes i början av 1900-talet⁶. Men sedan följde flera exempel även i Sverige som Gamla Enskede. Vid ungefär samma tid 1904 presenterades även arkitekten Tony Garnier sin framtidsvision i lite liknande linje "Une ville industrielle". Han vidareutvecklade tanken på att sprida ut staden i separerade enheter men föreslog även att separera bostäderna ifrån arbetsplatserna. I socialistisk anda tänkte han sig snarare ett tungt och giftigt industriarbete som mänsklighetens huvudsysselsättning istället för Howards "gröna våg" med jordbrukssysslor och då föll det sig

nödvärdigt att dela upp stadens verksamheter i avskilda zoner med pendlingsavstånd. Även alla skolor förlades prydligt tillsammans i en egen separerad zon. Eftersom alla skulle arbeta i industrier tänkte han sig att klasskillnaderna kunde suddas ut och allt privat ägande av mark avskaffas. Marken mellan byggnaderna kunde därför bli offentlig parkmark. Idén att förlägga bostäder i offentliga parker växte med åren till att bli närmast synonymt med hälsosam bebyggelse. Det var flera massrörelser under början av 1900-talet som på ett eller annat sätt predikade om hälsan; nykterhetsrörelserna, frikyrkorörelserna, idrottsrörelserna och den begynnande fackföreningsrörelsen. Hygienen och hälsan började därför allt mer hamna i fokus även inom stadsplanering och arkitektur och de gamla uppfinningarna från Romarriket som dusch och toalett blev allt vanligare även för en större del av befolkningen. Men hygienivern utvecklade sedan en mörkare sida efter första världskriget i och med den rashygien som forskades i på det rasbiologiska institutet i Uppsala från 1920-talet. Psykiskt handikappade eller kvinnor som var i behov av abort tvångssteriliserades därför i Sverige ända fram till 1975⁷. Det låg en väldigt stark förmyndarmentalitet och tvångsuppfostran bakom hygiendebatten mellan 1920-1970-talen.

Kort beskrivet utvecklades industrialismens arkitekturstilar i Sverige från 1880-talets schematiskt uppbyggda klassicism mot 1890-talets utbrott från symmetrin och en strävan efter robusta och naturliga material. Några år före 1900 kom den lättare Jugendstilen, den var väldigt rikt ornamenterad och hade klara referenser från gotiken men var samtidigt väldigt modern och frisläppt. Namnet som på tyska betyder ”ungdom” eller i den franska benämningen betyder ”den nya konsten” belyste stilens framåtblickande och uppbrottslust från de gamla klassiska doktrinerna. Efter 1905 var det återigen dags för ännu ett skifte i stil och smak tillbaka till de naturliga materialen och hantverksteknikerna med den nationalromantiska fascinationen för de svenska medeltidsbyggnaderna⁸. Materialen skulle vara och kännas äkta, inte som de ”falsa” byggnaderna med industritillverkade antika ornament. I samband med bland andra Carl Bergstens konsthall för Liljevalchs från 1916 och Gunnar Asplunds Villa Snellman från 1918 kom nästa övergång till den smäckrare ”Swedish grace” som sedan var den dominerande stilen under 1920-talet. Återigen lämnades de moraliska aspekterna med ”äkta” material för en lättare upplevelse men med mycket av den klassiska arkitekturens stramhet. Den stora förebilden för 1920-talsklassicism var svenska upplysningstidens sakliga 1700-tal. Dock kunde även lekfulla knep som skenperspektiv användas i början, som i just Villa Snellman där korridoren på ovanvåningen verkar längre än den är tack vare att väggarna inte är helt parallella. Stramhet och lekfullhet på samma gång, som även syntes på Asplunds fönstersättning⁹. Denna paradox mellan allvar och lättsamhet, var nog en av de stora orsakerna till att Sverige ansågs vara arkitektoniskt världsledande vid Parisutställningen 1925. Under 1920-talet utvecklades även den svenska standarden enormt för bostäderna. Ljus och luft började tas mer i beaktning även i stadsplaneringen och toaletter och badrum fanns nu även i arbetarbostäder. Även den industriella bostadsproduktionen inleddes under 1920-talet samtidigt som formspråket förenklades för att passa både tiden och produktionen. Spröjsade fönster, spegeldörrar och andra snickerier började serietillverkas i långa serier.

Åren mellan 1880-1930 var samtidigt nystilarnas rikt utsmyckade era med nybarock, nyorientalism, nygotik eller nyrokoko. Den här tidens framväxande snilleindustri och nya kommunikationsmönster hade öppnat upp Sverige för intryck ifrån alla världens hörn och tidsåldrar. Med den nya teknikens hjälp kunde man på rekordtid skapa nya byggnadsverk som tidigare tagit flera generationer. Tekniken sågs då inte som ett hinder utan snarare som en möjlighet att skapa häpnadsväckande mångfald och hela Europa efterfrågade en enorm mångfald för att spegla den omvälvande tidsandan och de nya verksamheterna. Ornamenten fyllde en högst praktisk funktion, som att skrämja bort tjuvar eller för att berätta för förbipasserande om vem som bodde i huset. Fasadernas utseende hade då som nu även en viktig marknadsföringsfunktion för till exempel företag, myndigheter och banker. Bankbyggnader runt sekelskiftet byggdes ofta i

just någon återblickande nystil för att visa på stabilitet, trygghet och på lång förankring i historien, vilket ansågs passa bra till bankbyggnaders eller varuhus varumärken istället någon modern ”osäker” trend. Fabriksbyggnader behövde också förtroendegivande fasader eftersom de ofta förekom på själva etiketten till dess produkter för att just visa på kvalitet och yrkesstolthet. Och högexplosiva gasklockor täcktes med ornament för att likna pålitliga palats och lugna ner de som bodde i närheten. Fasaden var ett språk som förmedlade känslor till befolkningen likt ”varumärken” idag. Men få av oss förstår längre allegorin, anspelningarna till religion eller metaforerna i ornamentiken, vi har lite krasst blivit estetiska analfabeter. Sida vid sida byggdes en mångfald av olika nystilar bredvid andra byggnader som kunde vara utsmyckade enligt de senaste stiltrenderna. De trendiga stilarna skiftade väldigt snabbt. Arkitekturtrenderna fungerade på samma sätt då som nu, stilarna kommer och går och nästan alltid i cykler som ena stunden lägger tyngden i moralen och andra stunden i just frigörelsen från moralen, som i fallet med materialmoralen inom arkitekturen under 1910-talet. Klädmodet fungerar på samma sätt, det som var totalt omodernt några år tidigare kryper snart fram och blir den rådande stilen. Det gör det faktiskt ganska lätt att förutspå trender men självklart kommer trenden alltid som en lite ny variant. Inom arkitektur går modet i 10-15 års cykler ungefär. Men det skedde enligt min uppfattning ett trendbrott efter 1930-talet, innan hade flera stilar kunnat samexistera sida vid sida, arkitekterna och byggherrarna valde helt enkelt det stiluttryck som ansågs passa byggnadens funktion bäst, antingen det senaste modet eller det välbeprövade traditionella. Men efter 1930 ritade arkitekterna istället mer och mer inom ramen för en gemensam estetik, inga andra stilimpulser tilläts längre att samexistera sida vid sida. En enda stil ansågs snart (och anses fortfarande) lämpligast till alla byggnadsprojekt, alltid.

Det är inte helt lätt att beskriva utvecklingen fram till den rörelse som kom att kallas modernism i Europa (även benämnd som ”funktionalism” i Sverige eller ”the international style” i USA) men helt klart är att nästan inga av idéerna var vare sig unika eller helt nya, stilen hade lånat estetik och argumentation från flera håll. Men den första nya grundstenen anser jag nog att Adolf Loos hade i och med hans skrift ”Ornament och brott” från 1908¹⁰. Han verkade i en tid då den rikligt ornamenterade Jugendstilen och mängder av andra nystilar hade blommat ut för fullt, det var i motstånd mot detta som han publicerade sina skrifter. Modernismen börjar som en motståndsrörelse. Han ansåg att ornament på byggnader kan likställas med tatueringar på människor och att den ”moderne” man som tatuerar sig antingen måste vara kriminell eller degenererad. Det var snarare i borttagandet av ornamenten som den ”moderna kulturen marscherade”. Loos hade även skrivit flera artiklar i tidskriften ”Der Sturm” om människornas omoderna och omoraliska sätt att klä sig otidsenligt¹¹. Det var väldigt omoraliskt att klä sig just otidsenligt. Även den tyske arkitekten Peter Behrens eftersträvade vid samma tid som Loos ett mer avskalat formspråk. Han fascinerades av den nya tidens billiga industribyggnader och arbetade vidare med jugendstilens stora öppna glasfasader och utvecklade tillslut helt glasade ”curtain wall” –fasader (det vill säga väggar som inte är bärande). Behrens var förgrundsgestalt i ”Deutscher Werkbund” som grundades 1907 för att integrera konst och hantverk med industriell tillverkning och bryta mot de tidigare tillvägagångssätten. De utmålade ständigt det gamla 1800-talet som en tid av förfall. Hans roll för modernismens senare framväxt är fullständigt central eftersom rörelsens huvudgestalter som Bauhausrektorerna Walter Gropius och Ludwig Mies van der Rohe samt även Le Corbusier och Ludwig Hilberseimer alla arbetade på hans kontor i början och sedermera utvecklade hans idéer vidare.

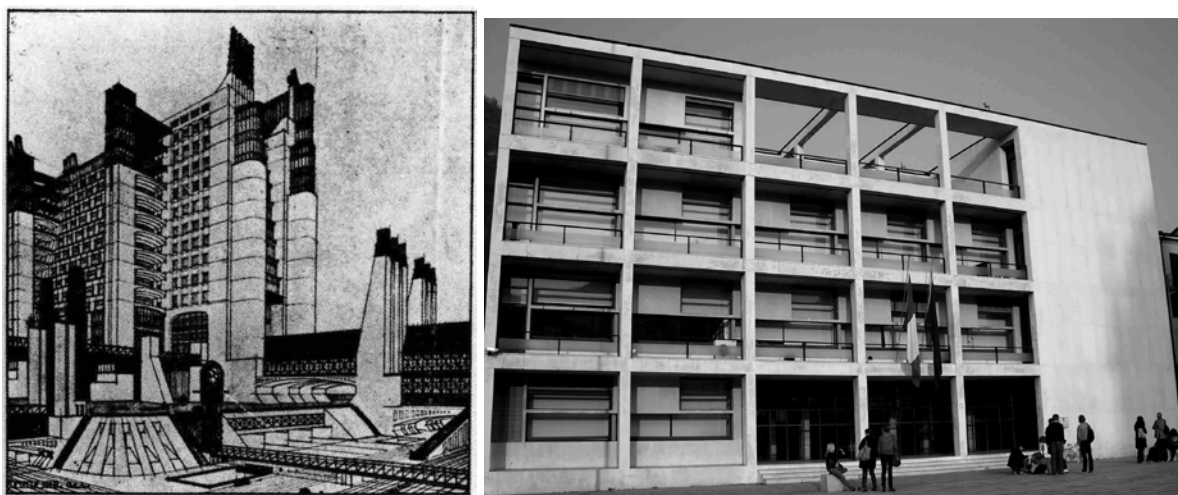


Marinetti med bil 1912

I februari 1909 kom det ideologiskt viktigaste steget i och med det Futuristiska manifestet publicerat i den franska tidningen *Le Figaro*. Bakom manifestet stod den italienske poeten Filippo Tommaso Marinetti och tonen var ovanligt hård och radikal. Här följer en översättning av 7 av de 11 punkter som stod i manifestet;

1. Vi skall lovsjunga kärleken till faran, till den inbitna energin och djärvheten.
4. Vi deklarerar att världens ära har berikats av en ny skönhet: skönheten av hastighet.
5. Vi vill besjunga människan vid ratten, vars stång tycks gå tvärs igenom jorden, som även den har full tävlingsfart i sin omlopps bana.
7. Det finns skönhet i enbart kamp. Inget mästerverk utan en aggressiv aspekt.
9. Vi ska glorifiera krig – den äkta hygien för världen – Militarism, patriotism, de destruktiva bedrifterna av anarkisterna, de stora idéerna man är beredd att dö för, och ett förakt av kvinnan¹².
10. Vi vill förstöra museerna, biblioteken, akademier av alla slag och bekämpa moralism, feminism och varje opportunistisk eller utilitaristisk feghet.
11. Vi kommer att besjunga de stora folkmassorna, hetsade av arbete, nöjen eller uppror.¹³

Ja det är faktiskt ordagrant vad som stod i sju av punkterna i *Le Figaro* den februarimorgonen. Det är inte konstigt att det fanns så få kvinnliga futurister. Futurismen kom att växa till en rörelse och en ism bland många andra ismer bland avantgardet i början av 1900-talet men det fanns en viktig skillnad, futurismen såg sig inte som en ny stil bland andra utan snarare som en motståndsrörelse och början av en ny epok. Detta var den enda vägen in i framtiden. Retoriken var därför väldigt hatisk mot det förgångna och de ville förstöra kulten av antiken och historien. Alla gamla traditioner skulle rensas ut, museum, bibliotek och allt samlande och bevarande måste förstöras. De glorifierade först och främst den industriella revolutionen och de möjligheter som den innebar för mänskligheten, inte de sociala villkoren utan främst själva tekniken, lukten från fabriken, ljudet från maskinerna kablarna till telefonin som hängde över gatorna och hastigheten med dess nya levnadsmönster. Futuristerna hade hätska poesiuppläsningar som ofta urartade i slagsmål och anordnade musikkonserter med maskinljud istället för instrument som även de urartade i slagsmål. Detta med bråken var faktiskt en väl medveten strategi för att få medialt utrymme. Inom konsten undersöktes gärna hastigheten och rörelsen med en ganska tydlig inspiration av kubismen. 1914 anslöt sig den unge arkitekten Antonio Sant'Elia till rörelsen och publicerade samma år *L'architettura futurista* manifestet. Han drevs av fascinationen av hastighet och olika kommunikationsmedel i flera våningsplan, som tunnelbana, tåg, motorväg och promenadbroar, allt i samma punkt och vid gigantiska bostadskomplex¹⁴.



Futuristiska arkitekturmanifestet 1914¹⁵ & Casa del Fascio i Como, Italien 1936.

Sant'Elia's hand verkar ha haft så bråttom när han ritade att den inte hunnit stanna i tid och dragit strecken lite för långt, en väl medveten strategi. Det var inte längre de vanliga monumentalbyggnaderna som bankhus, palats och lyxiga skrytbyggen som intresserade honom utan istället fabriker, vattenkraftverk, lufttrummor och tågstationer. Den moderna staden hade nya funktioner som behövde ny estetik. Hängiven futurist som han var så anmälde han sig genast som soldat i frontlinjen i första världskriget och stupade redan 1916. Efter sig lämnade han endast sitt manifest och några skisser. Men 1933 så uppfördes en av hans skisser som ett krigsmonument över de stupade i kriget, under ledning av Giuseppe Terragni. Antonio Sant'Elia uttryckte i sitt manifest en viktig tes som sedan kom att bli ett av huvudargumenten för modernismen, att byggnader kommer att få en kortare livslängd än våra egna mänskliga liv. Varje generation ska därför bygga nya egna städer och då finns inte längre något behov av långsiktig kvalitet. Futurismen var motståndare till den gamla livsstilen med att "spara och vårda" och själva grunden för den moderna "slit och slängmentaliteten". Marinetti spred sen sina idéer vidare till Ryssland under Kubist/futuristutställningen "0-10" i St. Petersburg 1915. Det året knöt även Marinetti starka band med Benito Mussolini och blev en av de tidiga huvudgestalterna inom den begynnande fascismen. Han underströk sedan i skriften "Futurismo e Fascismo" från 1924 just futurismens pionjärroll och dess alla kontaktpunkter med fascismen¹⁶. 1926 utvecklades futurism till så kallad "rationalism" av arkitektkollektivet Gruppo 7. Giuseppe Terragni, en av förgrundsgestalterna fick sedan uppdraget att rita det nya fascistiska partiets högkvarter "Casa del fascio" mellan 1932-1936. Högkvartersbyggnaden blev en av den tidiga modernismens mest inflytelserika byggnader. Rationalismen var den italienska motsvarigheten till den svenska "funktionalismen" och verkade vid samma tid för att förbättra samhället via arkitektur med sociala, ekonomiska och politiska mål. De politiska målen var uttalat Mussolinis fascistiska mål och tillsammans med de rationalistiska arkitekterna skapade han det nya moderna utseendet för de italienska städerna.

1913 grundades i Ryssland den abstrakta konst- och arkitekturrörelsen Konstruktivism. Den ryska rörelsen ville också frångå alla traditionella föreställningar om konst och arkitektur. Konsten skulle istället imitera former och processer från modern teknologi. Det fanns en kult över maskinteknologin och en fascination av industriella tekniker och material. Måleriet uttryckte rena färger och tydliga ickeföreställande former¹⁷. I och med den ryska revolutionen 1917 kom rörelsens estetik att användas av både Lenin och Stalin ända fram till 1934. Den nya kommunistiska staten ville markera ett avståndstagande från det gamla Tsarryssland och fick oerhörda propagandamöjligheter med den nya uppseendeväckande stilen. Till den stora världsutställningen i Paris 1925 anlätades därför den konstruktivistiske arkitekten Konstantin Melnikov för att konstruera Sovjets officiella paviljong. Konst, filmaffischer, byggnader,

vardagsföremål och även stadsplaner influerades av konstruktivismen. Arkitekten och konstnären El Lissitzky kom att få enormt stor påverkan på den tidiga modernistiska arkitekturen trots att hans byggnadsritningar då ansågs omöjliga att bygga¹⁸. Han kom tidigt i kontakt med den då hantverksorienterade Bauhausskolan och den holländska tidningen De Stijl.



Rysk konstruktivism; Cloud iron av El Lissitzky, Pravdas kontor av bröderna Vesnin 1924

1917 startades den holländska konstitidningen "De Stijl" av Theo Van Doesburg. Syftet var att göra motstånd emot den då dominerande hantverksorienterade expressionismen i Holland och Amsterdam, kallad Amsterdamskolan. Expressionismen som arkitekturstil kan ses som en organisk vidareutveckling av jugend som blev väldigt individuell och spretig i sitt uttryck. De Stijl verkade istället för en enda gemensam stilren uniform. I denna tidning figurerade många olika konstnärer, möbelmakare, designers och arkitekter som alla var starkt påverkade av konstruktivismens maskinestetik. De flesta möttes inte ens utan verkade var för sig men var ändå helt likriktade sina kollegers arbeten. De främjade de raka linjerna, räta vinklarna, kvadraterna och gärna med en tydlig diagonal genom konstverken för att bryta mot symmetrin. Diagonalen i kompositionen användes även flitigt av konstruktivisterna. Inom arkitekturen och möbelsnickeriet drevs tanken om de helt rena ytorna vidare till att bli skivor i primärfärger som uttryckte tredimensionell rumslighet¹⁹. I det första numret av tidningen fanns även Villa Nora från 1914-1916 med av den holländske arkitekten Robert van't Hoff som skulle få stor påverkan. Fast Villa Nora var närmast en kalkering av den amerikanske arkitekten Frank Lloyd Wrights så kallade "prärievillor" som tydligt framhävde de horisontella linjerna på byggnaderna (istället för det vertikala som länge varit den rådande normen) och lösgjorde rummen med en öppnare planlösning. Redan 1909 reste han till Europa i promotionsyfte vilket nu började göra avtryck²⁰. I den tyska staden Weimar startade konst- och arkitekturskolan Bauhaus 1919 av Walter Gropius (Peter Behrens fd medarbetare). Den första tanken var att förena konst och hantverk inom den fria expressionistiska ramen men vid 1922 bytte Bauhaus riktning tvärt om efter inverkan av De Stijl och blev sedermera navet för modernismen när de övergav hantverk till förmån för industriproduktion enligt den "nya sakligheten".²¹ I fusionen mellan expressionismen och konstruktivismen verkade även den nyskapande arkitekten Erich Mendelsohn som under första världskriget satt och skissade fram framtidens arkitektur som nattvakt vid den ryska fronten. Han sökte efter att gestalta rörelse och hastighet likt futurismen i sina byggnader med horisontella fönsterband som svepte sig runt de rundade hörnen. De skulle tving betraktarens ögon att röra sig fort fram längsmed väggarna istället för att fastna på några ornamentdetaljer när man susade förbi

med bilen. Mendelsohn stod på toppen av sin karriär under 1920-talet och lade en av de viktigaste grundstenarna till den modernistiska estetiken med sina svepande fönsterband, men egendomligt nog blev han inte inbjuden (av Mies van der Rohe) att delta i Weissenhof-Siedlung-utställningen i Stuttgart 1927²². Direkt efter Hitlers makttillträde 1933 tvingades Mendelsohn fly med sin familj till Israel via England eftersom han hade judiskt påbrå. Tillslut hamnade han i USA som många andra europeiska arkitekter.



Erich Mendelsohn 1917

1918 kom filosofen Oswald Spengler ut med den första delen av sin bok "Der untergang des abendlandes" (Västerländernas undergång), del två kom ut 1922. Han beskrev olika kulturers rumsuppfattningar och härledde den västerländska rumsuppfattningen till något han kallade för det dynamiska rummet vilket öppnade sig mot oändligheten, så som i de gotiska kyrkorna där rummen strävade uppåt eller löstes upp inom barocken. Spengler gav härigenom en filosofisk och vetenskaplig tyngd åt de moderna uppluckrade planlösningarna och att de till och med utgjorde själva kärnpunkten i den västerländska kulturen. Han förkastade sin tids konsthantverk till förmån för ett snabbt ångfartyg eller stålverk precis som futuristerna och föredrog en Romersk ingenjörsmässig akvedukt framför ett Romerskt tempel. Han såg tidens kluvenhet i två fallanger:

1. Nationalekonomer, politiker och jurister ansåg att nutidens människor gör framsteg och att civilisationen därför nått ett högre stadium än det förgångna. Höjdpunkten är ännu inte kommen medan...

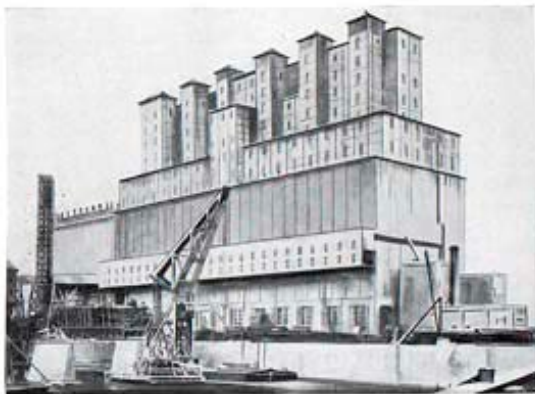
2. Konstnärer, diktare och filosofer istället dömer ut nutiden och hellre förankrar sig i historien. Höjdpunkten är redan passerad och förlorad. Han menade då att de båda falangerna var påverkade av en historiebild som förband dem linjärt till historien. Kulturernas utveckling genomgick en ödesbunden utveckling från födelse och mognad till vissnande och död. – "Enligt Spengler övergick varje kultur så småningom i civilisation, som var ett slutskede och samtidigt ett dekadensstadium, då livet koncentrerades till staden, medan resten förtvinade"²³. Den här synen på förutbestämd utveckling mot undergång gav under 1920-talet bränsle och argumentation åt många samhällsomdanande rörelser som ville bryta upp med det förgångna. Den nya modernistiska rörelsen ansåg sig kunna förnya västerlandets livskraft och rädda den från undergång om bara allt i samhället blev tillräckligt modernistiskt. Både Uno Åhrén och Gunnar Asplund som var drivande krafter bakom lanseringen av modernismen i Sverige utgick senare ifrån Spenglers utgångspunkter. Men Spenglers idéer attraherade även många arkitekter (bland andra Albert Speer) och andra till de högerextrema ideologierna. Temat i hans verk var en kulturpessimism och undergångsprofetia som även passade väl in i den nazistiska tankebyggnaden vilket de senare utnyttjade men Spengler avböjde själv att delta i det nazistiska partiet²⁴.

Le Corbusier kom att bli den allra främsta av förgrundsgestalterna inom den tidiga modernismen när dels hans bok *Vers une architecture* kom ut (som hade en stark inspiration från Spenglers idéer) och när han designade Villa La Roche-Jeanneret, en av de första rent modernistiska byggnaderna.²⁵ Han, Charles Edouard Jeanneret som han egentligen hette, kom från Schweiz och utbildade sig till gravör men intresserade sig allt mer för arkitektur. Han började sin internationella arkitektkarriär genom att jobba för bröderna Perret i Paris 1908 som då höll på att experimentera med armerad betong i sina byggnader. Betong var egentligen ett väldigt gammalt

material som hade använts redan under romarriket men som nu hade förstärkts med arméringstänger av järn. Auguste Perret och Le Corbusier blev dock oeniga om estetiken för materialet, Perret menade att betong var utmärkt även till klassiska och ornamenterade byggnader medan Le Corbusier hävdade att det ”nya” materialet krävde ny estetik. Via sin tid hos Peter Behrens kontor blev Le Corbusier sedan intresserad av tyska industribyggnader och stora glasfasader som låg till grund för det tekniska byggsystem han kallade Domino från 1914. Domino bestod av sex stycken bärande inre pelare likt dominobrickans prickar, istället för bärande ytterväggar vilket möjliggjorde en friare fasadkomposition. Men Le Corbusier var dock fortfarande klassicist vid den här tiden, byggsystemet är så lätt att tolka som färdigt fasaduttryck med glasade väggar som man sett så många utav på senare tid. Men 1922 (samma år som Spenglers andra bok kom) så svängde Le Corbusiers stil helt över till de nya holländska, tyska och ryska nya konst- och arkitekturrörelserna.

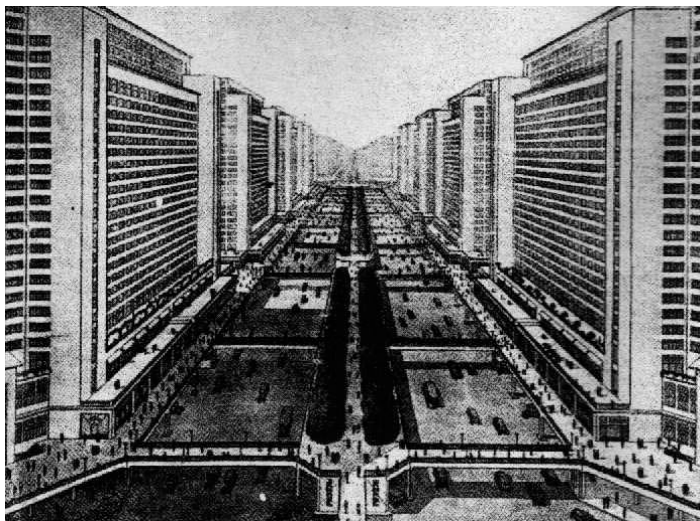


Auguste Perret, Maison tours 1922 och den tyska Margarete Steif fabriken från 1903



Le Corbusier: Vers une architecture 1923, bostadsbyggnader bör ha fabriker och industriella silos som förebild istället för antika palats (som t ex Avenyn, Göteborg)

Åren efter första världskriget var väldigt oroliga, människor svält och rädslan för arbetarklassens vrede kom att öka rejält efter den Sovjetiska revolutionen 1917²⁶. Det reella hotet om revolutionens spridning användes vid den här tiden för att sprida både vänster- och högerextrema politiska ideologier. Det är viktigt att ha detta i åtanke när man ser på modernismen och retoriken i Le Corbusiers bok "Vers une architecture" från 1923 där han ställer frågan - arkitektur eller revolution? Han menade där att revolution kan undvikas med bland annat billiga bostäder för arbetarna. Modernismen skulle nämligen bli billigare än tidigare arkitekturstilar genom massproduktion. Han talade om en ny tid med en ny människotyp och en ny enhetlig utveckling som skulle genomsyra allt. Precis som i futuristernas retorik rörde det sig inte om någon ny ism bland andra ismer. Le Corbusier menade "mot EN arkitektur", en enda arkitektur och inte bara "mot någon NY arkitektur". Arkitektur var alltså enbart modernism, de andra tidigare stilarna skulle inte längre räknas till arkitektur utan till historia. Som huvudmål för Le Corbusiers arkitektur låg inte längre människors behov eller önskemål utan teknikens möjligheter, de stora atlantångarnas möjlighet att stapla människor på höjden eller bilindustrins effektiva löpandebandproduktion. 1925 utvecklade han grundprinciperna för den modernistiska stadsplaneringen i hans förslag "Plan Voisin", där han tänkte riva den norra delen av centrala Paris och ersätta den med gigantiska bostadsvolymer glesat placerat med en 12 filiga motorvägar emellan. Hans plan var döpt efter den franska lyxbilstillverkaren Voisin för att tydligt markera att bilen kom i första hand och människan i sista hand, modernismen var från allra första början bilismens arkitektur.



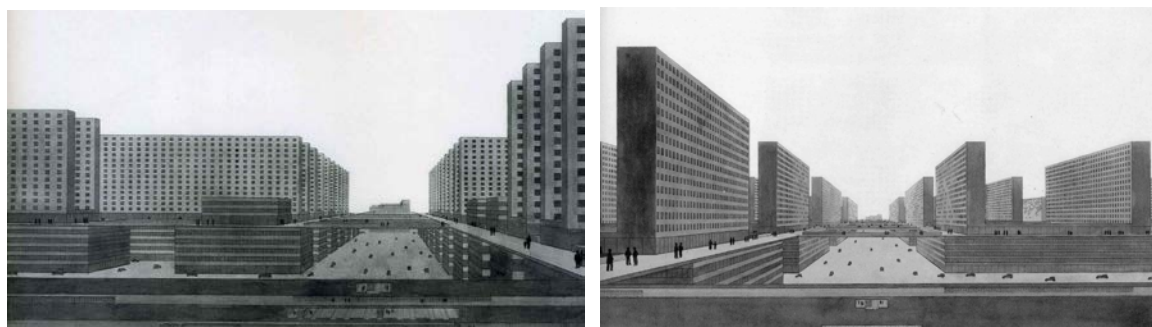
Le Corbusiers Plan Voisin som tänktes ersätta norra delen av centrala Paris 1925



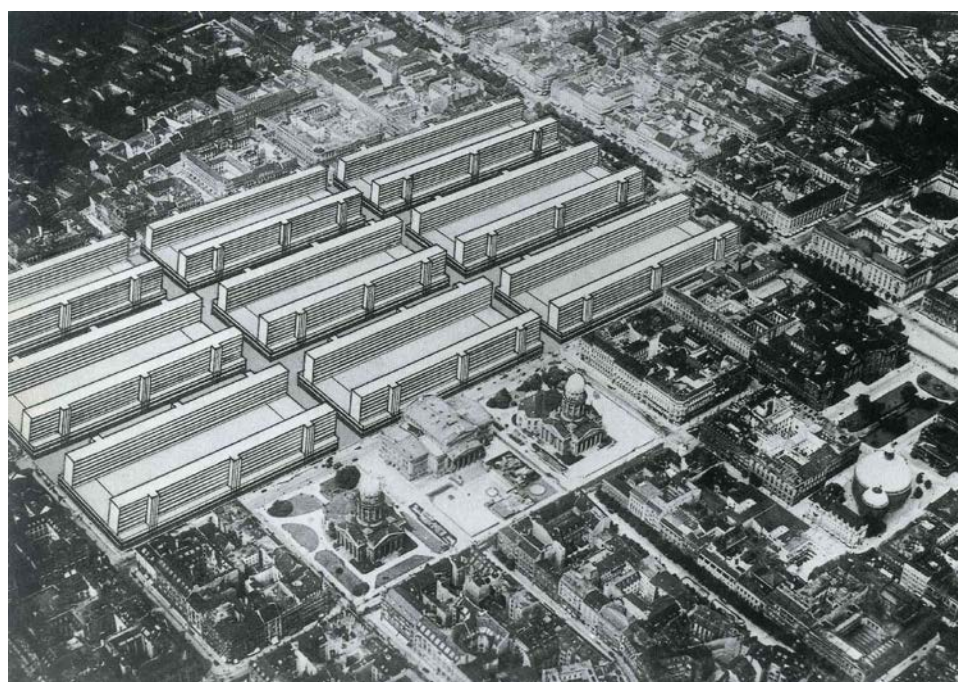
Le Corbusiers Ville Contemporaine 1922

Tanken att ha motorvägar igenom städerna var inget nytt utan egentligen en fortsättning av futurismens planeringsideal men Le Corbusier utvecklade en mycket mer stram och disciplinerad stil utan variationer av byggnader. Le Corbusier var även väldigt noga med att segregera befolkningen efter inkomstklasser i "Plan Voisin", professionella akademiker för sig och arbetare för sig. Arbetarna placerades längst bort från centrum och fick sedan pendla in via järnväg eller motorväg. I äldre städer levde rika och fattiga integrerat och nära varandra huller om buller men i

Le Corbusiers moderna områden skulle allt och alla separeras i segregerade zoner²⁷. Några år senare preciserade han sin sociala utopi i projektförslaget ”Ville Radiuese” med målsättningen ”maximal individuell frihet”. Vad han menade var inte friheten att göra vad som helst utan bara friheten ifrån ansvar, friheten ifrån släkt och familj, friheten ifrån allt socialt ansvar. Ingen människa skulle längre behöva ta hand om sina behövande bröder och föräldrar.²⁸ När det sociala ansvaret (dagis, skolor, vård, anstalter och ålderdomshem) togs över av staten kunde individerna tillslut bli helt fria ifrån varandra och varandras medmänsklighet. Denna nya typ av avskiljande stadsplanering utvecklades vidare under 1920-talet av bland andra Bauhausläraren Ludwig Hilberseimer (som även var Mies Van Der Rohes närmaste medarbetare) samt arkitekturhistorikern Siegfried Giedion som fascinerades av motorvägarna med dess påfarter och trafikplatser. Moderna byggnader skulle vara så förenklade att man kunde uppfatta alla detaljer när man susade förbi dem på motorvägen.



Ludwig Hilberseimers höhusstad från 1924²⁹.



Ludwig Hilberseimers saneringsprojekt för Berlin 1928, utan gyttriga stadspartier.³⁰

1928 startades CIAM, Congrès international d'architecture moderne, en lobbyorganisation för att sprida de modernistiska idéerna om samhällsplanering och arkitektur ut i världen. Det var just genom CIAM som de svenska arkitekterna Sven Markelius och Uno Åhrén lärde känna Le Corbusier, Giedion och flera andra av de europeiska modernisterna. CIAM uttryckte sig gärna tydligt och radikalt likt futuristerna: ”... anpassningar till det förgångna bör inte tillåtas i något fall.”³¹

Alla dessa tidiga modernistiska teorier av Tony Garnier, Adolf Loos, Peter Behrens, Futurismen, Rationalismen, Konstruktivismen, De Stijl, Bauhaus (Walter Gropius, Mies Van Der Rohe & Ludwig Hilberseimer), Oswald Spengler, Le Corbusier och CIAM ligger senare som grund för de svenska modernisterna. Till Sverige kom modernismen för allra första gången med Uno Åhréns text "Brytningar" som publicerades i Svenska slöjdföreningens årsskrift 1925³². Uno skrev i inledningen; - "Former, former, former... jag kände samma dåsiga olust som jag tror man måste erfara i en tropisk skog, där luften ångar av kvalmiga dofter från en växtlighet som bara väller fram i slappt överdåd, där den ena växten klänger på den andra och omåttligt stora blommor slår ut för en natt. Parasiternas paradys." Han pratade om den stora Arts Décoratifs-utställningen i Paris 1925. Där hade han mitt i allt dekorerande sett den moderna utställningspaviljongen L'Esprit Nouvea av Le Corbusier som gjorde stort intryck på honom. Efter ganska hård kritik mot Stadsbiblioteket i Stockholm 1927 fick han även över klassicisten Gunnar Asplund till den modernistiska rörelsen. Det var den svenska Slöjdföreningen och dess direktör Gregor Paulsson som tog initiativet till den stora utställningen som ägde rum under sommarmånaderna i Stockholm 1930. Den nyövertygade modernisten Gunnar Asplund utsågs till chefsarkitekt och ritade de flesta byggnaderna. Med var även kollegerna Markelius, Åhrén och Wolter Gahn som hade varit redaktör för tidningen "Byggmästaren" (numera tidningen "Arkitektur") under åren 1925-28. På utställningen fanns även avdelningen "Svea rike" där författaren Ludvig "Lubbe" Nordström gav sin beskrivning av Sverige och dess befolkning. Nordström blev sedermera känd genom radioprogrammet och boken "Lort-Sverige" som blev ett viktigt dokument i debatten om arvshygien, rasbiologi och tvångssterilisering samt behovet av att riva och sanera bort allt det gamla.³³ På Stockholmsutställningen fanns också det statliga rasbiologiska institutet med rashygieniska inslag sammanställda av föreståndaren Herman Lundborg³⁴. Utställningens stora paroll var standardisering inom både rashygien och arkitektur samt enhetlighet i samhällsplaneringen med ordning som huvudmål. Rashygien var dock inget nytt, idéerna var väl etablerade i den moderna tidsandan på 1920-talet. Innan utställningen fanns det få modernistiska byggnader i Sverige förutom kårhuset till KTH i Stockholm, ritat av Sven Markelius och Uno Åhrén som precis hade blivit klart 1930. Detta år var även modernismen den radikala estetiken för de nya diktaturerna, formspråket var anammat av både Mussolini i Italien och av Stalin i Sovjetunionen (fram till 1934). Modernismen var språket för framtiden, det rena, det enhetliga där valmöjligheterna skulle effektiviseras bort och där det inte skulle finnas plats för något gammalt som inte kunde införlivas i de rationella stadsplanerna. Utan plats även för eftertänksamhet, oliktankare och motståndare. Stockholmsutställningen vållade stor debatt både för och emot och det är just mot denna bakgrund och som ett svar mot den hårda kritiken som Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Åhrén och Eskil Sundahl författade propagandaskriften med det odiskutabla namnet "acceptera" som kom ut 1931. Eskil Sundahl var då chef på KF: s (kooperativa förbundets) arkitektkontor. Skriften var tänkt som ett försvar men har senare framstått nästan som ett svenskt modernistiskt manifest eftersom de så tydligt och övertygande sammanfattar den europeiska modernismen mest grundläggande idéer.

Kap 3 Acceptera... omvandlingen av städerna till centrala köpcentrum med glest utplanterade bostadsområden och industrier utanför.

Följande avsnitt handlar om modernismens grundteorier och är hämtat ifrån skriften "acceptera", som skrevs av Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, under 1931.³⁵ Du kanske undrar varför jag lyfter fram ett så gammalt dokument så noga men egendomligt nog är alla deras argument fortfarande dagsaktuella, jag har stött på dem alla under mina år i dagens svenska modernistiska arkitekturskolan och i de flesta av arkitekturtidskrifterna. Detta är samlingen av idéerna som ligger till grund för större delen av 1900-talets arkitektur och stadsplanering, även för 2000-talets första decennium...

Nedan följer kapitlen i ordning med de åsikter som författarna presenterar.

1. Det är svårt att vara objektiv:

Individen och massan, bild på sidan 3 i acceptera.

Det är bristen på objektivitet som förvränger de sociala frågornas lösning menar författarna till "acceptera". Man kan inte längta tillbaks till en tid då inte problemen fanns, då allting ansågs ha varit lugnt och fridfullt. Det är fel att man söker sig tillbaka i historien efter en lösning inom byggnadskonsten, som att skåda mot det förlorade paradiset. Nu (1931) råder andra förutsättningar. Idag (1931) är det istället de lägre samhällslagren som anammar nymodigheter först, som köper konserver och bröd istället för att baka själva och som köper fabrikstillverkade kläder istället för att sy egna men... – "Massorna förväxlar välståndet med de besuttna klassernas levnadsvanor"³⁶. Detta leder till en "småborgerlig" bostadssmak som kommer under inflytande uppifrån. Skönhetsvärdena är relativa. Till författarnas bestörtning hade inte heller socialdemokraterna (1931 ännu) anammat den nya moderna estetiken så som till exempel det Stalinistiska Sovjetunionen hade gjort. – "... Socialdemokraterna, på få undantag när med hull och hår anammar estetiska doktriner, som är utslag av kulturer vilkas ekonomiska och sociala sidor de betraktar som den renaste utsugning"³⁷. Även kommunister verkade hellre vilja bo i fred i individualistiska stugor för att hävda sin personlighet istället för på modernistiskt vis. Detta var enligt författarna oförenligt med hans politiskt kollektivistiska idéer och en småborgerlig inställning till privatlivet. Det är förlegade samhällsvärden som styr om nya byggnader som varuhus byggs i historiserande nyrokoko eller ett folkets hus i nybarock. Man bör istället sträva efter saklig gestaltning, efter tidens egna värden, efter nutidens tanke, känslor och tekniska

uppfinningar, helt oberoende av lån från andra kulturer och tider. – ”Vi kan inte inspireras av tiden utan att känna oss solidariska med den. Vi måste anmäla oss som dess tjänare, vi måste hjälpa till att lösa dess problem”³⁸. Tiden har bara en lösning och en enda lösning.

2. Kultursituation:

Europa kan delas in i två zoner menar de, ett A-europa och ett B-europa. A-europa sträcker sig som en cirkel från Glasgow i väst, Stockholm i norr, Budapest i öster och till Florens i söder. B-europa utanför cirkeln är det gamla, agrara och outvecklade medan A-europa kännetecknas som – ”... en stor organism där alla funktioner är på en gång specialiserade och där alla celler från den ensamma bondgården till den stora fabriken eller banken är beroende av varandra”³⁹. I A-europa går även alla män enhetligt i herrkläder av engelskt snitt, (modernt klädesplagg liknade dagens kostym med slips). Maskinkulturen har hjälpt till att öka avkastningen från jorden trots naturens förutsättningar. Här har effektiviseringen möjliggjort att jordbruksmarken kan föda fler folk och att folk kan konsumera allt mer per individ. Den bördiga jorden i Ungern (B-Europa) gav mindre avkastning på grund av det ålderdomliga sättet att vårda och bruka jorden. Författarna ser den framtida utvecklingen utifrån tre konsekvenser⁴⁰:

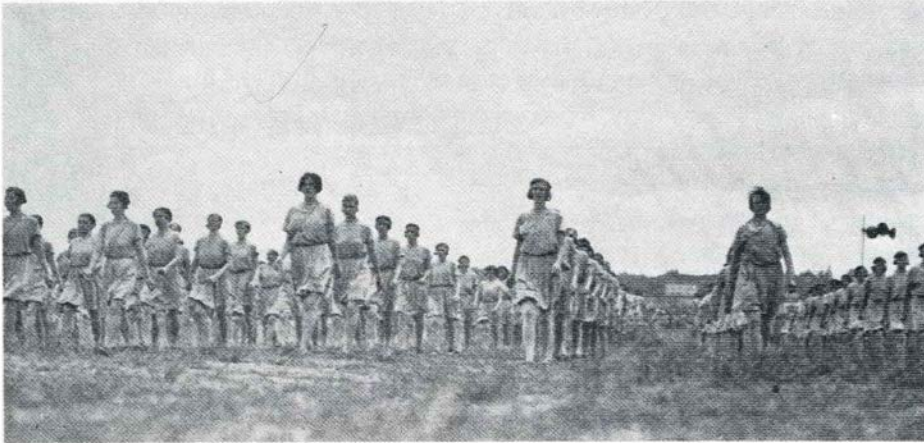
I. Det råder folkökning och urbanisering som avbefolkar landsbygden.

II. Industrialiseringen ökar varutillverkningen vilket ökar lönen och köpkraften (masskonsumtion).

III. Världen sammanknyts genom nya transportmedel, handel och banker (Globalisering). Dessa tre konsekvenser håller på att skapa en ny värld och en ny människotyp och man måste bygga för denna nya människotyp och enligt de nya förutsättningarna. Byggnadskonsten i Sverige har stelnat medan livet har förändrats radikalt. Så här såg de på sin samtid; Arbetet, förströelserna och samhällsangelägenheterna levde i nutiden, uppfostran levde kvar i 1800-talet, bostadskonsten kvar i 1700-talet (Swedish grace) och religionen satt fortfarande kvar i 1500-talet.

3. Det samhälle vi bygger åt:

Det råder en annan arbetssituation nu (1931) menar författarna, fler kvinnor arbetar och de unga arbetarna blir snabbare yrkesskickliga än tidigare på grund av nya maskiner. Det råder inte längre samma mästar- och gesällrelation. Maskinerna har reducerat grovarbetet och därför underlättat yrkesarbetet men det är överdrivet att maskinerna tvingar på ett för högt arbetstempo och tar bort den personliga påverkan på föremålens utformning. Hantverkarens skaparglädje och yrkesstolthet är av mindre vikt. – ”En människas lycka är dock icke så helt beroende av yrket, ...”⁴¹. En arbetare betalar cirka 20% av årsinkomsten på hyran både 1901 och 1931 medan levnadskostnaderna har ökat i lägre takt än hyran, därför har välståndet faktiskt ökat, menar de. Men bostadsstandarden har inte hängt med i samma takt. – ”Vi anser att en familjebostad bör vara större än vi vant oss vid”⁴². Fritidslivet har berikats med Radio, television, biografier och friidrott vilket kommer att skapa en ny människotyp som också behöver en ny bostadstyp med ljusa, luftiga och soliga lägenheter. Hemmafruarna har en tung arbetsbörda i hemmet, där det kan ta en hel vecka för dem att städa sin lägenhet (kanske lite överdrivet). Det måste bli mer lättstädat med rena moderna möbler, möbler i antik stil är pastisch. Bostäder måste i framtiden byggas lika billigt och effektivt som ett kraftstationsbygge eller en trafikled. – ”Vi måste därför reagera mot en negativ uppfattning man ofta möter och som menar, att i byggnadskonsten endast en långsam, kontinuerlig utveckling är tillåten och som endast vill tillåta att man försiktigt bygger vidare på det gamla”⁴³. De samhällsekonomiska förutsättningarna har förändrats... - ”Därför skall vi väl beundra denna gamla kultur men vi kan aldrig rekonstruera den eller låna dess drag”⁴⁴.

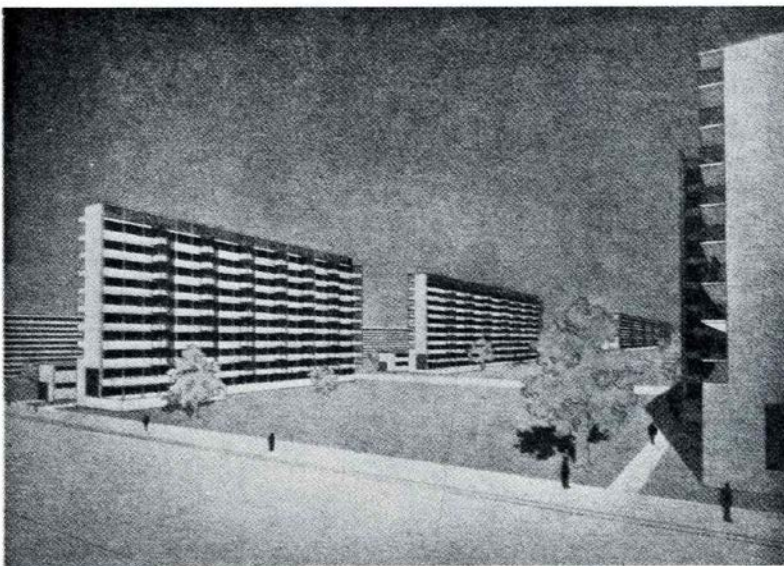


Gymnastikfest.

4. Kravet på bostaden:

Det finns redan en bankinspektion och legitimerade läkare, nu (1931) behövs det även en bostadsstandard med minimikrav. – ”Man byggde förr allt för mycket ej för sig själv utan för att synas för andra, den enskilde för sina gäster i hemmet, kommunen för den resande främlingen, båda kanske för att skryta och synas vara mer än de var”⁴⁵. Städerna väntade sig en estetisk vinst för stadsbilden med ornamenterade hus, men den uteblev. Vad som krävs av en bra bostad är; ett sunt och soligt läge, tillräckligt med luft och utrymme åt dem som bor där, enskilda sovrum, ett gemensamt utrymme, gärna en fritidsplats och ett ostört hörn för studier. Vi måste överge hus som blir fond i ett gatuperspektiv, det är socialt orättvist att folks bostäder blir motiv i stadsplaneringen, det slutna kvarterssystemet skapar mörka lägenheter. Skyskrapan är kanske bra om den förbättrar hygien men... - ”Låt oss därför akta oss för att ägna den en öm och Grönköpingsmässig dyrkan som stadsplanemotiv och placera den mitt i ett gammalt mörkt och gyttrigt stadsparti utan att riva husen runt omkring”⁴⁶.

56

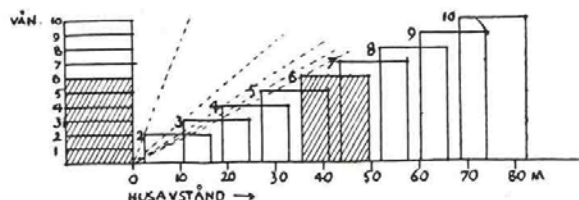


Projekt till bostadsområde.

(av Walter Gropius 1930)

Om alla bostäder blir hygieniskt likvärdiga så blir det den ”sämsta” och inte den bästa bostaden som blir normerande för stadsplanen. Detta innebär att alla får samma standard. Alla bostäder får samma mängd direkt solljus om man bygger i parallella lamellhuslängor som står glest för att även vintersolen ska nå in. Eftersom husen står glest måste hushöjden öka för att få lika mycket våningsyta per markyta som den traditionella staden, ju högre lamellhus desto större avstånd.

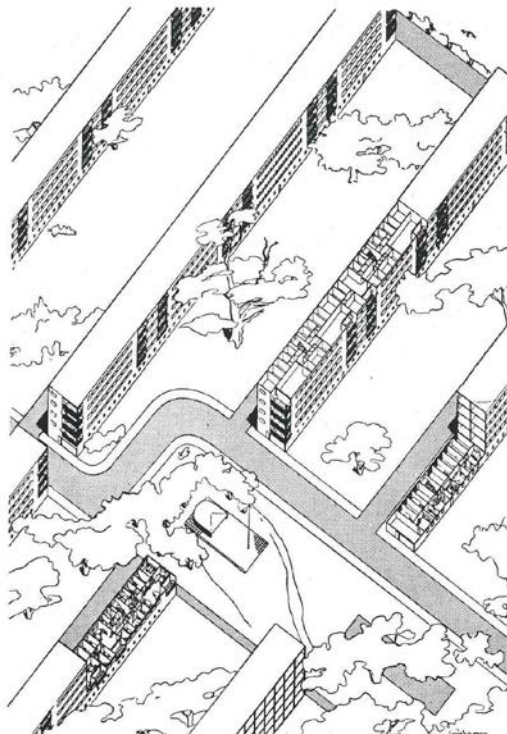
Diagram över variationer av hushöjd och husavstånd för ett område med totala våningsytan en och en halv gång så stor som markytan och husbredden 14 m.



