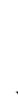


STOCKHOLM ON THE MOVE



FÄRGFABRIKEN

INNEHÅLL



SIDA 3
FÖRORD
ETT ORGANISKT MASKINERI
JOACHIM GRANIT

SIDA 4
FÖRORD
**INFRASTRUKTUR
BYGGER STADEN**
GÖRAN CARLS

SIDA 6
SCENARIO FÖR STOCKHOLMSREGIONENS FRAMTID
HYPER ISLANDS
JOHAN BERGLUND, JOSEP MIÀS

SIDA 10
**VÄGEN TILL VÅRA
DRÖMMARS STOCKHOLM**
JAN RYDÉN

SIDA 15
**MED NATURENS INGENJÖRER
VID RITBORDET**
LUKAS SÅLBY

SIDA 16
ETT FRÄMMADE CENTRUM
PERNILLA GLASER

SIDA 18
SCENARIO FÖR STOCKHOLMSREGIONENS FRAMTID
**CHILDREN OF STOCKHOLM:
ATT STÅ EMOT BRUTALITETEN**
GERARD REINMUTH

SIDA 21
**INFRASTRUKTUR I
INFORMATIONENS TIDSÅLDER**
JONATAN HABIB ENGGVIST

SIDA 24
TRAFIKAL RÄTTVISA, PRONTO!
LISA DEURELL, SOFIA ERIKSSON
OCH JOANNA ATTVALL
FRÅN KVINNORS BYGGFORUM

SIDA 26
**STADSTRAFIKEN ÄR EN USEL TJÄNST
- SÅ LÖSER VI PROBLEMEN!**
ANDERS GULLBERG

SIDA 30
SCENARIO FÖR STOCKHOLMSREGIONENS FRAMTID
SLUMRANDE TILLGÅNGAR
OLGA TARRASÓ, JOAQUIM TARRASÓ

SIDA 33
**PLATSEN ÄR POLITISK
- FRÅN MINSK TILL ALEXANDRIA**
REBECCA GORDAN

SIDA 38
SCENARIO FÖR STOCKHOLMSREGIONENS FRAMTID
IDÉ(A) KATALOG
JONATHAN D. SOLOMON

SIDA 41
**DEN GRÖNA INFRASTRUKTUREN
FÄRGAR AV SIG**
LUKAS SÅLBY

SIDA 43
**STADSUTOPIER & DYSTOPIER
INFRASTRUKTUR TILL MAX**
BOSSE BERGMAN

SIDA 46
SCENARIO FÖR STOCKHOLMSREGIONENS FRAMTID
STOCKHOLMS GEMENSAMMA VATTEN
IVAN KUCINA

SIDA 49
**STOCKHOLMS PLAN JUST NU: ÄNNU
LÄNGRE BILKÖER ÅR 2030**
JAN RYDÉN

SIDA 54
PARTNER INFO OCH CITAT

SIDA 60
KOLOFON

Utgiven av Färgfabriken i samband med utställningen
Stockholm on the Move 22 november 2012 – 24 mars 2013.

REDAKTION: Karin Englund, Lukas Sålby, Emilia Rosenqvist,
Jan Rydén, Fia Palmgren, Caroline Settergren

MEDVERKANDE SKRIBENTER:

Anders Gullberg – Forskningschef vid Stockholmsforskningen Stockholms stad
Bosse Bergman – Forskare KTH Samhällsplanering och Miljö
Göran Cars – Professor och prefekt KTH Samhällsplanering och Miljö
Jan Rydén – Skribent och konstnär
Joachim Granit – Kreativ ledare Färgfabriken
Jonatan Habib Engqvist – Curator och teoretiker
Kvinnors Byggforum – Rikstäckande nätverk av och för kvinnor i byggbranschen
Lukas Sålby – Skribent och medarbetare Färgfabriken
Pernilla Glaser – Författare, pedagog och verksamhetsutvecklare
Rebecca Gordan – Journalist och redaktör tidningen Arkitekten

ART DIRECTION OCH DESIGN: Johanna Bonnevier

ILLUSTRATION: Caroline Settergren

TRYCKERI: Printografen

PAPPER: Munken Pure

ISBN: 978-91-979915-5-1

ETT ORGANISKT MASKINERI

INFRASTRUKTUR – en organism som verkar ha ett eget liv, en pulserande kropp. Små och stora flöden av energi, hårda och mjuka material. En organisk struktur där ljus, ljud och rörelser verkar leva sitt eget liv. Ett komplext nätverk som binder samman stad, förorter och landsbygd. Ett skapat system som vi använder oss av dagligdags.

Vi reser till, vi färdas bort. Lokalt, globalt, fysiskt och digitalt. Vår värld har sedan 1900-talets början radikalt förändrats, kulturellt, socialt och teknologiskt. Våra sätt att färdas har också förändrats. Häst och vagn och cykel har övergått till bil, buss, flyg och tunnelbana. Det som skapar förutsättningarna för rörelser och kommunikation är detta vida begrepp vi kallar infrastruktur – järnvägar, vägar, energisystem, it, avlopp och så vidare. Infrastruktur kan liknas vid ett skelett där vägar, broar och spår fungerar som en bärande struktur, som i sin tur fylls med färdmedel av olika slag – stadens blodomlopp. Det finns många bilder och uppfattningar om vad infrastruktur är. Ett maskineri med olika system som ständigt är i rörelse.