Lägenhetsplanlösningarna måste differentieras mer så man får mer avskildhet och användbarhet. De nya bostäderna kräver isolerade utrymmen för studier och det finns inte längre behov av representationsutrymmen. Förr fanns det ett finrum som stod outnyttjat förutom några gånger per år, detta var ett slöseri med kvadratmetrarna, nu behövs ett vardagsrum istället som är ljusst, bekvämt och möblerat med funktionella möbler. Solljuset verkar indirekt på hälsan genom sin psykiskt stimulerande verkan. Vi kan därför inte längre ha en schematisk fasadindelning trots att det ger vackra fasader. Hus måste byggas ”inifrån och ut”, ej som förut ”utifrån och in” där stadsplanerna bestämde lägenheternas planlösning. Förr bodde vi där vår arbetsplats låg, i staden om man arbetade där eller på landet om man var jordbrukare. Tack vare förbättrade kommunikationer kan man välja att bo där man vill istället för att bo nära arbetet. Radhus har en ekonomisk fördel jämfört med villor då de kan byggas på dyrare mark närmare stan så man kan slippa långa och tröttande resor till och från arbetsplatsen.

55

Projekt till bostadsområde.



Byggnationen av bostäder måste ske med industriell tillverkning genom reproduktion och standardisering, med stordrift och maskinell utrustning på byggplatsen. – ”Standardiserade väggblock av lätt betong infogas på sina platser i byggnaden med hjälp av kranar”⁴⁷. Dessa

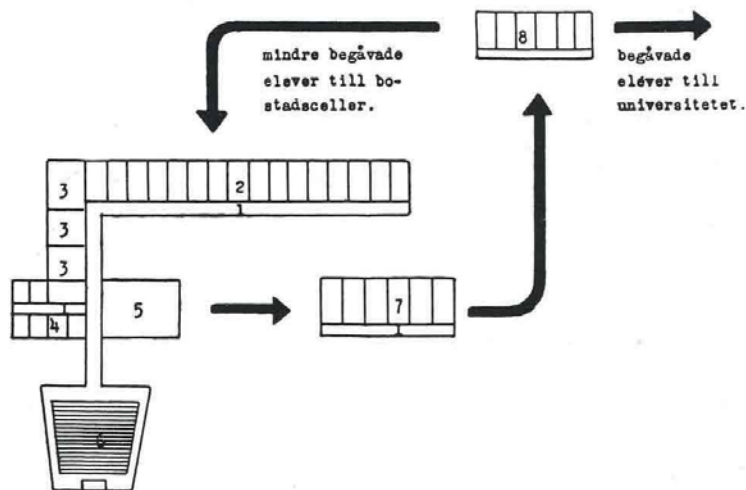
kranar dras fram på räls mellan byggplatsen och upplagsplatsen. Byggnationen sker sedan anpassat efter ett ordnat schema för materialtransporterna.⁴⁸

5. Ett kapitel om hemtrevnad:

Allt vad rationalisering, industrialisering och standardisering innebär är ett hot mot trevnadskänslan och personligheten... - ja, det är sorgligt men de fattiga bryr sig ändå inte, de vill enbart ha det materiellt bättre. Det är bara den välmående borgaren och den vältalige väktaren av gammal god kultur som bryr sig om de livskvalitéer som går förlorade. Författarna föreslår att antal byggnadstyper och variationsmöjligheter ska begränsas av ekonomisk fördel, ju färre typer, desto längre produktionslinjer vilket medför lägre produktionskostnader. Hemtrevnad är inte enbart beroende av det personliga och hemtrevnad är inte heller oberoende av rent materiella omständigheter som storlek... -"I bostadens organisation, i dess praktiska användbarhet finns också trevnadsvärden av allmängiltig natur: den trevnad som varje normal människa känner inför det ordnade, det välorganiserade, det välfungerande"⁴⁹. Personlig smak är falskt och snarare ett lockbete för spekulationsbyggmästarna som vet att "det personliga" står högt i kurs. Hans strävan har endast varit att anpassa sig till sin publiks önsningar och behov. För framtidens byggherrar är anpassning efter befolkningens åsikter inte längre viktigt.

Från det nya Ryssland.

En fullständigt kollektiviserad bostadsanläggning i anslutning till en industriplanering, planerad i Moskva. Pilarna å bilden visar individens väg från späda år till fullvuxen ålder. I det stora komplexet föds han och lever han som fullvuxen. Där finnes gemensamt kök och klubblokaler, en föreläsning- och biograflokal m. m. I byggnaden nedtill till höger (?) lever han i åldern 4-8 år, i byggnaden överst till höger (8) går han därefter i skola till 16 års ålder.



Ett inspirerande samhällsbyggande i Stalins "nya Ryssland" (Sovjetunionen).

6. Industri och hantverk:

Industriproducerade varor som ser handgjorda ut är för att ingen ska tro att vi har billiga saker i våra hem, menar författarna. Industritillverkade produkter ska se industritillverkade ut, annars är det omoraliskt och falskt även om dessa produkter efterfrågas mest. - "Vad folk vill ha" är ett slagord, med vilket man stundom bedrar sig själv och andra. Endast en del kunder vet nämligen bestämt vad de vill ha⁵⁰. Industriproducerade varor kan ha lika hög kvalitet som hantverksgjorda. Det är kvaliteten i varorna som ger känsla av lyx inte varans prakt. - "Genom vår strävan att producera så billigt som möjligt utbreder vi nya behov. I motsats till äldre tider kan vi genomföra denna strävan, ..." ⁵¹. Författarna menar att när varor kan sättas i serieproduktion så sjunker priset och fler får råd att köpa, ju fler som köper desto mer kan produceras och till ännu lägre pris vilket medför att ännu fler köper. Människor får därigenom nya behov av att köpa nya saker genom att priset blir överkomligt, det blir en dominoeffekt. Vi måste acceptera utvecklingen mot storskalig industriproduktion och masskonsumtion.

7. Form:

Form.



**Praktiskt och
eller vackert.**

– ”Vi måste acceptera den [Industrialismen] för att kunna bruka den till vårt bästa. För att vinna klarhet i vår situation och komma till en ny fruktbar uppfattning måste vi rensa ut även alla gamla rent estetiska betraktelsesätt, som vi i realiteten växt ifrån”⁵². Teknik är också konst lika mycket som ornament är konst. Arkitektur har ett praktiskt ändamål, det har inte konsten, så alltså kan man inte betrakta hus som konst. Den tekniskt riktiga formen och det adekvata uttrycket för funktionen - det är skönhet. Konst är ordning! Ned med konsten och fram med ordningen! Öka konsumtionen, förbrukningen och den industriella produktionen. – ”..., huset, möbeln, dricksglasen må gärna vara en förbrukningsartikel som utan saknad förstöres efter kortare eller längre tids tjänst, ...”⁵³. Men när vi använder oss av dem skall de tjäna oss på ett fulländat funktionellt sätt. Det är i funktionen som saker blir estetiskt tilltalande. Vår tid är därför stillös. – ”Varför blir ofta ingenjörernas konstruktioner så självklart vackra? Därför att de inte kommit till med en estetisk pretention utan genom en odelad känsla för logisk form”⁵⁴. Motivarkitektens osakliga former bland de ”kvasimoderna” stilarna som Art Deco och Expressionism (samt De stijl till viss del) är onaturligt och ologiskt. Modernismen är inte bara en stil bland andra stilar utan helt enkelt den nya andan, den enda andan. Arkitekturstilarnas tid är förbi. - ”Den nya andan i byggnadskonsten har en stark moralisk ryggrad”⁵⁵.

8. Nytt och gammalt:



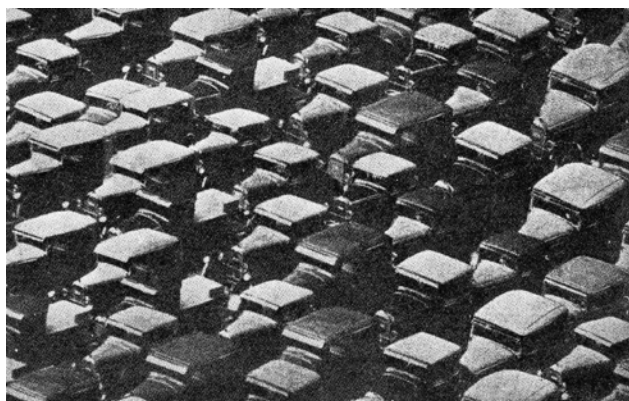
Omodernt är omoraliskt!

Stilen är inte enbart något som syns i formen utan i hela konstruktionen och planlösningen. Stilen är inte enbart en fråga om fasadgestaltning. Trenden fram till 1930-talet har gått mot arkitektur med större äkthet, där fasaden inte bara är påklistrad. En ny byggnad i gammal stil kan aldrig få estetiska värden som en äkta gammal. En nybyggd kopia är sämre än originalet. Själva

utvecklingen är en bestående tradition genom alla tider, det är naturligt att stilar växlar av varandra. Våra kläder är ju moderna, då ska väl också våra byggnader vara det. Det blir maskerad om nya hus smyckas med gamla ornament. – ”Skillnaden mellan oss [Modernister] är att ni [Traditionalister] dömer tiden efter dess dåliga sidor, vi efter dess goda. Ni måste förstå oss: vi ser tidens friskhet, klarögdhet, strålande framåtanda och vi tycker nu inte att den passar att prydas av något halvvisset”⁵⁶. – ”1800-talet, som inom litteratur, målarkonst och musik stod mycket högt, har inom ornamentik och dekoration icke lämnat mycket av värde efter sig” ... ”Det är ett trist men ofrånkomligt faktum att 90% av stilarkitekturen från de sista 50-60 åren [1880-1930] är strunt”⁵⁷. – ”Publiken har ingen glädje av pilastrar, lister och rosetter, ... Den stora publiken lever i nuet och följer modet, tidens stil”⁵⁸. – ”Istället för de 100 ornament á 20 kronor per styck och de 5 dekorationer á 200 kronor per styck, som vi nu brukar rättvist sprida ut över ett hus, bör vi samla våra medel och skaffa ett riktigt, ett modernt konstverk, som passar oss”⁵⁹. Fantasien för oss arkitekter behöver inte längre vara fastkedjad vid stilens regler, så nu kan vi rikta in oss på väsentligheterna som formas av behovet. Renässansens arkitekter ritade efter förebilder medan till exempel den antika amfiteatern i Veronas konstruktör utgick ifrån det sakliga behovet och nödvändigheten. Renässansarkitekterna eftersträvade skönhet istället för saklig konstruktion och skapade därför oäkta pastischartade byggnader.

9. Staden:

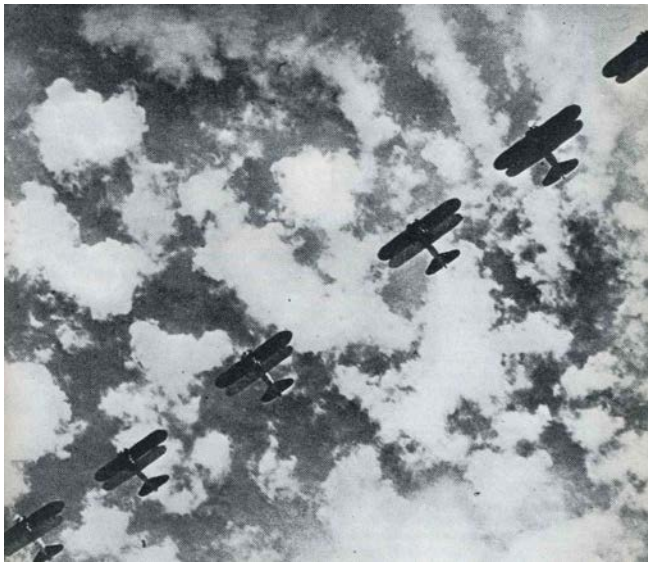
- ”Att bevara gammalt och att undvika nytt är ibland riktigt. Men ingen förnuftig människa, icke ens våra arkeologer, vill bara ”bevara” och ”undvika”, vill hindra stadens naturliga återväxt”⁶⁰. Staden är som en levande organism med liv i tusentals olika former, som ett uttryck för rörelse och arbete. – ”Den levande miljön är helt förändrad: staden växer icke bara genom att nya områden tillfogas vid gränserna, hela den gamla kärnan beröres därav. Det blir gatuutvidgningar och gatugenombrytningar för den stigande trafiken, det blir högre hushöjder.



acceptera massbilism

Och sedan länge fortgår en revolutionerad omläggning av alla större städer, nämligen bildandet av ett centralt affärsområde, city och perifera bostadsområden” ... ”Detaljmiljöerna, gatorna och torgen förändras också de, gradvis och oemotståndigt.”⁶¹ Författarna menar att det är bra att funktionerna separeras, bostäder för sig, arbetsplatser för sig och affärscentrum för sig – ”Vi har definitivt lämnat småstadsidyllen. Gatorna är icke längre ett sällskapsrum. Där härskar enväldigt rörelsen.” Det vill säga: hastigheten och bilismen. ”Allt nytt måste ju skära mot det gamla, det ligger i utvecklingens natur...”⁶² – ”Stadsmiljöns föränderlighet – det är logik. Men livet är ju inte bara logik, det rationellas regel vill vi ibland bryta med det irrationellas undantag – vi vill någon gång, följa andra röster än logikens, behålla ett stycke gammal miljö, en gammal onyttig byggnad, ett par gamla trån, som inte står för mycket ivägen”⁶³. Men resten bör rivas.

10. Acceptera:



Slutbild på sidan 199, acceptera stridsflygplan.

- ”Vi har inte behov av gammal kulturs urvuxna former för att uppehålla vår självaktning. Vi kan inte smyga oss ut ur vår egen tid bakåt” ... ”Den som icke vill acceptera han avstår från medarbete i kulturens utveckling. Han skall sjunka undan i en betydelselös pose av bitter heroism eller världsvis skepticism”⁶⁴.

Kap 4 Rivningshysteri – ”Organisera kallt, hårt så som man organiserar vilket företag som helst”!

Genom att skärpa lagstiftningen pågick förberedelserna till en massiv rivningshysteri i många år. Den första allmänna byggnadsstadgan som enhetligt gällde alla Sveriges städer kom 1875 och 1907 blev stadsplaner bindande. Men i 1931 års stadsplanlag och byggnadsstadga infördes det även nybyggnadsförbud i områden som stod under kommande planutredning. Detta innefattade även alla hygieniska förbättringar och moderniseringar på de befintliga byggnaderna som kunde fördyra en inlösen av ”saneringsfastigheterna” i framtiden. Staten fick härmed även makt att fastställa stadsplaner mot städernas och landsbygdens vilja. 1932, ett år efter att ”acceptera” kommit ut blev medförfattaren Uno Åhrén stadsplanechef i Göteborg och han skulle sitta fram till 1943. Han satte genast igång med att avbryta pågående stadsplaner med planerade stadsmässiga kvarter och ersatte dem med modernistiska lamellhus i parallella längor, som till exempel vid Slottsskogsgatan, Rydbergsgatan (Johanneberg) och Redbergsvägen. Uno Åhrén hade redan sin syn fullständigt klar på hur han skulle utveckla Göteborg: - ”Organisera! Det är dagens fordran på stadsbyggandets område. Organisera kallt, hårt så som man organiserar vilket företag som helst.”⁶⁵ De gamla stadskvarteren visade för honom istället tecken på anarki. - ”Det är därför angeläget att bebyggelsen inom sådana områden blir uppluckrad. ... Utflyttningen från city bör främjas och inredandet av nya bostäder där hindras. ... Idealet synes vara att avveckla de befintliga städerna för att istället övergå till att urbanisera landsbygden genom en gles utplantering av industrier och bostadsområden.”⁶⁶ 1933 tillsattes den bostadssociala utredningen som skulle bli grunden för implementeringen av modernistisk bostadspolitik och de producerade flera betänkanden i ”saneringsfrågan”. 1942 införde staten sedan en hård samhällsstyrning av bostadsproduktionen och införde byggnads- och hyresreglering, vilket snart ledde till att ägandet av äldre fastigheter blev en dålig affär. Hyresnivåerna som hade frysts vid 1942 års nivå räckte efter några år dåligt till underhåll eller moderniseringar. 1947 skärptes lagen om nybyggnadsförbud ytterligare och i princip allt underhåll av äldre bebyggelse stannade av helt. Hälsovårdsnämnden manades samtidigt att i större grad döma ut lägenheter så att ägarna skulle tvingas göra sig av med sina olönsamma hus. Detta var en medveten strategi vilket ledde till att de

svenska städernas och Göteborgs äldre bebyggelse förföll och förslummades. 1947 ökades även stadsplanerarnas befogenheter att ta itu med städernas sanering/rivning för att främja trafik och enbart modernistisk bebyggelse. Tidigare hade städerna haft lokala byggnadsföreskrifter som gett en varierad bebyggelse från ort till ort men de blev nu enhetliga för alla städer i hela Sverige (och även snarlika alla städer i hela västvärlden). Marken var beredd både juridiskt och ekonomiskt att genomföra modernismen enligt de principer som angavs i texten ”acceptera” av bland andra Uno Åhrén: Affärer i city (5:ans köpcentrum), bostadsområden och industrier på landsbygden samt stora trafikleder och parkeringsplatser med plats för massbilismen. Alla städer sades vara tvungna att rivas för att överleva, de grundläggande principerna för stadsbyggnad som människor använt sig av i 8000 år skulle nu helt överges.



Rivningarna av i stort sett hela Masthuggsberget 1965.⁶⁷

Tidigare växte staden genom addition till den gamla miljön och det befintliga gatunätet, som årsringar. Förändringar skedde i små fattbara steg, en byggnad revs och en ny byggnad uppfördes. Ibland kunde ett helt kvarter ersättas men det var ovanligt och oftast återanvändes de gamla byggnadsmaterialen resurseffektivt. Men nya storskaliga idéer och maskiner som grävskopor förändrade processen hänsynslöst och slängde istället materialen på soptippen. De omvälvande åren som skulle förändra Göteborg totalt började vid slutet av 1950-talet och då var det inte längre fråga om att riva några enstaka hus, hela staden skulle saneras, så mycket som möjligt och så fort som möjligt. De nya modernistiska bostadsområdena planerades istället som på ett blankt papper, gamla gatunät försvann, gatunät som tagit flera generationer att lägga rätt i landskapet. Allmänheten trodde på vad experterna sa om den framtida utvecklingen, arkitekter, demografer och planingenjörer sa samma sak. Befolkningstrycket på städerna skulle öka linjärt och sanering var den enda lösningen. De områden som låg först på tur var främst arbetarstadsdelar som hade

lägre sanitär standard och var lågt exploaterade, dessa låg ofta centralt och var inte anpassade till den ökande bilismen eller masskonsumtionen. I slutet av 1950-talet var nästan all byggproduktion inriktad på nybyggnation, istället för restaurering och upprustning. 1960 bildades ett saneringsbolag som var samägt mellan kommunen och näringslivet med namnet "Göta lejon". Bolagets vd blev fastighetsdirektören Louis Campanello som tidigare hade varit den drivande och effektiva kraften bakom rivandet av Gävle. Göta lejon agerade genom att köpa upp, förvalta, tömma och sedan riva det utdömda fastighetsbeståndet. Redan på 1930-talet hade även de allra rikaste områdena, som till exempel längs Avenyn kunnat rivas under Uno Åhréns chefstid, så när saneringshysterin skulle ta itu med de nedgångna arbetarområdena var det få som protesterade. Först ut var Gröna gatan i Majorna sen sanerade svenska Riksbyggen i stort sett hela stigberget 1964, Vegabyggen sanerade Olivedal och Göta lejon Landala. Sen följde i rask takt Kommendantsängen, Annedal, Heden, Gullbergsvass, Majorna, Masthugget, Haga, Stampen, Gårda, Lindholmen, Krokslätt och efter att opinionen vänt så blev även hela Olskroken sanerat 1980. Rivningarna inriktade sig alltså mest på de förstäder som tillkommit under senare hälften av 1800-talet som mestadels bestod av landshövdingehus och trähus. 1939 bodde nästan hälften av Göteborgs invånare i landshövdingehus, efter lagarna om underhållsförbud hade de blivit väldigt nedgångna fram mot 1960-talet. Många av stadens styrande hade själva vuxit upp i dessa arbetarkvarter som säkert påminde dem om de svåra åren med hungersnöd runt 1917 och senare.

Men även om landshövdingehusen länge var kritiserade ovanifrån så hade de kvaliteter som är ovanliga i dagens byggande. De var billiga och enkla att uppföra och hade en lätt konstruktion som passade den göteborgska marken väl. Bebyggelsen var tät men låg och variationsrik med vanligtvis två lägenheter per våningsplan. Lägenheterna hade generösa mått och var oftast genomgående med bra ljusförutsättningar och vädringsmöjligheter (eftersom de saknade hissar som krävde långa interna korridorer). Trots den låga standarden valde många att bo lite enklare till lägre hyra. Närmiljöerna gav tillfällen till informella möten och de lokalt standardiserade snickardetaljerna varierades till en både harmonisk och upplevelserik arkitektur. - "Allt det som grannskapsteoretikerna önskade att arkitekterna skulle åstadkomma i nya områden fanns redan här [i Masthugget] och fanns också i Gröna gatan före förnyelsen". "Nästan varje stadsdel hade prägel av egen småstad med tätliggande butiker och verkstäder. Man klarade de flesta inköpen i sin nära omgivning där man var känd och människors ekonomiska förutsättningar var likartade."⁶⁸ De boende kände ofta en stark tillhörighet till sin stadsdel som kanske även varit deras föräldrars stadsdel. När förbuden mot underhåll kom och rivningarna började genomföras gick luften snart ur hela området och det hamnade i förslumning, tryggheten slogs i spillror. - "Få näringsidkare klarade att flytta till mångdubblade hyror när också den tidigare kundkretsen försvann. De flesta slogs ut."⁶⁹ Landshövdingehusen och de göteborgska trähusen som utvecklats från en lång lokal tradition, ända från 1100-talet eller längre genom Ale-bönderna blev efter andra världskriget totalförbjuden som byggnadstypologi och man planerade för att riva så många som man bara hann med.

Många invånare såg dock fram emot de nya förändringarna under slutet av 1950-talet, experterna och politikerna hade ju så mycket gott att säga om det nya bebyggelsesättet och det var ovanligt att ifrågasätta auktoriteter vid den här tiden. De som lyckades få sina kritiska röster hörda fick ofta höra att de inte insåg sitt eget bästa och skulle vara tacksamma när allt var färdigt. Men snart började de kritiska rösterna höras angående vanvården, rivningarna och de nya bostadsområdena som kom istället, vissa menade att det fanns lämpligare sätt att lösa bostadsbristen med att rusta upp och modernisera den redan existerande bebyggelsen och därigenom bevara en levande, småskalig stadsbebyggelse. Efter att byggnadsnämnden klubbade igenom principförslaget om det nya bostadsområdet i Landala 1968 uppstod en häftig debatt. Motståndarna varnade för att Landala skulle bli ännu en "förort" inne i stan och att området var mest anpassat efter bilismen.⁷⁰ Åsikterna möttes med sedvanlig ton. - "Om de ungdomar som väckt debatt om Landala säger

arkitekt Lohk: - Deras argument är oerhört ytliga och de vill framstå som expertis trots att de är totalt utan erfarenhet och sakkunnighet” (skrivet i GP 6 december 1968), efter en presskonferens om nya Landala⁷¹. Jaak Lohk var ansvarig för planuppdraget på stadsbyggnadskontoret i Göteborg. Våren 1968 (innan rivningarna) genomfördes en befolkningsundersökning om Landala, där det framkom att många kände en stark oro och vissa till och med kände det som en personlig katastrof att bli avhysta. – ”Men handlingsprogrammen, som var upplagda över tio år i planeekonomisk anda, var svåra att ändra. Kostnaderna för kapitalinsatser tillät inte heller dröjsmål och eftertanke”.⁷² – ”Landalaundersökningen visade vidare att de flesta som flyttat till moderna lägenheter var nöjda med den materiella komforten, men ändå saknade livet i Landala. De nya grannarna lärde man inte känna, snabbköpen var anonyma. I sin gamla stadsdel var man utomhus mer. Man gick i affärer, men också ut utan mål och stötte på folk, slog sig ned och pratade. Nu levde man mer passivt, rörde inte på sig tillräckligt och saknade t o m vedhuggningen. Påfallande många avled, insjuknade, blev psykiskt sjuka eller institutionaliserades kort tid efter att de tvingats bort från sina hem. Många Landalabor hade försökt värna en umgänges- och boendeform som stadsplanerare och myndigheter inte såg eller förstod. Därför ansåg de att Landalaborna ”inte begrep sitt eget bästa” och ”inte följde med utvecklingen” när de inte ville bo kvar. Man insåg inte att trots (eller kanske tack vare) att det var enkla bostäder så uppskattades levnadssättet och umgängesformerna i miljöer som gamla Landala.”⁷³



Modernismen i Landala och Kungsporsavenyn 24-32 under rivning 1964

I boken ”När var hur 1972” från 1971 kan man läsa om utvecklingen i Göteborg och stadsdelen Annedal: - ”Saneringen av det äldre bostadsbeståndet har under de senaste åren till stor del skett genom totalsanering av hela stadsdelar. Tanken är för närvarande ca 1500 lägenheter per år och den väntas bestå under de närmaste åren. De områden som närmast står i tur är Annedal, Olskroken, Gårda och Haga, samtliga hårt nedslitna i alla avseenden. Planeringen av Annedal är långt framskriden, och byggnadsarbetena skulle snart kunna startas. Men genom kraftiga opinionsyttringar från olika grupper med syfte att få totalsaneringen ersatt med reparation av de gamla landshövdingehusen har saneringsbeslutet ännu inte kunnat fattas, och när detta skrivs är Annedals öde fortfarande ovisst”.⁷⁴ I Annedal låg världens första landshövdingehus, Göteborgs enda unika bidrag till världsarkitekturen. Men Annedal blev trots det färdigsanerat och i det

närmaste totalt rivet 1973. Sen stod de andra områdena på tur. Planerarna och myndigheterna brydde sig inte om befolkningsundersökningarna som genomfördes efter totalsaneringen av Stigberget eller Landala. Det ansågs viktigare att genomföra modernismens enhetliga lösningar trots att det även kunde innebära att riva mängder av fastigheter i gott skick.⁷⁵



Annedal före och efter 1973

Hela områden och stadsdelar jämnades med marken och ersattes av modernistisk arkitektur på bara några få år. Så här stora förändringar i stadsmiljön hade enbart skett vid stora bränder eller under krig tidigare i historien. När förändringstakten skenade ifrån dem den skulle tjäna var det inte många som kände igen sig. Mellan 1959-1974 så revs nästan lika många lägenheter i Göteborg som i Stockholm men då får vi komma ihåg att Stockholm var ungefär dubbelt så stort som Göteborg. Bara under den här tiden revs över 20 000 billiga lägenheter i Göteborg. Fördelade över cirka 3500 bostadshus. Men efter 1974 har rivningarna av de äldre stadsdelarna fortsatt med rask takt i Göteborg och inte stannat av som i Stockholm eller andra städer, i Haga, Heden, Linnéstaden, gamla staden innanför Vallgraven, Gullbergs vass, Lorensberg, Stampen, Gårda, Majorna, Lindholmen, Krokslätt, Olskroken och Södra Älvstranden har rivningarna av stora sammanhängande områden fortsatt under 1980-talet, 1990-talet och till och med under 2000-talet. Så när opinionen har vänt och det finns fakta att tillgå fortsätter ändå Göteborg med att riva varje stadsdel totalt och nu står de sista resterna av Gårda på tur under 2000-talet. Det handlade om att bereda plats för den moderna arkitekturen men inte bara plats. Den stora rivningshysterin spelade även en ännu viktigare roll. Den äldre bebyggelsen skulle nämligen rivas för att minimera valmöjligheterna för invånarna och få dem att tvingas flytta in i de nybyggda bostadsområdena. De billiga boendalternativen röjdes ur vägen för att säkra den kontinuerliga bostadsproduktionen och konsumtionen. Det var nämligen inte säkert att de skulle flytta självmant till de storskaliga förorterna om de kunde avstå. De gamla kvarteren var attraktiva, trygga, sociala, billiga och låg dessutom nära både centrum och arbete. – ”Ingen hävdar med fog att 1700-talets kåkbebyggelse eller 1800-talets kasernstad var en bättre miljö än den våra stadsplanemän nu skapar. Visserligen talar man om värdefull miljö, men man menar egentligen bara låg hyra.” (enligt KF:s ordförande Carl Albert Andersson 1963).⁷⁶ – ”Och slutligen är det ur produktionsteknisk synpunkt erforderligt, att olämpliga och trånga bebyggelser rensas ut, så det blir desto större behov av nya bostäder.” (hyresgästernas riksförbund 1945).⁷⁷

Kap 5 Rekordår – ”Folk måste ge upp sin rätt att välja sina grannar!”

Som formalia bör jag kanske nämna att jag använder det europeiska samlingsnamnet ”modernism” trots att vi i Sverige vanligtvis benämner rörelsen som ”funktionalism” och USA kallar den för ”the international style” (alltså tre olika namn på samma rörelse). Men för att få en lite tydligare bild över det större perspektivet delar jag sedan in den på samma sätt som man delar in äldre arkitekturstilar (som Barock eller Renässans) i; tidig, hög- och sen modernism, det blir lite lättare att beskriva dess utveckling:

Tidig modernism = futurism, konstruktivism, de Stijl, funktionalism,

Högmodernism = miljonprogram, rekordår, new towns, les grandes ensembles, sprawl

Sen modernism = postmodernism, dekonstruktivism, supermodernism, nyfunkis.

Nåväl..., idén om att bygga ett folkhem myntades redan 1928 av Socialdemokraten Per Albin Hansson. Tanken var att staten skulle ta hand om sina mindre bemedlade invånare precis som en familj tog hand om sina svaga. Ekonomiska skillnader mellan befolkningen skulle i socialistisk anda jämnas ut. När modernismen sedan fick sitt genombrott började dock andra politiska mål sättas upp för socialdemokraterna och Sverige som skulle moderniseras helt enligt de förslag som lades fram i skriften *acceptera*, Sven Markelius (medförfattaren) tillträdde även han som stadsarkitekt, fast lite senare 1944 i Stockholm. Till de främsta nya radikala teoretikerna hörde även den socialt inriktade Alva Myrdal och hennes make, ekonomen Gunnar Myrdal. Båda var bekanta med Sven Markelius och ingick i den inre kretsen av radikala modernister. De utvecklade ett hygieniskt uppfostringsprogram för befolkningen som gällde allt från tvättning till en statlig social bostadsinspektion. Bostadsbyggande och infrastrukturprojekt betraktades allt mer som en stabiliserande faktor för den nationalekonomiska kalkylen än någon privat angelägenhet. Liknande förändringar hade införts i USA under president Roosevelts ”New Deal” för att förhindra massarbetslösheten och återstimulera ekonomin under lågkonjunkturen på 1930-talet.⁷⁸ Det var kanske enklast att likt USA enbart rikta in sig på de gigantiska projekten som i ett svep sysselsatte flest antal arbetare. Den svenska politiken styrdes i alla fall in på storskalig industriell produktion i alla näringsgrenar, städer och landsbygder. Efter andra världskriget drogs den nya jordbrukspolitiken i gång i full skala. Antalet jordbruk skulle minska, effektiviseras och moderniseras. De bortrationaliserade jordbrukarfamiljerna skulle därmed kunna tvingas flytta in till städerna och till industrierna som var i stort behov av arbetskraft.⁷⁹

1941 lade ekonomerna Gösta Rehn och Rudolf Meidner grunden för ett löneutjämnningssystem som tänktes öka den ekonomiska effektiviteten. Små ineffektiva företag skulle pressas till att öka produktiviteten eller gå under, medan de stora effektiva företagen skulle gynnas för att återinvestera och öka produktiviteten ännu mer och växa sig större och större. Skattesystemet lade även en tyngre börda på lönetagarna och småföretagarna för att kunna genomföra skattelättnader på storindustrin. Detta utvecklades till den ”svenska modellen” som var ett trepartssamarbete mellan fackrörelsen, arbetsgivarna inom storindustrin och staten för att hålla lönerna nere och därigenom kunna säkra en lång tillväxt. 1942 införde den socialdemokratiska regeringen ett statssubventionerat utlåningssystem för att industrialisera byggsektorn fullt ut. Anledningen sades vara att de privata byggföretagen var alldeles för småskaliga för att möta den framtida efterfrågan. För att klara av att låna ut så mycket pengar som behövdes, användes från 1958 ATP (den allmänna tjänstepensionsfonden). Fondens pengar var egentligen förbjudna att användas till kommersiella verksamheter men husbyggandet sågs då som en social service istället för en marknadsvara. Så vid år 1970 var hela 40 % av ATP-fonden investerad i bostadsområden, alltså 40 % av hela Sveriges befolknings samlade pensionsfond, otroligt mycket pengar. Med sådana här jättesummor kunde staten få total kontroll över hela byggprocessen. Systemet innefattade statlig utlåningsfinansiering och riktade bidrag samtidigt som regeringen hade kontroll över hyresnivåer, räntenivåer och den faktiska byggnadsaktiviteten. Dessa lån kom att bli den avgörande

maktfaktorn då de täckte 90 % av hela bostadsbyggandet. Staten reglerade om byggnationen efter 1947 års bygglag som även hindrade privata markägare att avstycka sin mark för småskalig bebyggelse. Med den här breda kontrollen kunde sedan produktionsvolymen, designen och till viss del även prissättningen för nyproduktion styras totalt. Staten bestämde till slut enhälligt allt ifrån områdes densitet, rumsstorlek, funktioner, mängden solljus i lägenheterna till parkeringsplatser och tillgänglighet. Det var förövrigt vid denna tid i början av Tage Erlanders styre mellan åren 1946-50 som även grunden lades för den svenska välfärdsstaten med ålderspension, barnbidrag, bostadsbidrag, sjukförsäkringar, satsningar på forskning och högre utbildning.

Som en motreaktion mot den tidiga modernismens hårda funktionsuppdelning i separerade bostadsområden, industrier och affärscentrum växte på 1940-talet idén fram om en blandad bebyggelse enligt ABC-principen. Arbete, Bostäder och Centrum samlats som i en liten småstad. Socialdemokraterna eftersträvade områden som skulle bestå av hyresbostäder med delade funktioner som lekplatser, tvättstuga och gemenskap, de var rädda för att stora växande villamattor likt de i USA skulle uppmuntra väljarna över till borgerliga politiska värderingar. Med andra ord så eftersträvade socialdemokraterna ungefär liknande fungerande äldre stadsdelar som arbetarklassen redan bodde i men som modernismen fullständigt förkastade. Under början av 1950-talet gjordes några försök att anpassa modernismens stadsplaneringsideal med den självförsörjande småstadens. Det mest kända försöket var Vällingby där planerna först var att hälften av invånarna skulle arbeta i området men det blev i själva verket bara 24 % (år 1965). 76 % av de boende i Vällingby pendlade ut från området. Förorten Farsta som byggdes under samma tid klarade sig ännu sämre där 85 % pendlade ut. ABC-principen fick aldrig något helhjärtat genomförande och vid mitten av 1950-talet styrdes istället idealen tillbaka mot den hårt segregerade modernismen. I enighet med "acceptera" skapades sedan ett utspritt byggande utanför städerna med industriområden och bostadsområden av hög densitet. Den gamla stadskärnan skulle byggas om till ett mer renodlat affärscentrum men man var rädd att den inte skulle kunna klara av den stora ökningen av biltrafik som uppkom. Detta till följd av att allt fler personer nu flyttats så långt ifrån sina arbeten att de behövde köra bil, istället för att gå eller cykla som tidigare. Den gamla staden behövde därför rivas för att få plats med alla trafikleder, arbetsplatser och köpcentrum⁸⁰. För att klara av den ytterligare ökade utbyggnadstakten tillsattes en industrialiseringsutredning som kom med förslaget om "tusenlägenhetskvoten". Förslaget gick ut på att de företag som kunde visa upp att de kunde tillverka 1000 lägenheter med samma produktionsteknik (till exempel samma betongmodulsystem), skulle prioriteras av lånesystemet. Man hoppades kunna dra nytta av serieeffekterna, med pressade priser genom den storskaliga produktionen. Till följd av detta beslut etablerades betongfabriker mycket snabbt, med inriktning på serieproduktion av fasadelement, betongstommar och bjälklagsmoduler. Den rationella produktionen krävde dock att stadsplanen anpassades efter byggskedet snarare än mänskliga sociala aspekter i brukarskedet. Arkitekterna fick helt enkelt inrikta sig på att formge själva produktionssystemet, som dessutom skulle upprepas om och om igen.

Högmodernismen i Stockholm och Halmstad

Fram till 1963 styrdes den statliga låneregleringen till förmån för höghus (punkthus) på grund av att de troddes vara billigare men i själva verket blev de faktiskt dyrare per kvadratmeter. Efter att detta uppmärksammades styrdes diskussionen istället in på att prata om områdets densitet, (mängd invånare per yta). En hög densitet skulle göra det lättare att erbjuda servicefunktioner som skola, bibliotek och sjukvård.

Sverige fick möjligheten att bearbeta och utveckla den tidiga modernismens teorier helt oavbrutet i mer än 30 år innan det så kallade "miljonprogrammet" började ta form, på grund av Socialdemokraternas oavbrutna maktposition. Forskningen, undervisningen, byggnadslagstiftningen, skalan, utförandet och byggproduktionen (med prefabricerade vägg element av betong som lyftes på plats av gigantiska kranar på räls över den plansprängda marken), allt anpassades efter idéerna i "acceptera".⁸¹ Det var den blivande bostadsministern Ingvar Carlsson som lade fram det politiska målet 100 000 lägenheter per år i 10 år vilket motsvarade en miljon bostäder. Men det var faktiskt redan den ungefärliga årliga produktionstakten sedan andra världskrigets slut, det nya var istället att den skulle kunna fortsätta ytterligare i 10 år framåt. Det var som en garanti för stadsplanerare och byggherrar att fortsätta på i samma riktning. Storindustrierna skrek efter arbetskraft och bostäder att locka dem med. Tidigare hade industrier och bruk själva stått för bostäder till sina arbetare men nu låg ansvaret istället på staten. Fast industriernas behov kunde dock växla allt mer nyckfullt, vilket gjorde dem svåra att tillfredsställa. Och utan förvarning lades ibland fabriker ned för att rationellt flyttas till länder med lägre löner, trots att deras "beställda" bostadsområden knappt ens var färdigbyggda. Rekordåren var en manlig period inriktad på enormt storskalig produktion, ritat av män, byggt av män utan tanke på framtida förvaltning och dess kostnader. Män som ansåg sig veta bäst själva vad alla människor ville ha. Alla människor ansågs ha samma behov, att folk levde olika sades snarare bero på fattigdom än skilda intressen och önskemål. När bostadsbehovet var löst skulle alla problem helt enkelt vara lösta. Hyresgäster betraktades främst som objekt i en ekonomisk kalkyl. – "så länge bostadsbristen kvarstod var det bostadsföretagen som bestämde villkoren, det gällde såväl de allmännyttiga som andra. Många av allmännyttans företrädare tycks också ha delat det auktoritära förhållningssätt som var gängse bland ledarskikt under denna tid, inte minst inom byggbranschen."⁸²

Författaren Klas Ramberg menar att miljonprogrammets samhällen... – "är produkter av visioner eller fördomar hos en mycket begränsad krets stads- och andra planerare – de flesta präglade av idoler hos en äldre generation för vilken 30-talets funktionalism, tekniska och naiva optimism var

framtidens religion”⁸³. Le Corbusier fick en närmast dyrkad roll som någon slags överstepräst eller messias som inte fick hädas. Generaldirektören för samhällsbyggandet under rekordåren Lennart Holm predikade därför övertygat vidare: - ”Fastigheter av små hus är dåliga. De leder till segregering vilket vi vill förhindra... Vi kan inte låta detta fortgå... Vi kan inte låta folk behålla sina skillnader. Folk måste ge upp sin rätt att välja sina grannar.” Och Stockholms dåtida stadsarkitekt Göran Sidenbladh höll obehindrat med om att ”Samhället måste bestämma hur folk ska få bo” (men själv bodde han i ett pittoreskt gammalt enfamiljshus i en äldre romantisk del av centrala staden).⁸⁴ Plötsligt märkte staten att systemet massivt hade överproducerat i kvantitet samtidigt som de underpresterat enormt i kvalitet. Vissa byggnader var tvungna att renoveras inom ett halvår, ibland till högre summa än produktionskostnaden⁸⁵. Fönstren var byggda utav snabbväxt hartsfattigt virke som snabbt fick fuktskador, kvaliteten var en katastrof. Byggt på rekordfart men utan en tanke på den omgivande miljön. Flera bostadsområden hade därför enbart asfalt mellan husen när de stod klara. Fokus hade enbart varit på lägenhetens insida, dess solljus och inre kvaliteter men bostadshusens mellanrum ingick inte i den modernistiska teorin. Dessa hade helt lämnats åt byggindustrin som var hårt pressad av effektiviseringskrav. Områdena blev orimligt monotona av serieproduktionskraven, densiteten och blev snarare motsatsen till vad invånarna önskade, i flera fall var inte heller kollektivtrafiken färdigbyggd. Runt 1970 kom en allmän motreaktion i Stockholm, först mot förorten Skärholmen och sedan mot Tensta. Bostadsområdenas design var inte anpassad för vardagliga behov hos dess nya invånare utan snarare med tanke på byggkranarna och dess räls. Dessa miljonprogramsområden blev brännmärkta för att ha planerats över folks huvuden. Vilket de ju faktiskt var. Planerarna bakom skriften ”saneringsfrågan” klargjorde redan 1954 att... - ”Särskild hänsyn till just de ”utsanerades” önskemål och behov knappast än i enstaka fall torde tagas vid planläggningen av den bebyggelse som skall komma efter saneringen.”⁸⁶ - ”Höghuset erövrade aldrig en marknad i rättvis konkurrens med andra produkter, andra bostadsformer. Höghuset lanserades utan att de verkliga konsumenterna tillfrågades. Det rådde ingen marknadssituation. De bostadssökande var tvungna att hålla tillgodo med vad de fick. Höghusbyggandet underkastades aldrig någon politisk prövning: de lanserades av en allians av arkitekter, bostadsförvaltare och stora byggföretag.”⁸⁷

De flesta av dessa områden började därför redan tidigt få liknande problem:

- 1, Ökat antal överfall, inbrott och vandalism. Antal anmälda brott till polisen i Sverige ökade från 270 000/år till 755 000/år på bara 15 år mellan 1960-1975.
- 2, Ökade antal klagomål på reparationer, städning och underhåll.
- 3, Stora sociala problem, barnovänligt, de äldre blev isolerade inomhus och invånarna kände sig ensamma och utestängda från samhället.
- 4, Mängder med byggfusk som drag, värme-/vattenläckage och dålig ljudisolering.⁸⁸

Byggindustrins bostadsområden var inte anpassade efter något marknadsförhållande och snart flyttade de (ofta svenskfödda) som kunde ifrån många av lamellhöghusområdena. Dessa områden betecknas därför nu idag som svenskglea. En del hävdar att det inte är planeringens eller arkitekternas fel att det gått snett utan på grund av områdenas övervägande fattiga och utlandsfödda befolkningen men det verkar orimligt och oansvarigt. Vad många glömmer idag är att miljonprogrammet då när det var nytt byggdes åt folk som verkligen hade råd. Hyran i de nya områdena var mångdubbelt högre och den hygieniska standarden ansågs som rena lyxen. Miljonprogrammet var aldrig några nödbostäder åt fattiga, utan lockade med många säljande argument som luftighet, frihet och utsikt precis som dagens modernistiska bostadsområden. Och i början av 1970-talet fanns det ganska få invandrare i Sverige. Det dröjde ibland ända till början av 1990-talet i flera svenska småstäder innan miljonprogrammet beboddes av någon större del invandrare. Miljonprogramsområdena fick alltså en statusdegradering långt innan några stora mängder med invandrare flyttade in. Mina föräldrar flyttade till exempel ut från deras lamellhuslägenhet från miljonprogrammet redan 1974, då fanns det i stort sett inga

utomeuropeiska invandrare i Stenungsund eller någon koncentration av fattiga i området. Anledningen till att de flyttade var att de helt enkelt inte trivdes i den storskaliga, monotona och tråkiga bostadsmiljön, alltså själva strukturen. Är bebyggelsen för oattraktiv så flyttar snart de som har råd medan de fattigare bor kvar och fler fattiga tvingas successivt dit eftersom de andra alternativen blivit för dyra. Ett enstaka hyreshus som är oattraktivt blir inte problematiskt, inte heller ett enstaka kvarter men när oattraktiva bostadsområden blir större till ytan än små städer blir det svårt att undvika problem. Många följde tydligen mina föräldrars exempel med att flytta. Så 1975 fanns det därför ett enormt överskott av lägenheter, 25 000 oattraktiva moderna lägenheter stod tomma och de var nästan omöjliga att hyra ut. Kostnaden för staten blev enorm. När invandringen till Sverige sedan ökade och de tilldelades lediga bostäder i de modernistiska höghusen så blev det faktiskt istället räddningen för dessa områden. Om de hade stått tomma hade de snabbt förfallit och blivit en allt för kostsam börda för staten att underhålla och behålla. Men strukturen är problematisk även för dess nya befolkning som kommer till Sverige. Det är svårt för dem att skapa en egen blomstrande affärsverksamhet i de separerade bostadsområdena. Gatorna i närområdet lockar tydligen inte till shoppingpromenader mellan de glest utspridda höghusbyggnaderna där de flesta istället åker förbi med bil till de stora köpcentrumsområdena. I de stora gallerierna är det samtidigt svårt att etablera sig som småföretagare eftersom man måste hålla de gemensamma öppettiderna som gäller nästan alla årets dagar, även söndagar. Gallerior framtingar på så här sätt franchiseföretag och stora klädeskedjor som har råd att ha anställda som arbetar veckans alla dagar. Dessutom är den gemensamma hyran mycket dyr. De nya svenskarnas företagsamhet är det inte något fel men strukturen verkar effektivt motarbeta alla former av nyföretagande och begynnande innovation.

Statens lånebaserade byggnadskontroll resulterade dessutom i närmast monopol inom byggindustrin. De förut så många små konkurrerande privata byggföretagen som fanns före 1930-talet och modernismen slogs successivt ut av några få gigantiska byggföretag, (som än idag har ett enormt övertag på grund av byggprojektens enorma storlek). Efter att miljonprogrammet blev färdigt insåg staten att det var problematiskt att enbart fokusera på nybyggnation och tvingades att tänka om för att kunna bevara produktionstakten och jobben för de tusentals byggnadsarbetarna i Sverige. Byggindustrin inriktades då istället på renoveringar och upprustningar av de äldre byggnaderna. Fast det var nog snarare en ”modernisering” av de äldre fastigheterna som genomfördes enligt rådande miljonprogramestetik, ingen hade ju sysslat med restaurering på 30 år. De äldre kvarteren fick nya tilläggsisolerade fasader av plåt vilket gav byggnaderna en helt annan karaktär. De gamla och ofta kärnfriska originalfönstren med spröjs byttes till ”moderna” perspektivfönster med plåtkarmar. Utsmyckade portar byttes ut till fabriksstillverkade plåtdörrar. Målningar och utsmyckningar i trappuppgångar målades över och rensades från ornament. Även inne i lägenheterna togs taklister och andra snickeridetaljer bort för att ge ett mer modernt 1970-talsutseende. De resterande äldre byggnaderna som hade undgått att rivras, rensades nästan lika hänsynslöst under dessa renoveringar som under rivningshysterin.

När miljonprogrammet så stod färdigt kom även väljarkårens reaktioner. Under 1976 års val fick de borgerliga partierna majoritet och tog makten efter mer än 40 år. Ironiskt nog blev resultatet det motsatta, miljonprogrammet skapade inte en starkare socialdemokratisk väljarkår som politikerna hade hoppats utan tvärt om. Socialdemokraterna trodde kanske naivt på de modernistiska arkitekterna, att man inte behövde lyssna på folket och blint lita på teknikoptimismen. Modernismens storskaliga bostadsområden blev inte önskvärda för alla, inte ens för majoriteten av befolkningen. Efter 1975 inriktades därför bostadsbyggandet allt mer mot privata villor i trygga villaområden, så långt ifrån de mest rationella höghusområdena som möjligt. Sedan dess har Sverige gått mot en liknande utveckling som USA med glest utspridda villaförorter (sprawl). Men Sverige var inte ensamt om att ha drabbats av storskalig modernismhysteri, i England genomfördes ”The high rise wave” mellan 1959-69, i Spanien

genomförde Francisco Francos fascistregim det så kallade "Viviendas de proteccion publica" under 1950-1970-talen, i Frankrike byggdes "Les Grandes ensembles" 1963-72 och i kommunistdiktaturerna Sovjetunionen och Kina genomfördes modernismen under 1960-70-talen. I nästan alla länder som hade tillräckligt med kapital (inte bara i västvärlden) så genomfördes den riktigt storskaliga modernismen. Dock var det ingen tvekan om vart idéerna kom ifrån i Tyskland, där en av förorterna utanför Berlin döptes efter Bauhausrektorn till "Gropius-stadt". Tänk att en så liten krets av arkitekter kunde få ett så enormt genomslag över hela världen.



*Det "moderna" Kina kunde lika gärna vara Sverige, USA eller Brasilien eller...*⁸⁹

Kap. 6 Fuck the context! (hyper-, super- eller sen- modernism)

Under rekordårens hutlöst expansiva tid var det många som började längta efter något annat. Den stilrena moderna uniformen blev tillslut för kvävande för kreativiteten (även för arkitekter) vilket väckte en period av uppbrottslust. 1960-talet blev upprors tid för mängder av konst-, arkitektur-, musik- och ungdomsrörelser som vägrade följa efter den fastlagda normen, men jag kommer till dem senare. Modernismen sades lida mot sitt slut och något annat skulle komma efter, vilket benämndes postmodernism. 1966, kort efter Le Corbusiers död fick den amerikanske arkitekten Robert Venturi sitt genomslag med boken "Complexity and contradiction in architecture" där han vände på minimalisten Mies Van Der Rohes kända uttalande "Less is more" till "Less is bore". Han och många andra var starkt influerad av popkonstens estetik och strävade efter en mer färgglad och varierad variant av modernism. Medvetet användes färger och former och uttryck som varit fullständigt tabubelagt under 30 år, klassiska kolonner kunde blandas huller om buller med främmande material och i helt vanställda proportioner. Gyllene snitt eller andra proportioneringsformler förkastades till förmån för allt möjligt som var iögonfallande. Trots att de egentligen ville uppnå variation blev många byggnadsverk trots allt ganska snarlika ibland eftersom de flesta unisont följde samma trend och tillvägagångssätt. I början troddes postmodernism även vara en motreaktion till det modernistiska samhället men angreppet gällde främst estetik, inte de grundläggande faktorerna. Debatten kring befolkningens vardagsproblem som skapades av samhällsbyggandet kom tyvärr i skuggan. Det blev bara en temporär ändring på ytan medan den modernistiska strukturen hela tiden fortsatte att bebyggas. De postmoderna arkitekterna släppte aldrig de futuristiska visionerna.⁹⁰ Därför byggdes fortfarande funktionsseparerade områden, höghusområden med hög anonymitet och gigantiska köpcentrum anpassade för bilismen, fast i lite gladare färger.

I och med postmodernismen växte sedan den sena modernismen fram, via det som kallades för "Dekonstruktivism" till dagens "Hyper- eller Supermodernism". Dekonstruktivismen var en rörelse starkt influerad av futurismens visioner och den ryska konstruktivismens estetik och de bejakade även den kaosartade, fragmenterade och upplösta staden, som modernismens rivningshysteri och kontrasterande stadsplaner åstadkommit. De eftersträvade en slumpartad disharmoni istället för klassisk harmoni. Ur den här vågen med ena foten i postmodernismen och den andra i Dekonstruktivismen har de flesta av 2000-talets första decenniums stora internationella stjärnarkitekter kommit fram som Rem Koolhaas, Frank Gehry, Daniel Libeskind, Steven Holl, Herzog & De Meuron och Hans Kollhoff. De ritat byggnader i alla världsdelar precis som Le Corbusier och många av de andra tidiga modernisterna och deras byggnader ser också likadana ut oavsett om de ligger i Nordamerika, Asien eller Europa. Deras arkitektur strävar återigen efter en generell uniform snarare än lokal förankring. Dessutom presenteras deras verk frekvent i västvärldens alla arkitekturtidskrifter, vecka efter vecka, om och om igen, överallt... Koolhaas som räknas som huvudpersonen inom den sena modernismen har själv förebilder i de stora enorma byggnadskomplexen som sliter sönder stadskärnorna, som till exempel Atlantas affärscentrum. Han är fascinerad av "bigness" och menar att dessa enorma byggnader är intressanta just för att de kaotiskt splittrar städerna. Vi lever ju i en splittrad och kaotisk tid. Shopping är nutidens enda offentliga aktivitet, de traditionella torgen har spelat ut sin roll. Han hyllar de hyperexpanderande städerna där förändringstakten är explosionsartad som i Dubai och Peking, det är nämligen där i förändringskaoset som de moderna arkitekterna kan få utlopp för sin kreativitet och sin prestigeiver. Dessa expansiva städer blir tillslut helt generella när allt det gamla har rivits och skillnaden mellan centrum och periferi har suddats ut. De blir historielösa och likadana alla andra städer i hela världen, vilket Koolhaas ser som ett huvudmål. Precis som de tidiga modernisterna hävdar han att ingen hänsyn till de äldre stadsstrukturerna, tradition, kultur eller människors olikheter ska tas vid samhällsplaneringen, "Fuck the context!" Att människor blir rotlösa, vilsna och ensamma i hans nya stadsideal ser han som självklart. Men arkitektur handlar för honom inte om hur människors vardag ska förbättras. Han hävdar till och med att arkitektyrket är ett samhällsfarligt yrke. - "Vad modernismen byggt är inte modern arkitektur utan skräpplatser. Skräpplatser är vad som återstår där modernismen gått fram..."⁹¹ Men som arkitekt ska man bara beskåda världen, lära sig av den men strunta i att försöka förbättra den. Släpp planeringen fri till de stora exploatörerna och strunta i konsekvenserna. Rem Koolhaas som i grunden är journalist har skrivit flera böcker med åsikter om det framväxande nya samhället, dessa kan ses som någon sorts manifest. Idag används inte längre termen Dekonstruktivism, nu beskrivs helt enkelt rörelsen oftast som modernism eller sen modernism. Det är faktiskt inte så konstigt, rörelsen vurnar också för betong, glas, metall, höghus, hastighet och anonymitet precis som modernismen alltid gjort. Och de svenska arkitektkontoren följer vördnadsfullt efter stjärnarkitekterna som en skock får istället för att stå på sig och våga skapa något eget utefter vår lokala identitet. Sverige måste tydligen också se ut som Schweiz eller något annat modernistiskt föregångsland. Innan jag lärde känna utbytesstudenterna på Chalmers trodde jag att Sverige fortfarande hade ett världsledande rykte inom arkitektur men ingen av dem verkade kunna namnet på en enda nu levande arkitekt hos oss. Egendomligt nog kände de bara till svenska arkitekter som var verksamma under 1920-talets "Swedish grace" för efter 1920-30-talet visste de ingenting om Sveriges arkitektur, de var mer intresserade av oss som folk och våra fester. Det är i alla fall något...



Senmodernism i föregångslandet Schweiz 2004

Kap 7 Bostadsindustri 2000 – ”Det finns inget avvikande och inget individuellt, utan snarare en känsla av förtryck!”

Den svenske arkitekten och kritiken Ola Andersson beskrev 2006 väldigt träffsäkert dagens dilemma. – ”När man ser bostadsannonserna i Stockholmstidningarna är det svårt att förstå varför bostadsbyggandet i stan inte kan hålla jämna steg med tillväxten. Viljan att investera i det egna boendet tycks kolossal. Tidningarnas bostadsannonser är fyllda, sida upp och sida ned, med bostäder som sällan kostar under miljonen. Det var länge sedan priset för en kvadratmeter bostadsrätt i innerstaden eller villa i äldre villaområde passerade kostnaden för nyproduktion. Idag ligger det ofta på det dubbla. Av villigheten att satsa kapital i boendet att döma borde bostadsbristen i Stockholm snart vara ett minne blott. Men det finns en hake. Villigheten att investera gäller i första hand det äldre bostadsbeståndet”⁹². I det nybyggda Gåshaga utanför Stockholm är fortfarande (2006) inte alla radhusen sålda trots att de har havsutsikt, vid Årstavikens strand går byggandet på halvfart och inte ens i Hammarby sjöstad hade lägenheterna den strykande åtgången som borde ha varit förväntad. Hur ska det gå med försäljningen av de framtida bostadsområdena när de inte längre ligger nära sjöutsikt? Bostäder är ingen färskvara som brödet hos bagaren där det varje morgon levereras nybakat bröd. – ”Den som bygger bostäder måste konkurrera med det befintliga beståndet. Och vi föredrar oftast de gamla husen. Det vi bygger idag attraherar inte Stockholms kapital i lika hög grad som det som byggdes för femtio, sjuttiofem eller hundra år sedan. Vad är det då för fel på det vi bygger?”⁹³



Hammarby bostadsområde marknadsfört som en ”sjöstad”

Det vi bygger är endast bostadsområden. Inte bara en stadsdel som domineras av bostäder som till exempel Birkastan i Stockholm (från 1910-1920-talen), som visserligen domineras av bostäder men även har lokaler för arbetsplatser och handel. Husen där är inte byggda under samma tid och saknar en ”överordnad arkitektonisk form”, det blev därför en varierande bebyggelse som har ett tydligt offentligt rum där även de som inte bor där känner att de har rätt att vistas. – ”Bostadsområdet däremot innehåller så gott som uteslutande bostäder. Ofta är det medvetet avskärmat från omgivningen och saknar ett offentligt rum som visar allas lika rätt att vara där. Det är vanligtvis planerat och byggt i ett sammanhang, med ett överordnat estetiskt grepp på hela

området som lämnar begränsat eller obefintligt utrymme till de boendes personliga uttryck”⁹⁴. De nybyggda bostadsområdena har idag oftast ett gestaltungsprogram som styr utformningen så att hela området blir enhetligt och likriktat trots att olika arkitekter ibland används till olika kvarter. Mellan 1930 till 1990 fördes en bostadspolitik som innebar att kommunerna planerade bostäder och staten subventionerade dem. – ”Problemet är att den bostadspolitik som rättfärdigade bostadsområdet, som kanske gjorde det till en nödvändighet, inte längre existerar. Sedan femton år subventionerar inte längre det allmänna byggandet, utan beskattar det istället. Nya bostäder byggs för marknaden, alltså de som själva kan betala för sitt boende.”⁹⁵ När subventionerna nu har försvunnit så har bostadsområdet förlorat sitt existensberättigande. – ”Stadsbyggnadskontorens och byggbolagens arkitekters vision om hur vi ska bo fungerar idag enbart som ett sätt att skrämja bort det kapital som driver hela bostadsmarknaden – dina och mina oftast lånade pengar – från nyproduktionen. Inte så konstigt att det går trögt med bostadsbyggandet. Vi i det bostadsindustriella komplexet; arkitekter, planerare och byggherrar tillhandahåller en produkt marknaden inte efterfrågar”⁹⁶. Vi behöver inga fler bostadsområden. – ”Det är inte konstigt att det kapital som skulle behövas för stadsbyggnad istället används till att driva upp priset på det äldre bostadsbeståndet, renovera det sönder och samman.... – ”Om vi tvingas investera vårt eget kapital vill vi ha ett val. Något sådant gives inte i nyproduktionen. Den som inte vill underordna sig den estetiska byggbolag och stadsbyggnadskontor enats om har inget i nyproduktionen att hämta”⁹⁷ - ”Sveriges arkitekter har uppenbarligen svårt att släppa sin sentimentala bindning till de idéer som styr nittonhundratalets stadsbyggande”⁹⁸.

Det finns idag tre kategorier av byggbolag i Sverige:

1. Brukarbyggherren som bygger för sin egen verksamhet och därför vill att byggnaden ska vara skraddarsydd efter sina egna behov.
2. Förvaltarbyggherren som bygger för att sedan kunna förvalta byggnaden och hyra ut den önskar istället så mycket uthyrningsbar yta som möjligt per byggnad.
3. Försäljarbyggherren som bygger för att sälja byggnaden direkt när den är klar. Denna tredje byggherre vill sälja med så hög vinst som möjligt, så stor skillnad mellan produktionspris och försäljningspris som möjligt, för att ge avkastning till sina aktieägare. Ett aktiebolag fungerar på så sätt att aktieägare köper delar/aktier av företaget och är på så sätt med och finansierar verksamheten. De som investerar sina pengar i aktierna gör det för att göra vinst på sitt investerade kapital. En aktie går med vinst om dess företag går med vinst men inte bara vinst utan oväntat hög vinst. En aktie kan alltså sjunka i värde trots att dess företag gått med vinst. De aktiebolagsregistrerade byggföretagen måste med andra ord gå med oväntat hög vinst för att gynna sina aktieägare. Detta leder till en väldigt snabb och kortsiktig vinstjakt. Vinsten ska vara maximerad direkt vid försäljning medan byggnaden rent ekologiskt och resursmässigt borde hålla i flera hundra år. – ”De [försäljarbygggherrarna] har köpt upp de nödvändiga instrumenten och själva skapat sig incitamenten för att bygga bostäder, nämligen aktieägarnas krav på vinst”⁹⁹. I Sverige är det just försäljarbygggherrar som är vanligast och dessa till antalet få men gigantiska byggföretag har fortfarande den absoluta makten. Dilemmat är att det är byggföretagen som har pengarna och kommunerna som har beslutsrätten och utan pengar blir inget gjort. Samhällbyggnationen bedrivs idag i ett slags ”partnerskap” mellan kommuner och stora byggföretag. – ”Kommunernas inflytande över mark och markanvändning är i praktiken närmast eliminerat. Deras kontrollfunktion är slopad och i praktiken överförd till byggföretagen. Bostadsproduktionen är styrd av industrins krav på lönsamhet, inte av konsumentbehov och kommunal planering”¹⁰⁰. Detta och markanvisningsprincipen ger stora fördelar för de redan stora byggföretagen. - ”Ett system där varje nytt bostadsprojekt och nästan varje nytt hus kräver en ny detaljplan är ett effektivt sätt att hindra inte bara de allra flesta privatpersoner utan också de flesta byggare från att delta i stadsbyggnad. Endast de allra största aktörerna har den kompetensen som krävs för att göra egna planförslag och de resurserna som krävs för att binda sig i flera år lång planprocess, som mycket väl kan sluta med att projektet kastas i papperskorgen. Det är förödande

för konkurrensen och därmed kostnaderna för bostadsbyggandet. Det är på grund av dessa storskaliga markanvisningar och planområden som de flesta kommunerna fortfarande är beroende av de stora byggföretagen för att få byggt bostäder och infrastruktur. Så länge planprocessen ser ut så kommer bostadsbyggandet aldrig att kunna tillfredsställa efterfrågan i våra växande städer.”¹⁰¹ Professor Erland Ullstad är av samma uppfattning. - ”Vi bygger fortfarande glesa, funktionsseparerade städer och förorter, med liten variation i bebyggelse, upplåtelseformer och kostnadsnivåer, där det är svårt att etablera nya funktioner eller verksamheter. Stora snabbt utbyggda stadsöar och förortsområden blir endimensionella och undanhåller staden de små tillskottens möjligheter.”¹⁰² Dagens byggnation baseras fortfarande på förhållanden som rådde runt 1930-talet men dess principer är inte längre relevanta för stadsbyggandet.¹⁰³

2000-talets bostadsområde i Göteborg, Norra Älvstranden marknadsfört som en ”stadsdel”

Politiker får kanske många röster genom att tala kvantitet/antal och kvadratmetrar men blundar inför långsiktiga begrepp som kvalitet eller verkligt behov. De verkar trots allt prat om mångfald, blandstad, delaktighet och jämlik konkurrens fortfarande vilja forcera på Sverige samma sorts bebyggelse som under rekordåren, genom att markanvisa och planera stora sammanhängande områden i taget som dessutom ska bebyggas helt färdigt under väldigt kort tid av några få gigantiska och redan färdigupphandlade byggindustriföretag, istället för att släppa mängder av små in-fill tomter kontinuerligt över hela staden för mängder av små konkurrerande företag. Detta modernistiska sätt att bygga samhället på skapar naturligtvis även väldigt stora svängningar i byggkonjunkturen mellan högtryck och totalstopp. Fastighetsindelningarna/tomterna är så stora att byggföretagen fortfarande bara bygger en enda byggnad per kvarter eller en enda hustyp per bostadsområde. Men även Sveriges arkitekter ritas nostalgiskt enligt modernismen. Skillnaderna i estetik och ideologi mellan den tidiga modernismen från 1930-talet, under rekordåren/miljonprogrammet och dagens storskaliga bebyggelsestruktur är nästan obefintliga. Husen byggs på samma sätt, placeras fristående som lamellhus, ritas inifrån och ut, efter soltimmar och utsikt samt med dyra hisschakt vilket skapar dyra enkelriktade lägenheter. De försöker fortfarande skära mot den traditionella staden med samma tillvägagångssätt. Områdena planeras fortfarande i gigantiska estetiskt sammanhängande arealer och byggs i skenande hastighet under brinnande högkonjunktur, utan hänsyn till olika personliga önskemål. Arkitekter bläddrar än idag lika frenetiskt i internationella tidskrifter efter färdiga element att pussla ihop till den prestigefulla ”arkitekturen”. Funktionerna separeras i avskilda områden med enbart bostäder, enbart affärer (gallerior/köpcentrum), enbart kontor eller enbart fabriker vilket bara ökar bilköerna på de allt bredare trafiklederna. Vi sitter fast i rekordåren/miljonprogrammet/Les grandes ensembles/new towns/sprawl/funktionalismen/Viviendas de proteccion publica/modernismen, kalla det vad du vill. Till och med försäljningsargumenten är sig lika...

DET NYA GÖTEBORG



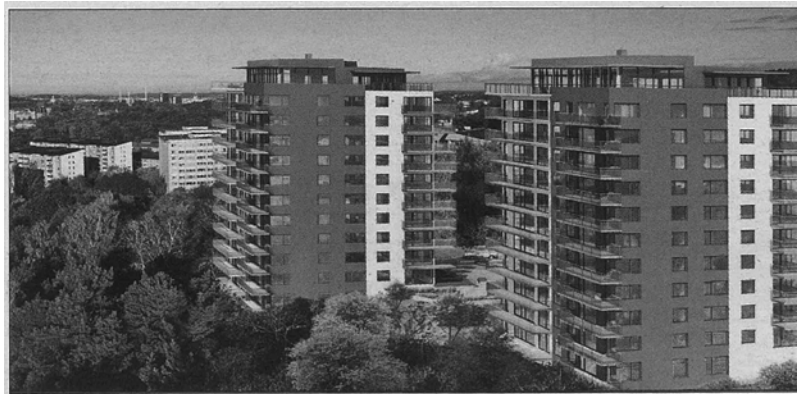
Det nya boendet
– Terra Nova



En hållplats från city
– Porslinsfabriken



BoViva – ett boende för dig som vill lite mer



Vi är med och
utvecklar framtidens
boende.

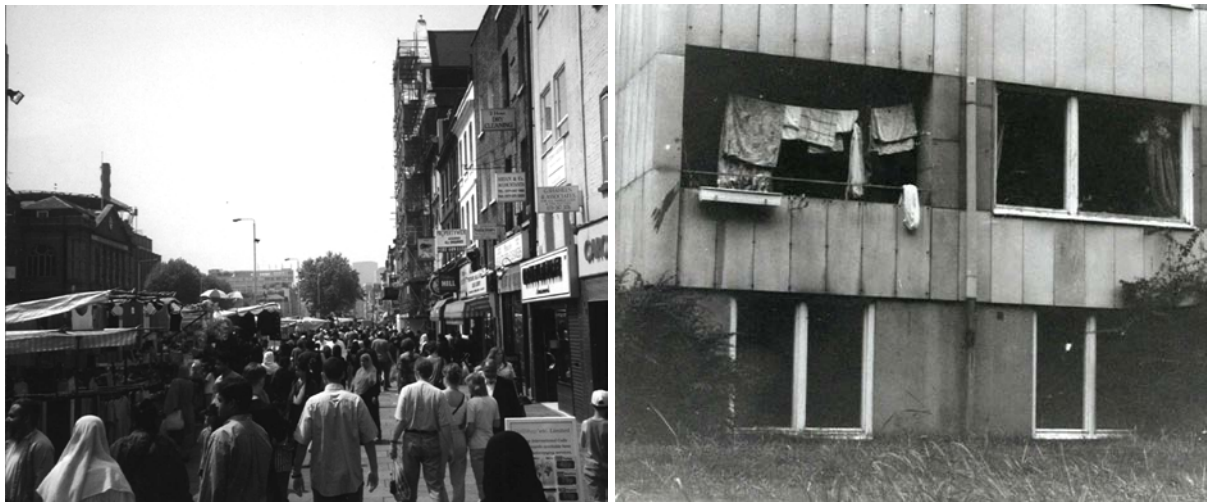
AKTIEBOLAGET
TORNSTADEN

Den moderna byggmästaren

Modernismen tog inte slut på 1960-talet utan expanderar allt snabbare. Den engelske arkitekturhistorikern Peter Hall beskrev utvecklingen i just Sverige för några år sen på ett ganska svidande sätt. Han menade att; sedan andra världskriget hade den politiska agendan varit inriktad på planering och kontroll. Det gällde för den att motverka spontanitet och oplanerade slumpvisa yttringar. En utländsk turist i Sverige slås enligt Hall vid första anblick av den goda smaken och den höga designkvaliteten i allting, från den stora byggnaden till den minsta detaljen i möblerna på en vanlig cafeteria. Men efter ett tag märker de dock den extraordinära enformigheten och uniformeringen som skapar en helt död helhet, allt är stöpt efter samma mall. Det finns inget avvikande och inget individuellt, utan snarare en känsla av förtryck.¹⁰⁴ Är det verkligen så?

Kap 8 London och Uppsala

Även om vi i Sverige kanske likriktar oss extraordinärt enligt Peter Hall så har vi i alla fall en väldigt skön och avslappnad inställning till hierarkier jämfört med många européer, det bör vi berömma oss för oftare. Det blev förvirrande kulturkrockar när jag gång på gång sa ”du” till alla mina olika mellanchefer i England. När jag flyttade till London efter gymnasiet kom jag för första gången samtidigt i kontakt med ett väldigt annorlunda fenomen som benämndes som ”gentrification” när den gamla nedgångna arbetarstadsdelen Whitechapel uppgraderades. Det var ett område som i flera hundra år hade varit både fattigt och farligt långt innan ”Jack the Ripper” strök längs gatorna. Men på 1990-talet började statusen successivt höjas i denna urbana stadsmiljö från 1800-talet. Mycket var dock rivet (troligtvis sönderbombat under andra världskriget) så här och var låg stora varuhus och något höghus. Jag och tre vänner hyrde ett litet stadsradhus av en muslimsk landlord från Bangladesh. Hela området var övervägande befolkat av människor från just Bangladesh och kallades för ”Bangla town”, inte ens reklamskyltarna var på engelska. På Whitechapel High Street såldes alla möjliga varor i små stånd eller butiker med frukt, kläder och diverse prylar från Bangladesh. Området var mycket välmående och ökade snabbt i status, trots en väldigt hög andel utomeuropeiska invandrare (som annars brukar anses som just huvudproblemet). Bostäderna låg blandat ovanpå de små billiga butikslokalerna som alla var vända mot huvudgatan. På dagtid gav den lokala affärsverksamheten ett sprudlande folkliv och på nätterna lyste det istället ifrån några av bostadsfönstren. Jag kände mig förvånansvärt trygg även när jag ibland vandrade hem ensam om natten. I Stenungsund behövde man gruppera sig för att undvika misshandel mellan de sovande bostadsområdena men i London kändes allt mycket lugnare. London var som en smältdegel av kulturer och stilar, men på samma gång ändå separerat. De olika grupperna höll sig för sig, fast mer respektfullt. När julen kom kunde man titta efter ljusdekorationerna för ofta bodde de olika grupperna vägg i vägg, de som firade jul och de som inte gjorde det. Jag kom ju från ett litet samhälle och hade ingen aning om de olika sociala koderna när jag kom dit vilket nog underlättade för mig att lära känna så många olika grupperingar, olika religioner, olika sexuella läggningar och olika inkomstklasser. Alla var på ett sätt lika men önskade sig ändå helt olika liv. En anställd på min avdelning konverterade plötsligt till Buddhism och skänkte oss övriga på Harrods alla hans överflödiga ägodelar och skivor. Det fanns förvånansvärt många olika synsätt på tillvaron. Alla människor drömde tydligen inte om att leva exakt samma liv med villa och Volvo.



Whitechapel high street "Bangla town" 1997 och mina vänners Stenungsund 1995

Mina engelska arbetskolleger frågade mig gång på gång om den höga svenska självmordsstatistiken. Den hade jag aldrig ägnat en tanke. Det fanns tydligen en vanlig myt om att Sverige hade högst antal i världen men det stämde inte, fast visst hade även jag hört om någon förälder som hängt sig till någon elev under min uppväxt. När jag flyttade hem igen fick jag dock en kalldusch som verkligen startade mitt breda samhällsintresse. Inom loppet av några år tog två personer livet av sig i min bekantskapskrets och två blev tvångsintagna för psykiskt vård och ytterligare några började i terapi. Som tur var det ingen i min allra närmaste närhet som tog livet av sig men alla av dem bodde egendomligt nog i väldigt liknande monotona och storskaliga bostadsområden när de började må sämre. När man för första gången får se sin hemtrakt ifrån utsidan får man nya perspektiv. Det Sverige som jag kände till innan verkade inte må så bra och jag ville förstå varför. Jag ville veta varför Sverige såg ut som det gjorde och vad som egentligen låg bakom. Under hösten 1997 fick jag ännu en obehaglig chock med hur Göteborg än gång sett ut i boken "Göteborg före grävskoporna". Jag hade precis börjat förstå att det fanns skillnader mellan urbant stadsliv och livet i segregerade bostadsområden. Livet som halvtidsarbetslös i det Göteborgska bostadsområdet Högsbos moderna lamellhus var så meningslöst jämfört med det i London, snacka om kontrast. Jag tog mig inte längre ut på några långa spännande promenader utan fastnade ofta hemma framför tv:n, deprimerande. Utanför porten fanns bara parkeringsplatser, bilvägar och kommunala gräsremсор som ingen använde, jag fann ingen direkt anledning att vistas där. På fyra år lärde jag inte känna en enda av mina grannar i trappuppgången och det var svårt att somna när persiennerna lystes upp av de förbipasserande bilarna på trafikleden utanför fönstret. Det är kanske inte oväntat att jag började fundera på om inte arkitektur och stadsplanering påverkade människors vardagsliv och mentala hälsa, om storskaliga betonghus faktiskt bidrog till samhällets ökande depression. Detta var starten för en drygt tio år lång faktainsamling. Med min nyfikenhet som drivkraft började jag sedan granska Stenungsund, Rönnäng, Åstol, London, Paris, Nice, Rom, Venedig, Visby, Budapest, Uppsala, Stockholm, Sundbyberg, Vicenza, Como, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgsund, Halmstad, Hudiksvall, Malmö, Kalmar, Dubrovnik och Göteborg via kartor, gågator, gallerior, kontorsområden, industriområden, hustak, villatomter, miljonprogramsbalkonger, rivningskåkar, cykelvägar, trafikleder, parkeringsplatser, broar, gångtunnlar, rondeller, parker, torg och trottoarer. Samt en stor mängd skrivna källor inom stadsplanering, arkitektur, estetik, miljö, hälsa, historia, statsvetenskap, filosofi och ekonomi. Det här intresset tog mig ut på vägar jag inte trodde var möjliga och lätit mig upptäcka bakomliggande faktorer som jag inte trodde fanns. 2001 försökte jag formulera mig för första gången i mitt folkhögskolarbete "miljonprogrammets biverkningar och eventuella botemedel" men märkte att de faktorer som kännetecknade de mest människofientliga bostadsområdena inte var på väg bort utan återigen började gälla som mall för både estetik och planering bland den svenska moderna arkitektkåren. Dessa områden sades spegla

det demokratiska samhället men jag mina vänner upplevde det inte riktigt så, maktlöshet och hopplöshet är inte det första vi associerar med demokrati. Jag insåg att problematiken inte låg tylligt i estetik utan väldigt djupt rotat i samhället.



Skoluppsats 2001

Jag började de mer grundläggande efterforskningarna inom historia och statskunskap vid Uppsala universitet och fördjupade mig förövrigt extra i just demokratiteorier. Vägen från naturvetenskapligt/tekniskt gymnasium till Uppsala universitet blev väldigt krokig men har samtidigt hittat många oväntade aspekter av stadsbyggnad. I Uppsala fick jag för första gången riktigt uppleva romantiska stadsmiljöer med traditionell patina. Kullerstengator där man kunde cykla igenom valvet i Skytteanum från 1700-talet, vackra grindar i smidesjärn, ankarslut, spröjsade fönster, puts, ockrafärger, lönnfönster, lönnörrar, takpannor av tegel, ornament, snidade räcken och lister från 1600-talet samt stora balsalar fulla med böcker. Jag hade aldrig sett något liknande och var helt överväldigad. Det gav en helt annan dimension av åldrande kvalitet, som påminde mig om de gamla korsvirkeshusen i London eller Visby. Den samtida arkitekturen uppmuntrade inte min fantasi över huvud taget. Den första filmen om Harry Potter som kom hösten 2001 framställde på ett sätt de tydliga skillnaderna, mellan de intetsägande moderna områdena och de magiska traditionella miljöerna. Det var så jag började känna det. Under min uppväxt i Stenungsund var jag så svältfödd på byggd skönhet, allt såg lika deprimerande ut och ingen verkade bry sig. Den gamla fiskarbebyggelsen var ett undantag, men den var så förvanskad under 1950-1970-talens moderniseringar att endast husens mellanrum fanns kvar. Tänk att även jag med "arbetarbakgrund" nu fick tillträde till de akademiska finrummen, otroligt. När jag kom hem till julen berättade jag chockad att jag till och med hade samma föreläsare som prinsessan Victoria, det var svindlande för mig men pappa bemötte mig som vanlig väldigt jordnära – "ja ja, bara du har roligt så..." Men de fantastiska miljöerna som ännu fanns kvar i Uppsala var byggda när Sverige var ett riktigt fattigt land, de kan väl egentligen inte ha varit så dyra att bygga? Materialen var ju enkla, marksättningen var enkel, hushöjden kostnadseffektiv och de riktigt gamla byggnaderna var till och med sparsmakade med ornament. Jag började tvivla på att liknande vackra miljöer var omöjliga att bygga idag, att de var för dyra, för utrymmeskrävande

eller för brandfarliga. Det verkade snarare handla om brist på vilja eller intresse. Tvärt om vad jag trodde verkade istället för mycket pengar hos alldeles för få aktörer vid byggskedet som skapa deprimerande stadsmiljöer, inte för lite pengar.

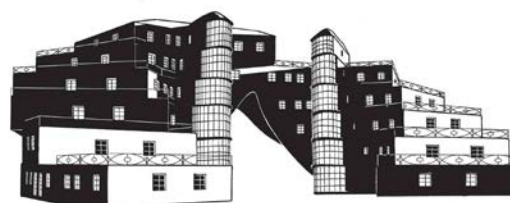


Misslyckat arkitektprov 2002

När jag efter några försök kom in på arkitektskolan KTH i Stockholm 2003 mötte jag återigen en helt ny värld som skilde sig drastiskt ifrån alla andra miljöer jag upplevt tidigare. Allt andades sprudlande kreativitet och i korridorerna vandrade blivande popstjärnor som Anna Ternheim och Marcus Krunegård, det var fantastiskt. Jag hade aldrig stött på liknande tankesätt och utbildningsmetodik förut men jag hade heller aldrig tidigare sett världen ur ett konstnärligt perspektiv. Under 2000-talets första decennium var dock nästan all arkitektur väldigt inspirerad, nästan kalkerade av de första modernistiska byggnaderna från 1920-30-talen (nyfunkis). På föreläsningar och ritövningar landade vi ofta i just 1920-talets avantgarde men jag hade snarare en känsla av att det var just då som någonting hade gått snett. Så vi alla tittade lika storögt på modernismens vaggas men jag försökte förstå vad som låg bakom när mångfalden av stilar försvann till förmån för en enda universell stil. Varken livet eller arkitekturen behövde väl egentligen vara så deprimerande och uttryckslost? Att skissa vidare på romantiska stadsmiljöer och arkitektur med ankarslut, spröjsade fönster, löndörrar, ornament, skiljande brandväggar som i gamla Uppsala blev alldeles för svårt att införliva i arkitekturskolans kursplan (och även kursplanen visade sig förövrigt vara hämtad ifrån 1920-talets Bauhaus och deras upplägg under introduktionskursen). Klassisk och traditionell arkitektur fick jag fundera kring på kvällarna istället. Så för att kunna tillgodogöra mig utbildningen fick jag hitta något annat tillvägagångssätt som kanske kunde göra vardagslivet för befolkningen lite roligare? När jag var liten var jag ju nästan fanatiskt intresserad av bilarnas alla färger och former. Fanns det ingen inspirerande arkitektur som hade liknande färger och former? Jo visst, det fanns mängder, jag aldrig hade sett något liknande tidigare...



MEMBORN

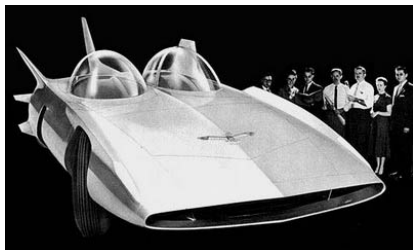


Svårbyggt Kollektivhus 2004

Kap 9 Dynamisk arkitektur - "Dynamic with maximum efficiency"

Frank Lloyd Wright som av många ansågs vara den första att definiera den modernistiska estetiken tog dock aldrig till sig ideologin. Han hade genom sin upplösta rumsplanering och sina horisontellt artikulerade fasader setts som den store estetiske inspiratören, men han strävade efter en mänsklig känsla och materialkvalitet. Modernismen var alldeles för hård och känslökall och i många avseenden därför raka motsatsen till vad han eftersträvade. Han utvecklade istället ett högst personligt formspråk med ibland svepande fasader och ömsint mysiga planlösningar. Frank Lloyd Wright slutade inte att modernisera sig efter 1930-talet utan kom hela tiden att ligga före i utvecklingen. När han var i 90-årsåldern under 1950-talet blickade han fortfarande fram mot framtiden i till exempel hans museum åt Guggenheim i New York, medan de flesta av hans kollegor fortfarande blickade tillbaka på de gamla modernistiska idealen från 1920-30-talen¹⁰⁵, precis som idag. Modernismen växte fram ur många olika rörelser men framför allt via två skilda fallanger inom expressionismen, den ena var "den nya sakligheten" som blev grunden för den modernistiska teorin medan den andra var dess motsats, den hantverksinspirerade expressionismen som istället vurmade för det individuella, organiska och specifika. Dessa två grenar hade båda varit framtagare av den nya estetiken och tillsammans skapat en förnyelsekraft. Men efter 1933 marginaliserades den dynamiska arkitekturen i Europa när Erich Mendelsohn flydde till USA där han fortsatte i något nedtonad stil.

Under 1920-1950-talen växte en enorm framtidstro fram i USA, en tro på den moderna teknikens möjligheter att skapa en bättre värld. Kanske ingav det hopp i en mörk tid efter första världskriget, depressionen och även efter det andra världskriget. En mängd populärvetenskapliga tidskrifter som *Modern mechanix and inventions*, *Mechanics and handcraft*, *Popular science*, *Popular mechanics* och *Science and mechanics* illustrerade fram en fantastisk framtidsvision. Framtiden hade för dem inga resursmässiga gränser: brevbärarna kunde ha ryggsäckar med jetmotorer så de kunde flyga mellan varje brevlåda (en verklig jetmotorryggsäck visades förövrigt upp vid invigningen av OS 1984 i Los Angeles), bilarna svävade friktionsfritt i luften och hemmen liknade mest rymdskepp tagna från någon sciencefictionfilm från 1950-talet.



General Motors Firebird 1958

Antagligen inspirerade dessa illustrationer filmmakarna i deras syn på framtidens estetik och även serietecknarna som under 1950-talet utvecklade en science fictiongenre. Estetiken hade vidareutvecklats vidare efter modernismens genombrott till att bli mer dynamisk, egentligen aerodynamisk. För allt i framtiden verkade gå fort, de upplyfta motorvägarna genom städerna tänktes ha en hastighetsbegränsning på 350 km/h! Och även byggnaderna lydde under aerodynamikens organiska former, då flera av dem även var mobila, som tidiga varianter av husbilar eller husvagnar. Det är mycket i dessa tidskrifter som då kanske ansågs hopplöst naivt men som idag är verklighet, som den självklippande robotgräsklipparen, flerfiliga motorvägar, datorer i skolundervisningen, hemmabiosystem, rymdskepp, mobiltelefoni och soluppvärmda hus¹⁰⁶. Richard Buckminster Fuller är den arkitekt/konstruktör som var närmast med att förverkliga liknande verk som de sanslöst framtida skapelserna i dessa illustrationer. Han utvecklade ett samspel mellan tryck- och dragkrafterna för att kunna göra lätta byggnader, en princip som han kallade Dymaxion house 1927 (byggd 1946), det var en förkortning för "Dynamic with maximum efficiency". Hans tankar om just maximal effektivitet kom dock ur hans

respekt för naturresurserna och ville skapa byggnader av så lite material som möjligt, därför intresserade han sig för halvsfären/kupolen. Sfären är den materialsnålaste formen i teorin (i verkligheten är det lite mer komplicerat). En villa blev byggd efter denna princip 1946, Wichita house, som en kupol helt i aluminium och glas. Han designade och byggde även en droppformad bil redan 1933 som styrdes med ett bakhjul och skapade flyttbara kupolstrukturer för den amerikanska armén.



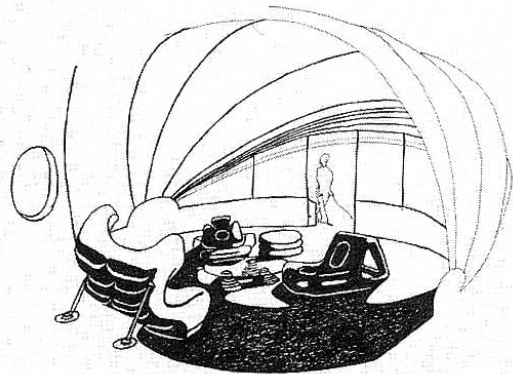
Dymaxion house 1946 och Dymaxion car från 1933 av Richard Buckminster Fuller

Vid slutet av 1940-talet växte en spridd arkitekturrörelse fram efter Lloyd Wright, Buckminster Fuller och Erich Mendelsohn, som vidareutvecklade deras organiska och aerodynamiska former. Amerikanen Bruce Goff använde naturnära material och skapade hus med väldigt animaliska former. Italienaren Paolo Soleri som även han hade starka influenser från Wright utvecklade tidigt ekologiska aspekter under 1960-70-talen med fantasifulla teorier om ekologiska megahöghus, stora som hela städer¹⁰⁷. Under 1940 och 50-talen spred sig intresset för moderna dynamiska former till Brasilien och arkitekten Oscar Niemeyer som ritade vidare på Mendelsohns estetik. Men han frångick inte modernismen i sin stadsplanering när han utformade landets nya huvudstad Brasilia på 1950-talet. Bostadshöghusen separerades därför fortfarande helt från arbetsplatserna och knöts ihop med flerfiliga motorvägar som genomkorsade hela staden. Över lag kan sägas att de flesta dynamiska arkitekter som satte sig emot modernismens rätvinkliga hörn och stela statiska estetik innan 1960-talet dock inte ifrågasatte den modernistiska stadsplaneringen. Deras vidareutveckling låg inom den enskilda byggnadsestetiken. I USA vid samma tid utvecklade den finskfödde arkitekten Eero Saarinen ett avancerat organiskt formspråk som passade bra till att bära upp stora fria ytor som han behövde i konstruktionen av Ishockeyhallen vid Yale Universitetet och i Kresge auditorium vid MIT. De organiska formerna visade sig ha flera fördelar även för att minska materialåtgången och därigenom tyngden för den bärande konstruktionen. Det var en utveckling från Buckminster-Fullers kupolkonstruktioner och Pier Luigi Nervi's idrottsanläggningar. Under 1950-talet kom konstruktionsprinciperna att spridas till många av västvärldens nybyggda idrottsarenor, som till exempel Göteborgs Ullevi från 1958 med dess böljande former. Men det som Saarinen kom att bli mest känd för är hans två organiska flygplatsterminaler TWA terminalen i New York 1956-62 och Dulles internationella flygplats i Chantilly 1958-62. Han ville spegla flygets aerodynamik och dess framåtanda genom att låta flygplatserna se väldigt framtida ut och aldrig har nog framtiden sett så framtida ut som i just TWA terminalen. Det blev en stor våg bland andra flygplatsarkitekter att använda sig av organiska konstruktioner för att spegla framtidens estetik. Flygplatsen LAX i Los Angeles är en av de mest fantasifulla organiska efterföljarna. Saarinen själv dog tyvärr överarbetad i hjärntumör 1961, ett år innan hans båda flygplatsbyggnader stod färdiga.¹⁰⁸



LAX i Los Angeles

1961 i Maj kom första numret av den hemgjorda tidskriften Archigram ut. Redaktionen bestod av några nyligen examinerade arkitekter som hade börjat arbeta tillsammans på ett arkitektkontor i London. Det var under den tiden då Storbritannien byggde sina "New towns" (ungefär som Sveriges Miljonprogram), de unga arkitekterna var fullständigt uttråkade och ville ifrågasätta vad som höll på att byggas. De hade snarare en marknadsliberal syn på samhället än den från ovan påtvingande synen som rådde bland deras äldre kolleger. Archigram önskade hellre valmöjligheter i samhället och var tidiga med att i flera hänseenden förena dynamisk arkitektur med modernismens motståndsteorier. De menade att arkitektur inte behövde vara deprimerande, förnedrande eller enhetligt. Arkitektur kunde vara lustfyllt och livsbejakande. Arkitektur fick lov att vara fantastisk och rolig, städer kunde vara slumpartade, individuella och tillfälliga¹⁰⁹. Archigram inspirerades av 1940-talets sciencefictionserier, popkonsten och Buckminster Fuller men även av andra nya sätt av att se på livet och staden som de levde i. I motsats mot modernismens generella och fasta bostäder som skulle passa alla (eller ingen) så utvecklade de en annan sorts livsstil baserat på ett modernt kringflackande nomadliv. Den framtida nomadmänniskan kunde kanske bo helt portabelt i sin uppblåsbara kostym (inflatable suit home) eller i någon sorts kapselbostad där hon inte behövde flytta möblerna utan istället flyttade med sig hela bostaden. Sen kunde hon plugga in den i något annat höghus (capsule tower), i en annan stad (Plug-In city), placera den ute i vildmarken (Living pod) eller till och med under vattenytan (Gasket homes). Eller så kunde till och med hela städer flytta på sig som i projektet Walking city från 1964, blev det arbetsbrist för den kringresande arbetskraften kunde kanske deras stad promenera över världshaven till en annan kontinent. Archigram satte sig emot modernismens stadsplanerig och den avbefolkning av de traditionella stadskärnorna som pågick runt om i västvärlden. De ville att folk skulle ha rätten att bo i city, för dem var ju stadens puls något attraktivt och fantastiskt. Kunde du inte komma till staden så fick väl staden komma till dig, så resonerade de när de införde begreppet "instant city". Instant city bestod av en zeppelinare fullastad med evenemang och händelser som landade för att skaka liv i de sovande bostadsområdena¹¹⁰. De hade många beröringspunkter med de franska situationisterna (se senare kapitel).



Ron Herrons projekt Walking city från 1964 och Utopias uppblåsbara villa från 1967

Några år senare 1966 startades den franska motsvarigheten ”Utopie”, ett samarbete mellan tre arkitektstudenter, en landskapsarkitekt och två sociologer för att markera avstånd ifrån landets dåtida ”Les Grandes ensembles” (liknande Sveriges Miljonprogram). De var precis i samma situation som Archigram, fullständigt uttråkade av vad deras äldre arkitektkolleger presterade. Modernismens bostadsområden skapade en estetisk kollaps och en framtid som syntes allt mer hopplös. Den starka byråkratiska kontrollfunktionen och dess nya förtryckande samhällsstrukturer började märkas under den stilrena ytan. Starkt influerade av filosofen Henri Lefebvres teorier om det nya uttråkade samhället och situationisterna skulle Utopie senare hamna mitt i det franska studentupproret i maj 1968. De hade ett annat samhälle i sikte, fritt från murar och modernistisk likriktning, fritt från väggar överhuvudtaget. De ville istället ha byggnader av luft i pneumatiska uppblåsbara strukturer som enkelt kunde flyttas och placeras vart som helst. 1970 kom det stora genombrottet för pneumatiska strukturer under världsutställningen i Osaka men det var en kortvarig succé som tog slut i och med energikrisen några år senare.¹¹¹ Under slutet av 1960-talet var det många bland de dynamiska arkitekterna som eftersträvade lätta flyttbara konstruktioner som inte skulle göra någon påverkan på platsen eller miljön där de placerades, ett spännande exempel är ”Futuro” av den finske arkitekten Matti Suuronen som placerades med stylvor på klippor, snödrivor eller mitt i skogen. En förenande länk mellan Utopie och Archigram är att de frångår industribyggnaden som ideal för bostadsområden som de tidiga modernisterna hade och istället tittade mot turismens flyttbara små konstruktioner som lämpliga för ett modernt liv. De såg inte på de demografiska förändringarna på samma sätt som sina äldre modernistiska kolleger. Människor agerade även irrationellt efter egen vilja, inte enbart efter ett från ovan planerat mönster.

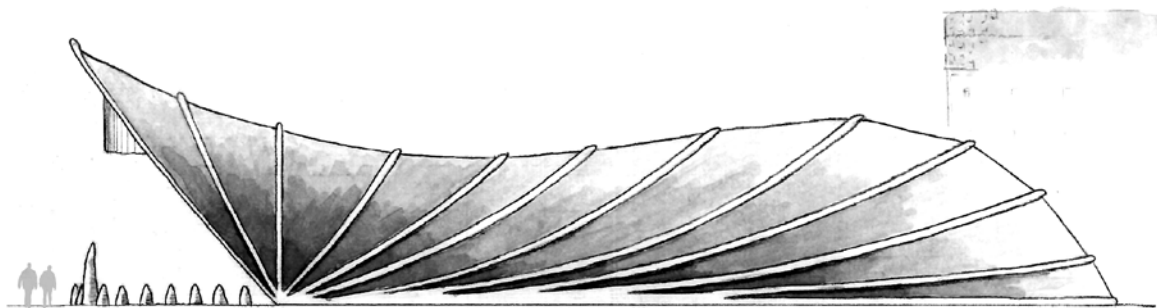


Futuro av Matti Suuronen 1968 och ING i Amsterdam 2003

1969 byggdes Villa Spies på en klippa utanför Nynäshamn och blev Sveriges mest maxade dynamiska byggnad. Men Villa Spies skapade en oerhörd debatt. Villan var organiskt formad i betong och plast med en införlivad pool och ett köksbord som hissades upp ifrån golvet. Villan blev väl magstark för kritikerna i Sverige som fortfarande försvarade de rätta vinklarna, för dem var Villa Spies nog för modern. Det dröjde sen flera decennier innan det byggdes några fler dynamiska byggnader i Sverige. Energi- och oljekrisen kom ju som sagt runt 1973 vilket väckte ett starkt miljömedvetande under 1970-talet och var naturligtvis svårt att förena med byggnader av plast. På senare tid har den dynamiska estetiken återkommit i de internationella arkitekturtidskrifterna med Norman Foster, Future system med flera, samt en ny datorgenererad variant av stilen med aktörer som Zaha Hadid, Hani Rashid och NOX. Norman Foster har förövrigt på senare tid väldigt väl lyckats förena ekologiskt och traditionellt tänkande med dynamiska former och gammal spånteknik (Chesa futura). Den organiska estetiken som återigen blommat upp under 2000-talets första decennium har tydliga referenser tillbaka i tiden, främst till 1960-talets ”Space age” och ibland Jugend. Trenderna går i cykler. Men de dynamiska arkitekterna ser fortfarande precis som modernisterna, byggnaden som ett fristående och oberoende objekt istället för en beståndsdel av ett gemensamt stadsrum eller en lokal kultur. Man märker snarare arkitektkontorens egna signum upprepat oavsett världsdel.

Kap 10 Stockholms arkitekturskola

Vid presentationen av det första projektet efter introduktionen i arkitekturskolan 2003 kom tanken på att jag nog behövde samla mina tankar i en bok. Min syn på stadsplanering och arkitektur var tydligen så väsensskild från den rådande normen att jag gång på gång blev missförstådd och slentrianmässigt placerad i alla möjliga fack. Mina kritiker hade sällan samma referenser eller ens kunskap, det blev allt mer trögt att behöva förklara de mångåriga anledningarna bakom mina ståndpunkter vid varje presentation. Det första skolprojektet gick ut på att rita en utställningspaviljong i hjärtat av södermalm men på tomten låg även ett 1700-talshus i putsad ockrafärg som tilläts att rivras. Jag trodde inte mina öron när jag hörde det, i skoluppgiften ingick att riva bort sådan bebyggelse som jag nyligen hade fått uppleva för första gången i mitt liv i Uppsala. Att ens lärarkåren kommit på tanken fick mig att reagera starkt (lite överdrivet starkt). Så istället lät jag min utställningshall ligga bredvid det gamla 1700-tals huset och låna dess färger och uttryck för att aggressivt beskydda det som ett gammalt "mobbingoffer". Entrén på den nya paviljongen vändes ut mot den trafikerade Götgatan och det storskaliga medborgarhuset med sylvassa "huggtänder" framför. När jag hade förklarat de bakomliggande orsakerna bakom utformningen satt kritikerna helt tysta, de hade aldrig reflekterat på form som uttrycksmedel på det sättet, som ett debattinlägg mot rivningshysterin. Det är här som en viktig skillnad började uppstå. För den modernistiska arkitekturen verkade form bara vara form, men för den traditionella arkitekturen betydde ju varje ornament eller skulptur verkligen någonting. Ornament verkade var ett språk som vi verkade ha glömt bort. Generell form betyder inget och berättar ingenting, den har heller inget speciellt med just vår tid att göra. Dagens arkitektur ses som helt enskilda objekt, oberoende av både tid och rum, den speglar på så sätt snarare dagens arkitekturtidningar och dagens arkitekter mer än dagens människor och vår tidsanda. Eller egentligen 1920-talets tidsanda för jag kunde inte heller se någon större skillnad mellan funkis och den "nyfunkis" som gällde åren runt 2003. Det blev så tråkigt med allt detta historiserande om och om igen, fanns det inget spännande som hänt efter 1920-talet?