Stockholm on the Move är en bred och stor satsning där Färgfabriken gemensamt med KTH:s institutioner Miljö, Samhällsbyggnad och Arkitektur, samt många andra intressenter, har skapat ett sammanhang där vi undersöker begreppet infrastruktur ur flera olika perspektiv. Utgångspunkten är Stockholmsregionens utveckling. Vi har frågat en mängd aktörer inom olika discipliner hur de tolkar begreppet och vad de ser som viktiga frågeställningar inför framtiden. Under denna process har det framkommit att det saknas en tydlig bild av vad som är på gång och planerat. Det finns ingen egentlig överblick över alla de stora byggen, med fokus på vägsystem och tunnelbyggen, som är planerade och under genomförande. Hur och på vilket sätt interagerar de med varandra och vilka effekter får det för vårt samhälle på 20–30 års sikt? Vi planerar för framtiden. Men kan vi även planera och bygga för förändrade livsbetingelser? Kan man planera för det oplanerade och ge utrymme för flexibilitet och anpassning?

Ett exempel på en stor satsning som förändrade Stockholms struktur är tunnelbanesystemet som planerades och byggdes under 1940–1970-talet. Det är denna enorma satsning som i allra högsta grad präglar Stockholms utveckling.

Den skapade förutsättningar för det samhälle vi lever i i dag, där många av oss har vuxit upp och dit folk har flyttat till. Trycket på Stockholm är stort. Fler och fler söker sig hit – hela två busslaster nya invånare om dagen.

Hur har det då fungerat? Bra säger många. Det totala kollektiva resandet utgör över 720 miljoner resor per år i regionen! Förorterna som planerades i relation till tunnelbanan har i många fall fungerat bra, i andra fall mindre bra. Nu planeras det och byggs tunnlar, motorleder och spårvägar – enorma investeringar. Finns det ett

grepp om helheten? Vilket samhälle bygger vi för kommande generationer? Vilka strategier är rimliga och hur kan de få en positiv verkan? Vet vi hur framtiden kommer att se ut? Antagligen inte. Det planeras målmedvetet och det analyseras, men det verkar saknas en övergripande bild av hur våra framtida behov kommer att se ut. Stockholm on the Move's ambition är att ställa frågor och ge stockholmarna en möjlighet att reagera och reflektera. Samtidigt som vi försöker sortera i en komplex begreppsapparat.

FRIHET OCH MÅSTEN

Resande är en symbol för frihet, men även en nödvändighet och ett måste. Bor du exempelvis i Botkyrka och arbetar på Lidingö sjukhus befinner du dig dagligdags tre timmar och tjugo minuter i kollektiva färdmedel. Resorna innebär under högtrafik en enorm stress, snabba byten och en kamp för att få en sittplats. Under lågtrafik väntar man kanske vid kalla och dragiga hållplatser eller perronger. Mycket tid går åt till resande samtidigt som tiden blir alltmer av en bristvara i vårt samhälle. Men det finns även andra sätt att se på stunderna vi spenderar i infrastrukturens system – kanske är timmarna i bilköerna det enda tillfället under dagen då man får vara med sig själv, tänka och lyssna på musik.

Den andra, mer gångse känslan av att sitta i en bilkö är frustration och vanmakt. Vi är alla en del av systemet och vi har både gemensamma och specifika behov. Det individuella perspektivet försvinner ofta i debatten.

När vi diskuterar och planerar infrastruktur förs samtalet oftast "från ovan" och utifrån ett storskaligt tekniskt perspektiv.

Vi behöver ställa frågor kring hur och på vilket sätt vi vill forma vår framtid. Det handlar om livskvalitet. Det handlar om ekonomi, politik, identitet och hållbarhet ur både sociala och miljömässiga perspektiv. Vi lever i ett Stockholm som inte enbart är staden Stockholm utan även ett län och en region i relation till ett större globalt sammanhang. Städerna är platser där kulturella utbyten sker och ideologier formas. Vi blir ständigt påmind om att urbaniseringen sker globalt med ett intensivt tempo. Det är därför Stockholm on the Move även riktar blicken utåt, tar in kunskap och erfarenheter och inspireras av vår omvärld.

Färgfabriken och KTH vill passa på att tacka alla de som engagerat sig i projektet – och det är flera hundra personer! Som alla har varit till stor hjälp med kreativ input, kloka råd och kunniga insikter. Utan er alla inget "on the Move". ●

Joachim Granit, kreativ ledare på Färgfabriken

Färgfabriken har sedan starten 1997 varit och är en aktiv röst i frågor kring stadsutveckling, arkitektur och samhällsplanering. Genom ett flertal projekt har vi gemensamt med olika samarbetspartners formulerat frågeställningar som berör städer ur olika perspektiv.