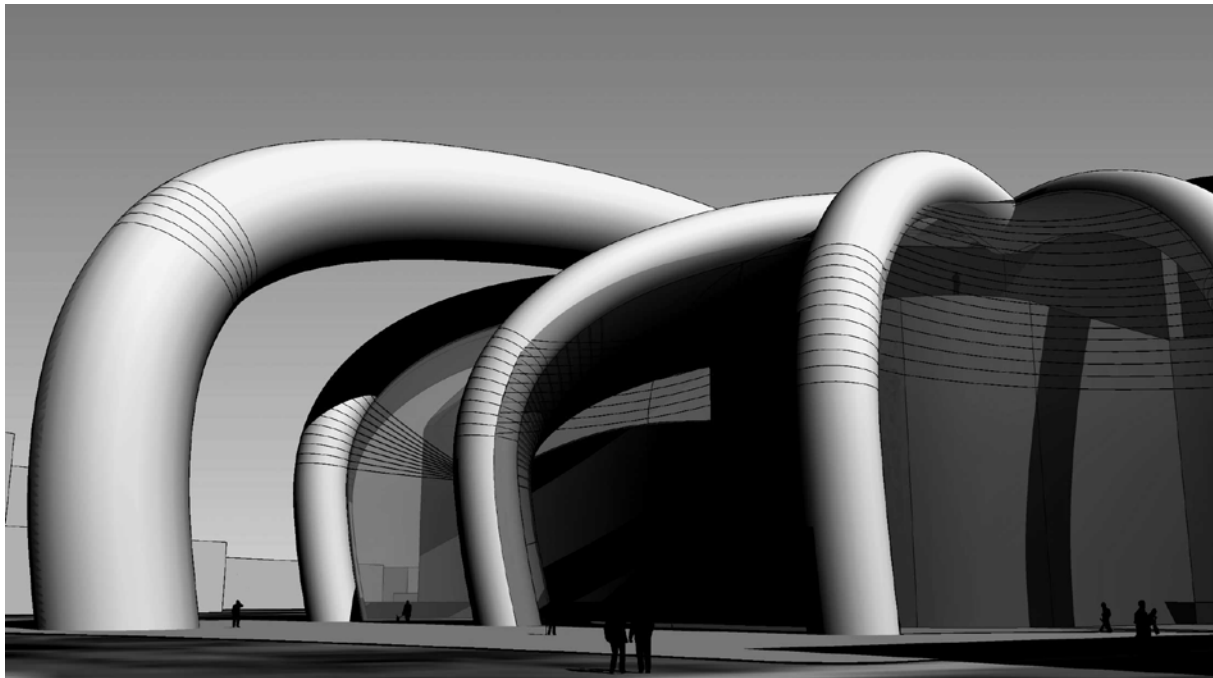


Utställningspaviljong 2003

Medvetet började jag ifrågasätta allt mer för att få fram sanningen och de verkliga åsikterna bakom de uttjatade fraserna. Det var dock en känslig balansgång för det fanns en mängd oväntade stilregler och ömma tår men jag lät ingen hindra mig och lägga tabu på sådant som jag fann intressant. Jag hade väl kvar min gamla punkattityd med att det var onödigt med talang och tid att öva, det var ju bara att köra... Jag ville visa att det visst gick att rita fantastiska organiska former med maximerad funktion på till och med kortare tid än den generella, rektangulära och minimalistiska modernismen som vanligtvis hyllades. Förvånansvärt få av de andra vågade dock haka på? De tänkte väl att det skulle bli svårt att söka jobb med en portfölj full av spretiga projekt eller att det var obehagligt med den verbala konfrontationen som följde. Den sprudlande kreativiteten byttes i alla fall successivt ut mot förlamande prestationsångest. Flera bröt ihop efter den hårda pressen och de svidande åsikterna från de inbjudna kritikerna. Då och då var det någon som stod och grät i korridorerna eller helt enkelt hoppade av. Det var nog tufft men jag hade svårt

att drabbas av någon prestationsångest, jag kände snarare att jag agerade på tilläggstid. Ingen i min släkt trodde ens att jag skulle lyckas komma in på skolan eller in i Uppsala eller ens få jobb i London, jag hade redan presterat färdigt och bevisat tillräckligt. Några av mina äldre släktingar skulle nog ha nöjt sig ännu mer om jag struntat helt i det akademiska och bara sökt ett vanligt jobb i inom den petrokemiska industrin. För dem var arkitektur inte alls något prestigefullt utan snarare slöseri med tid. Det var befriande men jag hade heller inga skyddsnet eller kontakter som kunde hjälpa mig till framtida jobb, jag kunde inte smälta in i mittfåran enligt de internationella tidskrifternas trender vilket bara skulle göra mig lätt utbytbar mot vem annan som helst. Det var nog en fördel för mig att vara personligt originell. När mina kurskamraters projekt blev allt mer likriktade som i alla västerländska arkitektskolor blev mina projekt därmed allt mer synliga. I ett helt rum fyllt med vita rektangulära kartongmodeller 2004 var det svårt att gå miste om min runda villamodell i skrikande rött. Till min och andra elevs stora förvåning medförde detta inga som helst problem med skolledningen, tvärt om. Årskursansvarige, arkitektrektorn och några professorer pumpade mig istället full med självförtroende och lärarna stannade till och med kvar efter arbetstid bara för att kunna diskutera vidare. Skolpersonalen verkade inte vara orsaken bakom elevernas likriktning, vad var det då?

Vid den här tiden sneglade nästan alla storögt på de internationella stjärnarkitekterna och deras prestigeprojekt. Det verkade vara en ständig jakt efter personlig framgång. Gång på gång föreläste olika framgångsrika arkitekter i stora salen om sina prestigefulla uppdrag med ett enormt hävdelsebehov som om de var drivna av någon sorts revanschlust men bakom fasaden kröp en bitterhet fram hos nästan var enda en. Segerns sötma verkar ha en otroligt bitter eftersmak, så har det nog alltid varit. Se på stjärnarkitekten Louis Sullivan som under slutet av 1800-talet var USA's mest framstående men som snart blev ointressant och dog fattig och vem pratar idag om Mario Botta som var stjärnarkitekt på 1980-talet? Det finns nog roligare saker i livet än att jaga efter konstnärlig prestige, jag har sett hur tomt livet ter sig för personer som enbart jagar karriär. Modern arkitektur är snare fristående konstverk än någon stadsbyggnad. Det blev tydligt för mig att jag egentligen ville förbättra själva vardagslivet i städerna medan de modernistiska kritikerna bara talade om den enskilda byggnadestetiken. Jag drevs av övertygelse, inte av konstnärlig prestige eller något hävdelsebehov. Jag kände för att göra någonting viktigt och meningsfullt, något jag verkligen brann för och började bli riktigt trött på att fylla mitt Portfolio/CV med en massa meningslösa och prestigefulla projekt. Kandidatprojektet 2006 blev vändpunkten med uppgiften att rita en opera för 4 miljarder i budget. Byggnaden skulle möjliggöra för Stockholms innerstad att växa norrut genom att locka finansiärer att bygga på granntomterna. För att skapa en så stark dragkraft var jag tvungen att ta i ända från tårna och försöka bräcka Sydney operans ikonstatus. Som vanligt vållade mitt förslag en väldig debatt om estetik, vissa fullständigt älskade operans utseende medan andra fullständigt avskydde den, det var så här det brukade låta på de flesta av mina kritiktilfällen. I början drevs jag av adrenalinet men efter hand började jag att sakna substans. Det var en så meningslös uppgift som bara skulle innebära onödiga utgifter för staten utan att direkt förbättra vardagslivet för befolkningen. Alla beställare i Sverige verkar alltid vilja försöka härma projekt ifrån utlandet i tron att de ska gynnas av samma prestige (precis som arkitektstudenterna). Oslo höll på att få sin opera klar och nu ville Stockholm ha en precis likadan. Har en europeisk storstad ett nytt höghus vill alla svenska städer också ha ett höghus och bygger en kommun en fotbollsarena villa alla andra också bygga fotbollsarenor. Men jakten efter prestigeprojekt leder i själva verket till kontraproduktiv likriktning. Den dynamiska arkitekturen framstod mer och mer som en återvändsgränd för mig precis som modernismen. Skillnaden låg enbart i estetiken och alla byggnader kunde inte vara dynamiska, det skulle nog ta ut effekten. Men var fanns de kritiska rösterna till själva strukturen? Orsakerna bakom samhällets vardagsproblem låg nog djupare än det ensidiga utseendet...



Opera med tunnelbanestation 2006

Motstånd:

Kap 11 Romantisk livsglädje (mot upplyst rationalism)

Teorierna bakom modernismen har inte kommit fram först under 1900-talet och det har inte dess motståndsteorier heller. Egentligen så bottenar de sig i en tradition lika lång som mänsklighetens civilisation. Diskussioner har troligtvis i alla samhällsbyggen innehållit en ständig dragkamp mellan det kvantitativa och det kvalitativa, mellan det sinnliga och det mätbara. Men under den franska upplysningen så tydliggörs skillnaderna i teorierna. Arkitekturhistorikern Eva Eriksson delar in argumenten och dess anhängare i två fraktioner; Rationalister mot Romantiker. Upplysningen växte fram under 1700-talet som en motreaktion mot den starka kyrkan. Upptäckter och uppfinningar påvisade brister i verklighetsförankring med den kristna ideologin. De nya vetenskapsmännen samlade mätbara fakta under empiriska studier istället för att leta efter förklaringar i Bibeln. Hela samhället drevs på av framstegstron, gamla klassiska demokratiteorier fick på nytt genomslag i politiken men även Platons teorier om diktatur eller oligopol. Platon menade att samhället skulle styras bättre av experter än av folket. Detta resonemang fick genomslag i upplysningen med en längtan efter en "upplyst despot", vilket betydde en förnuftig enväldshärskare eller en kunnig diktator. Den fysiska medicinska hälsan sattes i nytt ljus framför den psykiska hälsan och det omätbara själslivet. Utvecklingen sågs i mitten av seklet som självklar och evig eftersom civilisationen hade nått sin absoluta höjdpunkt, i Frankrike rådde konsensus bland de lärda. Men i en hyllningskriftstävling till den franska upplysningen och civilisationen 1750 kom ett oväntat kritiskt inslag ifrån Jean-Jacques Rousseau. Han menade att utvecklingen inom filosofi, konst och vetenskap snarare lett till mer skada än nytta. Det är inte

med de rationella eller förnuftiga egenskaperna som människor skapar ett gott samhälle utan snarare med sitt eget samvete, menade han. Det goda samhället innehåller viktiga goda mänskliga relationer eftersom det finns en ursprunglig godhet i människor. De som lyssnar till sitt samvete eftersträvar redan livets yttersta mål; inre frid och yttre fred med andra människor. Men när det rationella tagit ett allt större grepp om utvecklingen skapas ett samhälle som inte är önskvärt. Den romantiske Rousseau ställdes mot Voltaire från den rationella upplysta falangen. Voltaire framhävde förnuftet – Rousseau framhävde känslan och den naturliga instinkten. Där Voltaire hyllade det utvecklade, hyllade Rousseau det ursprungliga. Voltaire värnade den enskildes tycke och tänkande samtidigt som Rousseau värnade om individens frihet under allmänviljans samtycke, alltså individens frihet utan att förstöra eller minska sina medmänniskors frihet. Rousseau menade att medborgarna inte fick ha större solidaritet med sin organisation eller med sin yrkeskategori än med samhället i dess helhet. I varje politiskt sammanhang skulle varje medborgare agera som individ och inte som representant för någon fraktion (lobbyorganisation) eller något särintresse. Frihet under ansvar.¹¹² Debatten är oväntat aktuell än idag. Det rationalistiska synsättet som kom fram under upplysningen var praktiskt inriktat, historien sågs som linjär där utvecklingen gick spikrakt mot ett tydligt mål, det blev bättre och bättre dag för dag. Inom arkitekturen tog den sin form i den strama klassicismen med sakliga och mätbara regler. Den motståndsrörelse som växte fram efter upplysningen hyllade inte länge utvecklingens självklara mål utan ville istället visa på tidens gång. De ville frammana en eftertanke inför världens förgänglighet och dess skörhet. Dessa romantiska arkitekter såg tidens tand som något förskönande och byggde i vissa fall till och med upp ruiner för att skapa en kontrastverkande motpol bredvid nybyggda palats. De hyllade medeltiden istället för klassicismens strikta kompositionsregler. De förkastade symmetri, balans och regelmässig harmoni till förmån för den pittoreska variationen, den fantasifulla formen och mångfalden. Det var istället det enkla traditionella byggnads sättet efter hantverkarskunskaper och känsla som eftersträvades istället för de akademiska mallarna. Under 1800-talet växte den romantiska arkitekturen sig stark i och med Arts & Crafts -rörelsen som vände sig emot industrialismens snabba massproduktion och främjade det långsamma kvalitativa hantverket. Kulmen nåddes för Sverige på 1910-talet i och med nationalromantiken. Sedan tog den stramare klassicismen återigen övertaget under 1920-talet för att slutligen utvecklas till den hyperrationella varianten. Debatten kom återigen: Romantiska arkitekter värnade bevarandet och eftersträvade en synlig kontinuitet i samhället. De eftersträvade långsiktig kvalitet i ett långt och långvarigt perspektiv. Den beprövade historiska erfarenheten kunde för dem ge viktig information. De traditionella materialen, konstruktionerna och de traditionella formerna var fullt brukbara, eftersom de var anpassade efter människan. Platsen och naturen sågs med respekt och arkitekturen skulle anpassas till dess kontext (omgivning) och förutsättningar. Arkitekturen kunde därför vara småskaligt regional, specifik och traditionsenligt anpassad. De främjade individuella variationer.

Men det skedde onekligen ett paradigmskifte till de rationellas fördel. Rationalisterna menade att det fanns nya behov som Homo Sapiens aldrig hade haft förut och nya möjligheter. Den teknologiska utvecklingen var önskvärd fullt ut liksom storstädernas tillväxt. Istället för småskalig variation hyllades massproduktion, masskonsumtion och storskalig organisation. Det var inte det individuella eller mångfalden som eftersträvades utan det generella och internationella. Utvecklingen ansågs tvungen att vara rationell. Kraven från trafik, kommunikation, industri och handel var viktigast i stadsplaneringen. Allt annat personligt eller mänskligt avvikande ansågs oviktigt¹¹³. Det intressanta är dock att flera av modernismens arkitekter snart började göra avkall själva på sina egna strikta regler. Asplund bröt själv mot regeln att aldrig anpassa sig till äldre bebyggelse redan 1936 med Göteborgs rådhus tillbyggnad och han blickade tillbaka mot traditionella former i sin egen sommarstuga. Alvar Aalto som var Finlands största modernist började även han kurvigt bryta mot dess stilregler under 1930-talet. Till och med Le Corbusier som ansågs som modernismens överstepräst, blev under 1950-talet väldigt livfull och formglad, i

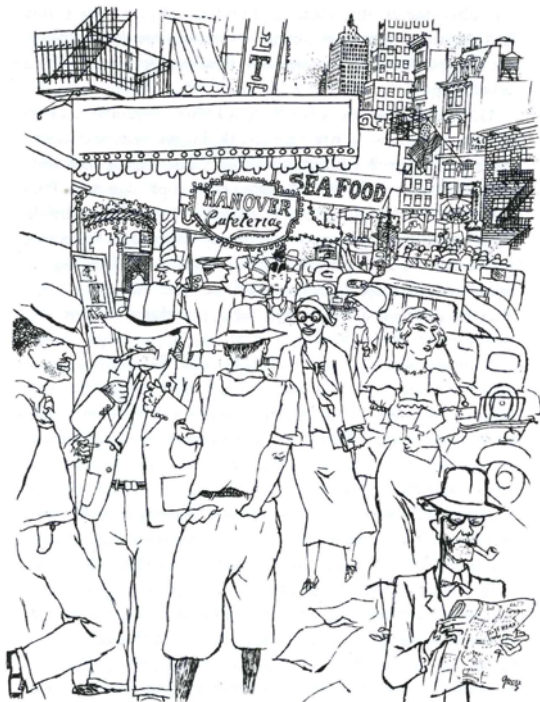
till exempel kyrkan i Ronchamp med dess organiska väggar och starka färger. Det verkar på något sätt som om arkitekterna själva började se innebörden av modernismens strama och begränsande regelbok, men utvecklingen mot det rationalistiska samhället hade redan börjat rulla igång och de gjorde inga försök att hejda den. 1945 presenterade Sven Markelius en artikel om hur Stockholms framtida förorter kunde utformas. Det var en princip som verkade gå ifrån den modernistiska stadsplanerings ideal. Markelius presenterade en ort med blandade funktioner, med arbetsplatser och bostäder tillsammans runt ett centrum, senare kallat för ABC-principen. I teorin såg detta kanske ut som en motsats till huvudregeln om funktionsseparering men i verkligheten blev resultaten rent modernistiska ändå. Funktionsblandningen blev aldrig riktigt genomförd. Tanken att återigen blanda funktionerna påminner lite om principerna bakom de traditionellt uppbyggda svenska städerna. Men skilde sig ändå fullständigt eftersom ABC-förorterna skulle funktionsplaneras i detalj av experterna på stadsbyggnadskontoret och inte växa fram vart efter behoven uppstod på lokal nivå. Områdena kom även att byggas under en väldigt kort tidsperiod med enhetlig och storskalig stil. Under denna tid 1945-1955 byggdes på några ställen en sorts nyklassicistisk halvvariant av modernismen i Sverige. Det var en kompromiss med lite klassiskt utformade fönster och detaljer men i modernistisk bostadsplanering, stadsplanering och funktionsseparering. Arkitekterna Backström & Reinius lyckades framgångsrikt balansera mellan de två estetiska idealen i sina byggnader i Gröndal utanför Stockholm och i Rosta utanför Örebro.¹¹⁴ Men vid mitten av 1950-talet vändes på ett sätt blickarna tillbaka mot den rena modernismen i samband med den starka högkonjunkturen.

Kap 12 Återta staden – ”Ideologi löser inga problem – att lösa problem löser problem”!

Det var mestadels andra än arkitekter och politiker som först började ifrågasätta de verkliga effekterna av modernismen efter mitten av 1950-talet, när den halvklassiska varianten hade blommat ut. Hela västvärlden ställde sig enat bakom modernismens rationaliseringsteorier men 1957 kom komedifilmen ”Min onkel” av den franske filmaren Jacques Tati. Han ifrågasatte på ett otroligt roligt sätt den egentliga vitsen med iver efter just modernitet. Han såg de nya tekniska lösningarna snarare som ett hinder än ett hjälpmedel för att uppnå det goda livet. Tekniken var mer till för syns skull i människornas jakt efter prestige. 1960 skärpte han tonen i sin film ”Playtime” där han spelar en vilsen karaktär som irrar runt i den modernistiska glasfasadsstaden, helt fri från spontana och mänskliga mötesplatser. I Frankrike började nämligen resultaten av modernismens stadsplanering och vardagsliv märkas med ”Les Grandes ensembles”. Han ifrågasatte syftet med rationella och totalt enhetliga områden där invånarna orienterar sig fram enbart efter siffror och gatuskyltar. Han väckte frågan; är verkligen modernismens nya enhetliga ”städer” ens önskvärda för människor? Det var en fråga som arkitektkåren inte hade ställt sig, de var låsta vid att följa den moderna tidens estetik inte de moderna människornas önskemål.

1961 gav Jane Jacobs ut sin ifrågasättande bok ”The death and life of great american cities”. Hon hade ingen formell utbildning, arbetade inte som stadsplanerare och hon var kvinna vilket skapade oerhörda reaktioner. Hon stödde sig inte ens på akademiska teorier utan på empiri. Under depressionsåren i USA gick hon som arbetslös långa promenader runt i New York och upplevde den verkliga vardagen och iakttog hur den fungerade. Med träffsäkra formuleringar lyckades hon övertyga både allmänheten och de styrande politikerna om farorna och felaktigheterna med modernismen. Hon bejakade istället stadsmiljöer framför de glesa modernistiska bostadsområdena. Hennes första angreppspunkt var därför den rasande saneringshysterin som pågick i New York och bedrevs av en manlig maktallians av stora byggföretag, banker, mäklare, arkitekter och federala myndigheter. Äldre stadspartier köptes upp, pekades ut som slumområden och revs för att sedan snabbt ersättas med modernistiska höghus med 15 till 20 våningar. Dessa placerades glest på stora ödsliga gräsmattor. Hon såg det som ironiskt att städernas sociala

problem brukade benämnas som ”gatuvåld” eller ”gatugång” när överfallen och mordet mestadels skedde i lummiga parker. Att riva stadsgator för att ersättas med höghus i parker förvärrade snarare problemen och ledde till ”instant slums”, nya enformiga bostadsområden som direkt förhindrade att en levande mångfald och vitalitet på nytt skulle kunna uppstå. På bara några år utvecklades en mycket värre social miljö än den som hade rivits. De nya modernistiska områdena blev rent av farliga på grund av att folk inte vistades på gatorna eller de halvprivata grönyrtorna.¹¹⁵ Det var ett dubbelt slöseri med skattebetalarnas pengar att man rev fullt friska och användbara stadsdelar och sedan byggde upp något som inte fungerade. Jacobs menade att den modernistiska stadsplaneringen var antiurban och överintellektuell som flyttade fokus från det som egentligen var viktigast, det verkliga vardagslivet. Stadsplanering måste enligt henne bygga på empirisk undersökning inte universella ideologier. – ”Ideologi löser inga problem – att lösa problem löser problem”.¹¹⁶



En teckning av det livfulla New York 1932 (före modernismen) av Georg Grosz

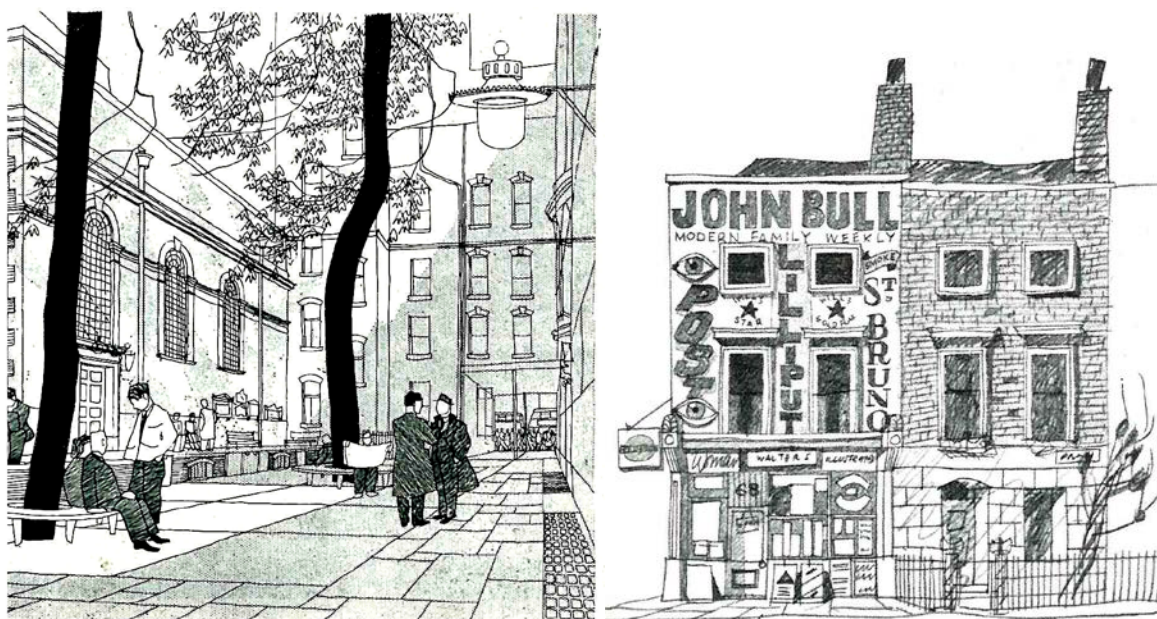
Hon definierade fyra teser som alla tillsammans måste uppfyllas för att uppnå en levande mångfald;

1. Bostäder, arbetsplatser, butiker och kulturinstitutioner ska blandas, inte separeras.
2. Traditionella gator med korta kvarter möjliggör oväntade möten, (ekonomiskt gynnsamt).
3. Bevarande av äldre bebyggelse möjliggör varierande hyresnivåer, vilket ökar blandningen av verksamheter.
4. Hög koncentration av människor över så stor del av dygnet som möjligt, vilket säkrar tryggheten.

Ingen av dessa teser kunde plockas bort eller ersättas med andra, alla hänger ihop som ett ekosystem i naturen. Äldre billiga fastigheter var en otroligt viktig grogrund för nya verksamheter och ny kreativitet, ”nya tankar föds i gamla hus”. I de moderna bostadsområdena förhindrades istället möjligheterna för ny företagsamhet. Jane Jacobs delade upp funktionerna som primära (bostäder, kontor, kultur, samhällsservice, transport, handel, parkering) eller sekundära (caféer, restauranger). De sekundära lever på folklivet som genereras av de primära funktionerna. Förutsättningen för att de primära och sekundära funktionerna ska kunna samverka är att människorna måste röra sig på samma gator. Där gator fungerade som ett ”sällskapsrum” uppstod en lokal ekonomi med jämnt flöde. Det sociala samspelet i stadsdelarna ledde till en tryggare miljö, så som lokala handlare som lärde känna stamkunder i området, så kallade ”public

characters”. Ett tryggt urbant rum fanns enligt henne där det var tydliga skillnader mellan privat och offentligt (istället för modernismens halvoffentliga gräsytor), samt gator som hade många ögon som såg. Frekventa användare behövdes som kunde hålla uppsikt dygnet runt och alarmera om man råkade illa ut. I de äldre kvarteren fanns det folk ute på gatorna vilket innebar många ögon som kunde ha koll, detta avskräckte brottslingarna. Men de moderna stadsplanerarna förstod inte innebörden av mångfald utan använde istället dessa punkter som tumregler just när de dömde ut områden för sanering. Jane Jacobs drev själv en framgångsrik kampanj för att stoppa rivningen av 14 kvarter i västra Greenwich Village, där hon bodde. Området skulle ersättas av en motorväg men hennes och invånarnas protester lyckades att förhindra planerna 1962. Idag är Greenwich Village istället ett av världens dyraste område att köpa sig en bostad i. Liknande fenomen har hänt i hela västvärlden, de gamla arbetarstadsdelarna från 1800-talet som bevarades har från 1970-80-talen fått en nyinflyttning av allt rikare medelklassfamiljer som har ökat områdenas status, fenomenet kallas ”gentrifiering”. Jane Jacobs idéer ligger idag som grund för många eller rent av de flesta av modernismens motståndsteorier.

Samma år 1961, kom även den engelske arkitekten Gordon Cullens bok ”Townscape” ut. Han hade under 1940-50-talen arbetat på den engelska tidskriften ”The Architectural Review” och kommit fram till något oväntat som inte ingick i vare sig arkitektutbildningen eller den modernistiska läran, om varför de äldre städerna med dess folkliga miljöer fungerade så bra tillsammans rent arkitektoniskt. När han undersökte resultatet av äldre städer insåg han att relationen blev något mer för varje byggnad som tillkom, 1 + 1 blev mer än bara 2 därför att byggnaderna ritades och byggdes beroende på sina grannfastigheter snarare än som isolerade och oberoende objekt. Flera hus tillsammans skapade därmed en ytterligare relation, en omätbar upplevelse som var avgörande hur vi människor trivdes i staden. Det var uppenbart inte enbart det vetenskapliga och mätbara som påverkade oss. Cullen menade att det fanns en viktig aspekt som arkitekterna hade glömt av, nämligen själva anledningen till att vi byggde städer. Städer hade ju faktiskt uppstått efter väldigt konkreta behov. Tillsammans i en stad kunde invånarna få så mycket rikare liv än om de bodde ensamma och isolerade ute på landet. Utbudet av service, nöjen och säkerhet kunde öka markant av gemenskapen i en stad. I boken Townscape visualiserar han själva upplevelsen av staden och dess överraskningar genom olika bildserier med de vyer som möter en när man promenerar igenom en stad. Alla äldre städer var uppbyggda för just fotgängare, där skulle staden upplevas på plats och inte enbart passeras förbi med bil. De äldre städerna var främst byggda med tanke på platsen, inte för hastighetens flöde.



Långsammare flöde leder till attraktivare plats. Samarbetande arkitektur ger synergieffekter.

Men på Cullens tid precis som idag värnar arkitektkåren om enhetlighet (Conformity) som egentligen enbart leder till enformighet. Han jämförde med en privat fest som precis har börjat där alla gäster trevar sig fram med stela och formella kommentarer för att inte sticka ut, alla gästerna intar en enhetlig position som leder till att det blir tråkigt. Men när festen sedan börjar komma igång och alla börjar slappna av och släpper sin nervösa enformighet, först då blir festen rolig. Det är samma sak med stadsplaneringen, enhetlighet blir deprimerande tråkigt. Det är därför farligt att söka efter generella och universella lösningar som kan appliceras överallt, istället bör man söka efter det specifika och unika. De gamla detaljerade husfasaderna har en funktion som fångar ögats intresse så personerna slipper att stirra mot gatans slut vilket därigenom undviker en deprimerande miljö. När man promenerar i en gammal stad märker man saker som inte syns i kartorna, hur en livfull miljö verkligen är uppbyggd. En livfull miljö kräver varierande fasader, oregelbunden gatulinje med byggnader som ibland står lite skevt och kontraster som uppstår mellan smalt och öppet ett vid torg. Det ska vara spännande att titta runt hörnet, då skapas det liv. En byggnad är arkitektur men två samarbetande byggnader bredvid varandra är vad Cullen kallar Townscape (stadsmässighet). Han fick kritik för att han inte applicerade sina stadsteorier på modernistiska områden. Men han menade att det var praktiskt omöjligt. Modernismen har som huvudmål att motverka just stadsmässiga eller unika relationer och så kallade "korridorsgator". Moderna generella byggnader som inte anpassar sig efter sin omgivning ger inte heller något tillbaka till dess helhet. Modernismen slösar samtidigt med användbar yta när hela områden planeras med utspridda huskroppar på öde gräsmattor, det är snarare "prärieplanering" än stadsplanering. Den gamla staden hade ett väldigt effektivt markutnyttjande och fick därför plats med mycket mer folk på mindre yta trots att husen var lägre. Modernismen är enligt Gordon Cullen en paradox, en koncentrerad isolering.¹¹⁷ Den modernistiska strukturen är raka motsatsen till en stad.

1965 bekräftade även arkitekten Christopher Alexander samma åsikt med sin artikel "A city is not a tree". De "naturliga" städerna var uppbyggda efter ett verkligt mänskligt behov och efter ett integrerat rutnät av gator medan modernismens artificiella bostadsområden hade strukturen av ett träd med motorvägar, matargator och återvändsgator. Han beskrev redan då att de modernistiska bostadsområdena skulle skapa allvarliga sociala problem i framtiden bara genom dess struktur eftersom de inte respekterade mänskliga beteenden när de styckade upp invånarnas vardagsliv i avskilda zoner. Modernismens stadsplanering grundade sig tack vare Ludwig Hilberseimer istället på äldre militärförläggningars struktur eftersom det ansågs rationellt. Men militärens hierarkier såg ut så för att möjliggöra en fullständigt totalitär kontroll och motverka individuella slumpmässiga avvikelser, en fungerande stad däremot hade enligt Alexander direkt motsatta behov. Varför sneglade de tidiga modernisterna på militära strukturer?

Redan 1958 kom konstnären Friedrich Hundertwasser första skrift "Mould manifest against rationalism in architecture" men det var för tidigt för att göra ett riktigt avtryck. Hans ståndpunkt var dock tydlig; modernistisk arkitektur var omänsklig, förtryckande och ledde till masskonsumtion av massproducerade varor. Den raka linjen var inte den enda och inte heller den mest användbara i uppbyggandet av ett mänskligt samhälle. På 50-talet propagerade han för ett nytt sätt att se på arkitekturen och dess utövare; Varje individ kunde enligt honom själv vara arkitekt, hantverkare och brukare i ett, "gör det själv" med andra ord. Husens utbyggnader skulle formas organiskt av de boende själva som i gamla lerhus. Men i december 1967 genomförde han sitt nakna manifest mot rationalismen inom arkitektur, han fick då ett annat genomslag när han ställde sig naken och propagerade för rätten till en "husfasad". Att människorna inte hade rätt att smycka sina bostäders fasader med ornament eller färg var för honom samma sak som om vi människor skulle vara förbjudna att smycka våra kroppar med kläder. Så han ville visa hur absurd hela den modernistiska arkitekturideologin var när den förbjöd och nedvärderade alla former av individuella uttryck och utsmyckning. Året efter 1968 var det återigen dags att ställa sig naken, nu

för att antihylla 60 år av Adolf Loos vidriga skrift "Ornament och brott" med att propagera "Los von Loos" (bort från Loos). Ornament var inte ett brott och ett hus utan ornament var inte heller mer äkta eller uppriktigt, tvärt om. Hundertwasser ville att varje individ i framtiden själv skulle få utsmycka sin bostad efter eget tycke, varje del av fasaden skulle vara individuell. Under början av 1970-talet utvecklade han en mer ekologisk syn på samhället och menade att städerna borde kunna andas frisk skogsluft, naturen skulle återta stadsrummet. På alla ytor som snön lades vit om vintern skulle grönskan frodas på sommaren. Träd skulle växa på taken och på balkongerna och näringen som de behövde kunde de få av invånarnas avföring via humustoaletter. Han kallade det för "The sacred shit", avföring som omvandlas till jord som sedan möjliggör växtlighet, "Shit turns into gold". Hundertwasser förekom en tid av hippiekultur och ekologisk medvetenhet som snabbt spred sig i västvärlden från slutet av 1960-talet. En intressant aspekt är återkopplingarna till jugendrörelsens estetik och dess längtan efter frigörelse som även fanns inom 1960-talets "flower power". Tiden och modet går i cykler inte i en rak linje. Mängder av byggnader blev sen faktiskt uppförda enligt Hundertwassers vilda estetik under 1980-90 talen, det mest kända är hyreshuset "Hundertwasser haus" från 1984 i Wien, Österrike¹¹⁸.

1967 gav även Guy-Ernest Debord ut sin bok "Skådespelssamhället" som sammanställde teorierna bakom den situationistiska internationalen som varade mellan 1957 fram till 1972. Situationisterna såg med avsky på det framväxande, alltmer enhetliga och tomma konsumtionssamhället. De var vänsterradikaler precis som några av de tidiga modernistiska teoretikerna men höll ändå inte med om att modernismen bidrog till ett bättre samhälle. Namnet tog de efter deras taktik, som var att agera, skapa en situation och sedan dra sig tillbaka för att se vad som hände, (säkert inspiration bakom Archigrams "instant city"). De agerade genom husockupation, happenings och protester. Situationisterna undersökte den fysiska miljöns inverkan på människornas mentala hälsa genom att promenera runt i stadsmiljöerna och helt enkelt känna efter hur deras sinnen påverkades. De kom fram till att modernismen isolerar befolkningen och tar död på gatulivet. Bilen var själva nyckelanledningen till de gamla stadskärnornas förstörelse och utspridning i monotona bostadsområden, industriområden och köpcentra. Bilens "diktatur" utgörs enligt dem av gigantiska parkeringsytor och stormarknader. Bilen var även förutsättningen för att kunna leva i de moderna områdena som dessutom försämrade förutsättningarna för andra människor att kunna fortsätta leva kvar i den gamla stadskärnan, där trafiklederna skulle dras fram. Den här boken kom att lägga den teoretiska grunden för studentupproret i Paris 1968, det är det nog inte många som vet idag. Studenterna krävde medbestämmanderätt över sin utbildning och sitt framtida samhälle. Det nya franska (och västerländska) samhället var för kontrollerande och förtryckande. När de första barrikaderna började uppstå kom de situationistiska slagorden fram, - Under gatan döljer sig en sandstrand! - Våga tänka, våga prata, våga agera! - Förbjudet att förbjuda! Det fanns från början en stark kritik mot det deprimerande modernistiska samhället bakom upploppen men efter hand urartade demonstrationerna till att handla om allt möjligt som störtandet av hela samhället till förmån för Mao eller Stalin. Alla inblandade ville framföra sina egna politiska ideologier och tillslut vände allmänheten sig emot studenterna och genomförde en stor motdemonstration till förmån för president Charles De Gaulle¹¹⁹. Slagorden och de viktiga åsikterna hamnade i skymundan. Förövrigt fick situationisternas affischestetik och samhällskritik ytterligare en aggressiv uppföljare i och med punkrörelsen 1976-77 med dess avståndstagande till det deprimerande England (och västerländska samhället) 8 år senare, situationen var inte förbättrad. Punkrörelsens slagord var åter igen "No future!", (Lyssna t ex på Sham 69 - I don't wanna!).



Studentrevolt i Paris 1968 mot bland annat den modernistiska samhällsplaneringen

Även studenter och unga i Sverige engagerade sig vid slutet av 1960-talet. 1967 försökte göteborgska studenter rädda Landala från total sanering men blev istället idiotförklarade och förnedrade av den styrande samhällsbyggareliten. Massan ansågs inte veta sitt eget bästa. Protesterna och ockupationerna fortsatte dock under 1970-1980-talen och lyckades faktiskt rädda några byggnader i Haga, Lindholmen/Slottsberget och vid Kungstorget ifrån att bli totalt bortsanerade. Till och med Dicksons gamla folkbibliotek "Hagahuset" ritat av Hans Hedlund stod under direkt hot om rivning men räddades av ungdomarnas ockupation. Det är på något sätt ganska ironiskt att dessa ungdomar då sågs som radikala och samhällsfarliga som protesterade och försökte rädda värdefulla kulturmiljöer. För idag räknas istället Haga Nygata som en viktig faktor för attraktionskraften, turistnäringen och som marknadsföring för Göteborgs stad. I Stockholm ockuperades kärhuset 1968 precis som i Paris, men utan konfrontation. Stockholms universitet flyttade därför som planerat ut från stadskärnan till nya modernistiska lokaler vid Frescati två år senare. 1969 spikade den nyexaminerade arkitekten Kjell Forshed och några av hans kolleger upp en affisch på Sergels torg. Det var en protest mot miljonprogrammets storskalighet, funktionsuppdelning och monoton. Detta vållade dock en stark reaktion inom det egna ledet, att våga ifrågasätta ansågs vara till mer skada än nytta för yrkeskåren. Så kollegor och byggfirmor vände dem ryggen i flera år och vägrade samarbeta med hans arkitektkontor. Till och med arkitektstudenter buade vid hans tidiga föreläsningar, modernismen fick inte smutskastas eller ens ifrågasättas. Forsheds teorier baserade sig snarare på motsatsen "tätt och lågt" istället för modernismens "högt och glest". Bostäderna skulle ha nära till service och skola och ligga samlade i små sociala enheter för att motverka skadegörelse, (han kom senare fram till ett maximimått på 15 hushåll per delad gård eller enhet och inte längre än 25 meter mellan portarna). Men det växte så småningom fram en rörelse i Sverige med liknande åsikter som de franska situationisterna kallad "Byalagrörelsen". De ifrågasatte rivningarna av de gamla stadsdelarna och önskade en bilfri stadsmiljö, medborgarinflytande och en mindre kommersiell offentlig miljö. Byalagrörelsen samlade dock ett brett stöd från allmänhetens alla åldrar och alla olika politiska åsikter, både från höger och vänster. De var alla emot tidens utveckling men inga politiker representerade deras åsikter, rivandet skedde med politisk konsensus över partigränserna. I Stockholm räddades framgångsrikt Münchenbryggeriet samt Kungsträdgårdens almträd efter den välkända protestaktionen 1971 men byggnaderna vid Hamngatan klarade sig dessvärre inte. Protesterna fortsatte under 1970-talet ända tills rivningarna av kvarteret Mullvaden 1978, vilket ibland beskrivs som slutet för rivningshysterin, i alla fall i Stockholm.

Mellan 1966-1969 byggdes, en hel småstad på ett tidigare träskområde i den franska Rivieran, nära Saint Tropez. Redan 1962 började arkitekten François Spoerry att skissa på den nya staden, han trodde inte på storskalighet och trafikleder utan ville skapa en traditionell kuststad anpassad efter båtar och segling snarare än bilar. Bland inspirationskällorna var de äldre franska Medelhavsstäderna och italienska småstäderna som Portofino. Han ville inte heller visa upp sin samtids tillfälliga estetik utan eftersträvade väldigt långsiktig kvalitet. Så staden är ingen halvvariant med enbart lite anpassningar till den traditionella stadens skala i modernare utseende, utan genomfört helhjärtat efter exakta traditionella strukturer och exakt fasadutseende enligt traditionella förebilder. Modern byggnadsteknik kunde tydligen konstruera småskaliga pittoreska miljöer redan på 1960-talet, det är tekniskt fullt möjligt. Kvaliteten i de helhjärtat utförda detaljerna skapar tydligen en övertygande äkthet. I Port Grimaud finns idag 2500 hus och projektet är fortfarande en av Frankrikes mest välbesökta semesterstäder och hem för över 2000 åretruntboende. Men på grund av att utbudet av småskaliga traditionella miljöer är så enormt mycket mindre än efterfrågan har det blivit mycket dyrt att köpa bostad här, precis som de i flesta andra "äkta" traditionella städerna längs Medelhavskusten. Det är konstigt att det blivit så populärt för i Port Grimaud finns inga stora skrytprojekt, inga extravaganta höghus, inga gigantiska fotbollsarenor eller ens "äkta" gammal historia, ändå funkar det tydligen att locka bofasta och turister i mängder. Alla byggnader har ju istället ett blygsamt gemensamt uttryck och en mänsklig skala precis som i en traditionell fransk småstad. Det är tydligen helheten som skapar platsens attraktionskraft inte enstaka hus.¹²⁰ Ibland blandas liknande nytraditionella projekt ihop med postmodernismen, men det blir konstigt eftersom nytraditionalisterna just inte vill ha någon relation alls till modernismen och därför omöjligt kan vara post-moderna. De bör nog beskrivas var för sig.



Port Grimaud byggt 1966-1969 och Köpenhamns Nyhavn omvandlat från parkeringstorg till stadsrum

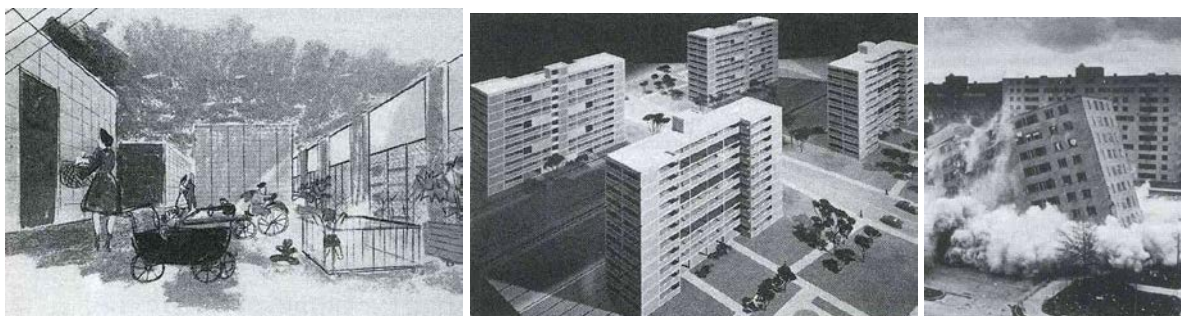
1971 kom boken "Livet mellem husene" skriven av den danske arkitekten Jan Gehl som fick stort genomslag i Danmark. Modernismens teorier hade enligt honom ingen tanke på vad som hände mellan byggnaderna och det mänskliga liv som utspelar sig där. Folk i verkligheten går inte ut för att titta på arkitektur, de går ju ut för att titta på folk. Han visade på många vedertagna företeelser som direkt motverkade kommunikation mellan människor så som höga hastigheter, stora avstånd, nivåskillnader och gigantiska lamellhus som vände "ryggen" (den fönsterlösa gaveln) mot gatan istället för fasaden. De traditionella stadsrummens mått och utformning fyllde en viktig funktion för människornas liv. De traditionella torgen hade inte alls spelat ut sin roll utan var fortfarande mycket användbara för annat än parkeringsplatser. Under efterkrigsåren hade i Danmark som i resten av västvärlden de flesta gamla torgen omvandlats från mötes- och handelsplatser till

parkeringsplatser. Men i Köpenhamn skedde sedan under 1970-1980 talen en avveckling av vissa trafikleder till fördel för urbana "sällskapsrum" som gågator och torg med uteserveringar. Den idag kända gågatan "Ströget" var tidigare en hårt trafikerad bilväg. Staden har därför mer och mer börjat återta många av de vackra miljöerna som idag gör den till ett attraktivt resmål och även hemstad för många svenskar.¹²¹

Under 1970-talet blev modernismens stadsplanering mer och mer ifrågasatt. 1972 kom Oscar Newmans bok "Defensible spaces" som tog upp problemen med höghusområdena i USA. Han iakttog bland andra utvecklingen i ett problemområde i Saint Louis kallat Pruitt-Igoe som bestod av enhetliga 14-våningars lamellhus med loftgångar. Det blev först rikligt belönat av det amerikanska arkitektförbundet. Men redan under 1950-talet började det uppstå sociala problem som till slut blev helt ohållbara. Varken kostsamma upprustningar eller sociala insatser löste problemen tills myndigheterna beslutade att helt enkelt spränga bort hela området 1972. Han menade likt att själva höghuset som var orsaken till de sociala problemen och visade att antal brott ökade i takt med antal våningar. Det var de glesa bostadsområdena med högst hus som var värst. Han uttryckte tre farliga riskfaktorer:

1. graden av anonymitet i området
2. mängden och storleken på ytor som är svåra att övervaka och
3. om det finns många alternativa flyktvägar för brottslingarna.

Höghusen fungerade dock väl när dess invånare bestod av välmående medelklass som hade råd med portvakt och fastighetsskötare men problemen uppstod snabbt när nya höghusområden byggdes för en fattigare arbetarklass eller en arbetslös klass¹²². Endast privata pengar kunde kompensera problemen, mycket pengar.



*Pruitt-Igoe som: Säljande skiss, arkitektmodell och sprängt problemområde.*¹²³

1978 gav Leon Krier ut boken "The reconstruction of the european city". Han propagerade för en revansch av den traditionella europeiska staden så som den byggdes före industrialismen, med dess mått, dimensioner och utseende. Han sökte sig istället bakåt till den tid då de flesta av det moderna samhällets sociala problem inte fanns och förkastade sen helt den industriella kapitalismens typologier och stressiga levnadsförhållanden. De äldre europeiska städerna var respektfulla skapelser av många generationer, det var just därför de uppnådde en sådan skönhet och harmoni. Men detta traditionella stadsliv slogs sönder i och med den industriella revolutionen och dess dyrkan av effektiviteten. Städer som skapats under ibland tusentals år av mänsklig möda och erfarenhet hade efter 1850-talet snabbt raserats till kaosartade fragment. Han skiljer sig lite i nyans på den punkten lite från Jane Jacobs som älskade den tidiga industrialismens stadsmiljöer från 1800-talet, hon bejakade mer variationerna än Krier som mer lade tyngdpunkten på en harmonisk helhet. Den kortsiktiga vinstjakten under 1900-talet kommer tyvärr att ta flera sekel att reparera, men det är bra menar Krier. Det ska ta lång tid om kvalitet ska uppnås. I framtiden tänker han sig att människor vill (och måste) bo i mindre och självständiga enheter av städerna, där både bostäder och arbetsplatser finns. Modernismens energislösande pendlingssamhälle är omöjligt i framtiden. Dagens debatter om miljön är inget nytt utan var aktuella redan under 1970-talet. Kriers idéer spred sig sedan under 1980-talet till USA.

1982 ville markägaren Robert Davies skapa något annat än den glesa lyxbebyggelsen med privata strandvillor som vanligtvis byggdes längs kustlinjen i Florida, i närheten av hans mark. Han beslutade sig för att göra tvärt om och istället bygga en hel småstad. I "Seaside" som staden nu heter finns torg, arbetsplatser och butiker blandat med bostadsbebyggelse. Gatorna är stadsmässigt sammankopplade till skillnad mot villaområdenas återvändsgator. Staden är därmed öppen för allmänheten och även fotgängarna eftersom det finns trottoarer (till skillnad från många andra amerikanska småstäder). Hastigheten på bilvägarna är dessutom mycket långsammare. Som modell för bebyggelsearkitekturen stod ingen enhetlig internationell stil. Markägaren åkte istället runt med arkitekterna Elizabeth Plater-Zyberk och Andrés Duany till de närbelägna bevarade områdena från tiden före massbilismen för att hitta riktiga traditionella gatubredder, fasadutformningar och planteringar. Men precis som i Port Grimaud så blev inte området som det egentligen var tänkt, som en blandad stad för folk ifrån alla inkomstklasser. Efterfrågan på de traditionella miljöerna var fortfarande så oändligt mycket större än det faktiska utbudet, så en stadsvilla i det kompakta Seaside blev snabbt lika dyr som en friliggande strandvilla med havsutsikt i närområdet, det hade inte de räknat med. Seaside var faktiskt ett risktagande när det började byggas, ett hus som 1982 kostade en halv miljon kronor hade stigit till 15 miljoner vid år 2000¹²⁴. Seaside blev kanske för populärt och omskrivet under 1980-talet, bilder på området spreds över hela västvärlden och efter ett decennium ändrades den rådande smaken och området beskrivs nu på 2000-talet som en estetisk pastisch. Seaside gestaltades till och med som mardrömslikt och falskt av Jim Carrey i filmen "The Truman show". Utseendet är kanske inte riktigt min grej heller men Seaside följer en lokal amerikansk estetik som inte är tänkt som estetisk mall för andra utländska småstäder, därför är utseendet ointressant för oss i Sverige. Det som är intressant är två andra aspekter; dels det meningsfulla vardagsliv som möjliggörs där jämfört med de omkringliggande glesa lyxvillaområdena mellan havskusten och motorvägen samt hur lönsamt det är för markägare och investerare att faktiskt erbjuda marknaden det som den efterfrågar. Gemenskap i vardagslivet är kanske ännu mer attraktivt än isolering, så attraktivt att det blir ekonomiskt lönsamt för investerare? Men att tillgodose vad en marknad verkligen vill ha är alldeles för lukrativt för att kunna få en blandad befolkning om det inte byggs i tillräckliga mängder och så länge det inte finns tillräckligt med alternativ till modernismens bostadsområden kommer de äldre stadsmiljöerna eller liknande nytraditionella bli oerhört exklusiva och segregerade. Utbud och efterfrågan.

Modernismens samhällsplanering har än så länge fått absolut störst effekt på det amerikanska samhället, det är därför ingen slump att det är i USA som motståndsrörelserna får störst spridning under 1980 och 1990-talen. I USA hade Fords löpandebandsproduktion lett till en enorm industrialisering och ökad levnadsstandard. Redan under 1930-talet efter genombrottet för "the international style" började den massiva utflyttningen ut från städerna. De gamla städerna tömdes på invånare och bostadsområden, shopping malls och industriområden byggdes utanför, allt i massiv skala och kvantitet, enligt modernismens "Bigger is better". Husbyggandet industrialiserades och nya typhus placerades ut i stora glesa förorter sammankopplade med motorvägar. De välbärgade amerikanerna lämnade stadskärnorna och kvar blev de fattiga i en allt ökande segregation. Men kvar i städerna låg även arbetsplatserna vilket medförde att de förmögna var tvungna att börja pendla. – "Bakom denna utbyggnad fanns en stark "Highway lobby" bestående av biltillverkare, oljebolag, gummiindustrin, fackföreningar och fastighetsägare. De såg till att bilen blev totalt dominerande som transportmedel i USA. General Motors, Firestone och Social köpte upp städernas spårvagnstrafik och lade ner den. 1956 hade 45 städer ersatt sina spårvägar med bussar."¹²⁵ Snart fanns inget underlag alls för kollektivtrafik. Säkerligen fanns ett politiskt antagande lika starkt i USA som i Sverige, att privata enfamiljshus får invånarna att utveckla mer borgerliga åsikter. USA välkomnade tydligen en högervridning. Men nya förorter krävde bredare vägar som sen möjliggjorde fler villaförorter och fler bilpendlare vilket krävde

ännu bredare motorvägar vilket sen möjliggjorde ännu fler nya förorter allt längre bort från stadskärnan och arbetsplatserna och mer och mer bilar. Hur breda vägarna än blev så uppstod det alltid nya trafikstockningar till slut.

1992 agerade ”Den kritiska massans cyklister” i San Francisco för att uppmärksamma och ifrågasätta bilismens ensamrätt i städernas gaturum och dess bieffekter. Snabbt spred sig rörelsen internationellt till andra platser i Nord Amerika, Europa och Australien med aktioner som samlade mellan 7-17.000 cyklande personer åt gången. De möttes upp i någon av de viktigaste trafikknutarna för att cykla tillsammans, inte för att blockera trafiken utan bara för att visa att cyklister också är en del av trafiken. Massbilismen skulle tvingas att vika lite för masscyklismen om än bara för en kort stund.¹²⁶ Cykeldemonstrationer arrangeras förövrigt fortfarande, även i Sverige. Det moderna bilberoende samhället kallas i USA för Sprawl (utspridd stad). Efter stängningsdags blir kontorsområdena i de gamla städerna övergivna av den arbetande medelklassen, ödsliga och riktigt farliga. Segregationen har skapat stora klyftor mellan medel- och låginkomsttagare vilket har lett till ett våldsamt samhälle där till och med motorvägarna har drabbats av skottlossning. Fängelserna är överfulla och amerikanerna blir allt mer livrädda för varandra. – ”2002 satt var tionde svart man mellan 25 och 29 år i fängelse.”¹²⁷ Sammanlagt 2,1 miljoner amerikaner satt det året i fängelse med en årlig kostnad på 40 Miljarder dollar! För att söka skydd i ett allt hårdare samhälle har det på senare tid börjat byggas en ny typ av sprawl-områden som benämns som ”gated communities”, dessa modernare villaområden har byggts innanför stängsel med beväpnade vakter som kontrollerar grindarna. Den geografiska segregering skapar inte längre tillräcklig trygghet i USA, det räcker inte ens med tekniska lösningar som tjuvlarm och låsta ståldörrar eller skottsäkra bilrutor. De senaste 80 åren har skapat ett otroligt farligt samhälle i USA. Några gated communities utvecklar dessutom ett visst utbud av service innanför murarna som mindre mataffär, bibliotek och sjukvård. Det blir som ett lite samhälle i det stora samhället. För att få bo i ett gated community betalar invånarna en avgift, ungefär som en skatt som då räcker till att täcka kostnaderna med vakter och eventuell service, detta medför att de snart blir ovilliga att betala den nationella skatten eftersom de redan betalar detta i sitt community. Det är mot fenomenet sprawl med de oändliga villaområdena som motståndsrörelsen ”New urbanism” bildas 1993 under namnet CNU ”Congress of New Urbanism”. Rörelsen består av folk ifrån olika bakgrunder bland dem som hade kämpat för att bevara rivningshotade kvarter som Andrés Duany (även arkitekt i Seaside) eller miljöaktivister som Peter Calthorpe. De eftersträvar en småskalig form av marknadsliberalism i kontrast mot modernismens gigantiska shoppingmalls. Den förenande punkten var att de alla hade blivit övertygade av Jane Jacobs verklighetsbetraktelser i New York och ville ändra den amerikanska miljöförstörande och resursslösande livsstilen. De vill återuppbygga de existerande stadskärnorna, utveckla de utspridda villaområdena till riktiga fungerande samhällen samt skydda miljön och värdefulla kulturminnen. De eftersträvar 10 konkreta huvudmål:

1. Promenadavstånd på 10 minuter mellan hemmet och arbetet med gångvänliga gator
2. Sammanhängande gatunät med varierande gatubredder, tillgänglighet istället för återvändsgator
3. Blandning av bostäder, affärer, arbetsplatser samt olika människogrupper; inkomstgrupper, åldrar och kulturer inom samma område
- 4 Blandade hustyper i olika prisklasser och storlekar
- 5 Kvalitet och urbana miljöer i mänsklig skala och med vackra individuella uttryck för att skapa trivsamma träffpunkter
6. Traditionella stadsstrukturer med tydligt centrum och yttre stadsgräns
7. Ökad densitet i de amerikanska villaförorterna, service på gångavstånd och effektivare resursförbrukning
8. Smartare och miljövänligare transportmedel som tåg, cykel, rollerblades eller gång
9. Hållbar utveckling – minimal miljöpåverkan, lokal produktion, förnyelsebara energikällor och främjande av ny miljövänlig teknik

10. Livskvalitet – bättre folkhälsa genom promenadavstånd, mindre stress och vänligare städer.¹²⁸ New urbanisms huvudmål är till mångt och mycket att återskapa idealbilden av den amerikanska småstaden i USA så som den fungerade och såg ut före modernismen, för hälsans och miljöns bästa. De vill återskapa gemenskapen som var viktigt i de äldre städerna till skillnad från modernismens avskildhet (ensamhet). New urbanism är inte direkt motståndare till den modernistiska estetiken utan främst mot den modernistiska samhällsstrukturen och rikriktningen av utbudet. Men tyvärr har de flesta nyurbana miljöerna fått ett väldigt enhetligt utseende och några gått för långt och istället blivit avskräckande exempel som till exempel Disneystaden ”Celebration”. New urbanism-rörelsen hade ett nära samarbete med regeringen Clinton och Al Gore före George W Bush kom till makten. De framarbetade ett socialt hjälpprogram kallat ”Hope IV” för att omvandla problemområden genom renoveringar och tillbyggnader för att återskapa gemenskapen och tryggheten i de existerande kvarteren, ett exempel är Park Du Valle i Louisville (Kentucky). Gatunätet öppnades upp i fortsatt skala som de äldre delarna och bostäderna varierades i storlekar och prisklasser, en tredjedel till marknadspris, en tredjedel ”affordable housing” (för medelklass) och en tredjedel Social housing (för de fattigare). Men George W Bush övergav detta hjälpprogram efter hans tillträde och fokus flyttades då återigen från social trygghet till olika prestigeprojekt som fotbollsarenor och andra skrytbyggen. Liknande förändringar i fokus har skett även i Sverige och i Göteborg under 2000-talets första decenium. Bush regering hade helt andra kopplingar till bil- och oljeindustrin än Clinton. Bush själv hade sysslat med oljeaffärer, utrikesministern Condoleezza Rice satt tidigare i styrelsen för oljebolaget Chevron Texaco och vicepresidenten Dick Cheney var chef för oljeserviceföretaget Haliburn¹²⁹. Att minska sprawl och USA’s oljeberoende var därför kanske inte längre något önskvärt. Modernismens samhällsplanering har skapat förutsättningar för en väldigt storskalig industri som inte gärna vill minska sina marknadsandelar trots att de är skadliga för både folkhälsan och miljön. Modernismen är så starkt beroende av just fossila bränslen att man nästan kan tala om den som ”oljans arkitektur”. New urbanisms 10 principer är anpassade för USA specifikt men kan kanske bli intressanta även för Sverige i framtiden. För sorgligt nog är vi på väg mot samma utveckling i Europa och Sverige som USA med ökande villaförorter, oattraktiva bostadsområden, segregering och ökad organiserad brottslighet. Än så länge har våra ”gated communities” skett i formen av enstaka höghus med bevakad entré och parkeringsgarage i källaren som till exempel det skulpturalt vackra Turning torso i Malmö. Ett höghus som ligger fint med sin småstadsliknande kontrasterande bebyggelse runt omkring sig, men likväl, byggnaden är ett Gated community på höjden med portvakter. Trygghet håller på att bli det främsta skälet till val av bostad även i Sverige och många finner tydligen inte trygghet i rekordårens storskaliga lamellhusområden eller ens i de nymodernistiska ensamma höghusområdena. Jag förstår dem men Gated communities ger en falsk trygghet, det går inte att leva i en skyddad bubbla. Är staden farlig så är det lönlöst att försöka stänga in sig. Själva grundtanken med städer var ju att skapa trygghet, dagens modernistiska stadsutveckling ter sig väldigt bakvänd.

Vid årsskiftet 1993-1994 skapades grundförutsättningarna till den internationella rörelsen ”Reclaim the streets” vid Claremont Road i England. Det var en då stillsam äldre stadsgata med hela dess närområde som skulle rivas till förmån för en ny motorvägslänk M11, mellan Wanstead och Hackney i östra London. För att kunna genomföra motorvägen var trafikkontoret tvungna att riva 350 hus, tvångsevakuera flera tusen personer, skövla ner ett av Londons få kvarvarande skogsområden och totalt ödelägga ett levande samhälle. Den sexfiliga motorvägen skulle dessutom endast spara 6 minuters restid för bilisterna. När politikerna vägrade att lyssna på den starka lokala opinionen involverade sig en grupp konstnärer som försökte stoppa schaktmaskinerna. De skapade ett sprudlande stadsliv med konst och musikevenemang och ockuperade husen, byggkranarna samt hängde upp skyltar som parodierade de skyltar som byggföretagen brukade hänga upp i deras monotona förorter. Området utvecklades till att bli berömt som det viktigaste i Londons dåvarande kulturscen och pulserade med liv och kreativa

uttryck innan det jämnades med marken i november 1994. Manifestationen lyckades inte rädda stadsdelen men den hade tydliggjort hur trafiklederna tömmer städerna på liv. I maj 1995 startade sen den första manifestationen under just namnet "Reclaim the streets" på Camden Street. Om protesterna inte längre kunde kräva gatorna tillbaka i Claremont road skulle de nu kräva tillbaka gatorna i resten av London. Rörelsen hade klart tydliga referenser till Situationisterna och studentrevolterna i Paris 1968 i deras agitation. – "Det offentliga rummets privatisering via bilen fortsätter att fräta sönder den grannskapskänsla och gemenskap som definierar metropolis. Utbyggnaden av vägar, företagsparker, köpcentra – allt detta bidrar till att lösa upp gemenskapen och förflicka ortens särart. Överallt blir det som överallt annars (monotont). Det gemensamma varat blir en vara – ett nedtystat köpcentrum under konstant bevakning. (...) Verklighetens gata är i detta scenario steril. En plats att förflytta sig på men inte att vistas på. Den existerar bara som fortskaffningshjälp, för att ta oss någon annanstans." (Detta är en något förkortad version av Reclaim the streets Londons upprop).¹³⁰ 1998 anordnades den första "Reclaim the streets" manifestationen i Stockholm som blev en fredlig och glädjefull gatufest men året efter anordnades den av mer aggressiva aktivister från "Gatans parlament" och budskapet gick återigen förlorat till förmån för upplopp och säljande löpsedlar.¹³¹ Det är många rörelser genom åren som har slutat i kravaller, men konfrontation leder bara till uppmärksamhet medan konversation leder till verklig förändring. Fast vad gör man väl när ingen lyssnar...

1998 börjar "Hansastaden" Jakriborg byggas i Sverige på den skånska slätten bredvid villaförorten Hjärup mellan Malmö och Lund. Förlagorna för både gatunätet och arkitekturen hittar man långt tillbaks i historien, i danska Nyhavn, i Visby, i Holland, i tyska medeltidsstäder under "Hansan" eller bland äldre lokala hus i Lund och Malmö. Alltså miljöer som har skapats utan arkitekter, stora byggföretag eller enhetlig funktionsseparering. Bilarna är därför sekundära och fotgängarna primära. Gatorna kröker sig eftersom alla räta vinklar är förbjudna och de har en varierad hierarki mellan paradgata, gågator, gränder och ner till minimala smitvägar. Mot järnvägen finns till och med en bit av en stadsmur som fungerar som bullerplank. Men området är inte färdigbyggt, så huvudgatan slutar tvärt i en åker som antyder åt vilket håll området är på väg att växa. När huvudgatan sedan blir sammankopplad med det existerande vägnätet kan troligtvis kommersen att ta fart om den får ett jämnt och långsamt tempo. En väldigt viktig aspekt som faktiskt förenar Jakriborg med dess förlagor är att inget bostadshus i sig står ut och ensamt kämpar om uppmärksamheten. Husen är inga fristående arkitekturobjekt, de smälter ihop med varandra och bildar tillsammans en starkare helhet, utan att visa en enhetlighet i vare sig färg, form eller storlek. Även upplåtelseformen är traditionell med enbart hyresrätter (bostadsrätter är ett sentida påfund). Jakriborg är annorlunda allt som byggs idag, byggherrarna Jan och Krister Berggren äger allt och fortsätter att förvalta husen som hyresrätter. Med andra ord raka motsatsen till dagens försäljarbyggherrar som enbart bygger för att maximera försäljningspriset. Förutsättningarna för att långsamt bli en riktig stad är kanske bättre här än i dagens vanliga bostadsområden. Dock skulle någon procents totalt avvikande arkitektur nog ge området en mer levande känsla men jag förstår samtidigt de som flyttar till Jakriborg just för att slippa modernismen, de har ingen annanstans att ta vägen. Men enhetligheten skapar en känsla av bostadsområde, det är svårt att frågå.



Jakriborg 2007

Om det ska bli en fristående stad behövs det nog fler arbetsplatser, fler aktiviteter för unga och fler sociala parker. Än så länge pendlar de flesta till antingen Lund eller Malmö som bara ligger några minuters tågresa bort¹³². För att kunna ifrågasätta modernismen kommer man allt djupare ner i samhällsmekanismerna. Det hjälper inte att byta till en traditionell fasadestetik när stadsplaneringen skapar de sociala problemen. Och det hjälper heller inte att planera sociala stadsmiljöer när befolkningen stressade pendlar ut till externa arbetsplatsområden. Det blir inte riktigt samma grej om folklivet uteblir och de vackra gatorna gapar tomma. Den modernistiska effektivitetstanken har nått så djupt att man måste börja diskutera allt mer grundläggande företeelser.

Kap 13 Det är dags att tänka om - Arkitektur kräver naturresurser, väldigt mycket resurser...

När jag flyttade tillbaka till Göteborg och började på Chalmers arkitekturskola översköljdes jag av nästa hörnsten i samhällsplaneringen - miljön. Den hade jag inte ägnat så mycket tid sedan sommarkursen om naturkatastrofer 2002 och jag levde ju redan ganska miljövänligt ändå, fast av andra egoistiska skäl som lathet eller effektivitet. Det var enklare för mig att parkera cyklar än bilar och de behövde inte besiktigas eller repareras av dyra verkstäder och det var dessutom onödigt med bil överhuvudtaget när man bodde i en storstad. Jag kunde ju inte heller köpa några pryglar eller möbler eftersom jag tvingades flytta flera gånger per år (mellan andrahandslägenheterna) och bara släpade runt på en säck med kläder, sen hade även jag blivit upplärd att aldrig slänga mat men det var inte så enkelt. Allt jag gjorde även i mitt yrke räknades som en av själva grundorsakerna till miljöförstöringarna. En föreläsning av Anna Jihremark förändrade allt. På KTH pratade kritiker innan om miljöfrågor som en passerad modefluga från 1990-talet. Miljö och resursfrågor hade helt enkelt glömts bort. Men det handlar inte om mode eller om "flummiga miljöpartister i virkade mössor", det handlar om ett mer långsiktigt perspektiv. Alla mina motargument för ointresse avväpnades. Naturen och miljön som omgav oss håller tydligen på att förändras. Atmosfären i relation med jordklotet är tunt som ett äppleskal. I det här tunna skiktet lever hela planetens organismer, även människan och detta skikt sitter ihop. Det som händer på andra sidan av planeten påverkar även oss här efter en tid för enligt naturlagarna så försvinner ingenting någonsin. Ingen går därför säker och ingen plats är skyddad. Alla gifter och gaser som kommer ut i atmosfären finns kvar där för alltid och de sprider sig till luften och till grundvattnet. Men effekterna märks ibland först efter många år. På kursen om naturkatastrofer berättade de innan om vulkanen Tambora i Indonesien som fick ett riktigt kraftigt utbrott 1815. Detta var först en katastrof för närområdet men snart även för Sverige efter en tid. Otroliga mängder pyroklastiskt stoff spriddes ut i atmosfären mot Europa och himlen blev täckt av moln och dis, 1816 blev känt som "året utan sommar"¹³³. Solen nådde inte ner till marken, vilket medförde att medeltemperaturen sjönk och skördarna förstördes. Efter åren fick Europa ett kallare

och fuktigare klimat med massvält som följd. Detta var en av förklaringarna till att sedan miljontals emigrerade till Amerika för att kunna hitta större jordbruksarealer eller flyttade in till städerna i massvis. Sverige hade på 1800-talet runt en miljon medborgare inom landet och har idag över en miljon svenskättlingar bara i USA. Utflyttningen var massiv, även bland mina egna släktingar. Miljöförändringar kan leda till otroligt stora flyktingströmmar då som nu och det kan vara lika farligt och dramatiskt när medeltemperaturen höjs i och med växthuseffekten som när den sänktes under 1800-talet. Ett globalt varmare klimat leder till ett extremare klimat över hela jordklotet där vissa regioner torkas ut och andra översvämmas. Det är väldigt riskabelt även för oss beroende på vilka områden som drabbas.

Idag är det bara 25 % av jordytan som är produktiv för hela planetens alla arter, inklusive människan.¹³⁴ Resten är hav, öken, berg och obrukbar mark. Om vissa regioner torkas ut samtidigt som andra hamnar under vatten minskar procenten av odlingsbar mark. När jordbruksmarken krymper får vi svårigheter att försörja vår allt växande befolkning som kan vara upp till 9-10 miljarder människor vid 2050¹³⁵. Denna obalans leder till enormt ökande flyktingströmmar till västvärlden, de mest tätbefolkade regionerna i den fattiga världen är ofta låglänta som till exempel Bangladesh. Men Europa är redan tätbefolkat, vart ska alla ta vägen? Hela Belgien är idag totalt bebyggt med städer, villaområden och odlingsmark, det finns ingen orörd natur kvar och större delen av Holland ligger redan under den stigande havsnivån. Sverige är ett av väldigt få länder som fortfarande har orörd natur kvar, vi kommer nog klara oss från de initiala miljökatastroferna men flyktingströmmarna till oss lär knappast minska med åren. Den tiden är sedan länge förbi då varje land eller region klarade sig oberoende av varandra. För att minska koldioxidhalten i atmosfären behövs växter och träd men skogsskövlingen ökar och den är ofta sammankopplad med svält och fattigdom. Den fattiga lokalbefolkningen som hugger ner regnskogsträd gör det helt enkelt för att överleva. Fattigdom är faktiskt en av de största direkta anledningarna till lokal miljöförstöring. Nästan 1 miljard människor är svältande samtidigt som över 1 miljard är feta och troligtvis kommer dessa två motpoler att öka¹³⁶. En annan anledning till att skogen skövlas är för att bli nya industriella odlingsmarker för till exempel genmanipulerade grödor och andra monokulturellt odlade varor. Bönderna och företagen odlar det som de får mest betalt för, inte alltid det som mättar befolkningen bäst. Oroväckande är att just Kina och Indien där en stor del av världens befolkning bor nu i en väldigt hög fart industrialiseras. 2004 började Kina att köpa upp spannmål ifrån utlandet och har gått ifrån att vara helt självförsörjande till att bli världens största veteimportör efter bara två år.¹³⁷ På tidigare kinesisk jordbruksmark ligger idag industrier, motorvägar och bostadsområden. I Indien är situationen lika skrämmande när den norra Punjabregionen som står för landets största del av livsmedelsproduktion har en allt sjunkande grundvattennivå, troligtvis på grund av överproduktion och konstbevattning. Vem ska i framtiden odla allt spannmål som krävs till den växande befolkningen och vart då?

Men svenska städer som till exempel låglänta Göteborg står också inför en hotande framtid, en vattennivåhöjning med bara en halvmeter kan få de centrala delarna av staden att svämma över. Skrämmande nog pratar forskare om ända upp till 2 meters höjning på hundra år. Om nederbörden ökar blir marken dessutom vattensjuk och förlorar sin hållfasthet, då kan jordskred uppstå. Om detta sker längs Göta älv riskerar Göteborg drabbas av vattenbrist eftersom älven är stadens vattentäckt och marken längs älven består av gammal förgiftad industrimark¹³⁸. Många av de bohuslänska öarna i närområdet är redan uttorkade under semesterveckorna, Sverige står inte skyddat mot en framtida vattenbrist. Grundvattnet kan ta slut och vi kan inte dricka saltvatten eller rena det i sådana mängder idag som kommer att behövas. Vår matproduktion är även den riskabel. För 100 år sedan odlades hela stadens mat på de bördiga åkrarna i närområdet som på Hisingen men efter en globaliserad utveckling sker nästan ingen odling längre i vår närhet. Göteborg är totalt beroende av andra regioner eller länder för försörjning, skulle något hända med

matdistributionen eller jordbruksmarkerna utomlands står vi inför en svår situation. På den gamla odlingsmarken runt stan ligger idag istället köpcentra, industribaracker och bostadsområden.

Mycket tyder tyvärr på att orsaken till nästa världskrig kommer att uppstå på grund av energi. Krig är förövrigt även en otroligt stor anledning till miljöförstöring och fattigdom. Under 2008 beror flera av världens krig på fossil olja, där USA (under Bushadministrationen) är inblandat. USA har nämligen inte längre kvar några stora oljekällor inom landets gränser och runt om i världen börjar utvinningen av olja bli allt mer komplicerad och kostsam. Ryssland bygger gasledningar till Europa i östersjön för att öka sitt inflytande över energisystemen och därigenom även öka sin maktposition. Konflikter kan komma att uppstå både kring brist på energi men även kring val av energileverantörsländ. Vi kan bli tvingade in i energikonsumtion. Om Sverige ska klara sig utanför framtida stora konflikter måste vi kanske bli självförsörjande av energi. Det finns ju krafter i naturen som är gratis som vindkraft, vågrörelsekraft, solenergi och kanske även möjligheten att kunna utvinna energi ur fotosyntesen. Men att byta spår och avveckla gamla industrier till förmån för nya möter mycket motstånd från ekonomiska intresseföreningar/lobbyorganisationer, omställningen har förhållats under väldigt många år. Redan i början av 1900-talet fanns elbilar som var lika snabba som bensinbilar och då fanns även tekniken att driva maskiner och till och med att kunna lyssna på musik utan någon elektricitet alls. En Vevgrammofon drevs ju av en uppvevad fjäder och förmedlade ljudet via en tratt, så energieffektivt och enkelt. Men den mekaniska tekniken övergavs eftersom den ansågs omodern. Man blir helt chockad när man tittar runt hur många produkter och moment i vårt moderna samhälle som numera kräver energi som förut drevs av mänsklig muskelkraft. Någoting är dock på väg att hända, resurserna som har byggt upp vårt välfärdssamhälle håller på att ta slut. Kärnkraft som byggdes ut i Sverige mellan 1972-83 drivs av uran, en importvara som bara beräknas räcka till runt 2050 år innan den blir en bristvara och för dyr att utvinna, "peak uran"¹³⁹. Kärnkraften får nog svårt att rädda oss, eftersom den tar alldeles för lång tid att bygga ut och kostar ca 40 miljarder per varje nytt kärnkraftverk, för att inte tala om dess farliga kärnavfall som måste lagras i 200 000 år¹⁴⁰. Det är nämligen nu i övergångsfasen från det fossila oljeberoende samhället till det hållbara som vi behöver energi. För även oljan, vår nyckelresurs håller också på att sina. Olja används idag som bränsle för transport, militärfordon, produktion och uppvärmning, för framställning av gödningsmedel till jordbruket och som beståndsdel i de flesta av våra konsumtionsvaror som; förpackningar, förvaringsprodukter, verktyg, plastpåsar, isoleringsmaterial, kablar, rör, leksaker, teknikprylar och till och med som syntetiskt material i kläder. Olja är själva grunden för vårt moderna välfärdssamhälle, det kommer att medföra enorma förändringar när den sinar. – "Industriländernas ökning av bruttonationalprodukten, BNP, följer närmast parallellt kurvan för oljekonsumtionen."¹⁴¹ Men snart väntas den dagen (kanske redan under 2010-talet) då efterfrågan av olja har blivit större än utbudet, det vill säga produktionstoppen, "Peak oil". Oljan kommer dock aldrig att ta slut, den kommer att bli för dyr för att vara attraktiv att använda långt innan. Men vi kommer nog aldrig få veta den dag då peak oil inträffar eftersom de internationella oljebolagen är aktiebolag vars aktiekurser skulle skadas om framtidstron försvann.

I februari 2005 kom det amerikanska energidepartementet och Robert Hirsch ut med en rapport om situationen. De menade att Peak oil framförallt kommer att påverka transportererna. I USA är det privatbilismen som är den största förbrukaren av olja med 4,9 miljoner fat per dag, det motsvarar 25 % av landets hela oljeförbrukning, sedan används dessutom 18 % till drivmedel för lätta lastbilar, 16 % till lastbilar och 6 % till flyget. Dessa fyra transportmedel kommer att drabbas hårt. – "De är beroende av flytande bränsle och några alternativ som kan ersätta oljan finns ännu inte". – "Att skifta till mer energisnåla bilar kommer att ta 10-20 år och kosta 'biljoner dollar'."¹⁴² Troligtvis krävs många olika drivmedel tillsammans för att kunna ersätta oljan men sen är ju bilarnas karosser byggda av metall, räcker den till utan att bli för dyr när både Kina och Indien

massmobiliseras? Ett annat allvarligt problem är oljeberoendet i livsmedelsproduktionen. – ”Världens spannmålsproduktion har under efterkrigstiden mer än fördubblats. Ökningen är till stor del relaterad till användningen av konstgödsel, bekämpningsmedel och konstbevattning. Allt detta i sin tur beroende av olja.”¹⁴³ Skulle jordbruket tvingas att sluta använda sig av olja eller naturgas, - ”antas produktionen per hektar minska med 75 procent.”¹⁴⁴ Det är därför inte bara transporter och jordbruket som kommer att drabbas av ett stigande oljepris utan hela samhällsekonomin. Om oljan blir dyrare stiger priserna för det storskaliga jordbruket vilket leder till lägre produktivitet, sämre avkastning och livsmedelsbrist. Detta leder till större efterfrågan och ökade livsmedelspriser och utan mat överlever vi inte. I en medveten strategi förbereder sig nu Dubai inför en tid när deras olja tagit slut och satsar på turism. I Dubai byggs därför för närvarande de mest sanslösa arkitekturprojekten och hotellen i hela världen, men hur kommer egentligen turisterna att komma dit när oljan är slut? Utan olja, inga flyg.

Under slutet av 2000-talets första decennium börjar allt fler forskare (bland andra FN: s klimatpanel IPCC och svenska naturvårdsverket) återigen titta på våra västerländska levnadsvanor som en av huvudorsakerna bakom miljöförstöring, resursförbrukning och klimatförändringar. Det är dock inte första gången, Elin Wägner var orolig för industrisamhällets miljöförstöringar redan 1941 (i boken Väckarklocka), Rachel Carson uppmärksammade användandet av miljöfarliga kemikalierna 1962 (i boken Tyst vår) och forskare vid MIT ifrågasatte den miljöfarliga konsumtionen när de skrev rapporten ”tillväxtens gränser” 1972 (Romklubben). 1975 frågade svenskarna Bäckstrand och Ingelstam ”hur mycket är lagom” i sin bok med samma namn och kom fram till att konsumtionen av kött borde ransoneras, privatägda bilar förbjudas och maximalt 21 kvadratmeter bostad per person om vi skulle kunna uppnå ett hållbart samhälle men så blev det inte riktigt, snarare tvärt om.

För varje år ökar energiförbrukningen. Vår energiförbrukning har nästan dubblats per person under de senaste 50 åren trots att alla produkter har blivit mycket mer energisnåla, 1955 förbrukades 288 Twh per person/år jämfört med 480 Twh under 2005¹⁴⁵. De nya vinster som görs med energibesparande produkter äts snabbt upp av sammanlagd ökad energikonsumtion (rekyleffekten). Det köps helt enkelt för många energislukande produkter och vi pendlar allt mer och längre, äter allt mer kött och värmer upp våra allt större bostäder allt mer. Än idag förekommer miljögifter inom till exempel byggindustrin med arsenik, isocyanater, biocider, ftalater och borsyra som kan ge luftvägsskador, vara allergena, cancerogena, mutagena eller reproduktionsstörande för oss människor. Bilen motsvarar idag cirka 75 % av alla resor i Sverige och den siffran förväntas öka ett tag till.¹⁴⁶ Många har blivit totalt beroende av bilen för att klara av vardagen med arbetspendling, matinköp och skolskjutsning. Tänk år 1900 reste vi i genomsnitt bara 500 meter per dygn och person, nu på 2000-talet reser vi 45 000 meter (45 kilometer).¹⁴⁷ Resandet med bil kopplas till mängder av problem som; trängsel, utrymmeskrävande infrastruktur, luftföroreningar, olyckor, buller och vibrationer, eskalerande energianvändning, växthuseffekten och tillgänglighetsförluster. Dessa skapar sociala, ekonomiska och miljömässiga problem.¹⁴⁸ Bilismens bieffekter har många varnat för i flera årtionden (se föregående kapitel). Bilen är dessutom själva nyckelfaktorn i vårt resursförbrukande samhälle, den är grundförutsättningen för vår storköpskonsumerande livsstil. Vårt växande behov av kött och annan resursintensiv mat kräver allt större industrier och jordbruk som sen säljs i allt större mataffärer. Systemet med storvaruhus går ut på att kunna erbjuda kunder ett tillgängligt utbud, därför måste affärerna alltid se till att ha ett överskott. Och ju större mataffärer vi bygger desto mer mat slängs i onödan, tusentals kor förds upp och slaktas per år bara för att sedan slängas. Idag förbrukar vi mer resurser än vad som kan återställas och förbrukningen fortsätter att öka. En liknelse är om man ska försörja ett köpcentrum med den jordbruksmark som behövs så krävs ytan av 1600 köpcentrum¹⁴⁹. Vi reser och flyger allt mer och vår mat reser och flyger allt mer. Idag står transportsektorn för 23 % av energianvändningen jämfört med 15 % 1970. Ökningen beror till

stor del på det allt ökande användandet av Henry Fords system ”just in time”, där fabrikena (och även byggföretagen) har kunnat rationalisera bort sina kostnader för lagerlokaler eftersom delarna levereras precis när de behövs. Givetvis så har detta skett på bekostnad av ökat antal transporter. – ”I Sverige har transportererna sedan 1985 ökat med 50 procent.”¹⁵⁰

Det finns sätt att beskriva vad som kommer att hända i världen med vår ökande konsumtion. En metod är det så kallade ekologiska fotavtrycket. Med den kan man se hur många planeter, hur mycket yta som krävs för att upprätthålla vår livsstil om alla människor levde som vi. Ekologiskt fotavtryck är intressant eftersom det flyttar ansvarsbördan från dem som producerar miljöfarligt till dem som konsumerar miljöfarligt. Till exempel i svenska leksaksaffärer så kommer 80 % av alla leksakerna ifrån Kina och den svenska byggindustrin gör årligen enorma vinster genom att köpa material av den billiga kinesiska tillverkningsindustrin istället för den svenska. Är det då rätt att Kina ensamt ska ta ansvaret för deras ökande koldioxidutsläpp innanför deras landsgränser när det är Sverige (och andra länder) som köper produkterna och håller igång deras produktion? Kinas produktion drivs till väldigt stor del av kol. Enligt ”Living planet report” från 2006, så låg Sverige på åttonde plats över mest förbrukning per invånare och areal biologiskt produktiv yta. Svenskar använde 6.1 globala hektar/person, genomsnittet i världen var 2.2 hektar samtidigt som det beräknades att det än så länge bara finns 1.8 hektar/person i hela världen.¹⁵¹ Under 2009 minskade vår negativa miljöpåverkan på grund av lågkonjunkturen men när ekonomin återhämtar sig väntas en ökning på nytt. För trehundra år sedan hade människors liv en väldigt liten effekt utanför det lokala samhället. Om vi då inte levde i balans med naturen försvann snart våra förutsättningar att överleva och vi blev tvungna att flytta men efter industrialismens genombrott började utvecklingen långsamt gå i en annan riktning. Vid tiden efter andra världskriget eskalerade dock miljöbelastningen så kraftigt att det ekologiska fotavtrycket för oss människor översteg vad hela jordklotet klarar av. Det är nog ingen slump att det skedde just då. Under 1930-talet ändrades våra konsumtionsvanor och istället för att fortsätta ta hand om våra avfall i naturliga kretslopp infördes sopnedkast i trappuppgångarna, soporna slängdes istället på hög.¹⁵² På 1940-talet slängde varje svensk i genomsnitt 20 kilo per år idag slänger vi snarare runt 500 kilo per år och person. Modernismens nya synsätt att vi måste acceptera industrialismen fullt ut, förbruka byggnader likt andra konsumtionsvaror som ett dricksglas (slit och släng), acceptera den industriella matproduktionen och bostadsproduktionen, acceptera globaliseringen, acceptera våra ”nya behov” att mätta, bygga större och större bostäder, acceptera massbilismen och städernas utglesning (i separerade bostadsområden – köpcentrum – industriområden), allt detta verkar ha fått både rejält genomslag och väldigt allvarliga biverkningar. Det är nog ingen slump, jag tror det hänger ihop.

Men hur kommer det sig att vår miljöbelastning fortfarande ökar? Jo, arkitekturteorierna bakom samhällsstrukturer som låg bakom den eskalerande resursförbrukningen och miljöförstörelsen gäller fortfarande som mall för nästan allt som planeras, (nymodernism). De gamla arkitekterna från 1920-30-talen dyrkas fortfarande som idoler och det svenska samhället byggs fortfarande helt enligt deras modernistiska ideologi; motorvägarna expanderar, avstånden ökar, produktionen effektiviseras eller utlokaliseras, bostadsytorna ökar, jordbruken industrialiseras, glesbygden avbefolkas, äldre stadsdelar omvandlas till rena kontorsområden, stora enhetliga bostadsområden byggs utanför tätorterna och storskaliga köpcentrum med enorma parkeringsytor placeras separat.

Det är svårt för oss att leva miljöanpassat i dessa gamla modernistiska strukturer eftersom de hela tiden inbjuder till en ökad resursförbrukning. Det går knappt att leva sparsamt men det var ju inte heller tänkt att gå. Alla alternativ skulle rivas och enbart en enda lösning byggas som nu i efterhand tyvärr verkar vara precis tvärt om vad vi kommer att behöva. Modernismen har skapat ett samhälle helt anpassat efter bilen och oljan, inte efter promenerande människor. Städerna spreds ut för att skapa snabbare och längre bilvägar samt ett större behov av bilar. I Göteborg drogs till exempel trafiklederna fram enligt 1954 års generalplan för att höja hastigheten inne i stan

och främja den lokala bilindustrin. Nu bor därför nästan alla Göteborgare nära en trafikled, motorväg eller på bekvämt pendlingsavstånd i något perifert villaområde. Det är klart att många lockas att köpa en bil eller två, det är helt enligt planen. Teorierna har aldrig slutat gälla sedan de slog igenom på 1930-talet. Det blir därför lite tvetydigt när man försöker klä in samma gamla modernistiska tillvägagångssätt med nya miljöargument som, att prisbelöna nya trafikleder trots att de knappast förbättrar miljön, att ge ekonomiskt stöd till dem som köper miljöbilar istället för dem som inte köper någon bil alls, att miljöanpassat byggande kräver dyra och komplicerade lösningar när vi i själva verket byggt miljöanpassat i flera tusen år utan någon högteknologi, att hävda att gigantiska glasfasader och enorma ytor är energieffektivt samt att tro att vi inte behöver ändra livsstil bara vi konsumerar fler miljöprodukter och ännu mer ny teknik.



Det blir lite dubbelbottnat med breda vägar och modernistiska fönsterband som uppmanar till höga hastigheter bredvid skyltar som försöker dämpa dem. Samhällsbyggarpriset 2007, Götaleden (grattis miljön och klimatet...)

Allt i framtiden beror på miljön och resurserna, finns inte dem så finns inte heller förutsättningarna för arkitektur. Naturresurserna ses inte längre som oändliga. Ju mer utspritt vi bygger ju mer ökar vårt beroende av bilen. Vi har precis som amerikanerna lurat oss själva med att "Bigger is better", vi har enormt stora affärslokaler, bostäder och kontor som kräver sanslösa mängder med energi (belysning, elektrisk ventilation, hissar, uppvärmning och nedkylning). Det är väldigt naivt att tro att man som arkitekt bara skapar estetik. Ideologi eller modern teknik räcker inte, livsstilen måste ändras. – "De gångna hundra till hundrafemtio åren av energislöseri där vi byggt ett välfärdssamhälle som i stort baserats på att vi kunnat ersätta mänsklig muskelkraft med billig energi är slut."¹⁵³ Det kommer snart en tid då snarare jordbruksmark och skogsmark blir bristvaror. Ett nytt resursbevarande samhälle behöver återuppbyggas som lägger tyngdpunkten på att spara, bevara och där kvaliteten återigen blir viktig, till och med viktigast. Slit och slängsamhället är slut vare sig vi vill eller inte.

Men få individer kommer att välja en miljömässigt hållbar livsstil om det inte är till deras fördel. Om den enda anledningen till att försöka leva mer i harmoni med naturen är på grund av moral eller ångest kommer inte förbättringarna bli långvariga. Fortsätter bilen och villaområden vara en attraktivare lösning än cykeln och lägenheten/radhuset så kommer resursförbrukningen att öka. Om de miljöfarliga produkterna fortsätter att vara billigast kommer de också att sälja bäst. Fokus behöver antagligen flyttas ifrån att anklaga individer till att börja ifrågasätta hela samhällsstrukturen. Politikerna står inför några väldigt obekväma beslut; att minska trafiken, att minska energiförbrukningen, att minska konsumtionen och att prissätta produkterna utefter de faktiska kostnaderna för planeten. Men för varje år ökar antalen avskilda bostadsområden, köpcentrum, trafikleder, storindustrier och kontorskomplex över hela världen. För teorierna bakom det modernistiska samhället går numera på export även till den fattigare världen utan att anpassas det minsta efter deras kultur, klimat, behov eller faktiska resurser. Varje spår av civilisation och kultur ersätts eller blandas ut med modernism. I Afrika, Asien eller Sydamerika spelar ingen roll. Platsens förutsättningar eller den lokala kulturens gynnsamma särdrag får stå tillbaka för modern generell estetik och struktur. Det är nästan så att man tror att spridandet av den

modernistiska estetiken och livsstilen kommer i förstahand, människorna i andra hand. Traditionella nomadstammar eller småbrukarsamhällen som har levt i samklang med ekosystemet i tusentals år överger sin livsstil och flyttar in till moderna bostadsområden. I deras traditionella småbrukssamhälle eller nomadsamhälle lämnades ingen individ ensam, alla fyllde då en viktig uppgift i gruppens överlevnad. Men när den moderna västerländska ideologin kommer till byn sätts barnen i skola för att lära sig kunskaper som uteslutande är anpassade för ett liv i den moderna storstaden, inte för ett fortsatt liv i byn. Ungdomarna lockas därmed till städerna men möter ett samhälle så annorlunda från sin uppväxtmiljö att det är svårt att klara sig. Var och en får klara sig själv, ensam. Ofta drabbas samtidigt ursprungsbefolkning av en fruktansvärd klassificering som en andra klassens medborgare vilket ytterligare försvårar deras framtida karriär i städerna. Så dilemmat ligger i att de då inte längre har kunskapen om sitt traditionella liv i byn eller tillräckligt med konkurrensfördelar för att kunna använda sig av sina skolkunskaper. De moderna perifera bostadsområdena fylls då med folk utan uppgifter, mening eller framtid. Ett tydligt exempel är den grönländska befolkningen som har tvingats byta ut sitt jägarsamhälle mot ett meningslöst liv i deprimerande bostadsområden. Efter följer sen rotlöshet, sysslolöshet, missbruk och kriminalitet som sista utväg i många fall. Samma mönster ses i Nepal, Tibet, Ladakh¹⁵⁴ och i de andra svåråtkomliga kultureerna som fortfarande lever kvar. De lättåtkomliga områdena har redan omvandlats till moderna bilpendlingssamhällen, med en ständigt ökande resursförbrukning och miljöförstöring. Modernismens livsstil är global och slår ut alla andra alternativ (lyssna på Fela Kuti så får du en mer levande beskrivning, t ex låten Gentleman). Vi moderna arkitekter verkar väldigt måna om att sprida ut våra egna levnadsvanor till den ”mindre utvecklade världen” men det kan ibland skapa fler problem än det löser om vi inte intresserar sig för de specifika förutsättningarna. Vid miljöforumet i svenska Tällberg 2008 med bland andra före detta generalsekreteraren för FN Kofi Annan föreslogs ett helt annat botemedel i form av ”The 100 mile princip”. Det är en princip för att återskapa en hållbar livsstil för jordens befolkning som går ut på att alla företags råvaror, arbetskraft, konsumenter och ägare ska finnas inom en radie på ”100 mile” (15 mil). Att de fattiga regionerna (och rika) istället blir mer självförsörjande och självgående istället för mer beroende. Det är enligt flera forskare tydligen vad som krävs för att vi ska nå en hållbar utveckling. (Principen inkluderar även arkitekter och vårt verksamhetsområde). Under 2008 förekom flera demonstrationer mot det modernistiska förhållningssättet mot bilism av föreningarna Klimax och Jordens vänner. Det är inte första gången och troligtvis inte sista gången heller. Under början av 1990-talet lyckades liknande rörelser att stoppa planerade motorvägsbyggen i det så kallade ”Dennispaketet”. Vi ser åter igen växande proteströrelser och miljörörelser. Att vi unga protesterar är naturligt det är vår framtid det handlar om. Det är dags att tänka om...



En parkbänk för människor eller statistik? Miljöföreningen "Klimax" i en aktion mot bilismen, maj 2008

Kap 14 Fuck the clock!

Men varför förstör vi egentligen vår natur och förbrukar mer resurser än planeten tål i en allt snabbare takt? Jo, för att det är snabbt och effektivt och en högre hastighet kräver mer energi, tyvärr. Ju fortare du tar dig framåt ju mer resurser förbrukar du. Det är känt sedan länge, redan 1902 beskrev Gabriel Hanotaux kopplingarna mellan vårt tempo och miljön. – ”Vi bränner allt i vår väg för att komma fram fortare.”¹⁵⁵ Och vi har knappast ett lägre tempo idag, ökningen har fortsatt. – ”Vårt samhälle har fastnat i effektivitetsfällan och detta har skapat den ekologiska krisen.”¹⁵⁶ Bodil Jönsson (en av de ”lärdar ifrån Lund”) samlade 1999 sina tankar om tid¹⁵⁷. Hon drog paralleller till att det faktiskt var människans inställning till att man hade ont om tid som låg bakom många av de stora miljöproblemen. Det är för henne ett lite ologiskt tänkande eftersom tid egentligen är det enda som mänskligheten faktiskt har, allt annat är ju egentligen relativt. Det finns två sorters tid: antingen klocktid eller upplevd tid. Den mätbara konstgjorda klocktiden har en definition som inte relaterar till människan överhuvudtaget men har blivit rådande tack vare industrialismen. Trots det lever vi människor fortfarande efter vår egen tid, alltså den upplevda tiden. Det är därför tiden går så fort när vi har roligt, till exempel. Den egna upplevda tiden har vi inte ont om.

I flera tusen år har människorna mätt tiden för att kunna klara sig bättre och kunna förutse årstidernas växlingar, men ända fram till 1200-talets Europa rörde det sig om kalendrar. Människor åt fortfarande när de var hungriga och sov när de var trötta, de levde med andra ord fortfarande efter sin egna upplevda tid. Ett undantag var möjligtvis benediktinermunkar som rutade in sin tillvaro i ett strikt tidsschema med böner och rutiner. Hur införandet av mekanisk tid gick till kan man läsa om i staden Kölns historia. År 1370 sattes en stadsklocka upp väl synligt för allmänheten och redan 1374 kom de första bestämmelserna om vid vilket klockslag arbetsdagen började och slutade samt hur lång matrasten fick vara, en timme inte längre. 1391 infördes sedan även utgångsförbud för utländska medborgare efter klockan nio på kvällen och klockan 11 (23.00) för infödda. Stadens klocka hade på mindre än en generation överlåtits att bestämma över varje invånare när de skulle gå upp, äta och gå hem. Redan på 1600-talet kunde klockorna mäta så exakt som timmar, minuter och till och med sekunder. När den industriella revolutionen spreds under 1700-talet och 1800-talet kom maskiner in i produktionen som varken behövde matrast eller vila. En fabrik kunde tillverka fler varor under en dag än vad en hantverkare kunde under ett helt liv. De fabriker som kunde tillverka snabbast kunde sälja billigare produkter än sina konkurrenter och även återinvestera vinsten snabbare för att kunna tjäna ännu mer. Redan 1748 uttryckte Benjamin Franklin tidens anda ”Tid är pengar”. Förändringen blev radikal när arbetare betalades i timlön istället för deras faktiska utförda arbete. Det gick alltid att göra arbetet snabbare för att öka lönsamheten för fabriken. Kvalitet blev mindre viktigt än kvantitet. Den industriella kapitalismen växte fram utifrån principen att alltid förbättra, öka takten och ständigt effektivisera. Producera mer och mer och mer. Vid mitten av 1800-talet var de flesta patentansökningarna i USA till för att just öka hastigheten och spara tid och arbete. 1874 infördes nästa steg av tidkontroll, Normaltiden. I Greenwich lades huvudmeridianen, den linje som bestämde tiden över hela planeten (i västvärlden). Nu kunde avgångstider och tidtabeller för tågen synkas med varandra och hela civilisationen började standardiseras. 1911 visade klockorna i större delen av världen samma tid. För arbetarna innebar industrialismen en stor förändring, tidigare hade yrkesstolthet och skicklighet varit en dygd men det kom att ersättas med punktlighet och effektivitet. Långsamhet kom snarare att betecknas som en moralisk synd. Vid slutet av 1800-talet strävade organisationskonsulten Frederick Taylor att effektivisera arbetet vid Bethlehem Steel Works i Pennsylvania ytterligare. Han använde ett stoppur för att mäta varje arbetsmoment i bråkdelar av en sekunds exakthet. – ”I det förflutna har människan kommit i första hand, i framtiden måste systemet komma först.”¹⁵⁸ Att människor slets ut på grund av det omänskliga tempot spelade ingen större roll, människor var lätt utbytbara. Hans synsätt har fått namnet ”Taylorismen” och det

har successivt kommit att genomsyra inte bara våra arbetsplatser utan varje del av vårt liv, vår sätt att äta, att umgås och till och med vårt sätt att uppfostra våra barn. Allt kunde effektiviseras trots mänskliga biverkningar. Symptom som utbrändhet och skadlig stress har därför varit kända sedan länge och började uppkomma i Sverige redan på 1850-talet (på grund av industrialismen). Stress är egentligen vår överlevnadsmekanism som sätter in för att öka vår styrka i väldigt pressade lägen. Men tidspressen försvinner aldrig, adrenalinet fortsätter att pumpa ut och det gör det väldigt svårt för oss att varva ner. – ”Stadslivets alltmer accelererande tempo understödjer ett levnadssätt som visat sig ligga bakom många av vår tids livsstilsrelaterade sjukdomar.”¹⁵⁹ Stress kan ge medicinska problem som; ångest, sömnlöshet, hjärt- och kärlsjukdomar, skador på immunsystemet, migrän, för högt blodtryck, astma och olika magproblem, höga kolesterolvärden, diabetes, utbrändhet, depression och till och med öka risken för cancer. Flera av dessa åkommor har sjukvården vetat om i över hundra år. Så små som femåringar drabbas idag av stressrelaterade sjukdomar samtidigt som kraven på dem ökar. Försäljningen av sömnmedel eller Losec (magmedicin) för barn har ökat med tio gånger bara mellan 2000-2007¹⁶⁰.

På 1930-talet menade den store ekonomen John Maynard Keynes att västvärldens effektivitet snart skulle ha löst ”produktionsproblemet”, människorna skulle inte längre behöva jobba mer än någon timma per dag för att tillgodose sina behov¹⁶¹. Så blev det inte. Den ökade produktiviteten hos arbetskraft, kapital eller resurser användes inte för att minska arbetstiden eller resursförbrukandet, utan bara för att öka produktionen och konsumtionen (så som acceptera önskade), det är likadant idag. – ”Teknisk utveckling minskar därför inte nödvändigtvis resursanvändningen. Fallet kan bli det motsatta.”¹⁶² Mer arbete kan lätt leda till mer resursförbrukande. Så långt tillbaks som på 1830-talet kopplade den franske författaren Alexis de Tocqueville ihop industrialismens konsumtion med den accelererande livsrytmen. Han menade att vi arbetade hårdare bara för att ha råd att köpa mer.

Frågan är då varför vi köper mer, har vi blivit en ny människotyp som utvecklat helt nya behov för att överleva (enligt ”acceptera”) eller beror det på något annat? Jag hittar inget direkt stöd idag för att mänskligheten verkligen har förändrats så drastiskt, vi verkar fortfarande behöva äta, sova och känna oss behövda eller älskade, det är mångtusenåriga behov. Men kanske känner vi oss inte behövda och älskade lika lätt längre, mycket av vår konsumtion verkar försöka fylla något emotionellt tomrum. Reklam, varumärkesprodukter och mode inriktar sig på att just skapa och förstärka en känsla av otillfredsställelse och bristfällighet hos oss själva. Det är nog en viktig angreppspunkt för att få oss att konsumera. - ”Om man är helt nöjd med hus, bil, kläder, golfset, hy eller dator finns det ingen anledning till ytterligare inköp.”¹⁶³ Marknadsföringen får oss att tro att vi inte duger som vi är eller att våra prylar tvunget blir allt mindre attraktiva så fort de blir omoderna, trots att de fortfarande är fullt användbara. Vi köper därför en ny dator för att kunna följa med i utvecklingen av nya dataprogram, en ny bil när den gamla inte längre anses riktigt lika säker och modern eller ett helt nytt hus för att få plats med barnens alla nya leksaker... Arkitektur är också en del av den tillfälliga trendindustrin, (en större del än många av oss nog reflekterat över). Men nöjdheten med alla nya moderna prylar minskar hela tiden eftersom nöjdheten jämt ligger i jämförelsen med andra. Vi blir inte längre tillfredsställda av att bara ha ”mer” utan vi måste alltid ha ”mer än andra”, ribban höjs för varje dag. När jag lånade min brors mobiltelefon 1994 var jag först bland mina vänner, nästan ingen annan gymnasieelev hade en, det var unikt och kanske blev någon imponerad. Men idag 2008 har alla mobiltelefon, ingen bryr sig. ”Alla” har topprenoverat kök och badrum, ”alla” har redan åkt på semester till Thailand, ”alla” har en ny bil och ”alla” har moderna prylar, (mycket dock köpt för lånade pengar). Prylar ger oss inte längre någon status hur mycket vi än köper, de urholkar bara vår självkänsla. Jobba, jobba, jobba för att köpa, köpa köpa. Vi vill alltid ha mer och priset för vår konsumtion betalar vi med vår tid och vår hälsa.