BYGGER
STADENTEXT:
GÖRAN CARS

Det finns ett starkt samband mellan byggande av vägar och järnvägar å ena sidan och villkoren för stadsbyggande å den andra. Med stöd i forskning på KTH hävdar jag i denna artikel att stora vinster kan göras vad gäller miljö, attraktivitet och ekonomi genom att integrera planeringen av dessa verksamheter. Att belysa denna problematik är den stora utmaningen för Stockholm on the Move. Och KTH ser med förväntan fram mot angelägna presentationer, seminarier och samtal om detta – en av de största utmaningarna för Stockholms fortsatta utveckling.

Inte sällan lever vi i tron att goda idéer och djärva stadsbyggnadsvisioner styr utvecklingen av staden. Visst kan det vara så, men jag vill hävda att i stor utsträckning styrs stadens utveckling av dess infrastruktur. I detta konstaterande ligger ingen värdering i bemärkelsen bra eller dåligt. Utbyggnaden av Stockholms tunnelbana framhålls ofta som ett bra exempel på hur planeringen av infrastruktur och stadsbyggande kan samordnas. Det pärlband av förorter som byggdes upp längs tunnelbanelinjerna mötte på ett utomordentligt sätt de behov av utveckling och moderna bostäder som förelåg efter andra världskriget. På motsvarande sätt används ofta utbyggnaden av motorvägarna i Stockholmsregionen som ett negativt exempel på detta samband. Så snart dessa trafikleder färdigställdes uppstod en bebyggelseutveckling i direkt anslutning till dem. Denna utveckling har över tiden accelererat och idag kan vi se hur en tät bebyggelsemassa vuxit fram längs med stora sträckor av E4 och E18. Inte sällan har denna bebyggelseutveckling karaktäriserats av vilda västern-mentalitet, snarare än av en bärande idé och vision om den framväxande och framtida staden. **Uppgiften för Stockholm on the Move är att utveckla tankar och samtal om hur vi kan åstadkomma en samordning och integration av infrastrukturplanering och stadsplanering. I en sådan samordning ligger stora och påtagliga vinster på såväl den lokala som regionala skalan.**

På den lokala nivån ligger utmaningarna i att harmonisera trafik- och bebyggelseutvecklingen. En väg eller trafikled kan i olyckliga fall utgöra en barriär som avskiljer olika delar av staden från varandra. Bristfälligt genomtänkta infrastrukturlösningar kan

också generera buller och luftföroreningar som skapar påtagliga lokala miljöproblem. Omvänt kan väl genomtänkta och utformade trafiklösningar bidra till att skapa en förbättrad tillgänglighet som innebär att underlag för service och andra kollektiva nyttigheter blir större. En trafikled som omvandlas till en stadsgata kan förvandla vår uppfattning om trafiken, från att se den som ett problem till att uppleva den som ett värdeskapande element i stadsmiljön. Genomtänkta infrastrukturlösningar kan också bidra till att olika funktioner som vi behöver i vårt vardagsliv, exempelvis boende, service och fritidsaktiviteter, kopplas samman fysiskt och att vi därmed gör miljövinster i form av ett minskat resande. Samtidigt får vi som privatpersoner en bättre tillgänglighet och behöver ägna mindre tid åt att transportera oss mellan olika vardagsfunktioner. **På det lokala planet är utmaningen för Stockholm on the Move att utveckla lösningar som visar hur nytton och värden kan skapas genom en väl fungerande integration av infrastruktur- och stadsplanering.**

På det regionala planet ligger utmaningen i att förbättra tillgängligheten och att skapa förutsättningar för den bebyggelseutveckling som Stockholms snabba tillväxt förutsätter. Den regionala tillgängligheten är en utmaning av högsta prioritet, vilket torde stå bortom allt tvivel för envar som någon gång transporterat sig på Essingeleden eller tunnelbanans gröna linje i rusningstid. Den regionala tillgängligheten är viktig ur tre aspekter. För det första är god tillgänglighet avgörande för Stockholmsregionens ekonomiska tillväxt. Stockholm växer och vi är beroende av att snabbt och effektivt kunna röra oss mellan olika målpunkter. Bristande tillgänglighet, kapacitetsproblem och förstoppade trafikleder är hinder för Stockholms attraktivitet som



etableringsort, för såväl människor som företag. För det andra har en förbättrad regional tillgänglighet en social dimension. Stockholmsregionen är en starkt skiktad social region, där den södra delen är förfördelad. Här finns en stor del av befolkningen men bara en liten del av arbetstillfällena – som av tradition ligger i den norra regiondelen. Förbättrad tillgänglighet inom regionen är en förutsättning för att kunna utjämna de sociala klyftor som i dag utgör ett påtagligt problem. För det tredje så innebär trängselproblematiken ett miljöproblem. Igenproppade vägar, stillastående och puttrande bilar, samt bilister som tar omvägar för att slippa köer är i dag en påtaglig verklighet. **Utmaningen för Stockholm on the Move är att analysera och diskutera hur den regionala tillgängligheten kan förbättras.** Vid sidan om tillgänglighetsfrågan ligger också utmaningen att fundera över vilka möjligheter som finns för att skapa genomtänkta bebyggelsemiljöer (för bostäder, arbetsplatser och service) i anslutning till såväl befintlig som nyttillkommande infrastruktur.