Människan har ett väldigt grundläggande behov av att känna sig behövd, sedan industrialismen har begreppet att vara en god samhällsmedborgare dock blivit synonymt med att arbeta. Därför är vi idag stolta när vi arbetar så hårt att vi får ont om tid, trots att vi på så sätt samtidigt skadar vår egen hälsa och våra barn. Vi gillar att känna oss behövda, uppskattade, viktiga för samhället och vi vill kunna visa det på något sätt, ofta med just prylar. Fin titel och hög inkomst ger hög status, du är som individ vad du jobbar med. Kanske är det just därför som det är ännu mer stressande att inte ha något jobb alls. Många av oss unga ser nu hur verksamhet efter verksamhet läggs ner, vi ser stabila industrier hamna i kollaps och vi ser hur arbetslöshet nästan blir till ett normaltillstånd för vår generation. Alla arbetsplatser och alla institutioner i hela samhället har rationaliserat bort anställda. Nu först märker vår generation resultatet av dessa årtionden av moderniseringar. Arbetsområden effektiviseras bort, yrkesgrupper försvinner och dörrar som stod öppna för våra föräldrar stängs en efter en. Utan jobb är du ingen. Dessutom håller Sverige samtidigt på att bli ett av världens minst flexibla land, vi människor indelas efter personnummer och våra kontakter med myndigheter blir allt mer opersonliga och formaliserade. Allt verkar vara mer och mer förbestämt enligt ett orubbligt och tidspressat system. Men om vi inte längre känner att vi kan påverka utvecklingen eller ens våra egna liv sprider sig snart en känsla av hopplöshet. I Göteborg skedde skottlossningar nästan varje månad under sommaren 2008, ofta i de relativt nybyggda och moderna bostadsområdena. Under 2009 kom nästa våg med bilbränder, (en frustration som beskrevs långt innan av Helt off – Det brinner i Paris). Övervakningskameror verkar inte förbättra själva grundproblemet. I vissa förorter skapas en synnerligen ohälsosam livsstil, förflyttar man sig tillexempel längs spårvagnslinjen från Kungssten i sydvästra Göteborg till Hammarkullen i nordöst så förkortas medellivslängden med tio år. De som har jobb verkar jobba allt hårdare för att visa att de duger medan de som står utan verkar få det allt svårare att komma in. Det känns inte direkt som någon hållbar lösning.



Lev snabbare, så tar det fortare slut - Fuck the Clock!

Ju mer vi människor verkar försöka spara tid desto mer tid går åt till att arbeta ihop pengar för att köpa produkter som i slutändan kan spara oss lite tid. I själva verket tar det längre tid att arbeta ihop pengarna för produkterna än den faktiska tiden som de besparar. För att verkligen beskriva hur fel det ofta blir när vi stirrar oss blinda på att konsumera för att bespara tid beskriver Bodil Jönsson en träffande liknelse med bilism och arbetspendling:

– Förutsätt att du har 5 mil till arbetet och då kör 10 mil om dagen, (följande siffror är inaktuella men proportionerna är fortfarande lika). Det kostar ungefär 200 kronor att köra bil 10 mil. De 200 kronorna måste du först arbeta ihop. Medelinkomsten per timme efter skatt är 50 kronor. Det tar

alltså 4 timmar att arbeta ihop pengarna till bilkörningen. Då tar det ju inte 1 timma att köra bil 10 mil (100 km/h) i verkligheten, utan $1 + 4 = 5$ timmar. Den verkliga medelhastigheten blir då istället 20 km/h (100 km på 5 timmar). Då går det till och med snabbare att cykla! Så med andra ord, istället för att arbeta 8 timmar och köra bil i en timme skulle man lika gärna kunna arbeta i 5 timmar och cykla i 4 timmar per dag. Nä... det lät för sjukt, jag var tvungen att själv räkna efter hur mycket en bil egentligen skulle kosta. Det kunde väl inte vara så dyrt. Jo en bil kostar nära 5000 kronor i månaden (60 000 per år) med allt inräknat. Det är ju fan en fjärdedel av hela min årsinkomst, mer än hela juni, juli och augusti går i så fall åt enbart för att betala bilens driftkostnad. Det kan inte vara av effektivitetsskäl som folk kör bil, det beror nog snarare på någon sorts prestige.

Om man lägger ihop klimatförändringarna med hälsoförändringarna framstår den modernistiska effektiviseringen väldigt kontraproduktiv. Vi fortsätter att öka miljöförstörelsen genom vår ökande resursförbrukning samtidigt som den kräver allt mer av vår tid vilket leder till att vi paradoxalt mår allt sämre. Det är kanske inte alltid effektivare att göra allt snabbare i det långa loppet? När jag jämför mitt liv med farfar eller till och med min far så verkar saker och ting onekligen gå mycket snabbare idag men jag är inte så säker på att jag får så mycket mer gjort. Inom företagsekonomi finns det ett begrepp som kallas 80/20- eller Paretoprincipen. Studier har visat att just 80 % av arbetet egentligen görs under 20 % av arbetstiden eller arbetsinsatsen. Stämpelklockan mäter med andra ord inte vad som faktiskt blir gjort utan bara hur lång tid vi sitter av. Enligt principen går det att effektivisera mer och samtidigt vara ledig mer. Ledighet är dessutom ekonomiskt gynnsamt för både företagen och löntagarna¹⁶⁴, eftersom för lång tid på arbetet snarare leder till improduktivitet, att vi blir mer benägna att göra misstag, blir olyckliga och därigenom lättare sjuka. Att göra två saker samtidigt kan verka smart, modernt och effektivt men leder i verkligheten till slarv och att arbetet måste göras om. När vi äter lunchen framför företagsdatorm, gör det att vi blir tröttare och då istället arbetar långsammare. Bilföretaget Toyota införde för några år sen 6 timmars arbetsdag för deras verkstad i Mölndal enligt ett liknande tankesätt, för att öka lönsamheten. Men institutioner och politiska regelverk sätter fortfarande hinder för oss att gå ner i arbetstid. Trots det har fenomenet "Downshifting" uppkommit och spritt sig med folk som väljer att hoppa av karriärsstegen för att leva ett rikare liv med mer tid och mindre pengar. Det är inga små mängder, ökningen mellan 2002 till 2007 beräknades öka från 12 till 16 miljoner människor bara i Europa. Det är kanske naturligt att många definierar modernismen som en livsfilosofi, det är faktiskt en livsstil som vi självmant väljer att leva eller vägrar att leva efter. Vi väljer själva att spendera mer tid i bilköer än vid matbordet. Men jag undrar om vi inte offrade något viktigt för att uppnå vår höga levnadsstandard, vår livsglädje? Om man inte hinner med vardagslivet så spelar den magnifika utsikten från vardagsrumsfönstret väldigt liten roll. Nu sneglar jag (och många med mig) istället på de sydländska släkttraditionerna och deras avslappnade levnadssätt med avundsjuka, för de påminner oss om vår egen tradition som verkar helt uttraderad. Vi kanske måste försöka bli stolta över oss själva igen som vi är, vårt vackra land och vår tradition. Fast det kommer nog att ta lång tid. I över 80 år har budskapet spridits om att vår kultur är skräp som ska glömmas, slängas eller till och med fullständigt saneras bort som våra äldre traditionella stadsmiljöer. Detta påverkar oss nog mer än vi tror än idag, vi känner oss rotlösa, deprimerade, otillfredsställda och misstänksamma till våra egna och andras traditioner. Det var inte bara byggnader som medvetet revs utan även en del av vår gemensamma historia och vår samhörighet. Det är dags att säga ifrån och öka respekten för vårt mänskliga tempo. Idag är synen att "det är mänskligt att fela", tänk i mina ögon är det snarare mänskligt att göra rätt. Det är inte den "mänskliga faktorn" som är samhällets problem, utan att den tekniska faktorn inte riktigt är anpassad efter oss människor. Vi tvingas dag efter dag att försöka anpassa oss efter den.

Kap. 15 Slow city – ”Snabbheten har blivit vår boja”

Jag trodde väl aldrig att jag skulle få läsa om samhällsplanering när jag letade recept i kokboken ”Ät och njut med Slow Food”. 1986 uppstod tydligen en gastronomisk motståndsrörelse i Rom när McDonald’s öppnade en hamburgerrestaurang vid Spanska trappan. Där snabbmatskedjor öppnades blev snart de traditionella trattorierna och lokala restaurangerna utkonkurrerade och tvungna att stänga ner. Till den internationella hamburgaren behövdes inga solmogna tomater, ekologisk jungfrulig olivolja eller rättvisa löner, tomaterna kunde istället vara industriellt odlade och oljan baserad på kemiska transfetter. Riktiga råvaror ersattes mer och mer med smakförstärkare i stil med kemiskt framställda E-621 och andra... Men när snabbmatskulturen nådde hjärtat av Rom blev många rasande, bland dem före detta matskribenten Carlo Petrini (som är dagens ordförande för Slow food -rörelsen) och nobelpristagaren Dario Fo. De anordnade först ett gigantiskt långbord framför spanska trappan med mängder av lokala specialiteter och maträtter för att visa på alternativ till den generella och enformiga snabbmaten. För att bevara sin lokala mångfald behövde de göra motstånd, för reglerna om fri och jämlik konkurrens användes snarare av de stora giganterna för att just slå ut konkurrensen. 1989 startades den internationella rörelsen som fick namnet Slow food (motsatsen till fast food), då delegater från 18 länder samlades i Paris för att skriva på manifestet för Slow food, Sverige blev förövrigt första utländska medlemsland, representerat av Anna och Carlo Barsotti. Slow food handlar alltså inte om långkok som många tror utan snarare om kvalitativa råvaror som har fått växa färdigt (långsamt). Manifestet från den 9 december 1989 löd så här (lite förkortat): ”I vår moderna tid föddes och växte industrisamhället. Först uppfann vi maskinerna och sedan gjorde vi dem till vår livsmodell. Snabbheten har blivit vår boja. Vi är alla offer för samma virus: ”Det snabba livet” (Fast life), som formar om våra vanor, tränger in i våra hem och hetsar oss att äta snabbmat (fast food). Snabbheten reducerar människan till en utdöende art. Det enda sättet att möta den universella dårskapen i det snabba livet, är ett kraftfullt försvar av den lugna njutningen av de goda tingen. Mot alla de som förväxlar effektivitet med frenesi (och det gör de flesta) föreslår vi ett vaccin i form av lämpliga portioner med garanterade sinnliga nöjen, som utövas i en långsam och utdragen njutning. Vårt försvar börjar just till bords. Låt oss återupptäcka rikedomarna och dofterna i de lokala köken och bannlysa likriktningen hos den industriella snabbmaten. I produktivitetens namn förändrar det snabba livet vårt sätt att leva och hotar miljön och landskapet. Mot det är Slow food idag det enda sanna progressiva svaret. Utveckla smaken istället för att utarma den. Och vad kan vara en bättre väg än ett internationellt utbyte av erfarenheter, kunskaper och projekt?”¹⁶⁵

Det är svårt att undgå de helt motsatta åsikterna jämfört med den 80 år tidigare futuristiska rörelsen som också växte fram i Italien. Slow food vill dock inte leva ett långsamt liv utan snarare att använda livet till något meningsfullt och ta sig tid till att fullfölja sina uppgifter riktigt. Ibland är det vettigt att leva snabbt men inte alltid. Det gäller snarare att hitta det lämpliga tempot ”Tempo giusto” och rätten att själv kunna bestämma det. De vill återinföra måltiden som en tid för njutning och umgänge och strävar efter god och unik smak, ekologisk och rättvis produktion (Good, fair, clean). De agerar direkt för att bevara recept och produkter som är på väg att försvinna, (hittills över 130 utrotningshotade delikatesser enbart i Italien). De hjälper små aktörer att klara sig igenom den oflexibla byråkratin som egentligen är anpassad enbart för de allra största internationella livsmedelsindustrierna. Vid vissa tillfällen har det handlat om att överklaga strikta lagar om hygien som blir helt absurda för en lokal bonde. De universella lagarna som vid första anblick verkar logiska och framåtskridande kan få oväntade konsekvenser för utbudet istället (precis som inom byggindustrin). För att de lokala småproducenterna ska kunna överleva skapar även Slow food -rörelsen ett allt växande globalt nätverk av lokala aktörer över hela världen med nära 100 000 medlemmar. Nätverket leder till att företagen kan vara små och långsamma men ändå framgångsrika genom samarbete. Så på ett plan använder sig Slow food av de möjligheter

som skapas av globaliseringen men har samtidigt som huvudmål att motverka de negativa effekter som globaliseringen medför, Carlo Petrini talar istället om ”Rättmätig globalisering”.

Den storskaliga livsmedelsindustrin och det snabba avkastningskravet leder till en likriktning som kan vara väldigt skadlig för den biologiska mångfalden och även oss människor. År 2003 kom forskare vid Essex University fram till att engelska skattebetalare betalade nästan 2.3 Miljarder Pund per år bara för de kostnader som det industriella jordbruket skadade miljön och människors hälsa. – ”För två hundra år sedan tog det fem år för en vanlig gris att komma upp i en vikt på 60 kilo, idag är den uppe i 100 kilo redan efter sex månader och slaktas innan den har tappat mjölkttänderna.”¹⁶⁶ För att ständigt kunna öka avkastningen och sänka produktionskostnaderna (för aktiekursen) ökas användningen av konstgödsel, bekämpningsmedel, tillväxthormoner, genmodifiering och noggrann avel. Men när det bara finns en sorts art kvar blir produktionen extremt sjukdomskänslig, ett enda virus kan utplåna hela beståndet. Det kan ju verka logiskt att vi måste ha industriell framställning av mat för att kunna föda alla de 9-10 miljarder människor som väntas befolka planeten år 2050 men det är kanske inte så enkelt. Många forskare menar motsatsen, att den storskaliga tillverkningen snarare ödelägger förutsättningarna för fortsatt produktion genom att utarma jorden med dess monokultur. Det kan paradoxalt nog alltså vara tvärt om. Om jordbruket fortfarande ska kunna föda människor i framtiden behövs kanske en ekologisk jämvikt mellan boskap och grödor återinföras och en återgång till det traditionella skiftesjordbruket. Fler och fler människor börjar ifrågasätta effekterna av den industriella maten, de smaklösa industrikycklingarna med insprutat vatten som är uppfödda på genmanipulerat kraftfoder. Eller den kinesiska mjölken och äggen med insprutat Melamin (skandal efter OS 2008), vilket är ett gift som används för att dryga ut mängden protein efter att produkterna späts ut. Det är inte konstigt att fler vill äta det som har producerats på ett naturligare och miljövänligare sätt. Idag är det knappast ovanligt att ifrågasätta det finstilla på förpackningarna. Jag har svårt att hitta råvaror eller maträtter som idag marknadsför sig som ”högteknologisk” eller ”modern”, snarare vill de antyda på motsatsen som ”gammalgården” eller ”farmors” etc. Och idag är det väl ingen som längre reagerar om restaurangen är inredd i ett gammalt rökeri, en medeltidskällare eller ett bevarat vadbinderi, det är en intressant vändning...

Men det är inte billigt att köpa råvaror enligt Slow food eftersom priset baseras på kvaliteten och att dess producenter har fått en rättvis lön. För femtio år sedan när jordbrukare naturligt fick en rättvis lön och deras råvaror producerades i samklang med naturen använde en vanlig familj cirka 50 % av sin inkomst på mat, idag är det snarare 15 % bland vanliga europeiska familjer och endast 12 % i USA. Därför är det ganska lätt att definiera Slow food som lyxkonsumtion, det är svårt att frånga. Men när jag läste på lite hittade jag en väldigt egendomlig aspekt, den toscanska kokkonsten som ofta lyfts fram är ingen lyxmat, tvärt om. Det toscanska köket växte fram under århundraden efter renässansen hos riktigt fattigt folk som tvingades piffa upp sina enstaka råvaror på bästa sätt. Mycket av den mat som nu serveras på lyxrestauranger är i själva verket gammal enkel fattigmansmat. Surdegsbröd, knäckebröd bakat i vedugn, hemlagad sylt och närproducerad opastöriserad mjölk kan idag säljas som exklusiva rikemansartiklar samtidigt som de modernt processade maträtterna tvingas konkurrera med allt lägre priser, det känns verkligen upp och nedvänt.

1999 bildades organisationen ”Cittàslow – Rete Internazionale delle città del buon vivere” av fyra italienska småstäder (Orvieto i Toscana (huvudsätet), Greve i Chianti, Brà och Positano) i samarbete med föreningen Slow food association. Inspirerade av Slow food’s idéer började organisationen att arbeta för att försöka rädda dessa avfolkningshotade småstäder och öka sysselsättningen för invånarna. Men istället för att härma de större städernas storskaliga metoder och strukturer och dras med i deras kortsiktiga förändringsvansinne valde de en annan taktik, att istället lyfta fram sina egna unika kvaliteter med stolthet. De fyra städerna enades då om att de

skulle bli tillflyktsorter ifrån nutidens stress och ändrade fokus från hastighet, profit och att endast se människor som humankapital till att främja långsamtheten, njutningen och bejaka mångfalden.¹⁶⁷ Långsamt har rörelsen växt internationellt och går då även under namnet Slow city. De eftersträvar det goda livet som ger invånarna valmöjligheter att kunna njuta av deras liv på ett avspänt och lättsamt sätt men inte att vrida tillbaka klockan och leva som i ett museum. De vill hitta en jämvikt mellan modernt och traditionellt, genom att leta fram det bästa ur det förgångna och njuta av det tack vare de bästa möjligheterna från idag och i framtiden. Det nya med Slow är därför paradoxalt nog att deras idéer inte är nya eller ens att de eftersträvar att vara nya. Att leva enligt Slow är snarare att fortsätta eller återta en traditionell livsstil än att jaga efter tillfälliga trender, att ”skynda lagom” (festina lente). ”Vi letar efter städer där befolkningen fortfarande är nyfikna på deras historia, städer med ett rikt kulturutbud av teatrar, torg, caféer, verkstäder, restauranger och spirituella platser, städer med oförstörda landskap och kunniga hantverkare, där människor fortfarande känner igen årstidernas långsamma växlingar med dess genuina produkter för smakens, hälsans och de spontana vanornas skull.” (ur Cittaslow manifest).

Deras övergripande arbete inriktar sig bland annat på:

- Att kontrollera vatten- och luftkvalitet, återvinning, använda förnyelsebara energikällor, minska energiförbrukningen, minska miljögifterna och att delta i miljöarbetet med Agenda 21. - Att främja ny miljöteknik som förbättrar människornas liv (som ny kommunikation, produktion, nya inkomstkällor och försäljning).
- Att motverka genmodifierad mat, buller, elektromagnetisk strålning, klotter och störande reklam.
- Att respekten ska stärkas för naturen, bergen och de äldre träden i staden.
- Att de lokala oberoende produkterna och livsmedlen ska säkerställas och anpassas till en miljövänlig produktion samt säljas i en lokal saluhall eller marknadsplats.
- Att bevara de traditionella metoderna, produkterna och smakerna, (för att visa för invånarna att det går att leva vidare på ett traditionellt och lokalt sätt samt att det kan vara mer attraktivt).
- Att främja olika folkhälsoprogram kopplade till sport eller sociala sammankomster för att stärka banden mellan befolkningen, till exempel mellan skolan, familjerna och ålderdomshemmen, för att öka förståelsen/respekten för varandra och utveckla en vänligare omgivning.¹⁶⁸

När det kommer till stadsplanering, infrastruktur och urbana kvaliteter beskriver Slow city sin målsättning så här: - Lokala samhällen måste lära sig att känna igen sin specifika särart, både synligt från utsidan och i djupet av själva stadslivet. När de lär sig att uppskatta sina unika egenskaper kommer även andra att göra det. På så sätt når de framgång. Globaliseringen, som visserligen representerar möjligheter för utbyte och cirkulation tenderar samtidigt att släta ut skillnaderna och gömma de unika kännetecknen, när städer applicerar generella planeringsmodeller anpassade för alla och ingen. Det ger därför ett mediokert slutresultat. (I stadgarna undertecknade 1999). I staden Brà nära Turin har bebyggelse som renoverats enligt de traditionella materialen och estetiken fått ekonomiskt stöd. På skolor och sjukhus serveras traditionella ekologiska maträtter istället för industriella halvfabrikat och för att förhindra övertidsarbete är matbutikerna stängda på torsdagar och söndagar. Istället för moderna storvaruhus med enhetlig och näringsfattig mat som har flugits ifrån hela världen agerar de för ett främjande av små lokala aktörer som är experter på var sitt område. Slaktaren har kött, fiskaren säljer fisk och frukthandlaren frukt.

I korthet inriktar sig Slow city på att:

- Eftersträva den individuella hälsosamma livsrytmen.
- Effektivisera samhället genom ett sänkt tempo, värna om platsens kvaliteter istället för trafikens flöde

- Värna om de ickekommersiella och offentliga platserna som viktiga för platsens ekonomiska utveckling.
- Bevara och utveckla områdenas specifika särprägel
- Vitalisera och bevara eller till och med återuppbygga den ursprungliga äldre stadskärnan och betydelsefulla byggnader
- Stödja lokala fastighetsägare med gott lokalansvar
- Engagera invånarna i deras egna framtid och lokala påverkningsmöjligheter
- Främja lokalt småföretagande
- Utveckla den lokala produktionen och traditionen med ekologisk mat och hantverk samt lokala miljövänliga byggnadsmaterial
- Motverka spridandet av köpcentrum, (på grund av dess resursslöseri, skadliga effekter på stadskärnan, miljön, mångfalden och för de lokala näringsidkarna).
- Utnyttja och utveckla den befintliga infrastrukturen.
- Skapa attraktiva gång- och cykelmöjligheter och förlägga pendlingsparkeringsplatser utanför stadskärnan.
- Förbättra framkomligheten för handikappade
- Arbeta för en tryggare stadsmiljö



Göteborgs moderna centrum som det är idag eller det gamla återuppbyggt imorgon?

En intressant jämförelse gjordes mellan Slow citys principer och marknadsföringsprofessorn Philip Kotlers begrepp ”platsmarknadsföring”. En vanlig marknadsföring (eller destinationsmarknadsföring) fokuserar på turister och besökare medan platsmarknadsföring även innefattar invånare och företag. Med andra ord precis den totala marknadsföringen som dagens städer tävlar om idag när befolkningen blir allt mer rörlig. Städerna konkurrerar om invånare, som ger mycket skatteintäkter. På senare år har därför städer börjat marknadsföra sig och börjat vårda den mediala bilden (sitt varumärke) för att kunna konkurrera till sig nyinvesteringar. För att hitta fram till en platsmarknadsföring behöver varje stad först göra en resursanalys (liknande en SWOT -analys) om vilka styrkor, svagheter, möjligheter och framtida hot platsen har. Att hitta den unika kompetensen ger enligt Kotler stora konkurrensfördelar. Man kan marknadsföra staden efter dess attraktioner, människor, infrastruktur och varumärke. – ”En plats som saknar attraktioner har svårt att locka till sig besökare då den inte utmärker sig, utan inger en känsla av platslöshet”¹⁶⁹ Attraktionerna kan bestå av vacker natur, genuin historia eller hemvist för kända personer. Det kan vara specifik bebyggelse eller monument. ”Platser kan förlora mycket på att förstöra eller negligera dessa attraktioner.”¹⁷⁰ Andra attraktioner kan vara shopping, nöjen, kultur, restauranger och museer. Det går även att locka med sportarenor och evenemang men de är svårare eftersom sportarenor måste generera så stora inkomster för att gå med vinst och dess evenemang måste vara väldigt frekvent återkommande för att få någon bestående attraktionskraft. En stad kan locka med gästvänliga medborgare samt en infrastruktur som är väl anpassad för situationen, inte för stor eller för liten. Forskarna Morgan & Pritchard diskuterar begreppet ”destination branding” och kommer fram till att det är viktigt att ett varumärke förmedlar en känsla av platsen, men en förmedlad känsla utan någon form av differentiering (något unikt) fastnar inte länge i

konsumenternas huvud. – ”Avgörande är att skapa ett starkt varumärke som ger unika associationer”¹⁷¹ Men idag använder i stort sett alla svenska (och västerländska) städer eller samhällen samma (modernistiska) mall för att bygga ”attraktiva” städer. De tävlar mot varandra i jakten om skattebetalande befolkning men de tävlar med samma medel, samma typ av bostadsområden, byggnader och med samma generella utseende. – ”Stadsbyggandet är inriktat mot förnyelse av stadskärnor, omvandling av överblivna industri- och hamnområden eller nya anläggningar för detaljhandel, kultur och underhållning. Paradoxalt nog har konkurrensen visat sig leda till att städernas gestaltning och innehåll likriktas. Upprustningen av stadskärnorna ges samma estetiska uttryck, gator och torg får en likartad utformning, liksom butiker, restauranger och caféer. Kultur- och konserthus byggs i centrala lägen på ett likartat sätt. Bostadsbyggandet inriktas mot vattennära bostäder med en gestaltning som är försvinnande likadan i Västerås, Malmö eller Stockholm. Detaljhandeln flyttas till städernas utkanter med butiker som har exakt samma utseende och utbud.”¹⁷² Det här ser Slow city och många forskare med dem som farligt i ekonomiskt och demografiskt hänseende vilket kan leda till kraftigt försvagade konkurrensmöjligheter i framtiden för städerna, inte ökande som de flesta kommuner verkar tro. De kommuner som kommer att klara sig bäst blir istället de som inte har hunnit genomföra för stora rivningar och moderniseringar under de senaste åren och därmed inte heller hunnit förstöra sin egen särart. Den stad som inte längre skiljer sig ifrån mängden kan försvinna i mängden och stagnera eller tillslut reduceras. Slow är en ny och ovanlig strategi för dagens städer i deras ständiga tävlan om nya invånare, turister och nyetableringar. Men en teori som verkar ha ett empiriskt vetenskapligt stöd.



Dubrovnik; ny återuppbyggd arkitektur som stärker varumärket och modern arkitektur som skadar varumärket

Idag har nätverket Slow city samarbete med städer över hela världen och bland dem svenska Falköping som blev antagen som medlem 2008. Men det kräver säkert flera justeringar eftersom flera av Slow citys punkter är anpassade för italienska förhållanden som vi inte har här i Sverige. Tyvärr arbetar Slow city än så länge enbart med små städer (max 50 000 invånare) för det riktigt revolutionerande med Slow city's principer tycker jag märks först om man applicerar dem på riktigt stora städer med upp till flera miljoner invånare, där människors behov av ett lite lugnare tempo egentligen är som allra störst. Jag tror dock inte att hela miljonstäder kan applicera slow teorierna rakt av, enbart vissa stadsdelar (likt Kriers principer). Men mycket håller på att hända, i London hölls festivalen ”Slow down London” mellan den 24 april - 4 Maj 2009 för att få människor att följa sin egna naturliga rörelserytme och titta upp för att upptäcka och börja uppskatta sin omgivning. Men i stressens huvudstad Tokyo har Slow -inspirerade idéer fått mer direkta vardagskonsekvenser där den japanska byggindustrin spottar ur sig allt sämre och sämre prefabricerade höghus. Nu har bostadskunderna börjat organisera sig i så kallade ”Slow housing - kooperativ” för att få full kontroll över placeringen, formgivningen och byggarbetet. Ibland innebär det att byggtiden kan fördröjas med upp till ett halvår men det är de villiga att stå ut med för att få bo bra. Det kan låta dyrt men genom att slopa de gigantiska byggherrarna som

mellanhänder sparar köparna samtidigt en förmögenhet när de själva styr över initiativet. I Tyskland växer fenomenet med fria byggrupper fort och i Malmö färdigställdes det första svenska privatbyggda flerbostadshuset under 2008. Problemet ligger dock i att det fortfarande är så komplicerat, reglerat och kostsamt att bygga i städerna vilket förhindrar för de allra flesta att delta i stadsbyggandet. Men egentligen behövde det inte vara mer komplicerat att bygga bostäder i täta städer än det var i de gamla egnahemsvillaområdena, det handlar nog om inställning. Delaktighet i samhället slutade för längesedan att gälla för stadsbebyggelse och kanske är just detta roten till en del av våra problem. – ”Städer har möjlighet att erbjuda något till alla, bara när och om de har skapats av alla”.¹⁷³ Det är något helt annat att passivt få titta på och eventuellt överklaga i slutändan, det är en egendomlig form av delaktighet.



Återskapade originalfasader i Göteborg och återuppbyggda kvarter i Warszawa.

Idag definieras ordet ”Slow” i en ordbok som; Långsam, saktmodig, trög, tråkig, ointressant, stillastående eller lågpresterande. Paradoxalt nog är det inte ett tråkigare samhälle som rörelsen eftersträvar utan tvärtom. Effekterna av minskat tempo leder egentligen till ökat umgänge och roligare liv. Ett stressigt liv blir oundvikligen väldigt ytligt och enformigt när vi inte hinner skapa en ordentlig relation till omvärlden och de människor vi har omkring oss. Ordet ”tristess” som idag nästan är synonymt med långsam, fanns knappt för 150 år sedan, tristess är ett modernt tillstånd som uppstått tack vare den höga hastigheten och alla produkter som omger oss i vårt artificiella segregerade samhället. Isolering skapar tristess. Det ligger därför ingen oenighet i Jane Jacobs ”stadens puls” med slow city’s ”långsammare tempo”. I London var till exempel den centrala stadsdelen Soho både den med långsammast trafik och mest folkvimmel. Är det trångt kan bilarna helt enkelt inte köra fort och det lockar ut människor på gatorna. Ett långsammare tempo i städerna ökar därmed även dess liv och puls. Slow och Jane Jacobs eftersträvar på många punkter samma sak. Stadsplaneringsprinciperna är därför väldigt lika hos både Slow city och New urbanism (som ibland baseras på hennes idéer), så lika att vissa vill få till en fusion kallad Slow Urbanism men de skiljer sig på några väldigt viktiga punkter. Slow city har enbart fokus på att förbättra existerande städer inte bygga helt nya så som gjorts inom New urbanism (men det beror delvis på den specifika situationen i USA). Den internationella slow -rörelsen har heller ingen universell estetik. Rörelsen vill istället återskapa just den ursprungliga karaktären för varje enskild plats, för att skapa större variationer, bevara den lokala mångfalden och de kulturella särdragen. Slow vill återuppbygga de specifika byggnaderna på dess ursprungliga plats inte någon generell kopia av dem i någon massupplaga. Slow baseras på lokala behov och handlar om en anpassning av städerna efter människans beteendemönster istället för generella estetiska principer.

De båda värnar dock om vardagslivet framför ideologi och byter fokus från de likriktade symbolprojekten som ser likadana ut i alla världens städer till det signifikanta och till att åter se på staden i dess helhet. De äldre städerna hade en effektiv balans mellan vardagsbyggnader och skrytbyggen, detta gjorde att till exempel kyrkorna (dåtidens skrytbyggen) blev synliga från miles

avstånd. Kontrasterna mellan vardag och högtidlig ceremoni var så enorma att det måste ha känts nästan överkligt (eller religiöst). Idag har de flesta byggnader samma stora skala, ingenting är längre fantastiskt. Spänningen, kontrasterna och magin är borta. Ingenting imponerar. Modernismens generella städer blir lätt tråkiga med ett tråkigt vardagsliv. Troligtvis skulle en sorts sammanslagning med Slow och vissa idéer inom New urbanism ge en mer vördnadsfull anpassning till just europeiska urbana förhållanden.

Inom new urbanism talas det om "stadens renässans" vilket troligtvis är en bra lösning men först måste nog en renässans för det medmänniska utvecklas. Den tyske sociologen Ferdinand Tönnies beskrev 1887 i ett grundläggande verk i sociologi, två olika former av samhällig samvaro, "Gemeinschaft und Gesellschaft". Gemeinschaftsamhället kännetecknades vara ömsesidigt uppbyggt med en naturlig gemenskap som till exempel i en släkt eller ett byalag. Slow baseras just på ett "Gemeinschaftsamhälle" där alla hjälps åt, samarbetar och där gemenskap är mer attraktivt framför överflödiga konsumtionsvaror och prestige. Slow lägger tyngden på det offentliga, naturliga och avspända. Gesellschaft var enligt Tönnies dess motpol, en artificiell ordning där människor drar nytta av varandra som i till exempel ett aktiebolag.¹⁷⁴ Drygt ett halvt sekel senare utvecklade Jürgen Habermas teorin. Modernismen är för honom direkt anpassat för ett Gesellschaftsamhälle som är materiellt inriktat och egoistiskt. Ensam är stark, karriär framför allt. Tyngden ligger därför på det privata. Byggnaderna är oberoende av plats och kontext genom att stå fritt i ett parklandskap. Utsikten från vardagsrumsfönstret är viktigare än gemenskapen och grannarna. Umgänge sker avskilt i köpcentrum eller rekreationsområden med pendelavstånd. Närmiljön är oanvändbar till umgänge. Istället premieras ensamhet, separering, tystnad och "avskildhet mitt i stan" i boendemiljön. Avskildhet ifrån arbetsplatser, andra människor, nöjen, olika kulturer samt olika inkomstgrupper vilket leder till stark segregering. Det är därför väldigt svårt att skapa humana och attraktiva livsmiljöer i ett gesellschaftsamhälle. Det sitter inte enbart i estetiken. Men debatten når sällan förbi den estetiska ideologin. Runt om i städerna pågår miljödemonstrationer och cykeldemonstrationer men alltid är det som om det var för första gången. Vi arkitekter har inte längre tid att engagera oss i eller sätta oss in i samtidens debatt. Vi har för bråttom att försöka spegla samtidens estetik. Varför måste förresten allt se likadant ut, kan inte olika arkitekturstilar samsas sida vid sida, ju fler och mer olika desto bättre? Sverige är ju numera ett land med mångfald, borde inte det avspeglas i vår arkitektur precis som det avspeglas i vår kultur? Men om det nya synsättet enligt Slow -filosofin ska få genomslagskraft krävs inget mindre än en livsstilsrevolution. Det handlar snarare om att lyssna, tänka och känna efter själv istället för att bara följa efter¹⁷⁵. Och det kräver ett otroligt bra självförtroende, det är det tyvärr få som har.

Vad har vi att vinna på en framtida samhällsstruktur enligt Slow urbanism:

1. För invånarna: en chans att överleva på jordklotets faktiska resurser, bättre livskvalitet, bättre hälsa med promenad, cykel, skateboard... – mindre stress, enklare vardag, mer socialt – mindre farligt och mindre misstänksamhet som annars leder till fördomar och aggressioner. Sparade pengar och tid på att inte behöva bil. Mer utbud av olika produkter (mångfald) istället för ett allt mer likriktat utbud. Gemenskap istället för utanförskap. Större möjligheter till ett jämställt samhälle.
2. För affärsverksamheterna: bättre försäljning i promenadvänliga miljöer, mer pengar över för kunderna till annat än bensin. Mindre pengar på reklam om man kan lokalisera sig rätt i promenadstråken. Möjlig återgång till att kunna bo ovanför sin affärslokal. Mindre lokaler med färre parkeringsplatser som därmed kostar mindre. Bättre arbetsplatser för de anställda med närhet till restauranger och bostäder.
3. För investerare och utvecklare: en högre densitet än glesa modernistiska områden ökar lönsamheten per kvadratmeter. Dock måste en lagom och attraktiv densitet efterströvas annars blir effekterna de motsatta. Småskaliga och respektfullt anpassade projekt tar

kortare tid att genomföra eftersom de inte blir överklagade lika mycket, därför mer lönsamma. Mindre ytor för vägar och parkeringsplatser. Mindre byggkostnader för mindre byggnader. Dubbelutnyttjade ytor dag som natt i ett funktionsblandat område. Ett varumärke som visar på gott samvete snarare än ett i framtiden omodernt resursslöseri.

4. För kommunerna: mindre pengar på vägar, ledningar och infrastruktur genom att samla ihop städerna. Ökad skatteinkomst när fler väljer att bo kvar i stan och samtidigt att fler människor får plats på mindre yta genom den återuppbyggda traditionella stadsstrukturen. Lokala attraktiva bostadstyper med lagom skala (som t ex täta bohuslänska villaområden, radhus, landshövdingehus och stenstadskvarter i Göteborg) skulle samtidigt generera fler skattebetalande invånare, fler turister och stärkt varumärke för platsen. Lägre sjukvårdskostnader när befolkningen promenerar mer. Bättre luft, färre brott om fler personer rör sig på gatorna eller bor med uppsikt över gatorna. Mindre sabotage och mindre kostnad för poliser. Minskad samhällsfientlighet, färre som hamnar i utanförskap. Medbestämmande för lokalbefolkningen effektiviserar faktiskt beslutsprocessen både tidsmässigt och ekonomiskt.

Fortsättningen, analysen över samtidens tendenser och själva slutpoängen får du förhoppningsvis läsa i en kommande bok...

/Lukas Memborn

¹ Caldenby, Linde Bjur, Ohlsson, Engström, Guide till Göteborgs arkitektur, Arkitektur förlag AB 2006

² Eva Eriksson, Den moderna stadens födelse – svensk arkitektur 1890-1920, Ordfront förlag 1990, 1998.

³ Hans Dahlberg, Hundra år i Sverige – Krönika över ett dramatiskt sekel, Albert Bonniers förlag 1999.

⁴ Eva Eriksson, Den moderna stadens födelse – svensk arkitektur 1890-1920, Ordfront förlag 1990, 1998.

⁵ Thomas Hall, Katarina Dunér, red, Den svenska staden, Sveriges radios förlag, 1997

⁶ Eva Eriksson, Den moderna stadens födelse – svensk arkitektur 1890-1920, Ordfront förlag 1990, 1998.

⁷ Hans Dahlberg, Hundra år i Sverige – Krönika över ett dramatiskt sekel, Albert Bonniers förlag 1999.

⁸ Eva Eriksson, Den moderna stadens födelse – svensk arkitektur 1890-1920, Ordfront förlag 1990, 1998.

⁹ Caldenby red, Att bygga ett land – 1900-talets svenska arkitektur, Svensk byggtjänst 1998

¹⁰ Adolf Loos, Ornament och brott – fyra texter om arkitektur (1900-1930), Vingapress 1985

¹¹ Moffett, Fazio, Wodehouse, A world history of architecture, McGraw-Hill companies, 2003

¹² Sylvia Martin, Futurism, Taschen GmbH, 2005

¹³ www.wikipedia.com - futuristiska manifestet, hämtad den 12 januari, 2009

¹⁴ Vittorio Magnago Lampugnani, Antonio Sant'Elia – Gezeichnete Arkitektur, Prestel förlag, 1992

¹⁵ Vittorio Magnago Lampugnani, Antonio Sant'Elia – Gezeichnete Arkitektur, Prestel förlag, 1992 Sid. 217

¹⁶ Sylvia Martin, Futurism, Taschen GmbH, 2005

¹⁷ Barnes, Coomer, Freedman, Godfrey, Grant, Larner, Morley, Williams, The 20th century art book, Phaidon press limited 1996

¹⁸ Caldenby, Cepkunova, Eneeva, Arkitektur i Sovjetunionen 1917-1989, 1989, Arkitekturmuséet

¹⁹ Paul Overy, De Stijl – Art architecture design, Thames & Hudson, 1991, 2000

²⁰ Bruce Brooks Pfeiffer, Frank Lloyd Wright – Building for democracy, Taschen GmbH, 2004

²¹ Vittorio Magnago Lampugnani, Romana Schneider, Moderne architektur in Deutschland 1900 bis 1950 – Expressionismus und neue sachlichkeit, Hatje förlag, 1994

²² Bruno Zevi, Erich Mendelsohn – The complete works, Birkhäuser publishers, 1999

²³ Eva Eriksson, Den moderna staden tar form – Arkitektur och debatt 1910-1935, Ordfront 2001, (Sid 390)

²⁴ Eva Eriksson, Den moderna staden tar form – Arkitektur och debatt 1910-1935, Ordfront 2001, (Sid 390)

²⁵ Jean-Louis Cohen, Le Corbusier – The lyricism of architecture in the machine age, Taschen GmbH, 2004

²⁶ McKay, Hill, Buckler, Ebrey, A history of world societies, Fifth edition, Houghton Mifflin company, 2000

²⁷ Jonathan Glancey, Twentieth-century architecture – the structures that shaped the twentieth century, Carlton books, 2003

²⁸ Jane Jacobs, The death and life of great american cities, Random house, 1961

²⁹ Vittorio Magnago Lampugnani, Romana Schneider, Moderne architektur in Deutschland 1900 bis 1950 – Expressionismus und Neue sachlichkeit, Verlag Gerd Hatje, 1994 Sid.189

³⁰ Vittorio Magnago Lampugnani, Romana Schneider, Moderne architektur in Deutschland 1900 bis 1950 – Expressionismus und Neue sachlichkeit, Verlag Gerd Hatje, 1994 Sid. 177

-
- ³¹ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 192
- ³² Uno Åhrén, Brytningar. SSFs årsskrift. 1925
- ³³ Mattias Hagberg, Skräp, Bokförlaget Atlas 2008
- ³⁴ Caldenby red, Att bygga ett land – 1900-talets svenska arkitektur, Svensk byggtjänst 1998
- ³⁵ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980 med efterord av Anders Åman
- ³⁶ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 11
- ³⁷ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 12
- ³⁸ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 14
- ³⁹ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 16
- ⁴⁰ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 20
- ⁴¹ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 29
- ⁴² Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 29
- ⁴³ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 45
- ⁴⁴ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 46
- ⁴⁵ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 48
- ⁴⁶ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 53
- ⁴⁷ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 88 bildtext
- ⁴⁸ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 90 bildtext
- ⁴⁹ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 97
- ⁵⁰ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 109
- ⁵¹ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 116
- ⁵² Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 135
- ⁵³ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 141
- ⁵⁴ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 144
- ⁵⁵ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 148
- ⁵⁶ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 165
- ⁵⁷ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 165
- ⁵⁸ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 167
- ⁵⁹ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 171
- ⁶⁰ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 185
- ⁶¹ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 187
- ⁶² Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 188
- ⁶³ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 190
- ⁶⁴ Asplund, Gahn, Markelius, Paulsson, Sundahl, Åhrén, Acceptera, Tiden förlag 1931, 1980, sidan 198
- ⁶⁵ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 245
- ⁶⁶ Robert Garellick, Bilden av Göteborg 2003, 2004. Sidan 19
- ⁶⁷ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 9
- ⁶⁸ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 15
- ⁶⁹ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 15
- ⁷⁰ Robert Garellick, Bilden av Göteborg, 2004, sidan 222
- ⁷¹ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 71
- ⁷² Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 15
- ⁷³ Robert Garellick, Bilden av Göteborg, 2004, sidan 223
- ⁷⁴ Lars Chroel Sandström (Red.), När var hur 1972, Bokförlaget Forum AB, 1971. sidan 217
- ⁷⁵ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 277
- ⁷⁶ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 211
- ⁷⁷ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 116
- ⁷⁸ McKay, Hill, Buckler, Ebrey, A history of world societies, Fifth edition, Houghton Mifflin company, 2000
- ⁷⁹ Iréne A Flygare, Kan Sverige leva utan öppna landskap?, Ska hela Sverige leva?, Formas fokuserar, 2008, sidan 326
- ⁸⁰ Peter Hall, Cities in civilisation; culture, innovation and urban order, Kapitel 27 – The social democratic utopia, Wiedenfeld & Nicholson förlag, London, 1998
- ⁸¹ Marina Helge (Marknadschef på Sigtunahem), Allmännyttan del 4 – utbyggnaden av allmännyttan – Miljonprogrammet och rekordåren, hämtat från http://www.sigtunahem.se/templates/page_224.aspx, 8 juni, 2008,
- ⁸² Marina Helge (Marknadschef på Sigtunahem), Allmännyttan del 4 – utbyggnaden av allmännyttan – Miljonprogrammet och rekordåren, hämtat från http://www.sigtunahem.se/templates/page_224.aspx, 8 juni, 2008,
- ⁸³ Klas Ramberg, Allmännyttan – välfärdsbygge 1850-2000, byggförlaget, 2000, citat hämtat från http://www.sigtunahem.se/templates/page_224.aspx, 8 juni, 2008,

- ⁸⁴ Peter Hall, *Cities in civilisation; culture, innovation and urban order*, Kapitel 27 – The social democratic utopia, Wiedenfeld & Nicholson förlag, London, 1998 citat översatta från sid 883.
- ⁸⁵ Eva-Maria Fast & Per Jernberg, En miljon utskälda lägenheter, reportage i *Vår bostad, mars? 2001*
- ⁸⁶ Robert Garellick, Göteborg före grävskoporna, 2001. Sidan 30
- ⁸⁷ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997, sidan 74.
- ⁸⁸ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997
- ⁸⁹ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997, sidan 123.
- ⁹⁰ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997, sidan 112.
- ⁹¹ Rem Koolhaas, S, M, L, XL, Monacelli press, 1994, Sidan 408, Översättning Helena Mattson, Citat hämtat ur Björn Klarqvist och Sven Thiberg, acceptera inte, Bokskogens förlag 2003, Sidan 87
- ⁹² Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, sid 52
- ⁹³ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 52
- ⁹⁴ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 53
- ⁹⁵ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 53
- ⁹⁶ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 54
- ⁹⁷ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 54
- ⁹⁸ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 57
- ⁹⁹ Björn Klarqvist och Sven Thiberg, acceptera inte, Bokskogens förlag 2003, Sid 175
- ¹⁰⁰ Björn Klarqvist och Sven Thiberg, acceptera inte, Bokskogens förlag 2003, Sid 173
- ¹⁰¹ Ola Andersson, Inga fler bostadsområden, tack! Artikel i tidningen Arkitekten, april 2006, Sid 55
- ¹⁰² Erland Ullstad, Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok från Sveriges arkitekter, 2008, sidan 17
- ¹⁰³ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997, sidan 160.
- ¹⁰⁴ Peter Hall, *Cities in civilisation; culture, innovation and urban order*, Kapitel 27 – The social democratic utopia, Wiedenfeld & Nicholson förlag, London, 1998, citat översatta från sidan 882.
- ¹⁰⁵ Bruce Brooks Pfeiffer, Frank Lloyd Wright – Building for democracy, Taschen, 2004
- ¹⁰⁶ Bruce McCall, Future perfect, Taschen – Icons, 2002
- ¹⁰⁷ Antonietta Iolanda Lima, Soleri – Architecture as Human ecology, Monacelli press Inc, 2003
- ¹⁰⁸ Pierluigi Serraino, Eero Saarinen – A structural expressionist, Taschen GmbH, 2005
- ¹⁰⁹ Archigram, Amazing Archigram 4 – Zoom issue, 1964
- ¹¹⁰ Peter Cook (editor), Archigram, Princeton Architectural press, 1972, 1999
- ¹¹¹ Marc Dessauce (editor), The inflatable moment – pneumatics and protest in '68, Princeton architectural press, 1999
- ¹¹² Sven Erik Liedman, Från Platon till kommunismens fall 1972, 1993, Bokförlaget Bonnier Alba AB
- ¹¹³ Eva Eriksson, Den moderna staden tar form – Arkitektur och debatt 1910-1935, Ordfront 2001
- ¹¹⁴ Claes Caldenby, Att bygga ett land – 1900-talets svenska arkitektur, Byggnadsnämnden, 1998
- ¹¹⁵ Jane Jacobs, The death and life of great american cities, Random house, 1961
- ¹¹⁶ Elisabeth Klingberg, När nyurbanismen kom till stan, Pratminus förlag, 2006
- ¹¹⁷ Gordon Cullen, The concise townscape (1961), 1971
- ¹¹⁸ Pierre Restany, Hundertwasser – The power of art – The painter-king with the five skins, Taschen GmbH, 2001
- ¹¹⁹ Marc Dessauce (editor), The inflatable moment – pneumatics and protest in '68, Princeton architectural press, 1999 samt <http://rosso.typepad.com/rosso>, Debord och modernismen (hämtat 2008-06-11)
- ¹²⁰ Jonathan Glancey, C20th architecture - The structures that shaped the twentieth century, Carlton books 2003
- ¹²¹ Elisabeth Klingberg, När nyurbanismen kom till stan, Pratminus förlag, 2006
- ¹²² Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997
- ¹²³ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren – Utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande, Atlantis 1997, sidan 21.
- ¹²⁴ Jerker Söderlind, Det är möjligt! från Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2004
- ¹²⁵ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005, sidan 62
- ¹²⁶ Naomi Klein, No Logo – Märkena marknaden motståndet, Ordfront 2000-2004
- ¹²⁷ Göran Rosenberg, Plikten, profiten och konsten att vara människa, Albert Bonniers förlag, 2003-2004, sidan 210
- ¹²⁸ www.cnu.org information hämtat 2008-06-11
- ¹²⁹ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005, sidan 150
- ¹³⁰ Naomi Klein, No Logo – Märkena marknaden motståndet, Ordfront 2000-2004, Sid 385
- ¹³¹ Ulf Stahre, Proteströrelser – ett nödvändigt komplement, i boken Spelet om staden, Formas fokuserar, 2005
- ¹³² Olle Niklasson, Medeltid på modernt sätt, artikel i Göteborgsposten Bostad, 28 augusti, 2006
- ¹³³ http://en.wikipedia.org/wiki/Mount_Tambora, läst 24 november, 2008

-
- ¹³⁴ Accounting for a small planet, Film om det ekologiska fotavtrycket
- ¹³⁵ Carl Honoré, Slow – lev livet långsamt!, Bazar 2004, 2007, sidan 85
- ¹³⁶ Anna Jiremark, Föreläsning om Hållbar utveckling på Chalmers, 2006
- ¹³⁷ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 200
- ¹³⁸ SVT, Göteborg – En hotad stad, sändes 2008-09-26
- ¹³⁹ Anna Jiremark, Föreläsning om Hållbar utveckling på Chalmers, 2006
- ¹⁴⁰ Torsten Bohl (f.d. informationschef på Ringhalls), föreläsning på Strategidagen 2009
- ¹⁴¹ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 32
- ¹⁴² Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 176
- ¹⁴³ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 200
- ¹⁴⁴ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 33
- ¹⁴⁵ Anna Jiremark, Föreläsning om Hållbar utveckling på Chalmers, 2006
- ¹⁴⁶ Ann Lindqvist projektledare för God bebyggd miljö – en del av välfärden, Skönhet och välbefinnande, Svenska kommunförbundet samt Landstingsförbundet, 2003
- ¹⁴⁷ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 135,136
- ¹⁴⁸ Pia Westford, Urban forms betydelse för resandet – Med en fallstudie om barnfamiljers boende och resande i fyra förortsområden, Licentiatavhandling, KTH – Infrastruktur, 2004
- ¹⁴⁹ Accounting for a small planet, Film om det ekologiska fotavtrycket
- ¹⁵⁰ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 135
- ¹⁵¹ Carina Borgström Hansson, WWF – Vi måste lära oss leva med en enda planet. Konsumera mera – dyrköpt lycka, Formas fokuserar, 2007
- ¹⁵² Mattias Hagberg, Skräp, bokförlaget Atlas 2008, sidan 25-26
- ¹⁵³ Gunnar Lindstedt, Olja – Jakten på det svarta guldet när världens oljekällor sinar, Bokförlaget DN, 2005-2007, sidan 189
- ¹⁵⁴ Ancient future, film av Lena Norberg Lodge om utvecklingen i Ladakh
- ¹⁵⁵ Carl Honnoré, Slow – Lev livet långsamt!, Bazar förlag 2004-2007, Sid 51
- ¹⁵⁶ Christer Sanne, Arbeta mindre och rädda jorden!, Konsumera mera – dyrköpt lycka, Formas fokuserar 2007, sidan 193
- ¹⁵⁷ Bodil Jönsson, Tio tankar om tid, Brombergs bokförlag, 1999
- ¹⁵⁸ Carl Honnoré, Slow – Lev livet långsamt!, Bazar förlag 2004-2007, Sid 35
- ¹⁵⁹ Abdul Khakee, professor emeritus KTH – infrastruktur, Stadsutveckling på nya premisser, Spelet om staden, Formas fokuserar, 2005, sidan 17
- ¹⁶⁰ SVT, Lilla aktuellt, tv program från den 5 Mars 2008
- ¹⁶¹ Christer Sanne, Arbeta mindre och rädda jorden!, Konsumera mera – dyrköpt lycka, Formas fokuserar 2007
- ¹⁶² John Thøgersen, Edgar Hertwich, Politiker måste ta ansvar för kommande generationer, Konsumera mera – dyrköpt lycka, Formas fokuserar 2007, sidan 220
- ¹⁶³ Mats Alvesson, Konsumtionens tillväxt – misslyckat grottekvärnsprojekt. Konsumera mera – dyrköpt lycka, Formas fokuserar, 2007
- ¹⁶⁴ Må bra, paretoprincipen, nr 7 Juli, 2000
- ¹⁶⁵ Carlo Barsotti, Ät och njut med Slow food, Hansson & Lundvall förlag 2003
- ¹⁶⁶ Carl Honnoré, Slow – Lev livet långsamt!, Bazar förlag 2004-2007, Sid 60
- ¹⁶⁷ Paul Knox, Creating ordinary places: Slow cities in a fast world, Journal of urban design nr 10, 2005
- ¹⁶⁸ www.cittaslow.net, Information - Slow for a better life och Philosophy, Excellences (hämta 2008-06-11)
- ¹⁶⁹ Ann-Charlotte Svärd, Åsa Widarsson, Theres Wirell, Långsamhetens lov – Platsmarknadsföring av slow cities i Italien, Kandidatuppsats Lunds universitet – Inst. Service management, 2006 sid 14
- ¹⁷⁰ Ann-Charlotte Svärd, Åsa Widarsson, Theres Wirell, Långsamhetens lov – Platsmarknadsföring av slow cities i Italien, Kandidatuppsats Lunds universitet – Inst. Service management, 2006 sid 14
- ¹⁷¹ Ann-Charlotte Svärd, Åsa Widarsson, Theres Wirell, Långsamhetens lov – Platsmarknadsföring av slow cities i Italien, Kandidatuppsats Lunds universitet – Inst. Service management, 2006 sid 17
- ¹⁷² Krister Olsson, Kultur som tillväxtmotor, Formas fokuserar, 2005, sidan 62
- ¹⁷³ Jane Jacobs, The death and life of great american cities, Random house, 1961, sidan 238
- ¹⁷⁴ Nationalencyklopedin
- ¹⁷⁵ Carl Honnoré, Slow – Lev livet långsamt!, Bazar förlag 2004-2007

Ny stadsbyggnadsstrategi: **Natur - människa - stad - teknik**

Slow city's (m fl) grundteorier applicerat på Göteborg (av Lukas Memborn, 2008-)

Vi befinner oss i något som kan liknas vid en återvändsgränd. Under snart ett sekel har tidigare generationer tvärsäkert vetat precis hur man ska gå till väga för att skapa framtidens samhälle. Men mer och mer upptäcker vi att det kommer att bli svårt att fortsätta i samma spår... Om vi inte ändrar inställning till de fundamentala naturresurserna som är själva grundförutsättningen för vår existens kommer nog alla storslagna arkitekturprojekt och viktiga samhällsbyggnadsprojekt snart bli omöjliga igen. Historiskt sett är denna situation dock inget nytt, jämför hur försvagade Påsköns civilisation blev efter att de förbrukat upp alla träd eller Romariket som tillslut expanderade över sina bristningsgränser. När en livsstil börjar bli ohållbar samtidigt som den upprätthålls av väldigt sköra system och knappa resurser kan det ibland gå fort utför. Men det är ju lätt att tro att allt i ens omgivning kommer att fortsätta i all oändlighet om man inte lärt sig av historien.