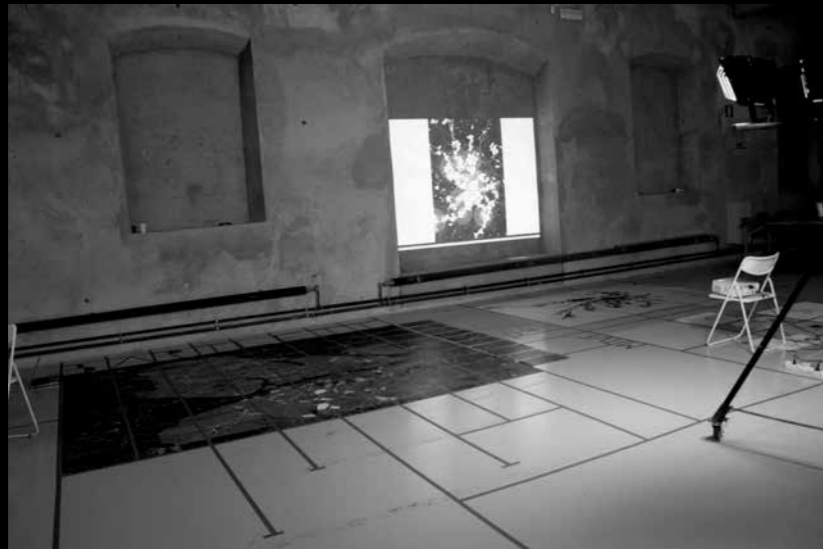
Infrastruktur bygger staden! I detta ligger ingen värdering. Resultatet kan vara positivt eller negativt. Det avgörande är vår professionalitet, det vill säga vår förmåga att samordna infrastruktur- och stadsplanering på ett sådant sätt att de bidrar till att skapa tillgängliga och attraktiva stadsmiljöer. ●

Vad ska hända med Stockholm? Hur förbereder man sig för en okänd framtid? Vilka möjligheter och vilka problem väntar runt hörnet? Till *Stockholm on the Move* har vi bjudit in fem internationella workshop-ledare som tillsammans med masterstudenter har fått i uppdrag att arbeta fram fem olika scenarier för Stockholmsregionens framtid. Scenarierna är också en del av utställningen på Färgfabriken.

HYPER ISLANDS

WORKSHOPLEDARE: JOHAN BERGLUND, JOSEP MIÀS, ARBETSGRUPP: JONATHAN BLAKE, IONE BRADDICK, OLIVER LEECH, SAMANTHA RIVE

Unit 16, The Bartlett School of Architecture, UCL



JOHAN BERGLUND Arkitekt och grundare av 42 Architects i London. Johan jobbar med arkitektur, urban utveckling, landskapsarkitektur och interiörer. Han har stor erfarenhet av att leda större offentliga projekt i Storbritannien och Mellanöstern, och har nyligen färdigställt första etappen av en stor aktivitetspark i UNESCO's världsarvsområde i Falun. Vid sidan av arbetet med 42 Architects driver Johan tillsammans med Josep Miàs en Master Studio på Bartlett School of Architecture.

JOSEP MIÀS Arkitekt och grundare till Mias Arquitectes i Barcelona. Josep arbetar med landskapsdesign, urban utveckling, arkitektur, interiörer och industridesign. Han har bl.a. designat iGuzzinis nya kontorsbyggnad som vunnit flera stora arkitekturpriser, Barceloneta-marknaden i Barcelona, samt restaurerat en äldre historisk byggnad i den spektakulära nöjesparken Tibidabo, även den i Barcelona. Josep driver sedan 2011 en Master Studio med Johan Berglund på Bartlett School of Architecture.

Öar är fristående geografier, vanligen definierade av sitt isolerade läge i en vattenmassa. Inom området ö-biogeografi vidgas definitionen till att även syfta på ett isolerat eller avskilt land- eller vattenområde, eller "ett beboeligt område som omges av ett större obeboeligt område".¹ Öarnas isolerade läge har främjat utvecklingen av mycket specifika ekologier. Vi började vår workshop med att definiera och utveckla vårt förslag kring de sociala och urbana ö-ekologier som förekommer i och omkring dessa platser.

"I vår icke-geografiska tillvaro befinner jag mig aldrig helt och hållet inte i London, aldrig helt och hållet inte i Tokyo. Vi är alla invånare i meta-staden, oberoende av vår fysiska adress."²

ÖAR

Stockholm är en stad byggd som en tydlig skärgård av fysiska och sociala öar. I vår workshop ämnade vi att skapa en förståelse för Stockholms underliggande dynamiska struktur och dess olika skikt, de "krafter" som formar den fysiska staden, direkt eller indirekt. När vi närmade oss Stockholm studerade vi även stadens fysiska fotavtryck och de tänkbara utvecklingsscenarier som kan forma regionens framtid. Ur vår analys utvecklades ett nytt förslag. Vi såg det som ett nytt skikt av staden, ett "intensifierat Stockholm", som existerar inom/över/under/runt den befintliga staden.

PROMENADSTADEN

I studien om konceptet Promenadstaden fann vi många goda idéer om bevarandet och hanteringen av stadens grönområden, men också många problem, i synnerhet vad gäller relationen mellan staden och den omgivande naturen. Jämfört med (vår hemstad) London, en stad med många stadsparker, fann vi att många av de föreslagna planerna att skapa stadsparker i Stockholms när- och ytterförorter i praktiken var svåra att genomföra, mestadels eftersom det inte fanns någon omgivande stad. I stället är de grönområden som omger Stockholm vidsträckta, öde och i hög grad outnyttjade. Vårt ursprungliga intresse för de sociala och fysiska öar som skapar staden Stockholm växte till att även se grönområden som öar i sig själva.

Det vi fann var ett brett grönt bälte som omger innerstaden, bestående av Hagaparken, Frescati, Gärdet, Djurgården, Nackareservatet, Årstaskogen och så vidare. Vi diskuterade hur innerstadens expansion blir omöjlig på grund av denna ring av "oberörbara" grönområden, och vår lösning blev att bryta upp dessa grönområden till mindre ytor inramade av stadsbebyggelse. Dessa nya "injektioner" av urbanitet kallar vi "hyper-öar". Namnet uppstod ur en idé om en hyperurbanitet, en stad som är intensivare, tätare och mer stadslig. Ett Stockholm som så att säga är mer Stockholm än det är i dag, ett Stockholm på steroider.

STOCKHOLMS KLVNA IDENTITET

Det finns olika åsikter om hur Stockholm bör utvecklas de närmaste 30 åren och framåt. Nimby-kretsen [Not in my backyard; Inte på min bakgård] är naturligtvis motståndare till att staden utvecklas överhuvudtaget, medan Yimby [Yes in my backyard; Gärna på min bakgård] och andra som är positiva till urbanism lobbar för att staden ska växa utan att dess nuvarande kvaliteter går förlorade. Stockholm är världens sjätte bästa stad att leva i, enligt The Economist Intelligence Units ranking från 2012. Vi tror inte att en expansion hotar de värden som listas i bedömningen (grönområden, naturliga tillgångar, kulturella tillgångar, infrastruktur, utbildning osv.). Tvärtom tror vi att staden, genom att förstärka de kvaliteter den redan besitter, kan utvecklas positivt och på riktigt bli "Skandinaviens huvudstad", som Visitstockholm.com så stolt proklamerar.

HYPER-ÖAR

Hur ska Stockholm utvecklas och växa för att kunna hysa den enorma tillströmningen av nya invånare under de kommande 30 åren? Vår idé bygger på att inte röra de existerande delarna, utan i stället utveckla tomrummen däremellan. Genom att skapa vad vi initialt kallade "urbana broar" mellan till synes separata områden vill vi koppla ihop dessa och skapa större sammanhållna kluster av stadsbebyggelse, i motsats till den nuvarande situationen med satellitförorter med svag eller ingen koppling till sina grannförorter. Dessa "urbana broar" är tänkta att vara tätbefolkade urbana knutpunkter som erbjuder bostäder, handelsplatser och sociala och kulturella funktioner till de omgivande satellitområdena, och därigenom bli nya centrum för större kluster av bebyggda områden.

Vårt förslag hänger ihop med vår ursprungliga idé om öar - vi skapade en ny slags öar, som ett tillskott till den redan existerande skärgården av urbana områden. Dessa "hyper-öar" är öar som ska koppla samman andra öar. De är utformade i syfte att förbinda, sammanlänka och skapa gemensamma samhällen genom gemensamma aktiviteter, gemensam service och gemensamma kulturella institutioner. Vi ser dem som ett verktyg för att decentralisera Stockholms struktur och skapa innerstadslänkande områden utanför det som uppfattas som gränsen för Stockholms urbana centrum.

Vårt projekt genomsyras av en positiv syn på urban tillväxt. Vi tror att Stockholm kan intensifieras. Vi tror att staden kan bli mer av allt: grönare, mer urban, mer vattennära, mer mångkulturell och lokalt engagerad - en ännu bättre stad att leva i. ●

"PROBLEMET I STOCKHOLM ÄR DE STORA SKILLNADERNA SOM FINNS MELLAN HUR STADEN ÄR TÄNKT ATT SE UT OM 30 ÅR OCH HUR DE RÄTTSLIGA OCH POLITISKA RAMARNA I MÅNGA FALL TYVÄRR FÖRHINDRAR DETTA. UTAN EN FUNDAMENTAL FÖRÄNDRING I DET POLITISKA BESLUTFATTANDET KOMMER STOCKHOLMS INNERSTAD ATT FÖRBLI SOM DEN ÄR, MEN MED ETT ÄNNU STÖRRE OMRÅDE AV SPRETIGA FÖRORTER."