Går man istället tillbaka till ursprunget för stadsplanering märker man ett grundmönster som präglat de flesta städers utbyggnad under flera tusen år. Då samlades bebyggelsen helt enkelt där människor kunde överleva; nära bördig åkermark/dricksvatten/naturtillgångar, nära ett vattendrag för transport/energi eller vid korsande handelsvägar. Om förutsättningarna var goda och invånarna lyckades hushålla med sina lokala naturresurser så växte byarna så småningom till städer. Städerna expanderade sedan främst längsmed sina promenad- och transportvänliga huvudstråk där förutsättningarna för handel uppstod naturligt, eftersom det var just där som det fanns tillräckligt många förbipasserande människor. När nya tekniska system kom och förbättrades, anpassades de efter den befintliga stadsstrukturen. Frekvent använda gator byggdes ibland bredare eller anlades så småningom med spårväg men behöll ändå ungefär samma dragning. Även vattenledningar och kablar för elektricitet anpassades efter den promenadvänliga gatustrukturen. För att tydliggöra principen kan man säga att; (1) människor anpassade sig efter naturens förutsättningar, (2) staden anpassades efter människors vardagsliv och (3) de tekniska systemen anpassades efter stadens struktur/organisation.

Det är slående för idag gör vi ju precis tvärt om... när vi först beslutar regler och lagar som styr detaljer i de tekniska systemen (universell standard eller det tekniska produktionskedet), vilka i sin tur leder till att stadens organisation då istället får anpassas efter tekniken snarare än efter mänskligt beteendemönster. Vilket innebär att människor nu tvingas anpassa sina vardagsliv efter den stadsstruktur som de tekniska systemen skapar istället för tvärtom. Och för att klara av att bygga och sedan leva i en sådan här detaljstandardiserad struktur så tar vi helt enkelt de naturresurser som vi behöver (inte minst olja) oavsett konsekvenser. Så vi förlitar oss på att vi lätt och billigt kan fortsätta importera nästan allt vad vi behöver ifrån andra områden eller världsdelar. Och eftersom vi inte längre producerar allt för vår egen överlevnad i närområdet har vi kanske svårt att inse miljöeffekterna av vår livsstil och dess kopplingar till stadsplanering. Det här är ett mycket riskabelt förhållningssätt, inte minst med tanke på kommande klimatförändringar, produktionsminskningar, prisuppgångar och historiska erfarenheter.

Dagens kortsiktiga angreppssätt där varje sektor optimeras var för sig minskar möjligheterna att se helhetseffekterna, (vilket är en naturlig följd av västvärldens höga specialiseringsgrad). Ingen kan ju längre vara expert på "allt" eller ens på hur de olika delarna hänger ihop med varandra. Men där i ligger problemet, för det räcker inte med en hållbar skruv för att skapa en hållbar byggnad eller ens hållbara byggnader för att skapa en hållbar stad. Om man inte börjar med helheten först om hur ett attraktivt samhälle kan fungera och byggas ut så är det väldigt svårt att lagstifta några detaljer eller skapa förtätningsprojekt som leder åt rätt håll. Några av förslagen som diskuteras här har redan eller kommer att påbörjas och andra kan kanske ta minst 40 år att genomföra om ens alls. Men huvudsaken är i alla fall att vi återigen börjar tänka i rätt följd, *utifrån och in*. Helheten måste börja styra delarna mot samma mål annars vet vi aldrig vart vi hamnar...

Innehåll:

1. Anpassa människors beteende efter naturens förutsättningar:

- Blandstad (sidan 2)
- Lokal arbetskraft (3)
- Förvaltarbygggherrar (4)
- Bostädernas storlek (5)
- Hantverk (6)

2. Anpassa staden efter människors beteenden:

- Folkligt inflytande (7)
- Långa stråk (8)
- Stadsplaner (9)
- In-fill (10)
- Diversifiera utbudet (11)
- Lagom skala (12)
- Billigare byggnation (13)
- Återuppbyggnad (14)
- Utveckla rekordårsbebyggelsen (15-17)

3. Anpassa tekniken efter stadens struktur/organisation

- Ifrågasätt mobiliteten (18)
- Utvidga innerstadsgränsen (19)
- Trafikintegrering (20)
- Ta bort trafikljusen (21)
- Miljökrav underordnat blandstadsidealet (22)
- Parkering utanför fastighetsgränsen (23)

1; Anpassa människors beteende efter naturens förutsättningar

STADSPLANERING

Vad: Spara orörd natur och bygg där marken redan är ändrad.

Varför: Naturen är livsviktig för att ta upp regnvatten, motverka luftföroreningar, möjliggöra biologisk mångfald, ge rekreation, skugga och behagligare klimat samt minska stadens stora skala. Ny bebyggelse som tillför något för dess närområden och för hela staden tar aldrig åkermark, orörd natur eller rekreationsområden i anspråk. Den produktiva åkermarken kommer att behövas för matproduktion inom 30 års tid. Och alla dessa uppskattade natur-/kulturområden behövs orörda för att klara av en trivsamt förtätning, annars förvärras eller förhindras hela stadens framtida expansion.

Hur: Bygg där "ingen" (natur, djur eller granne) bryr sig; på överdrivna impediment längs lokalgator som onödigt breddats till trafikleder, buffertytor, vid gamla byvägar/stråk som ligger obebyggda, på parkeringsytor med låg nyttjandegrad eller liknande.

Vad: Ingen mer plansprängs mark. Alla nya byggnader måste anpassas efter topografin. Ett ekologisk "fotavtryck" bör även innefatta det fysiska fotavtrycket på något sätt.

Varför: Berg som slipats under årtusenden av inlandsisen går aldrig att återskapa. Ett naturligt berg i dagen kommer att överleva hela civilisationer och det är helt enkelt inte vår rätt att spränga i det. Människan måste återigen lära sig att anpassa sig efter naturen istället för att brutalt anpassa den efter sig självt.

Hur: Attraktiva vardagsmiljöer skapas faktiskt med fördel i naturlig topografi. Den traditionella bebyggelsen anpassades alltid efter topografin och det har varit en gynnsam beståndsdel för de mest fantastiska stadsmiljöerna under hela historien. Det finns oändligt med exempel på klättrande bergsbyar, kuperade stadsgator och bohusslänska fiskarbyar med huspriser i mångmiljonbelopp (där ursprungstopografin dessutom möjliggjort så alla har havsutsikt).

Vad: Blandstad. All service, arbete och rekreation bör finnas tillgängligt inom promenad- eller cykelavstånd.

Varför: En lagom kompakt blandstad fodrar kortare transporter, lägre energiförbrukning, sparar effektivt mark/naturområden och möjliggör en social blandning. Om energi blir dyrt i framtiden behövs andra sätt att transportera sig än med bil (eller till och med kollektivtrafik i de värsta scenariona). Att återinföra naturliga rörelser och motionsmöjligheter i vardagen är bra för folkhälsan, miljön och ekonomin och täcker hela behovet av vardagsmotion för de allra flesta. Idealet är att så många personer som möjligt kan jobba nära sina hem för att spara in onödig tid och pengar till mer samhällsnyttiga eller trivsamma företeelser än pendling.

Blandstadens täthet/ exploateringstal är helt oslagbart om man räknar totalt sett. En stadsdels/bostadsområdes exploateringstal bör ju även inkludera alla ytor för verksamheter (arbete/handel/service) som nyttjas i invånarnas vardagsliv samt alla mellanrum för att få ett jämförbart värde med den traditionella blandstaden. Ofta missbrukas exploateringsberäkningarna när de används inom fastighetsgränsen och inte ens räknar in lokalgatan utanför. Då framstår ett enda höghus som tätbebyggt trots att det kan ligga långt ifrån annan bebyggelse.

Sen det råder idag även obalans i utbud och efterfrågan, behovet av friliggande monofunktionella bostadsområden är redan mättat för flera årtionden framåt. Alternativ till modernismens funktionsuppdelade miljöer behövs i allt för stor utsträckning för att kunna ge en balanserad prissättning vilket kan bidra till en minskande segregering.

Hur: Först bör man sluta dela upp kommunal planering eller byggföretag i separerade delar för bostäder eller verksamheter, byggnad som byggnad. Det är ett organisationsfel! Nästa steg blir att främja hyresrätter som är lättare att blanda med lokaler eller 3-dimensionell fastighetsbildning.

Stoppa alla pågående byggnationsplaner av separerade bostadsområden, köpcentrum, parkeringsområden och kontorsområden. Varje ny verksamhet som byggs i framtiden bör vara sammankopplad med omkringliggande bostäder och tvärt om. Om ett område redan har övervägande del bostäder ska verksamheter premieras och tvärtom.

Vad: Uppmuntra barnfamiljer att bo kvar i innerstaden.

Varför: Bristen på/närheten till nära rekreation och badplatser är en skrämmande stor anledning till att många barnfamiljer flyttar ut ifrån stan och börjar pendla in med bil, detta innebär en enorm miljöbelastning. Det verkar inte vara den faktiska nyttan som är mest avgörande (eftersom det bara är badväder ca 3 veckor per år) utan snarare känslan av närhet. Ett varmare klimat i framtiden skapar dessutom ännu större svalkningsbehov i innerstaden. Att uppmuntra barnfamiljer att bo kvar inom kommungränsen (och inom den centrala staden) ger många fördelar även för den kommunala ekonomin.

Hur: Öka trivseln, arbetstillfällena och tillgången till rekreativsmöjligheter så nära boendemiljön som möjligt och anlägg centrala badplatser. I Göteborg skulle badplatser kunna anläggas vid t ex Röda sten, Operan/skeppsbron, Eriksberg, Frihamnen, nära Linnéplatsen och kanske en stor utomhusbassäng på Heden där skridskobanan ligger vintertid. Vattenkvaliteten sägs vara ok vid normala torrperioder. Mindre centralt finns redan fantastiska badmöjligheter som dock kan kräva åtgärder för att få större tillgänglighet till och ur vattnet.

Ett annat sätt att locka fler invånare att stanna kvar kan vara en attraktiv lagom skala på den nya stadsbebyggelsen samt sociala och grönskande innegårdar. Lär av kvaliteterna i de stadsdelar som är både barntäta och tätbebyggda redan idag (t ex Haga, Majorna etc.). Att anlägga bostadsnära odlingsytor och lägenhetsträdgårdar för lägenheterna på bottenplan kan ge lite av kvaliteterna hos ett radhus. Eller att låta djur (grisar etc.) ta hand om hushållens matavfall på kvartersmark för att ge några av de lantliga kvaliteterna många söker sig ut för vilket även ger pedagogiska effekter kring det naturliga kretsloppet. På vissa markytor kan kanske odlingen öka i skala så att den ger arbetstillfällena samt lokal produktion.

Vad: Utveckla lokalsamhället och **främja lokala företag** (d v s med lokala huvudkontor)

Varför: Stora internationella företag baserar hela sin överlevnad på billig energi och billiga råvaror (i vissa fall även orättvisa handelsutbyten). När dagens råvarusituation försämras står storföretagen inför helt nya förutsättningar som de troligtvis inte klarar av. Lokal arbetskraft, lokalkännedom, kvalitet och lokala råvaror kommer då att få en dramatiskt förnyad fördel inom 30 år (d v s inom stadsplaneringens tidshorisont).

Det är dock staten och politiska/ideologiska beslut som har förstört den tidigare fungerande byggsektorn (och delvis handelssektorn) till dagens oligopolsituation, inte marknadsmässiga förhållanden i begynnelsen. Avvecklingen av de stora byggföretagen måste alltså ske politiskt eftersom deras förutsättningar skapades politiskt. Marknaden kan inte själv sköta det utan lagstiftning. Modernismens strukturer har skapat en dominoeffekt som inte kan bromsas av företagen själva. Stor blir bara större och större, ända tills naturresurserna sätter stop (som en sprickande bubbla...).

Hur: Att återigen börja stadsplanera/bygga för små- och familjeföretag innebär ungefär att vi måste göra tvärt emot de senaste 80 årens storskaliga och industriinriktade planering. Det är ingen slump att köpcentrum får ett storskaligt och likriktat utbud eller att slutpriset på nybyggda bostäder blir så högt. En medveten stadsplanering måste därför struktureras om från dagens stora sammanhängande områden till små och kvalitativt placerade projekt och infill-tomter där många byggföretag och sedan många småskaliga verksamheter klarar av att agera i en mer jämlik konkurrens. För att små verksamheter ska klara av att överleva krävs att de placeras där människor passerar (i lagom hastighet), kundunderlaget blir för litet vid satellitförorternas återvändsgator. Blandstadsidealet är som klippt och skuret för små och mellanstora verksamheter.

Det finns även en internationell princip som kallas för 100 mile princip (d v s 15 mils-principen) vilket innebär att alla företags råvaror, produktion, arbetskraft och försäljning måste ske inom en radie på 15 mil, för att kunna skapa ett hållbart samhälle över huvud taget. Det är en radikal tanke som i så fall bör införas försiktigt över tid men eftersom energipriserna och råvarupriserna nog kommer att gå upp i vilket fall sker denna utveckling snart naturligt ändå. Andra rörelser som "Transition towns" talar om liknande förhållningssätt.

Vad: Ta bort regelverk som enbart främjar storskaliga försäljarbygggherrar och anpassa den framtida stadsförtätningen efter **lokala förvaltarbygggherrar och brukarbygggherrar** istället.

Varför: Huvudproblemen ligger tyvärr i själva systemet med att; om den som bygger - inte själv förvaltar eller brukar så minskar incitamenten att bygga för långsiktig kvalitet. Om vinsten ska maximeras redan vid försäljning så blir det ju alltid frestande att minska kvaliteten, särskilt om garantitiden tillåts vara så kort som två år (slit & släng). Det är dessutom inte enbart byggnadsfysisk kvalitet som blir lidande (fuktskador, slarvigt entreprenörsjobb, hög energiförbrukning, onödigt energiintensiva material...) utan även estetisk kvalitet genom den höga standardiseringsgraden som leder till likriktade bostadsområden.

Och oattraktiv stadsutvidgning skadar i sin tur hela stadens ekonomi och utvecklingskraft i det långa loppet om den inte längre representerar befolkningens önskemål. Det är dock inte företagets jakt på vinst som är fel i sig utan att skalan och dimensionerna på projekten inte regleras tillräckligt. Brutal förtätning kan därmed öka utflyttningen till externa villaområden ("urban sprawl"), alltså motsatt effekt. Och trots alla kvalitetsbesparingar så har det inte lett till lägre boendekostnader för slutkunden eftersom bostäderna ju säljs på den öppna marknaden (och vinsterna snarare går till aktieägarna än tillbaka till folket).¹ Så sedan 1920-talet har boendekostnaderna ökat från 20 % av årsinkomsten till nu nära 40 %. Systemet med ett fåtal gigantiska försäljarbygggherrar har lett till en situation med stor obalans i utbud och efterfrågan.

Sedan några decennier har dock flera miljöklassningssystem successivt lyckats bromsa kvalitetsförfallet genom att dela ut certifikat för väl utförda byggnader. Detta har fungerat jättebra eftersom försäljarbygggherrarna då har kunnat ta *ännu mer betalt* för ett bättre utfört arbete. Men det finns tyvärr flera orosmoln inför framtiden... vad händer om/när hushållens

betalningsförmåga når sin övre gräns och boendekostnaderna inte längre kan stiga eller om certifiering tillslut inte längre kan medföra ett högre slutpris? Och att den administrativa personalen som ökar (för att ha koll på alla detaljkrav) sker på bekostnad av antalet hantverkare som faktiskt ska utföra det kvalitativa arbetet. Det kan bli svårt i längden att rättfärdiga miljövänligt byggande som en exklusivitet för de allra rikaste. Ett miljövänligt byggande för låginkomsttagare kräver nog ett helt annat angreppssätt.

Hur: Varje byggherre bör vara knuten med garantier till deras byggnader i minst 20 år för att förhindra slarv och oförsiktigt användande av obeprövade material. Om garantitiden hade stått mer i relation till den faktiska kostnaden för brukaren hade knappt någon ytterligare lagstiftning behövts alls gällande byggnadsfysik. Då hade det helt enkelt blivit för kostsamt för byggherren i längden att bygga dåligt.

Inför även begränsande regler som hindrar att ett enda byggföretag bygger ett helt kvarter eller en hel stadsdel eller ett helt område helt självt oavsett om de äger marken eller ej. Det går att styra med t ex lagstiftning, stadsplanering, tomtstorlek och separerade tidsintervaller. Varje byggföretag bör endast få bygga en enda in-filltomt (kvartersfastighet) per område/stadsdel i taget. Om detta ska bli möjligt måste samtidigt ett förbud mot att bygga grannfastigheter vid samma tidpunkt införas så att olika byggherrar inte går ihop under en gemensam entreprenad vilket ger därigenom ger resultatet av en enda sammanhängande byggnad ändå. Beslutet att inte låta tomterna bli för stora, monofunktionella eller att in-fillfastigheter inte ska byggas klart vid samma tid ligger hos fastighetsnämnden vid markanvisningar.

Varför: Detta kommer då att leda till möjligheten att det uppstår mängder av små byggföretag igen och till och med privata byggherrar med små administrativa utgifter och liten maskinpark vilket återskapar en fungerande konkurrenssituation. Det är genom konkurrens som man ökar mångfalden, ökar produktionstakten, valmöjligheten, kvaliteten och sänker dagens dyra byggkostnader och de verkliga boendekostnaderna för befolkningen. Traditionell in-fill byggnation kräver inte lika stora kapitalinsatser och kan därför ske både i hög- och lågkonjunkturer istället för att ryckigt gasa eller tvärbromsa efter konjunkturerna i ”bubbelekonomin”.

ARKITEKTUR:

Vad: Anpassa **bostädernas storlek** (& byggnadsfysik) efter det faktiska behovet, inte efter generell standard.

Varför: Det är faktiskt inte så troligt att våra bostäder kommer att fortsätta öka i all framtid. Dagens situation där fler och fler krav på stora mått/utrymmen ställs som generell standard kommer att bli omöjligt om energin blir dyrare (eller om vi inte ens kan basera vår samhällsekonomi på tillväxt längre). I rapporten ”hur mycket är lagom” från 1975 kom två forskare fram till ett max på 21m² per person men detta kräver ju en helt annan syn än den vi har idag. Fram till 1850-talet var ett rum *med* kök den vanliga bostadsytan för en familj, sen blev det ett rum & kök, sen blev det två rum & kök under 1940-talet, tre rum & kök efter 1950-talet, fyra rum & kök efter 1980-talet osv.... Ju större våra bostäder har blivit ju mer av vår vakna tid spenderar vi inomhus vilket har varit möjligt tack vare billig energi. Men jag tror dock att den stillasittande inomhustrenden snart har nått sin klimax. Folk vill nog snart ut i friheten igen istället för att sitta inne och enbart titta ut. Och mindre boendeyta kan ju ge andra fördelar i form av lägre bolån och större möjlighet till mer ledighet (och mindre stress).

Hur: Ifrågasätt all teknisk standardisering som medför onödigt stora ytor, dyra hyror och en överdriven miljöbelastning. Tillåt istället att byggnader reducerar sitt onödiga tekniska lull-lull och använder de intjänade pengarna till något viktigare.

Vad: Anpassa även bostädernas/byggnadernas **mängd fönster** efter det faktiska behovet.

Varför: Ett fönster släpper igenom mer energi än en vägg, det är svårt att kringgå (utan extremt stora kostnader).

Hur: Äldre byggnader som än idag upplevs som ljusa och rymliga kan i vissa fall ha så lite som 20-30 % fönsteryta per fasad. Det beror mycket på att fönstersättningen då placerades vertikalt (istället för horisontellt) vilket får ljuset att tränga längre in i rummen, samt att fönsterbågarna hade rundfrästa profiler som spred strålarna i många riktningar. Man kan med andra ord minska på mängden fönster utan försämrad komfort men det kräver en god kunskap. Klassisk fönstersättning baserades nämligen på komplicerade relationsberäkningar enligt det gyllene snittet i kombination med rummets golvarea. Idag är många bostäder dessutom enkelriktade på grund av hisschaktens matarkorridorer samt bredare huskroppar vilket skapar ett större behov av ljus och därigenom större fönster (och större energiförluster). Detta uppvägs ibland med fönster som inte går att öppna men då har vi nog helt tappat tråden om varför vi bygger över huvud taget. Fram till 1931 var det istället krav på genomgående bostäder vilket ökade vädringsmöjligheterna utan att öka fönsterstorlekarna.

Vad: Främja en **ökad grad av hantverk inom byggsektorn** på bekostnad av standardisering.

Varför: Om 40 år kan jordens befolkning vara uppe i ca 9 miljarder människor, d v s 18 miljarder händer. Så när andra resurser börjar ta slut och blir dyra (eller om nationella handelstullar och protektionism kommer tillbaka) samtidigt som arbetslöshetssiffrorna stiger så kommer handkraft/hantverk återigen att framstå som en effektivare metod. Den gamla industriella rationaliseringstanken med automatisering/standardisering kommer tillslut att kollapsa.

Hur: Låt byggnadsdetaljerna återigen bli en del av arkitekturen istället för att använda dagens standardiserade byggkatalogkomponenter.

Varför: Om varje detalj tas om hand om med omsorg så minskar även slit & slängmentaliteten. Före andra världskriget ritade arkitekter varje detalj specifikt till byggnaden som; lister, ornament, lampor, dörrar och fönster. Dessa fick då en sammanhållen estetik och geometri vilket skapade en harmonisk och sanslöst genomtänkt helhet, till skillnad från dagens standardiserade katalogarkitektur där inget riktigt passar ihop. Om man reducerar byggnadernas onödiga teknik så blir det mer än tillräckligt med pengar över just till konstnärlig/personlig utsmyckning som nog skulle berika invånarnas vardagsliv mer.

Vad: Fokusera på reparation, **byggnadsvård & "lappa & laga"** istället för enbart nybyggnation och totalrenovering.

Varför: Än idag ses renovering/underhåll som en utgift medan nybyggnation/materialbyte ses som en investering oavsett kostnad. Men gediget hantverk och gedigna material är både ekonomiskt och ekologiskt fördelaktigt på längre sikt. Alla material ger en påverkan på miljön när de tillverkas och vissa kräver så mycket energi vid tillverkningen att en totalrenovering knappt ger någon energieffektivisering alls totalt sett. Det vore intressant att undersöka om tilläggsisoleringsfasaderna från 1970-talet i metall och dess fönsterbyten har hunnit betala igen sig (miljömässigt) nu när de börjas plockas bort. Eller om man hade nått en bättre miljövinst genom varsam byggnadsvård.

Många hus skulle nog må bättre av att återställas till originalskick än att förvanskas ytterligare med plast/plåt fönster eller förändrad värmespridning och täthet. Det finns ju trähus i Sverige som har stått i över 500 år (t ex Ornässtugan).

Hur: För att kunna underhålla över huvud taget krävs att man undviker så kallade "underhållsfria material" som oftast är omöjliga att underhålla och att systemen är så enkla att människor kommer att förstå hur huset är uppbyggt även i framtiden. Annars upprepas ju slit & släng-proceduren om igen. Återställ de äldre befintliga byggnaderna till dess originalutförande och framför allt till dess originalfönster i trä, när renoveringsbehoven/byggloven stundar. Det här är främst för stadens skönhets skull men även byggnadsfysiskt eftersom det yttre originalfönstret kan kombineras med ett inre isolerglas och slippa fuktproblem till relativt låg energiförbrukning.²

Vad: Återgå till traditionella eller **lokala byggnadsmaterial** och isoleringsmaterial.

Varför: Lokala, enkla, billiga och säkra material kommer nog att premieras framför det naiva användandet av oprövade och tekniskt komplicerade material när kemikaliernas påverkan på oss människor blir mer belyst. Framtida brist på metaller och oljebaserade komponenter (även byggkomponenter) kommer att bli dyrare i samma takt som oljan. Även skatt på frakt och produktion i relation till den faktiska miljöpåverkan kan troligtvis komma i framtiden. Jag tror personligen att vi har mycket att lära av äldre byggnadsfysik om slutpriset på bostäder ska sjunka. Och de bostäder och byggnader som vi byggde före andra världskriget hör fortfarande även till de mest eftertraktade (och lättsålda enligt mäklarstatistiken).

Hur: Använd det som finns i byggnadens närhet, som lera – tegel, vass – (som bindningsmaterial i väggarna) – återvunna material och trä som bärande material samt väderskydd i fasad. Undvik de syntetiska eller material med hög inbyggd energi så långt som möjligt (plaster, kemikalieblandningar, metaller, cement...).

2; Anpassa staden efter människans beteende

STADSPLANERING

Vad: **Bygg det som grannarna önskar**, bit för bit.

Varför: Det går inte att förtäta på allvar i existerande miljö utifrån dagens storindustriella byggmetoder. Vi behöver fundamentalt ändra vårt synsätt och bebyggelsemetodik i grunden, annars riskeras all förtätning mötas med massivt överklagande och stillestånd. Dagens bygglovsrutiner med långa och kostsamma överklagningsprocesser är ineffektivt och egentligen onödigt. För just att det byggs är nog inte huvudanledningen till varför lokalbefolkningen protesterar utan snarare var det byggs och framförallt den fysiska utformningen. Alltså på grund av de storskaliga byggnaderna och de stora sammanhängande områdena som byggs klart under en extremt kort tid samt de natur-/kulturvärden som försvinner, detta skrämmer skiten ur lokalbefolkningen. Om förändringarna istället innebar attraktiva förbättringar för den kringboende kommer inte lika många överklaga och nybyggnation behöver väl egentligen aldrig leda till någon försämring alls för lokalbefolkningen? Det är ett förlegat synsätt från industrialismen.

Hur: Låt lokalbefolkningen få mer **inflytande över incitamenten att bygga**, vad som ska byggas, var och den fysiska utformningen.

Varför: Att skapa ett medborgerligt engagemang kan generera både en socialt och ekonomiskt gynnsam utveckling. Detta var en viktig beståndsdel i traditionella byars/städers uppkomst eftersom de hade ett starkt utvecklat samarbetssystem med byalag och en gemensam ”spelplan” (stadsplan eller liknande) där varje del kunde bebyggas efter lokala behov med successiva steg. Att ny bebyggelse inte skulle förstöra för den existerande bebyggelsen ansågs då som självklart. Men det är inte lika självklart längre hos multinationella investeringsbolag med kvartalsvis avkastningskrav.

Idag är det istället byggherren/fastighetsägaren som har incitamenten att bygga och det är kreditgivarna/bankerna som gör det möjligt, (bland annat svenska folkets sparkapital). Utöver exploitörerna har även markägaren och de politiska paragraferna och kommunerna stor påverkan. Men byggherrar äger ofta marken vilket gör att byggnationen då fungerar som ett partnerskap mellan byggherren/markägaren och kommunen³. Stadsplanering sker därför till stor del i slutna rum med privata företag och ekonomiskt starka grupper som pådrivare. När lokalbefolkningen sedan kallas till ett samråd för att få vara med att påverka och yttra sig är bebyggelseplanerna redan långt gångna och kostsamma att ändra på. Deras upprörda åsikter spelar därmed en marginell roll vilket leder till att byggnationen fortsätter att bli allt mindre anpassad för just dem som ska bo i eller bredvid det framtida området. De stora byggföretagen använder nämligen gärna samma färdigprojekterade byggnader som de redan har uppfört i andra städer eller klimatzoner för att slippa nya kostnader oavsett kontext.

Att ingå partnerskap effektiviserar kanske byggprocessen och sparar pengar på kort sikt men gör samtidigt att folket får allt mindre att säga till om och svårt att veta vem som är ansvarig. Och vad kommuner ofta bortser ifrån är de faktiska kostnaderna som uppkommer om det nya området inte blir populärt i längden, om bostäderna står osålda och snabbt degraderas eller om området säljs till köpare som inte genererar lokala skatteintäkter (sommargäster...). Att tjäna lite tid i byggskedet kan ge väldigt stora kostnader för kommunen och hela samhället under en otroligt lång tid framöver i brukarskedet. Tänk vad lite tid som går åt till planering och byggnation idag i relation till hur länge byggnaderna och gatunätet kommer att finnas kvar... i hundratals år.

Hur: Den lokala opinionen ska främst få ökat inflytande över de gemensamma ytorna som parker, torg, stråk, gator, handel och känsliga rivningar men samtidigt bör de faktiskt få mindre påverkan på byggnationen av in-filltomter inom kvartersmark vid bygglovsskedet. Stadsplanen bör alltså redan vara överklagad och klar när hundratals små in-filltomter släpps per år till byggföretag att börja bebygga på, över hela staden samtidigt.

Varför: När en fungerande konkurrenssituation har återskapats på byggmarknaden kommer nybyggnationen återigen att börja spegla samhällets önskemål (snarare än produktionsprocessen) på ett naturligt sätt ändå.

Vad: Separera stadsplaneprocessen ifrån byggprocessen.

Varför: Tanken är att planarbetet och byggandet ska skiljas åt, så byggnation inte längre behöver vänta på långa förhandlingsprocesser och överklagningsperioder. Det tar idag väldigt lång tid att genomföra planer och detta skapar en flaskhals eftersom tomtindelningen är för storskalig och byggprocessen för snabb. Om ett överskott på små färdigplanerade tomter i in-fillkvarter alltid finns så kan en jämnare konjunktur och byggnation uppnås.

Hur: Först genomför kommunen/stadsdelen en lokal insamling av åsikter/idéer och en dialog genom möten på lokala skolor, arbetsplatser, kvarterslokaler, stadsdelsförvaltning samt via Internet och telefon. Sedan när planeringen startar utgår skissandet då efter befolkningens ofta modesta önskemål (t ex ny parkbänk, belysning, nytt mötesplats i någon gammal tom byggnad...), för att göra en ekonomiskt genomförbar vision. Arkitekter och liknande aktörer kommer då in först efter detta skede som idésprutor för att vidga befolkningens synsätt med visioner men måste sedan stå tillsvars offentligt för sina idéer.

Om en stor del av lokalbefolkningen inte blir övertygade och tycker att det är ett dåligt förslag så är det helt enkelt dåligt. Insamlingen av lokala åsikter och idéer ska ske långt innan några markförvärv eller möjligheter har börjat utkristalliseras (alltså i ej skarpladdat läge) för att inte låsa sig för tidigt. På så sätt har lokalbefolkning och kommun redan kommit överens om huvuddragen för stadsdelen (stort sett) innan några byggföretag kan räkna på vinsterna.

Varför: Kommunen ska med andra ord bli genomförare av lokalbefolkningens åsikter, snarare än byggföretagens hjälpmedel.

Vad: Knyt ihop staden igen med långa gång- & cykelvänliga stråk som är så attraktiva att bilen inte blir det första eller enda valet av transportmedel.

Varför: Stråken är stadens livsnerver, om de blockeras eller görs för stora riskeras ”åderförkalkning” (att ingen cyklar) eller ”dränering” (att folk flyttar ut istället). Om man börjar med att definiera och lämna de viktigaste gång/cykel/kollektivtrafikstråken så undviker man att bygga bort möjligheten för staden att växa/utvecklas även i framtiden. Om man verkligen vill öka antalet personer som rör sig inom staden till fots eller cykel istället för bilar behöver man planera i en annan ordning. Göteborg har dessutom ett ovanligt stort behov av att byggas ihop igen eftersom vi är och har blivit uppdelade/segregerade i fyra delar; av älven och Oskarsleden/Lundbyleden och E20 i öst-västlig riktning samt av E6 och Marieholmsleden i nord-sydlig riktning.

Hur: Attraktiva stråk för gång och cykel går oftast den genaste vägen samtidigt som de följer topografin (människan och alla djur är motvilliga att göra av med sin egen energi i onödan).

Grundläggande är att förstå att stråk för bilar och stråk för g/c i stadsmiljö inte kan utformas på likartat sätt för att fungera, utan snarare tvärt om. Bilvägarnas tankesätt med påfarter, att svänga höger när du ska vänster, trafikljus, flera filer, rondeller, hastighet framför trivsel, helt separerade trafikslag är inte applicerbart. De populäraste stråken är de som hänger ihop i flera mil och verkligen leder någon vart. Där kan vi lära oss mycket genom att studera gamla kartor, stadsplaner eller flygfoton med stråk som förband Oslo med Malmö och Stockholm med Borås igenom stan.

Längsmed de här stråken kan ny bebyggelse placeras och ibland även kollektivtrafik för att kunna nyttjas även på kvällar och nätter när det kan bli otryggt. Samt även biltrafik men då med relativt låg hastighet. Kollektivtrafikstråk och g/c/långsam bil-stråk bör dock i de flesta fallen separeras för att inte försämra attraktiviteten för resenärerna. För om skalan och gatubreddens blir för stor riskeras möjligheterna för verksamheter och varierande affärer på båda sidor om gatan försämrats. Vilket leder till att stråket kan bli för monotont och då faller tyvärr frekvensen av cyklister och gående och affärerna med dem och tryggheten med dem... och den attraktiva byggbara markerna med dem. Allt hänger ihop.

Vad: Anpassa alla **byggnaders placering efter stadens struktur**, ej tvärt om. Arkitektur måste återigen skapas "utifrån och in" med de yttre förutsättningarna fixerade redan i stadsplanen.

Varför: En "stad" är i grunden en mångtusenårig princip för att organisera mänsklig samvaro inte ett utseende. Separerade bostadsområden och köpcentrum är en annan (eller den medvetet helt motsatta principen enligt 1930-talets retorik). Ett bostadsområde kan kanske vid en första anblick bitvis likna stadsmiljöer rent gestaltningsmässigt och det missbrukas i den mesta marknadsföringen med ord som "stadsmässig"...

Men ser man det rent organisatoriskt så är likheterna faktiskt större mellan pyttesmå oskiftade byar/kåkstäder och Manhattans gigantiska rutnätsmönster i New York än bara mellan Göteborgs innerstad och dess perifera bostadsområden någon kilometer bort. Städer följer alla samma grundläggande principer med huvudgator, tvärgator och torg vid frekvent använda stråk trots att skalan/storleken är så olika. Och det är organisationen som är avgörande för hur långt vi måste transportera oss varje dag, hur många otrygga/otrevliga platser vi måste passera och hur mycket miljön påverkas av vår livsstil...

En stad är sedan årtusenden uppbyggd av logiska och mänskligt användbara sammanhang som kommer att bli ytterst väsentliga igen när oljan börjar bli dyr och vägen fram blir minst lika viktig som själva målet.

Hur: Återta stadens uråldriga men logiska organisationsprincip. När staden först har nått en önskvärd sträckning för stråken (t ex tryggt, bra affärsförutsättningar, gena passager...) så kan de byggbara tomterna placeras ut och delas in i mindre in-filltomter så att de uppnår den övergripande målsättningen. Detta försämrar inte förutsättningarna för lönsamheten inom byggsektorn (fast än det nog kräver en stor omställning). Men sparar oändligt med mark och orörda naturkvaliteter och troligtvis måste ju byggsektorn återskapas ändå. För att uppnå ett bra helhetsresultat krävs dessutom att allt (stadsplanering, markfrågor, genomförande, trafikfrågor) planeras gemensamt och samtidigt inom staden, inga sektorsuppdelningar.

Vad: Ersätt funktionsbestämmande detaljplaner med stadsplaner

Varför: Då kan funktionerna ändras mer lokalt utan att behöva söka kostsamma tillstånd och utan att kommunen behöver göra om detaljplanen för varje gång nya verksamheter vill flytta in. Dagens detaljplaner är onödigt låsande i funktion och verkar skapa en frustration hos befolkningen. Stadsplaner användes förr som en flexibel planeringsmetod. Då skilde man endast på byggnadskvarter och allmänna platser för att få tillräckligt med plats för kommunikation (vägbredd), rekreation (park) och konsumtion (torghandel). Inom byggnadskvarteren och infilltomten var användningen (funktionen) fri men styrd i placering och delvis utformning av olika lokala byggnadsordningar. I början av 1900-talet började man skilja på industrimark och övrig mark.

Ett område måste tåla lokala förändringar över tid för att inte hämmas, ibland behövs det fler bostäder och ibland behövs det fler verksamhetslokaler och helst ska dessa blandas helt i varje kvarter. Då skapas en större flexibilitet och större engagemang i sin närmiljö och en grundförutsättning för att bygga en traditionell blandstad. De lägen som var gynnsamma för handel blomstade medan de som enbart fungerade för bostäder byggdes om. Funktionerna ändrades automatiskt utifrån lokala behov.

Hur: Kommunala tjänstemän/politiker bör inte längre fastställa områdets funktioner, med undantag enbart för de allra mest giftiga och explosiva industriverksamheterna. Men stadsplaneringen bör samtidigt få ännu starkare styrmöjligheter över den fysiska utformningen för att värna om lokalbefolkningens intressen gentemot exploatörerna. Stadsbyggnadskontoren ska alltså styra stadsplanering och stadens fysiska utformning, inte dess funktionsplanering.

Flerfamiljshus, stadsradhus eller villor kan alla ha verksamheter i markplan vid behov (så kallade bokaler) om man tittar runt om i världen är detta den mest grundläggande beståndsdel för stadsbyggandet, byggnader som försörjer familjerna med både arbetstillfällen och boende. På så sätt flyttas bestämmanderätten och den juridiska processen med funktionsförändringar till lokal nivå. Ett konkret sätt vore att omvandla den kommunala tomtkön från friliggande villamattor till urbana stadsradhus med fri funktion vilket kan vara ett attraktivt alternativ för barnfamiljer som behöver större men utan bilavstånd.

Vad: Överge även tanken på ett evenemangsstråk eller ett centralt introvert hotellområde.

Varför: Så stora komplex som Mässhallar, nöjesparker, museer, biografier, fotbollsarenor gynnas inte av att ligga bredvid varandra i kluster utan konkurrerar snarare med varandras utbud. Sen skapar de en förödande blockad av hela Göteborgs framtida innerstadsexpansion.

Hur: För att främja integrationen samt gång/cykel/kollektivtrafik bör inga arenor eller liknande byggnadskomplex tillåtas ligga bredvid varandra utan spridas ut – en i varje stadsdel. Och placeras direkt vid hållplatser för kollektivtrafik med enbart parkeringsplatser för handikappade.

Vad: Inför krav på **tydlig skillnad mellan privata och offentliga ytor**

Varför: De halvoffentliga ytorna som ingen känner ansvar blir lätt skräpiga och upplevs som farliga samt kostar mycket pengar för fastighetsförvaltare att sköta i onödan.

Hur: Antingen kan de oanvända impedimenten omvandlas till privata lägenhetssträdgårdar eller gå till byggandet av en ny gata och stärkt bebyggelsestråk, detta kan öka attraktiviteten och känslan av trygghet.

Vad: Återinför traditionell fastighetsindelning - **in-fillstruktur med slutna kvarter**.

Varför: Den traditionella stadens infill-kvarter hade en så hög exploateringsgrad att dess byggnader inte behövde vara speciellt yteffektiva, små och stora byggnader kunde blandas hej vilt. Inga ”moderna” bostadsområden kan nå upp till en så hög täthet av befolkning och samtidigt vara så attraktiv. Mindre fastigheter medför även en flexiblare struktur och multifunktionella affärslokaler. Om en byggnad behöver rivras så behöver inte hela kvarteret rivras. Planerare har länge haft för stort fokus på att hålla nere höjden men helt glömt bort bredden. Jämför Garnisonen i Stockholm eller lamellhusen i Nordostpassagen i Göteborg med innerstaden. Byggnadsbredden är faktiskt ett av den levande blandstadens allra största problem.

Det stora skälet till att idag ha så stora tomter som möjligt är för att det ska bli lönsamt för de industriella byggfirmorna att bygga och teoretiskt kunde medföra ”lägre boendekostnader” – men frågan är om det verkligen hjälper. Bostadspriserna har ju stigit med 150-300% på bara ett decennium. Troligtvis är det bara ökad konkurrens och minskat tekniskt lull-lull som kan ge någon prisdämpande effekt förutom ekonomisk kollaps, (SOU 2002:115).

Hur: Den tyska staden Tübingen har byggts med in-fill byggnation i 11 eller 22 meter i fasad. Detta har där medfört en mer varierad och ekonomiskt stabil byggnation samt en ökad konkurrens

bland små lokala byggföretag på grund av de mindre tomtindelningarna. En attraktiv stadsbebyggelse växer med fördel fram organiskt i små delar i taget.

Den varierande bebyggelsen som följer den småskaliga fastighetsindelningen undviker händelselösa och livlösa gaturum i större grad. Om Göteborg styckade upp de idag stora markanvisningsområdena i många små in-filldelar skulle konkurrensen om att få köpa mark kunna öka (pga fler intressenter) vilket hade ökat priset på marken något som i sin tur skulle kunna användas för att bekosta det extra arbete som eventuellt skulle behövas till att administrera det.

Variera tomterna/fastighetsindelningarna till liknande 6, 11 eller 22 meters fasad mot gatan. Bygg slutna kvarter där det är lämpligt som avskiljs med brandväggar och ha inte längre än 25 meter mellan portarna. Bygg större eller friliggande fastigheter för väldigt specifika symbolbyggnader, inte vanlig stadsbebyggelse. Väg i vägg kan sedan stadsradhus ligga bredvid flerfamiljshus, verkstäder eller kontorsbyggnader, det lokala behovet avgör.

Tomtgränserna bör dock enbart gälla byggnaderna, inte det gemensamma markutrymmet på innergården, den bör istället ha ett samfällt ägande och skötande oavsett fastighetsförvaltare. Detta ökar utnyttjandegraden och undviker stängsel som mer ger känslan av oattraktiva rastgårdar.

Vad: Vänta 4 år mellan byggnation av in-filltomter som ligger vägg i vägg istället för att bygga allt i ett svep.

Varför: För att motverka att olika byggherrar går ihop (eller blir uppköpta) till en gemensam entreprenad som sedan bygger en enda stor byggnad som täcker hela kvarteret ändå. Detta leder inte enbart till likriktade miljöer, ensidigt utbud av lokaler och resurskrävande byggnation utan även ett hinder för byggkonkurrensen och dess prisdämpande effekter. Kanske kan 4 års-spärren även minska de dramatiska byggbubblorna i framtiden när mängder av små projekt som byggs lite över allt med jämna mellanrum sprider riskerna istället för några enstaka gigantiska som ska vara klart på en gång.

Hur: Se det istället som en konstant byggnation i lika hög takt men på många olika ställen i hela staden samtidigt. Nyttja den tomma in-filltomten till temporära lokala verksamheter (odling, kiosk, marknadsplats, träffpunkt, rekreation, skate...) före byggprocessen.

Vad: Låt trappuppgångarna vända sig in mot gården och de stora portarna ut mot gatan, där det är lämpligt.

Varför: Slutna storgårdskvarter med låsta portar skapar ett tryggt och socialt naturrum. Den sociala tryggheten uppstår i högre grad om de boende verkligen passerar den gemensamma ytan och kan förstärkas ytterligare med cykelparkering, trevliga bänkar...

ARKITEKTUR

Vad: Diversifiera utbudet av arkitektur så att det bättre speglar efterfrågan i det samhälle vi lever i snarare än enbart vår standardiseringsteknik.

Varför: Befolkningen kommer i allt större grad kräva valmöjligheter istället för vår tids industriella likriktning. Den ökande kunskapsnivån och medvetenheten bland befolkningen gör att byggnation inte längre kan ses enbart i kvantitet utan även kvalitet. Utbudet måste börja följa efterfrågan, annars får vi ett växande demokratiskt problem.

Alla stadsdelar, alla städer, alla länder och alla världsdelar kan helt enkelt inte fortsätta att ha samma lösning och fysisk utformning. Det är viktigare för samhället att befolkningen känner sig representerad än att behålla förutsättningarna enbart för de stora byggföretagen eller etablerade arkitektkontoren. En stad behöver ha livfulla kontraster och hierarkier mellan olika byggnader och olika gator, detta ger variation och liv.

Hur: Om inte arkitektkontoren är intresserade av att gestalta samhällets önskemål kommer snart andra yrkesgrupper att börja konkurrera om att få rita nyproduktion (t ex byggnadsantikvarier eller beställarna själva). Skalan/storleken på projekten är också väldigt avgörande för variation.

Vad: Utveckla städernas specifika särdrag istället för att göra dem så likriktade som möjligt.
Varför: Människor vill bo på många olika sätt och behöver känna att de har valmöjligheten att göra det. De gamla paragraferna är generella över hela landet och anpassade efter just modernismens standardisering. Då blir det svårt att bygga på något annat sätt.

Men olika platser kräver olika lösningar, på Gullholmen i Bohuslän finns det till exempel ett traditionellt hus som har en 6 meter hög grund för att få plats, det ligger bara någon meter ifrån grannhuset och har en tomt som är fullständigt omöjlig för en rullstolsbunden att ta sig fram på. Det blir orimligt om en sådan byggnad måste följa generella brand- och handikappskrav istället för andra lokala lösningar. Ibland måste statliga lagar ifrågasättas för få en rimlighet i den lokala utvecklingen.

Hur: Inför lokalt varierande byggnadsregler som är anpassade efter den specifika traditionen och klimatmässiga förutsättningen. Värna om lokala variationer istället för enhetliga byggnormer som generellt appliceras över hela landet.

Vad: Byggnadshöjden ska inte bestämmas exakt i meter utan i antal våningar för att ge varierande våningshöjder och taklutningar.

Varför: Exakta mått som är satta för ett helt område leder till en likriktad stadsmiljö när alla fasader får exakt samma fasadhöjd. Vissa personer är beredda att betala för lägenhetshöjder på över tre meter medan andra vill ha billigare och lägre. Billiga och dyra bostadshus bör tillåtas vägg i vägg för att främja integrationen och öka stadens livliga kontraster.

Om ett exakt mått anges kan det få till följd att marken sprängs (för att få plats) eller att marken höjs genom grushögar (för att få bättre utsikt) eller att nästan all byggnation får platta tak. Dessutom kräver ofta traditionell arkitektur en hög sockel för att proportionerna efter det gyllene snittet ska stämma överens, då ligger just höjdmåtten som hinder för den lokala arkitekturen. I flera kommuner användes till exempel dessa ideologiska mått på 1950-1960-talen effektivt för att förbjuda klassiska tvåvåningshus till förmån för energislukande enplansvillor.

Vad: Undvik högre än 6 våningar för de flesta byggnaderna i tät innerstad.

Varför: Stadens organisationsprinciper innebär en täthet och ett integrerat samspel mellan invånarnas liv, en gemenskap men det finns en lagom nivå av täthet som inte bör överskridas. Långt igenom historien har antalet 150 figurerat som maxtal per grundenhet för allt ifrån militära kompanier till nomadstammar. Det finns en psykologisk anledning bakom. I utredningen bakom den s k "Malmömodellen" (marknadshyror) såg de även en tydlig gräns för bostadspriser vid just 6 våningar, om husen var högre så sjunk betalningsviljan drastiskt för varje extra våning.⁴

I ekologisk synvinkel är det förödande om innerstaden får så hög exploateringsgrad/höga hushöjder att barnfamiljer flyttar ut till förorter eller angränsande kommuner. Höghus skapar mer problem än de löser, inte minst ekonomiskt, socialt och förvaltningsmässigt. Stadsbyggnader bör istället ha livligt varierande våningar mellan 2 till 6,5 våningar, det går ju att uppnå tillräcklig täthet ändå och på mycket billigare sätt. New York och Tokyo har andra förutsättningar än Göteborg, det är dags att inse detta. I Göteborg finns det dessutom sanslöst mycket mark till förtätning och därmed ingen direkt anledning till dyra höghus.

Vad: Ifrågasätt plan & bygglagens stordriftsfrämjande i de detaljerade standarder som hindrar återinförandet av den varierande blandstaden

Varför: - "Sverige har en plan- och bygglag som är en av världens mest liberala. Stadsbyggandet är extremt investeringsriktat; fastighetsintressena och byggindustrin har det osedvanligt väl förspänt. Dessutom, eller kanske just därför, har Sverige också världens mest monopoliserade byggsektor."⁵ (Christer Bengs, professor i samhällsbyggnad). Avsaknaden av konkurrens gör sedan att bolagen inte längre finner intresse i att minska kostnaderna, utan istället inriktar de sig på att fortsätta bygga dyra bostadsrättslägenheter till dem som har råd. Planeringen är fortfarande

inställd på storskalig bebyggelse och stora sammanhängande områden vilket främjar endast de största byggföretagen. - ”Det är svårt att bygga hållbara städer med PBL som instrument, den är fast i modernismens funktionsuppdelning.”⁶ (Anders Hagson, Chalmers).

Det är dags att börja diskutera om de ekologiska problemen med resursslöseri (pga onödigt stora boytor/badrum/korridorer) och de sociala problemen/segregation som uppstår av teknikens enormt fördyrande effekter (pga underjordiskt p-garage, hissar, mekanisk ventilation, stora våtrum, höga hushöjder...) verkligen är mindre viktiga än att tekniken alltid måste följa samma standard.

Hur: Låt en utredning genomföra låtsasprojekteringar på olika varianter av de mest eftertraktade stadsbyggnaderna som fortfarande står (äldre än 2:a Världskriget) och se om de är tillåtna enligt lagen att bygga än idag... är de inte det så är det i min mening dags att börja ifrågasätta just de lagarna som förhindrar det.

Vad: Tillåt byggnader med **3 till 4 våningar utan hiss.**

Varför: Hissen är den största kostnaden i ett bostadsbygge, så det är därför som bostadshusen måste bli så höga och ha så många enkelriktade lägenheter per våningsplan för att kunna betala hissen, dess extra utrymme, dess energiförbrukning samt det extra brandskyddet och grundförstärkning som byggnadshöjden i sin tur medför. Själva tanken med att alla lägenheter som ligger i hus högre än två våningar ska nås av en hiss är baserat på en generell regel om ifall någon skulle bryta benet eller bli handikappad då ska slippa att flytta, det är en vacker tanke men den går stick i stäv med miljötänkandet, integrationen och likriktar hela bostadsutbudet.

Handikappsanpassning är viktigt men kan inte ske på bekostnad på de fattiga och den måste ju stå i någon sorts relation med den verkliga efterfrågan. Det är ett alldeles för stort resursslöseri att alltid bygga flerfamiljshus med hiss. Sverige behöver även billiga bostäder och det nås via billigare byggnation och större konkurrens inte. Det billigaste att bygga är och kommer nog alltid vara 2-3våningsbyggnader utan hiss.⁷

Hur: Handikappfrågan kan lösas på ett mindre energikrävande och mer kostnadsbesparande sätt utan att kopplas till just en teknisk lösning som en hiss. Det är till exempel billigare om varje kvarter hade 1 eller 2 handikappanpassade lägenheter på nedre plan som stod tomma tills de behövdes för personer som har skadat sig än att bygga hissar till varje lägenhet i hela landet.

Det går även att göra de nedersta lägenheterna i markplan till de mest attraktiva med t ex lägenhetsträdgårdar, det är bara en fråga om gestaltning. Om nu hissar är ett måste så finns det även hydrauliska hissar till en tiondels kostnad i upp till tre våningar. Kopplingen mellan handikappsproblemen och hissindustrins lobbyorganisation är märklig.

Vad: **Lär av arkitekturens mångtusenåriga kunskaper.**

Varför: Dagens standardiserade planlösningar är omöjligt lösningen för all framtid eller för alla olika människor och allas olika önskemål. Många tycker till och med om att bo med rum i fil som i äldre planlösningar vilket ger en fri och luftig karaktär. De äldre planlösningarna undvek därmed onödiga eller onödigt breda korridorer. Det uppstod ibland oväntade gångar och vrår mellan klädkamrarna och förvaringsskåpen som byggt in mellan rummen och väckte både spänning och inredningsfantasi. Dörröppningarna kunde vara i fasade hörn vilket kunde göra hallen lite mer möblerbar. Framförallt gav de äldre planlösningarna ofta kvadratiska rum vilket skapar en mer behaglig och rofylld upplevelse.

Dagens standardiserade planlösningar är oftast låst vid avlånga vardagsrum som mer känns som en korridor, öppna planlösningar (= brandfarliga planlösningar) och med fönster endast åt ett enda väderstreck för de mindre lägenheterna. Skillnaden idag beror på användandet av dyra hissar så att huskropparna är mycket tjockare vilket ofta ger enkelsidiga och instängda lägenheter som istället får kompenseras med gigantiska fönster. Förr när planlösningarna var genomgående för även små ettor strålade dagsljus långt in genom vertikala fönster (samt ytterdörr).

Besök själv ett äldre rum med profilerade fönsterlister i trä där solljuset mjukt sprids in av de rundade hörnen, spröjsen och listerna, då förstår ni skillnaden och varför människor är beredda att betala mer för en hundra år gammal bostad än en helt nybyggd. Ett rum ifrån sekelskiftet 1900 är vackert även utan möbler enbart i dess proportioner och originaldetaljer. Även de gemensamma utrymmena utformades minutiöst för att motverka känslan av instängdhet, de ornamenterade entréerna är nästan alltid upplysta med dagsljus, med halvcirkelformade trappor runt ett genomskinligt hisschakt (då det finns) och med vädringsbalkonger på viloplanen utan köldbryggor. Dagens tjockhus har invändiga trapphus med endast fönster i portdörren.

Hur: Vi arkitekter och byggherrar har mycket att lära. Det är varken omöjligt eller onödigt dyrt att ibland bygga helhjärtat efter sekelskiftesstilar eller lokala traditionella stilar, materialen är ofta billiga och metoderna är väl beprövade, det krävs bara att vi tänker om och ökar konkurrensen.

Vad: Stoppa all rivning av bebyggelse uppförd före 1931

Varför: Den är ofta byggd med alldeles för hög kvalitet och attraktivitet samt är väldigt viktig för oss unga att lära oss av (självdrag, hantverksmässig utformning, social planering, billigt byggande...). Dessutom är rivning det största hindret för att nå billiga bostäder/lokaler.

Hur: Norge har strängare lagar på den här punkten vilket kan vara ett föredöme, de har en hundraårsgräns. Byggnader äldre än hundra år måste i Norge få specialtillstånd för att kunna rivas. Rent markmässigt ligger till exempel Göteborg redan i ett guldäge, det finns mängder av byggbar yta, Gullbergs kaj, Tingstads vass, Krokslätt, runt Gamlestaden och centrala Hisingen. Egentligen behövs inte ett endaste hus rivas för att staden ska växa och det i riktigt centrala delar.

Göteborg skulle till och med kunna använda den kommunala tomtkön till självflytteri av byggnadsvårdsprojekt för att öka mångfalden av arkitektur. Medevi brunn är ett intressant exempel på hur det kan se ut. Dessutom finns det mängder av hus som hotas av rivning och därmed skänks bort gratis. Jag fick själv en fantastisk 1920-talsvilla i Motala men kunde inte placera den någonstans, så den revs istället, resursslöseri...

Vad: Stärk bygglövet vid ombyggnad. Skydda äldre fastigheter ifrån att bli tillfälligt moderniserade och förvanskade genom oförsiktig renovering.

Varför: Ska vi lyckas nå en mångfald inom arkitekturen går det inte längre att tillförlita oss på dagens nybyggnation som numera drivs för hårt av avkastningskrav, trendkänslighet och för hög standardiseringsgrad. Variation säkerställs tyvärr enbart genom bevarande.

Hur: Förhindra ovarsamma fönsterbyten och tilläggsisolerade plåtfasader. Uppmuntra och stöd seriösa fastighetsvärdar ekonomiskt som vill återställa sina äldre fastigheter (landshövdingehus, stenstadsbebyggelse, ...) till äkta originalskick med fönster i exakta originalmått.

Varför: Byggnader är viktigt som dragkraft och platsmarknadsföring för en hel stad. Om det gick att mäta hur många som har flyttat till Göteborg enbart på grund av sinnebilderna av t ex Majorna hade vi troligtvis blivit förbluffade. Den bebyggda miljön påverkar vår livskvalitet som i sin tur är grunden bakom hela stadens ekonomiska utveckling. Just fönster är dessutom arkitekturens viktigaste element – de är byggnadens ögon. Om man förvanskar fönstrens mått så går en mycket större del förlorat än om man förändrar någon annan del.

Vad: Återuppbygg delar av den gamla staden och dess nyckelbyggnader, lagom till stadens 400 års jubileum.

Varför: Bristen på äldre stadsmiljöerna verkar öka den skenande segregationen med långa köer till äldre hyresbostäder och överdrivna inköpspriser av just äldre stadsbebyggelse. Men att arkitekter eller byggföretag självmant skulle börja erbjuda även andra stilar än enbart modernism är inte troligt eftersom det inte ens ingår i vår utbildning. Varierande arkitektur kan idag inte skapas enligt dagens byggnation på annat sätt än med bevarande och specifik återuppbyggnad.

Hur: Tyvärr är det inte så enkelt att bygga i någon annan stil som först troddes av arkitekter under postmodernismen där de flesta områdena idag mest påminner om den vanliga modernismen

förutom gladare färgval. Så för att en återuppbyggnad ska ge någon samhällseffekt bör den från början göras så exakt som möjligt. Fram tills vi byggherrar, arkitekter och planerare återigen har lärt oss de mångtusenåriga färdigheterna ifråga om materialkänsla, grundläggande byggnadsfysik, komposition utefter det gyllene snittet och sociala beteendemönster inom stadsplanering bör vi inte frångå de exakta förebilderna som fanns för traditionell lokal bebyggelse eller stilarkitektur.

Det handlar därför inte om att bygga nya byggnader i lite gammalt inspirerad stil eller kulisser utan att försöka återuppbygga några verkliga byggnader exakt enligt ritningar, fastighetsindelningar och fotografier samt helst på dess ursprungliga plats, ungefär så som man återuppbyggde ostindiefararen Götheborg. Men sedan gärna vägg i vägg med någon extremt modern stil, för kontraster mellan olika arkitekturstilar skapar en livfull stadsmiljö och motverkar en artificiell kulissverkan.

Varför: Återuppbygg centrala delar av Göteborg **för platsmarknadsföringens skull**

Vad: Mycket av det som revs under 1930-2010 har inte medfört någon förbättring för Göteborgs invånare, verksamheter eller turister i det långa loppet. Det som var mest signifikant med vår stad är samtidigt det som har försvunnit mest och tyvärr spås städer som försvinner i mängden bland andra globala städer få allt svårare att expandera i längden.

Återuppbygg därför vissa nyckelbyggnader till exempel Göteborgs ”kronjuvel” Arkaden och lämpliga bitar av Annedal, Linné, Nordstaden, Gårda, Stampen, Lorensberg, Lunden, Olskroken, Masthugget, Majorna, Brämregården och Kvilletorget. Landshövdingshuset är och kommer nog alltid vara Göteborgs enda unika tillskott till världsarkitekturen.

Varför: Återuppbygg **för täthetens och ekonomins skull**

Vad: Återuppta t ex de äldre stadsplanerna för Göteborg i som revs upp av Uno Åhrén på 1930-talet och börja långsamt anpassa staden efter dessa igen när rivning och nybyggnation börjar bli aktuell. Flera byggnader revs utan att bli ersatta av nya, dessa kan vara lämpliga att börja med som vid skansberget.

Varför: Återuppbygg **för integrationens och miljöns skull**

Vad: Återuppbygg även villorna i Majorna (Gröna gatan), Färjenäs, Slottsberget och området vid Oscarsleden och Kungsstensmotet som var placerade enligt den bohuslänska strukturen. De skulle säkert ses som attraktiv lyxbebyggelse om de byggdes upp idag men det hade varit bättre ur miljö- och resursförbrukningssynpunkt om även de rikaste hade velat flytta tillbaks in i staden, istället för att pendla in med var sin bil ifrån villaområdena i sydväst.

UTVECKLA REKORDÅRSBEBYGGELSEN: (7 principer):

De förslag som följer nedan i detta avsnitt är samma som tidigare nämnts för den förtätade staden men belyses här med ytterligare anledningar eller fördelar för just de helt modernistiska områdena. Förroterna ska som grundregel börja behandlas exakt lika som den övriga staden och rätt använt så kan förroterna bli ett attraktivt komplement till de framtida urbana miljöerna i den utbyggda stadskärnan.

Det finns många som uppskattar grönskan, de stora plana ytorna, den bättre luftkvaliteten, det avskilda (eller anonyma) livet, hissarna och de stora avlånga bostadsrummen samt är beredda att resa lite längre. De flesta satellitområdena i Göteborg går att nå med kollektivtrafik och cykelleder. Även Gårdsten, Tynnered, Hovås, Biskopsgården, Torslanda och Bergsjön som ligger längst ut tar drygt en halvtimme/timme att cykla till ifrån centrum, dock beroende på i vilken kondition man är och om man verkligen vill cykla bredvid tungt trafikerade motorleder (men det kan ju lite nya värderingar inom trafikplaneringen ändra på).

A. Hur: Undvik generell totalmodernisering. Bevara, återställ eller ”lappa & laga” de befintliga byggnaderna istället.

Varför: Låt inte alla rekordårsområden eller förortsområden dras över en och samma kam. Kvaliteten varierar även i områden med uteslutande hyresbostäder, vissa 1950-tals eller 1960-talsområden är ofta både attraktiva och ibland byggda med relativt hög materialkvalitet. Varje byggnad och varje bostadsområde bör därför utvecklas olika och anpassat efter den specifika situationen som råder just där.

Många bostadsområden bör snarare renoveras och återställas till sitt originalutförande än att totalrenoveras (d.v.s. totalförändras). Kostsamma moderniseringar gör troligtvis byggnaderna fulare i längden än om man bara hade rustat upp dem och mängder av byggnader kan säkert få relativt god energiförbrukning genom ganska små tätningsingrepp. En förutsättning är dock att byggnaderna inte är hälsovådliga med blåbetong eller för energislukande på grund av sättningar och glipor mellan betongväggselementen.

Det går inte att riva bostäder eller evakuera områden när det råder bostadsbrist i t ex storstadsregionerna, fast än de är socioekonomiskt problematiska. Det måste först och främst bli ett överskott på bostäder för att uppnå ökad konkurrens, bättre priser och kvalitet, inte ett ökat underskott. Det är därför lite komplicerat att totalrenovera (modernisera) upp alla dessa bostadsområden efter en och samma standard när Sverige och framförallt Göteborg är i ett så desperat behov av billiga lägenheter för att få igång kreativiteten och nystartade företag.

I flera utsatta områden är dessutom förmågan att klara av en höjd hyra väldigt låg. Blanda inte ihop renoveringen/standardhöjningen av lägenheternas insida och fasad med lösningen av huvudproblemen i utsatta förorter som snarare ligger inom stadsplanering och att rikare människor flyttar därifrån. Lägg inte pengar i onödan på byggnader i en struktur som aldrig riktigt kommer att fungera, utveckla även strukturen.

B. Hur: Bygg inte nytt ovanpå taken på rekordårsbebyggelsen utan bredvid.

Varför: För att få ekonomi i renoveringsarbetet vill exploitörer få utökad bygggrätt men den ska inte tillåtas ovanpå taken på de befintliga. Detta skapar då en ännu mer storskalig miljö och låser fast bostadsområdets socialt komplicerade stadsplan för en ännu längre tid.

Använd istället tillfället att låta exploitören få ekonomi i sitt projekt genom att bygga någonstans bredvid som kan ge området viktiga fördelar som t ex ökad variation och trygghet (t ex i sammanhängande stråk). Lokaliseringen av de nya bygggrätterna blir helt avgörande för att undvika en social kollaps och för att inte förvärpa situationen med att bygga bort natur eller rekreationsområden.

C. Vad: Förgrena även rekordårsområden med hela staden i långa naturliga stråk för gående, cykel, kollektivtrafik & långsamma bilar.

Varför: Ofta ligger de gamla orörda byvägarna strategiskt väldigt lämpligt om de dessutom får cykel- eller gångfartshastighet. Små företag behöver fotgängare och en varierad och attraktiv miljö. Fotgängare behöver i sin tur lämplig topografi, långsam hastighetsnivå och stråk som leder någonstans (ej återvändsgator).

I frekvent utnyttjade stråk är det dessutom lättare att hitta sin egen nisch och där små företag kan dra nytta av den klusterverkan som blir ekonomiskt gynnsam när de av samma bransch tillsammans lockar till sig kunder. Detta kan på sikt ge förorterna en riktig småstadskärna eller ett riktigt affärsstråk med lokalt ägd handel istället för mestadels franchise och stora köpcentra.

Om man koncentrerar all ny byggnation i ett bostadsområde till ett och samma stråk så kan man dessutom spara all den orörda natur och soliga parkmark som är attraktiv för de boende under dagtid. Och ändå skapa fler lokala arbetsplatser, affärer, verksamheter och framför allt mer sociala mötesplatser ute i bostadsområdena. På så sätt blir även områdena både bevarade på sina ställen och vitaliserade där det gör mest nytta socialt och ekonomiskt.

För att hitta den rätta lokaliseringen för ny byggnation bör man utgå ifrån historiska kartor, uppmätningar, frekvent använda gångstigar eller uppenbart otrygga gångvägar som de boende måste använda för att komma hem.

D. Hur: Slå ihop externa köpcentrum och kontorsområden med perifera bostadsområden

Varför: Ett av de största problemen för förortsområdena är att de dräneras på verksamheter och liv av omkringliggande köpcentra. Ett steg kan vara att försöka flytta verksamheter från köpcentra till strategiskt välplacerade lokaler i bostadsområden som de boende själva kan söka anställning hos och köpa av.

Ibland kan visserligen lokaliseringen bli bättre av att successivt flytta hela bostadsområdet till köpcentret eller kontorsområdet istället? (på otroligt lång sikt) Flera traditionella städer började faktiskt just som handelscentra men det beror på geografi och topografi, lämpligast lokalisering.

E. Hur: Undvik gemensamma gallerior - Bygg enbart friliggande eller integrerade lokaler

Varför: Under 2005 gjorde jag ett utvecklingsarbete för Tensta utanför Stockholm som skolprojekt. Där samlade jag just en mängd små lokaler tillsammans med en tunnelbaneuppgång i en gemensam saluhall för att främja lokalt företagande.

Men problemen med en gemensam byggnad/galleria blev tydlig i just Tensta där oseriösa fastighetsägare köpte upp och chockhöjde sina hyror för de små familjeföretag som fans kvar i byggnaden bredvid. Det är säkrare för den lokala företagsamheten i utsatta områden att inte ha någon gemensam byggnad alls med de höga hyror och gemensamma öppettider som då tillkommer. Kombinera istället verksamheter med bostäder. Torghandel eller affärsstråk med små affärer ger även förutsättningar att skapa ett utbud som blir så unikt och framgångsrikt att det drar besökare även ifrån andra stadsdelar.

F. Hur: Låt de boende vara med – **delaktighet inom en fastlagd ”in-fillplan”**

Varför: Boende i storskaliga bostadsområden måste få mer utlopp för sin egen kreativitet i både aktiviteter och planering. Släpp kreativiteten fri för de boende annars riktas den kanske emot samhället. Det är de boende som kan få sitt område att blomma, inte någon industriell universallösning. Jag har själv lärt mig av att bo i fattiga och nedgångna områden, att en stark gemenskap kan uppstå just på grund av utsattheten. Denna samhörighet är väldigt stärkande och viktigare att främja än hur området kommer att se ut på foto. Enbart den stad som har planerats och byggts av alla har något att erbjuda oss alla. Låt allas kulturer få sprudla i alla dess färger, former och smaker.

En start skulle kunna vara att indela ett nytt framtida huvudstråk i mängder av små tomter likt en utomhusmarknad (in-fill). Därefter tillåts privatpersoner som vill ha någon publik verksamhet där arrendera sin yta för en symbolisk avgift och sätta upp ett temporärt stand för t ex fruktförsäljning, cykelreparering, etc. Till en början behövs kanske inte mer än tillfälliga bodar till de små lokala butikerna och verksamheterna i bostadsområdena. (Här behöver nog många tekniska regler som sätter käppar i hjulen för småskalighet ses över).

Efterhand kan kanske stråket börja bli så etablerat att verksamheterna kan få en mer ordnad utformning och tillslut även inkluderas vid permanent nybyggnation på platsen. Förbättringen av förorterna måste ske med lokala initiativ över tid för att få en bestående kraft. Tanken är att det främst är boende och arbetslösa ungdomar ifrån området som ska få jobben med att snickra och bygga upp det och sedan arbeta där. Detta bygger upp en samhällsanda, en lokal ekonomi och ett meningsfullare liv för lokalbefolkningen. Inga byggbolag som inte anställer och engagerar arbetslösa ifrån närområdet bör få markanvisning eller rätt att bygga.

G. Hur: Öka kontrasterna! Diversifiera utbudet av arkitektur, storlek och standard även i förorterna. Låt den nya arkitekturen skära lika mycket mot rekordårsbebyggelsen så som den en gång i tiden skar mot den äldre staden när den var ny.

Varför: Många boende i förorterna nämner att de vill bli behandlade på samma sätt som resten av stadens befolkning, de vill inte bo i något undantag utan gärna på samma sätt som stadsbefolkningen. Förorter behöver kontraster lika mycket som innerstäder, de vinner inte på att bli estetiskt särbehandlade.

Och en rejäl kontrast till den storskaliga förortsbebyggelsen är – tätt och lågt som en riktig småstadsidyll inblandat mellan de stora bevarade volymerna. Traditionell, mångkulturell eller klassisk bebyggelsestruktur kan göra underverk i förorterna och bygga in några av de oändliga gräsplättarna till innergårdar, odlingsområden eller trygga stråk.

En (av flera) lösning hade kanske varit att erbjuda de allra mest eftertraktade svenska arkitekturstilarna på vissa platser i de minst attraktiva områdena. – ”om inte förortsbefolkningen har råd att flytta in i Örgryte så får la Örgrytes kvaliteter flytta ut till förorten...” För paradoxalt nog så är det nämligen inte dyrast att bygga den småskaliga sortens bebyggelse som ligger i de dyraste bostadsområdena, det är markpriset som är dyrt och det allt minskande utbudet äldre bebyggelse som gör det exklusivt. Många av de idag lokalt mest eftertraktade bostadshusen (t ex landshövdingshuset & stadsradhusen) var ofta billiga när de byggdes med enkla material, utan hiss, få våningar och enkel grundläggning.

Marken är inte dyr i förorterna, det är en gyllene förutsättning och trä är inte ett lika dyrt material som betong. Dessutom kan små byggnader lätt uppföras av små konkurrerande byggföretag som kan sänka slutpriset. Men om man ska använda historiska lokala stilar i förorten behövs en exakthet som gör resultatet trovärdigt, oseriösa halvvarianter kommer kanske att förvärra situationen.

3; Anpassa tekniken efter stadens struktur/organisation

Många tekniska system är redan väldigt enkla att underordna stadens struktur/organisation så som att elektriska ledningar inte har något problem med de kortare avstånd som en kompaktare blandstad erbjuder eller att vattenledningar slipper ha ett så högt tryck när byggnadshöjderna inte blir högre än 6 våningar. Men vissa tekniska systems effektivitet går i rakt emot blandstadens behov som t ex privatbilism och framför allt dess höga hastighet.

STADSPLANERING

Vad: Anpassa bilarnas storlek, fraktbåtarnas höjder, rullstolarnas bredd istället för att anpassa stadsplaneringen och bostädernas planlösning i allt för hög grad.

Varför: Ny teknik förändras för varje år och anpassas snabbt efter verklighetens nya förutsättningar medan en lägenhet troligtvis blir samma i minst 50 år en bros höjd ligger kvar i 100 år och en stadsplans gatunät kan ligga låst i 500 år.

Det är inte ekonomiskt rimligt att fortsätta på samma standardiserade planeringssätt så länge till. En ny typ av rullstol kan säkert utvecklas för att få plats på mindre ytor inomhus, en styrhytt på en fraktbåt kan säkert sänkas inne i hamn för att komma under lägre broar och bilarnas storlek kommer automatiskt att bli mindre ju dyrare bensinen blir... då får vi hoppas att vi inte hunnit bygga allt för många underjordiska garage med låsta och onödigt stora mått.

I Stockholms har man valt att inte riva hela gamla stan av brandskyddsskäl utan istället låtit östermalms brandkår köpa in en lite smalare brandbil och på så sätt undvika de största problemen med smala gator. Ibland är inte enhetlig standard på planeringen den bästa lösningen... Under medeltiden var en tvärgata som Kåkbrinken i Stockholm bara 4 meter bred. Under 1600-1700-talen blev ett huvudstråk som Götgatan 12 meter brett. Under planeringen av stenstadens gatunät användes 18 meter som vid Norrtullsgatan och efter modernismen gjordes gatorna om till

trafikleder med det dubbla 36 meter (och än idag som vid nya Hammarby allé). Även om flödet blir bättre med bredare gator innebär det knappast att de sociala kontakterna eller butiksunderlaget blir bättre. Det behövs en större avvägning.

Vad: Förändra synen på bilägande och mobilitet

Varför: Bilen är mer av ett fraktfordon än ett transportmedel. Dess dimensioner är en gammal kvarleva efter vagnen som kopplades bakom hästen för att frakta saker och har fortfarande samma storlek som den haft i över 100 år eller i vissa fall till och med ännu större. Ur miljösynpunkt är det för det första svårt att lösa problemen med drivmedel som inte påverkar miljön alls och att uppnå de stora volymerna som världen efterfrågar eftersom den ökar så stort för varje år.

Metall och olja kommer troligtvis att bli riktigt dyra resurser och ska dessutom bensin- och bilskatterna sättas utefter de faktiska kostnaderna som bilen skadar samhället och miljön i verkligheten blir det otroligt dyrt. Gissningsvis ökar kostnaderna till det dubbla, ifrån en kvarts årslön till en halv årslön per person, alltså halva årets arbete bara för att betala sin pendling med bil till och från arbetet. Den stora utrymmeskrävande bilen som vi har vant oss vid kommer troligtvis att bli för dyr för vardagspendligpendling.

Hur: Bilen kommer hur som helst inte att kunna ta sådan plats som den hittills gjort, då behövs inte heller längre samma hänsyn tas till dess utrymmeskrav i stadsplaneringen. Det är dags att börja bygga för städernas invånare istället för kranskommunernas bilister. Det är dags att återställa bilismens skador, att återskapa en attraktiv stadsmiljö så att folk vill och kan flytta tillbaka till innerstäderna, istället för ut till pendlingsförorterna.

Vad: En ny utvidgad innerstadsgräns behöver dras där staden tillåts vara en plats för människor istället för bilismens snabba flöde, där gatorna fungerar som ett sällskapsrum istället för trafikleder.

Varför: Situationen i storstäderna idag är att de som bor inne i stan får dras med de negativa effekterna som orsakas av dem som flyttar ut och pendlar in. Med andra ord erbjuds dubbla fördelar till bilisterna, de kan flytta långt bort till villaområden med frisk luft och ändå pendla in snabbt på nybyggda breda motorvägar eller trafikleder som går rakt igenom staden.

Men den enorma yta som går åt till trafikleder, säkerhetsavstånd, rondeller, påfarter och bullerzoner behövs verkligen för att bebygga och återskapa en sammanhängande stad. Restiden är inte heller mätbar enbart efter klocktid utan även i relation efter upplevelser längs med vägen. En trevlig resväg medför en större acceptans för tidsförluster.⁸

Hur: Innanför den nya stadsgränsen bör inga motorvägar/trafikleder för bilar eller ens helt trafikseparerade vägar (förutom expressbuss/spårvägsfiler) tillåtas.

Den nya gränsen för till exempel Göteborg bör gå i en stor cirkel (eller snarare spretig stjärna) runt staden som tillåter en framtida stadsexpansion, i från Långedrag i väster via Oscarsleden & Dag Hammarskjöldsleden via delsjövägen & Änåsvägen & Kortedalavägen ända ut till Bergsjön i öster. Och från Angeredens torg, i norr via Hjällbovägen & Gråbovägen & Gamlestadsvägen & södra vägen & Mölndalsvägen till Mölndals kvarnby i syd. Samt längs gamla rikstväan från kärra söderut via Tagenevägen & Litteraturgatan & en låg bro till operan & Östra hamngatan... Och dessutom från Länsmansgården via Hjalmar Brantingsgatan & Herkulesgatan över till Stigbergstorget & Järntorget & Säröleden söderut. Herkulesgatan går även att förgrena österut via Gamlestan & Utbyvägen.

Innanför den här gränsen ska människans förutsättningar råda inte trafikledernas. Ingen genomfartstrafik med hög hastighet tillåts för att främja Göteborg som boendemiljö istället för en trafikplats. Blandstadsidealet är ju att befolkningen i allt större utsträckning bor nära sitt arbete eller arbetar nära sin bostad. Idag främjar utvecklingen snarare dem som bor i Trollhättan, arbetar i Göteborg och handlar i Borås...

INNANFÖR DEN UTVIDGADE INNERSTADSGRÄNSEN:

Vad: Sänk maxhastigheten för bilar och jämna ut flödet.

Varför: Bilarnas hastighet är väldigt ryckig inne i stan mellan trafikledstempo till tvärstopp vid rödljus. De många accelerationstillfällena medför en onödigt hög utsläppsnivå av avgaser och partiklar. Men att sänka hastigheten innebär inte alltid att den faktiska medelhastigheten blir så mycket lägre. Eftersom en sänkt maxhastighet kan medföra ett jämnare flöde och ett tätare avstånd mellan bilarna vilket istället ökar medelhastigheten.

Hur: Om man medvetet utformar gatornas bredd behövs inga farthinder eller ens skyltar med hastighetsgränser. Det enklaste sättet för den centrala staden är att återskapa de ursprungliga huvudstråkens dragning och fastighetsgränser mot gatan som fanns före 1931. Tydliga exempel är Övre Husargatan och Mölndalsvägen som skulle vinna mycket på att återfå sin forna logik efter att de blivit brutalt ombyggda till trafikleder. Man skulle vinna jättemycket mark till Göteborgs innerstads expansion genom att frigöra impedimenten för de trafikleder som genomförts från och med 1954 års generalplan.

Inför tre huvudtyper av stadsgator:

1. Pendelfartsgator med en temporär maxhastighet på 50 km/h. Bussar eller spårväg har egna körfält för snabb framkomlighet men dessa gator bör inte ligga i stadens mest promenadtäta områden. När du är innanför stadsgränsen är du på ett sätt redan framme. Dessa gator kan lätt byggas om från dagens biltrafiksleder där kollektivtrafiken erbjuds ett eget fält av bilarna. På längre sikt kan resursbrist bli mer alarmerande än tidsbrist vilket gör att gatubredden ändå inte får vara allt för bred eftersom den i framtiden troligtvis får en lägre hastighet.

2. Cykelfartsgator med en maxhastighet på 30 km/h. Cyklar, bilar och delvis långsammare kollektivtrafik integreras i samma vägbana men cyklar har företräde. På dessa genomfartsgator ligger trottoarerna kvar men utan nivåskillnad från vägbanan, nivåskillnaden ökar bara hastigheten och är problematisk för rullstolsbundna samt cyklisterna, helt i onödan. Övergångsställen är dock fortfarande praktiskt på dessa trafikerade gator och bör ligga i varje korsning. Gatubredd ca 12-18 meter från fasad till fasad liknande stenstadens gator, för boulevarder eller alléer kan bredden ökas med grönska eller trottoarbredd men inte med fler körfält.

3. Gångfartsgator med en maxhastighet på 10 km/h. Bilen, motorcykeln och cykeln behöver integreras även på dessa smala och långsamma stadsgator som inte är stora genomfartsgator för att få kommers och liv. Men hastigheten måste minskas så att de kör efter fotgängarnas villkor på samma yta. På stadsgatorna tas därför alla trottoarer bort helt. Rena "gågator" är egentligen onödiga, det räcker med enbart parkeringsförbud på de smalaste gatorna för att få bort bilarna som på till exempel Haga Nygata. Gatubredd bör vara 4-12 meter till fasad likt den förindustriella stadens mått.

Vad: Trafikintegrering. Slå ihop de separerade cykellederna, biltrafikslederna, spårvägslederna, busslederna, gånglederna till en gemensam stadsgata.

Varför: Att låta varje trafikslag ha sitt eget definierade utrymme skapar ett otroligt slöseri med mark som kanske är försvarbart längs motorvägarna på landet men inte mitt i städernas centralaste delar. Undantaget bör enbart vara för vissa delar av kollektivtrafiktrafiken.

Vad: Undvik alla återvändsgator eller säckgator, bygg enbart ett sammanhängande gatunät.

Varför: Det här är den grundläggande skillnaden mellan bostadsområdets och blandstadens organisation. Hela principen med att kunna kombinera handel/verksamheter med bostäder och service som i en blandstad baseras på att lokaliseringen blir lönsam, att verksamheterna kan förläggas där människor rör sig. Och vi som promenerar tar nästan alltid den närmaste eller enklaste vägen där vi kan komma så långt som möjligt utan hinder. En butik vid en återvändsgata i ett perifert bostadsområde har på grund av strukturen väldigt svårt att överleva.

Vad: Ta bort alla enkelriktade gator

Varför: De medför endast högre hastighet och omvägar vilket genererar mer trafik. Titta t ex på Berzeliigatan som har omvandlats från stadsgata till en enkelriktad trafikled med tre filer och därigenom fått en orimligt hög maxhastighet för bilarna innan de tvärbromsar vid trafikljusen.

Vad: Tillåt bara en fil i varje riktning för bilarna men med varierande bredd som möjliggör att de som tillexempel ska svänga åt höger håller åt höger.

Varför: Omvandla utrymmet som blir över till buss-/spårvagnskörfält eller fickparkeringsplatser. Dessutom så blir det säkrare för gående och cyklister som utsätts för fara när de går över en flerfilig väg där den ena bilen stannar och skymmer sikten för filen bredvid.

Det är även bilisternas filbyten i ”sista minuten” som ligger bakom de långa plötsliga bilköerna på trafiklederna in till centrum och mängder med bilkrocker. Om det bara fanns en fil hade kanske trafiken flutit bättre.

Vad: Ta bort alla trafikljus (utom för regionalståg)

Varför: De innebär en falsk trygghet, påtvingar tomgångskörning, höjer hastigheten stötvis mellan rödljusen och skapar därigenom en väldigt ryckig trafik som spyr ut onödigt mycket avgaser. Förra året (2007) rapporterade landets polismyndigheter cirka 150 olyckor mellan cyklar och det verkar öka. Över hundra fotgängare blev då påkörda av cyklister. Men siffrorna handlar bara om de olyckor som kommer till polisens kännedom. Årligen dör cirka 30 cyklister i trafikolyckor. De allra flesta efter att de har krockat med bilar eller lastbilar i korsningar. Man måste ändra trafikanternas attityd.

Chefen för trafikpolisen i Stockholm Carl Gustaf Wrangler uttalade sig för ett slopande av trafikljus. – ”Det vore oerhört intressant om Vägverket (dagens Trafikverket) eller någon kommunpolitiker någonstans i Sverige vågade pröva detta fullt ut. Jag är övertygad om att om folk faktiskt fick möjlighet att själva ta hänsyn då gör man det. Men i dag känner vi oss övervakade, tittar på skyltar och är så styrda av skyltar att vi inte tittar på trafiksituationen.”⁹

Den holländska staden Drachten med 45 000 invånare har redan tagit bort alla trafiksignalerna och låtit trafikanterna sköta saken själva. Resultat efter några år är att köerna är färre, trafiken flyter bättre och döds- och skadeolyckorna har minskat till noll! En lägre maxhastighet tar bort behovet av trafikljus som i sin tur möjliggör ett jämnare.

Vad: Ta bort alla vägbulor, refuger, hastighetsskyltar, rondeller..., (onaturliga farthinder)

Varför: De medför en väldigt ryckig hastighet som motverkar ett jämt flöde och egentligen är de onödiga.

Hur: Stadsplanering med naturliga inslag för att dämpa hastigheten så som gatubredd, tät bebyggelse, fickparkeringar, korsande vägar, naturlig topografi och integration mellan trafikslagen är både effektivare och attraktivare. När bilisterna kör inne i stan ska de hålla uppsikt efter fotgängare istället för efter skyltar.

Vad: All trafik ska ske i markplan.

Varför: Detta kommer också att lugna trafiken, minska antalet olyckor och dämpa stressen i samhället. Det är effektivare att vänta på sin tur enligt högerregeln än påfarer och viadukter med höga hastigheter i olika nivåer. Trafikplatsvarianten/spagettipåfarer är alldeles för utrymmeskrävande och försämrar livsmiljön för de närboende i för stor grad att dessa måste byggas bort inom stadsgränsen. Bilar på motorvägar kan utan problem köra av vid spagettirondeller i luften men stadsgator med cykeltrafik inne i stan får genast problem om de inte följer det logiska rörelsemönstret... vilket i sin tur medför färre cyklister.

Även tunnelbana är egentligen mer attraktivt för bilister, än kollektivresenärer. De flesta verkar trivas bättre ovanpå marken än under. I framtiden kommer vi antagligen inte heller ha samma brist på tid eller samma mängd bilar som är i vägen. Gatorna kommer då att bli friare vilket gör det fullt möjligt igen att ha en effektiv och lagom snabb spårväg i markplan.

Rälsbunden kollektivtrafik i luften är en gammaldags futuristisk vision som nog försämrar boendemiljön i städerna alldeles för mycket i verkligheten.

Hur: Alla trafikslag bör svänga i den riktningen som man ska. Ta bort alla "spagettipåfarter" (trafikplatser/mot) som Kungstensmotet, Rödastensmotet, Brantingsmotet, Gullbergsmotet, Olskroksmotet, Annedalsmotet, Ullevimotet, etc.

Vad: **Integrera regiontågens räls och stationer i stadens befintliga vägnät** så att stadsgatorna korsar över spårområdena på markplan.

Varför: Ja det är väl inte direkt troligt men ändå intressant... Tågstationer blir ju i så fall inte längre barriärer mitt i städerna. I Göteborg och Stockholm leder detta inte till någon nämnvärd tidsförlust att ha tågtrafiken i markplan eftersom de redan idag kör i nästan krypfart på grund av de krokiga spåren i tunnelarna under centrum.

Hur: Bommar stänger av genomfartstrafiken bara när det behövs, inga gångbroar eller gångtunnlar, allt i markplan, (se t ex på Kalmars centralstation). Tågens högsta hastighet blir 50 km/h innanför stadsgränsen. Då blir samtidigt buller-, skyddszonerna och stängsel onödiga och istället tillgängliga för stadsbebyggelse. Det kan innebära att centralstationens läge behöver omlokaliseras.

Vad: **Bygg slutna kvarter i bullerstörda lägen** istället för fönster som inte går att öppna

Varför: Angrip bullerproblemen vid källan istället för vid bostäderna som är drabbade. I slutna kvarter så uppnås automatiskt bullerskyddade rum mot innergården, grannhusen skyddar varandra och skapar en trivsamt innegårdsmiljö. Men de hästskeformade "kvarteren" som ofta byggs idag uppnår inte samma effekt eftersom ljud studsar in. Om man dessutom sänkte maxhastigheten till 30 km/h för bilar så skulle nästan alla bullerproblem i innerstäderna försvinna helt.

Men Kollektivtrafikens buller bör samtidigt mötas med större acceptans eftersom turtätheten ändå är låg på natten, vill man bo centralt får man tåla mer buller än på landet.

ARKITEKTUR

Vad: Anpassa alla tekniskt detaljerade **krav på byggnadsfysik efter blandstadsidealet.**

Varför: En hållbar skruv eller en hållbar byggnad gör ingen nämnvärd skillnad om den inte kopplas ihop med och understödjer hela visionen om ett hållbart samhälle. Bostäder som förläggas ovanpå verksamheter ger ju många fördelar för minskat avstånd/ antal onödiga transporter, effektivare markutnyttjande, ökad trygghet med fler ögon mot gatan även efter stängningstid och där igenom minskat sabotage och utjämnat parkeringsbehov.

Dessutom främjar det en lägre energiförbrukning totalt sett om bostäder och verksamheter/kontor kunde dela samma byggnad, eftersom bostäder behöver uppvärmning och kontor nedkyllning. Det är ett uppenbart slöseri med resurser att planera/bygga fast sig i en funktion som inte kan ändras efter tid (slit & släng).

Hur: Byggnader bör inte kategoriseras eller miljöoptimeras efter en enda funktion (som enbart bostäder, enbart kontor etc.). En byggnad bör benämnas som "byggnad" och dess miljöbelastning mer vägas in som en del av en helhet (t ex stadsdel, stad, region, bransch?...). Alla tekniska krav/miljökrav som ställs på byggnaders fysiska prestanda som inte främjar eller ens stödjer blandstadsidealet bör revideras bort. De är inte längre relevanta.

Vad: **Se byggnaden som ett enda sammansatt system** istället för separata tekniska delar.

Varför: Idag har vi en tendens att fascineras av mätetal och ju bättre tal en produkt har ju bättre anses den men det är sällan så lätt... för den detaljen man optimerar i ena änden förhindrar ofta en annan vilket skapar en dålig helhet (suboptimering).

Ta t ex ventilation som av många anses vara bättre ju mer luft som byts ut men det kan snarare leda till problem för astmatiker om dess höga effekt gör luften för torr. Genom att styra ventilationen mekaniskt kan man minska värmeförlusten men får då istället en hög

elförbrukning för att driva fläktarna (upp till ca 20% av byggnadens totala elförbrukning). Äldre bebyggelse löste problemet med högre våningshöjder istället så att den varma anghaltiga utandningsluften fick plats utan att konkurrera med den svalare inandningsluften och enbart med naturliga självdragssystem men då med högre värmeförbrukning per m² som biverkning.

Hur: Energiförbrukning per m² ger inte hela svaret om man inte även inkluderar antal m² och antal personer per m² samt den energi som gick åt vid byggskedet, alla transporter och att framställa alla material.¹⁰ Sen kommer även den svåra beräkningen kring de sociala faktorerna med byggnationens slutpris och vem som kan ha råd att bo/verka där.

Varför: En intressant jämförelse visar att en energieffektiv villa på 180 m² som enbart drar 45 kWh/m² inte är mer effektiv än en standardlägenhet på 50 m² som drar hela 162 kWh/m² – båda drar faktiskt lika mycket (8100 kWh) per bostad. Så en fattig ensamstående mamma med två barn i lägenhet bör inte utmålas som miljöproblem... speciellt inte om man dessutom räknar in miljöbelastningarna som följer med livsstil och bilanvändande. Förr byggde man ju miljöanpassat på grund av fattigdom och resursbrist men idag anses miljöanpassad byggnation istället driva upp kostnaderna, det är märkligt. Men det beror nog mycket på den allt högre grad av kostsam teknik som byggs in i alla nya bostäder. En hög teknisk optimering tenderar i sin tur att skapa en låg social integrering. Forskningen och byggsektorn har knappast nått den slutgiltiga "miljöbyggnadslösningen" än, (uppenbarligen behövs det ett flertal helt olika lösningar vid sidan av varandra).

PARKERING

Vad: **Förbjud bilparkering inom fastighetsgränsen**, på innergårdar och även under mark.

Varför: Den gemensamma och slutna innergården ska fylla viktigare behov som rekreation, socialt rum, odling och kanske lokalt kretslopp med djurhushållning, inte parkering. Under många år användes tvånget på parkering inom fastighetsgränsen för att lyckas riva de gamla innerstäderna och än idag är det ett av de största hindren för att bygga integrerad blandstad.

Underjordiska parkeringsgarage undviker visserligen utrymmesproblemet ganska smidigt men till ett väldigt högt pris för både de boendes hyror och den söndersprängda berggrunden. Så parkering som idag måste ske inom fastighetsgränsen tenderar att öka segregeringen på grund av de stora kostnaderna eller att framtvinga en hög och gles bebyggelsestruktur med långa avstånd till arbete och service.

Kostnader för nya parkeringsplatser (ungefärligt från P-Bolaget):

- en markplats kostar ca 20.000
- plan 1 över mark utlöser en kostnad av ca 160.000
- plan 2 över mark kostar också ca 160.000
- ett plan under mark inklusive takbjälklag kostar ca 300.000
- och plan -2 under mark kan springa iväg till ca 600.000

Den kortsiktiga lösningen att spränga ner alla parkeringar under mark är väldigt kostsam och helt bortkastade pengar på lite längre sikt. Om bilarna i framtiden kommer att bli lika korta som indiska Tata Nano eller lika smala som en Messerschmitt Kabinroller så kommer de dyra parkeringsgaragen få ofantliga mängder O-utnyttjbar yta. Även grundtanken med parkering måste alltså vara flexibel inför framtiden.

Hur: All parkering ska istället ske längs med vägar och gator (fickparkering). Bilarna ska enbart vistas där de används... på gatan. På riktigt smala gångfartsgator kan fickparkering vara ett problem för butiksägare och bör då undvikas men på mindre lämpliga affärsgator och framförallt bredare gator (cykelfartsgator etc.) kan parkering istället vara till nytta för stadsmiljön genom att sänka maxhastigheten.

Vad: **Markera inte parkeringsplatser utan enbart parkeringsförbud.**

Varför: I London är t ex kantstenarna tydligt gulmålade enbart där bilarna inte får stanna eller parkera vilket leder till många fler fickparkeringsplatser och lägre hastigheter jämfört med

Sveriges påvisade parkeringstorg. När de platser som har parkeringsförbud markeras blir informationen tydlig, inga luckor för misstolkningar som skapar stor allmän irritation.

Parkeringsförbud ska dessutom finnas enbart vid riktiga nödfall, där till exempel spårvagnen, buss eller kommersiell verksamhet inte får plats annars eller annan tillgänglighet hindras. Detta beslutas lokalt utifrån fall till fall, inte utefter generella överdrivna regler (10 m från korsning etc.). Förhoppningsvis kan detta leda till ett så ökat antal billiga parkeringsplatser att man kan börja få bort bilarna från de platser som verkligen skulle behövas till annat som torg, byggbar fastighetsmark eller parker. Gamla innerstadskvarter som "Kv Perukmakaren" kan återuppbyggas med bostäder och verksamheter och Grönsakstorget återigen få ett socialt och kommersiellt bruk.

Vad: Ta inte betalt för parkering utan för ägandet av bil och vägs katt istället

Varför: Det här är dock tveksamt om det ens kommer att fungera men om man inte kan ta betalt för att upplåta sin mark för parkeringsändamål så frigörs viktig mark för bättre ändamål väldigt snabbt. Det kan leda till ett parkeringskaos under en övergångsperiod innan människor har vant sig vid att ägandet av bil även kan ha negativa effekter på stadsmiljön (när det för första gången på länge blir synligt igen). Detta kan kanske ha en dämpande effekt för bilanvändandet.

Tillgängligheten för gång, cykel eller kollektivtrafiken får dock inte beröras. Parkeringsvakter kommer då enbart att kontrollera så bilarna inte blockerar. Kostnader för utbyggandet och underhåll av trafikseparerade bilvägar bör enbart bekostas av dem som äger bil inte av den gemensamma skatten.

Referenser för sammanfattningen:

¹ Bygghöringskommittens betänkande, SOU 2002:115 "Skärpning gubbar! – om konkurrensen, kostnaderna, kvaliteten och kompetensen i byggsektorn"

² Bertil Fredlund, Lågemissionsglas och renovering förbättrar äldre fönsters värmeisolering - Rapport 3055, Lunds universitet 1999

³ Anders Gullberg, Penningen, jorden och paragrafen styr, Formas fokuserar, 2005

⁴ Emil Bergsten, Daniel Josefson, Hyressättning enligt Malmömodellen, examensarbete vid Lunds tekniska högskola avdelningen för fastighetsvetenskap, 2005

⁵ Christer Bengs, professor i samhällsbyggnad, Tekniska högskolan i Helsingfors, Glest eller tätt – inget givet val, Formas fokuserar, 2005, sidan 106

⁶ Anders Hagson, PBL skapar gles stad, Artikel i tidningen Arkitekten, maj 2008 Sidan 16

⁷ Johan Rådberg, Drömmen om atlantångaren, 1998

⁸ Pia Westford, Urban forms betydelse för resandet – Med en fallstudie om barnfamiljers boende och resande i fyra förortsområden, Licentiatavhandling, KTH – Infrastruktur, 2004

⁹ Carl Gustaf Wrangler, Chef för Trafikpolisen i Stockholm, intervjuad i Sveriges Radio, ekot, 16 maj 2008

¹⁰ Niclas Köhler, Mer klimatutsläpp från byggen än från hus, byggindustrin 35/2010