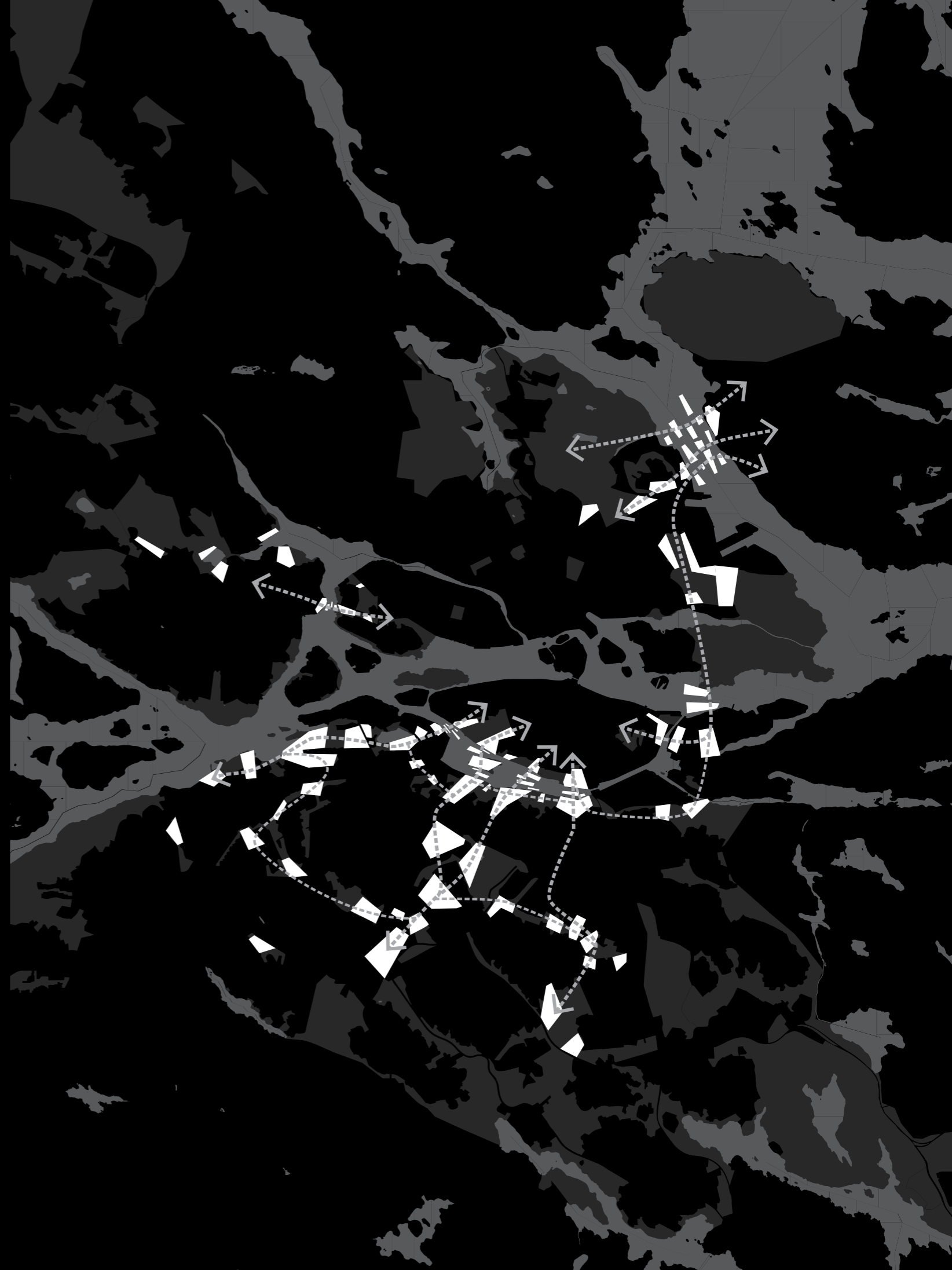
JOHAN BERGLUND

1 http://en.wikipedia.org/wiki/Island_biogeography
2 William Gibson in Scientific American



**"VÅRT URSPRUNGLIGA INTRESSE FÖR
DE SOCIALA OCH FYSISKA ÖAR SOM
SKAPAR STADEN STOCKHOLM VÄXTE
TILL ATT ÄVEN SE GRÖNOMRÅDEN
SOM ÖAR I SIG SJÄLVA."**

JOHAN BERGLUND



VÄGEN TILL VÅRA DRÖMMARS STOCKHOLM

TEXT: JAN RYDÉN

På ett ytligt plan är aktörerna i Stockholm mer överens än på många år om vart Stockholm är på väg. Stockholm växer snabbt, vilket alla bejakar. Flertalet har en liknande vision. Visionens anda fångas i begreppet Promenadstaden. Man vill göra hela Stockholmsregionen till en levande, attraktiv funktionsblandad stad. Det ska finnas flera stadskärnor, det ska finnas en uthållig tillväxt och alla vill ha en växande andel kollektivtrafik.

Så varför uppstår inte detta underbara blandade Stockholm som alla vill ha? När vi dyker under ytan märker vi att det finns många dolda mekanismer som hindrar var och en att bidra till det alla vill uppnå. Det handlar om tre saker: form, beslutsvägar och finansiering.

FÄRGFABRIKEN INTERVJUADE FÖLJANDE AKTÖRER

Kungliga Tekniska högskolan, Länsstyrelsen, Stadsbyggnadskontoret, SL, Stockholms handelskammare, Stockholms hamnar, Sweco, Tengbom, Trafikkontoret, Trafikverket, Veidekke.

HUR SKA STOCKHOLM SE UT I FRAMTIDEN?

Ofta uppfattar vi den frågan bokstavligen. Vi tänker på hur vägar ska dras på en karta eller hur hus ska se ut. Och formen är faktiskt viktig, den påverkar hur vi väljer att röra oss i staden, eller väljer att inte röra oss.

För första gången på länge finns en ganska stor samstämmighet kring vilket slags stad Stockholm ska bli i framtiden. Visionen finns i Promenadstaden för Stockholms stad och i RUFSS, den regionala planen för Stockholms län. Men dessa är ganska översiktligt hållna visioner som inte alltid är så lätta att konkretisera eftersom det finns en inneboende dynamik som driver utvecklingen åt ett annat håll: dels marknaden som maximerar lönsamhet i varje enskilt byggprojekt och affärsuppgörelse, dels administration, regelverk och en politisk struktur som inte är uppbyggd för att förverkliga visionen om Promenadstaden, utan är ett arv från tidigare generationers idéer om en funktionsuppdelad stad. "Man säger sig vilja gå ifrån zonplanering [med var sak på sin plats], men vi ramlar hela tiden tillbaka i zontänkandet", säger Sverker Hanson från arkitekt- och teknikonsultföretaget Sweco.

Alla politiska nivåer är överens om att kollektivtrafikens andel av resandet ska öka fram till 2030. Enligt regionplanen får inte ökningen av vägtrafik bli större än 30-35 procent om klimatmålet ska nås. Men biltrafiken ökar av sin egen inneboende kraft.

"Samhällsutvecklingen i en region är ju beroende av hur många människor som bor där, vad de har för pengar, vad kan de välja på och vad de väljer", säger Susanne Ingo, utvecklingsstrateg på Trafikverket. "Hittills har det varit så att de har valt bil i väldigt hög utsträckning, oftast kommer man nämligen fortare fram då i den vardag som är pressad för de flesta människor. Det är utslagsgivande. Har man familj och ska hinna till jobbet innan mötet börjar, och sen hem efter jobbet och hinna handla innan barnen blir alltför trötta och hungriga så blir restiden jätteviktig. Man ska dessutom få ihop det hela med en bostad man gillar och har råd med, och ett jobb som passar. Det har för många skapat ett bilberoende", säger Susanne Ingo.

FINNS DET EN GEMENSAM VISION FÖR STOCKHOLM?

Alla instanser har förbundit sig att följa det som står i RUFSS, den regionala utvecklingsplanen för Stockholm. Väldigt många

professionella aktörer ifrågasätter dock det kloka i att bygga Förbifart Stockholm. Tvärtom efterlyser många planerare och arkitekter en vision som inte satsar på privatbilism överhuvudtaget utan helt fokuserar på kollektivtrafik i olika former, cykel- och gångtrafik. Bilvägarna bör lämnas till nyttotrafiken. Men nu finns det en överenskommelse kring Förbifart Stockholm och ingen vill peta i den av rädsla att fördröja andra, viktiga projekt. Respekten är mycket stor för hur komplext det är att förhandla fram infrastrukturlösningar. Den gyllene regeln lyder: Stå fast vid överenskommelser så att vi kommer vidare.

Alla är också överens om ungefär följande problembeskrivning: Trycket på Stockholms innerstad är för stort, trängseln där är för stor, och att detta är en direkt konsekvens av hur infrastrukturen är uppbyggd. Fokuset på centrum driver upp priserna i innerstaden och väcker krav på allt högre bebyggelse där. Att både spårtrafik, bil och buss ska gå via de centrala delarna av staden skapar dessutom ett oerhört störningskänsligt system. Det räcker med stopp på en plats i mitten så stannar allt. Målet är alltså att avlasta Stockholms innerstad.

Lösningen som finns i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFSS) är att utveckla ett flerkärntigt Stockholm, med åtta regionala stadskärnor runt innerstaden.

"Idén om det flerkärntiga Stockholm är ett sätt att avlasta Stockholms innerstad. En ny version av ABC-staden, eller grannskapsplanering. Teoretiskt är det bra, men praktiskt sett är det svårt att genomföra. Ska vi först bygga infrastrukturen och sedan ska människorna flytta in. Eller tvärtom? säger Anton Västberg, ansvarig för strategiska trafikfrågor på Trafikkontoret.

FORMEN, PLANERINGEN OCH FINANSIERINGEN HÄNGER IHOP

Hur byggandet är organiserat och hur det finansieras påverkar besluten om form. Form: Vilken form Stockholm får, både gatorna, spåren och husen, påverkar i sin tur hur vi rör oss i staden och vilka liv vi har möjlighet att leva där. Planering: Det är svårt att samordna Stockholmsregionens 26 kommuner, landstinget (SL), staten (Trafikverket) och det marknadsdrivna privata byggandet. Finansiering: Det saknas pengar i dagens budgetar för det som skulle vara nödvändigt för att skapa en hållbar utveckling i morgon.

Det finns även en förhoppning att kunna vända trafikströmmarna i kollektivtrafiken och i vägnätet för att på så sätt kunna utnyttja denna infrastruktur effektivare. "Den största outnyttjade potentialen i tunnelbanan finns i 'den motsatta riktningen'. Utåt från tullarna är det ganska tomt i nästan alla t-banevagnar på förmiddagen", säger Niklas Svensson, biträdande stadsbyggnadsdirektör i Stockholm.

Många pratar om att uppmuntra stadslivet i de nya kärnorna, men det har inte riktigt tagit fart. Tendensen i dagens Stockholm tycks snarare vara att stråk blir viktiga innan de utpekade kärnorna börjar växa. Dessutom uppstår vissa "spontana" kärnor i närförorter som Älvsjö, Solna, Sundbyberg och Kista.

Trots allt tal om storstad så låter det flerkärntiga Stockholm i grunden som förortstänkande. Det är väldigt likt Ebenezer Howards *Garden Cities of Tomorrow* (1902) vars idéer gav upphov till våra första förorter, Enskede och Äppelvik, och vars grundstruktur ekar även i Stockholms tunnelbaneförorter. Det här har uppmärksammats av flera debattörer, senast Ola Andersson i boken *Vykort från Utopia* (2012). Det är heller inte självklart att en flerkärntig stad bygger det mest trafiksnåla samhället, tvärtom kan

glesheten mellan kärnorna inbjuda till mycket bilåkande, inte minst på fritiden.

BYGG TUNNELBANA OCH STADSDELAR SAMTIDIGT

Att vi måste planera staden så att vi bygger infrastruktur och hus samtidigt är ett återkommande mantra från nästan alla aktörer. Tunnelbanans utbyggnad återkommer ständigt i diskussionen som en förebild när det gäller just samplaneringen av infrastruktur och bebyggelse. Likaså när det gäller finansiering. Många frågar sig hur man på 1950- och 1960-talet kunde ta så framsynta beslut, vilket vi i dag verkar helt oförmögna att göra. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) konstaterar i en rapport 2012 att om vi applicerar dagens metoder för samhällsekonomisk analys på den tidens tunnelbaneutbyggnad så visar de mycket tydligt att de är lönsamma, de ger minst fem gånger investeringen åter. Dessutom menar ESO att deras egna beräkningsmetoder på flera sätt underskattar nyttan av tunnelbana. Den skulle alltså ge mycket mer än fem gånger tillbaka.

Samtidigt ledde just utbyggnad av tunnelbanans yttre delar till den glesa, skärgårdslika struktur som har skapat flera av de problem Stockholm i dag står inför: Segregation, stort bilberoende, långa överklagandeprocesser. Med en gles bebyggelse har varje litet grönområde redan en granne, och denne riskerar alltid att förlora sin utsikt. ESO menar i sin rapport att det snarast är tunnelbananätets glesa, utdragna form som gett upphov till ett ökat bilresande, inte tunnelbanans egenskaper i sig.

"En viktig slutsats är därför att det kanske hade varit bättre om inte tunnelbanan med intilliggande bebyggelse planerats fullt så långt ut från centrum som den gjorde. Kanske hade en tunnelbana i närförort och halvcentrala bandet, varit tillräckligt och till och med önskvärt. /.../ Detta är också en tydlig illustration av en nackdel med den regionförstoring och utbyggnad av spår långt från centrum, som ibland eftersträvas. Goda möjligheter till långpendling ökar matchningen på arbetsmarknaden, men innebär förutom långa arbetsrestider att även det övriga resandet blir stort och svårt att lösa med annat än bil." Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO)

Alla som lever i Stockholm vet att tvärförbindelserna i ytterstaden är usla. Behovet av tvärförbindelser återkommer i alla diskussioner. Men det som borde vara enkelt åtgärdat tycks vara ett märkvärdigt svårlost problem. Det saknas resandeunderlag för spårtrafik, och utan bra infrastruktur vill ingen bygga den täta, stadslika struktur som skulle behövas för att minska både bilåkandet och den sociala segregationen. Ett samordnat byggande av blandad bebyggelse och infrastruktur, helst tunnelbana, är vad många efterlyser. Men här i ytterstaden blir det riktigt komplicerat eftersom vi nu inte bara rör oss inom Stockholms stad, utan har mer än 20 kommuners gränser att ta hänsyn till. Men som Marcus C Nilsson, regionchef på byggföretaget Veidekke uttrycker saken: "Jag bor själv i Sollentuna, jobbar i Sundbyberg men passerar Stockholms och Solna kommun på väg till jobbet. För mig är det 'Stockholm' alltihop. Så tror jag det är för de flesta som bor här, och så borde besluten hanteras."

ETT NYTT STOCKHOLM MED FLERA STADSKÄRNOR

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm län (RUFSS) finns idén om det flerkärntiga Stockholm beskriven. Stadskärnorna: Stockholms innerstad, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Arlanda-Märsta, Täby-Arninge, Kungens kurva, Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum, Södertälje. I punktform ser planen ut såhär: 1. Utveckla regionala stadskärnor i Stockholmsregionen. 2. Utveckla transportsystem som stödjer Stockholmsregionens flerkärntighet. 3. Gör bebyggelsestrukturen tätare och mer variationsrik. 4. Skapa en attraktiv stadsmiljö med torg, parker och grönområden. 5. Skapa förutsättningar för en dynamisk kvällsekonomi i regionens stadskärnor.

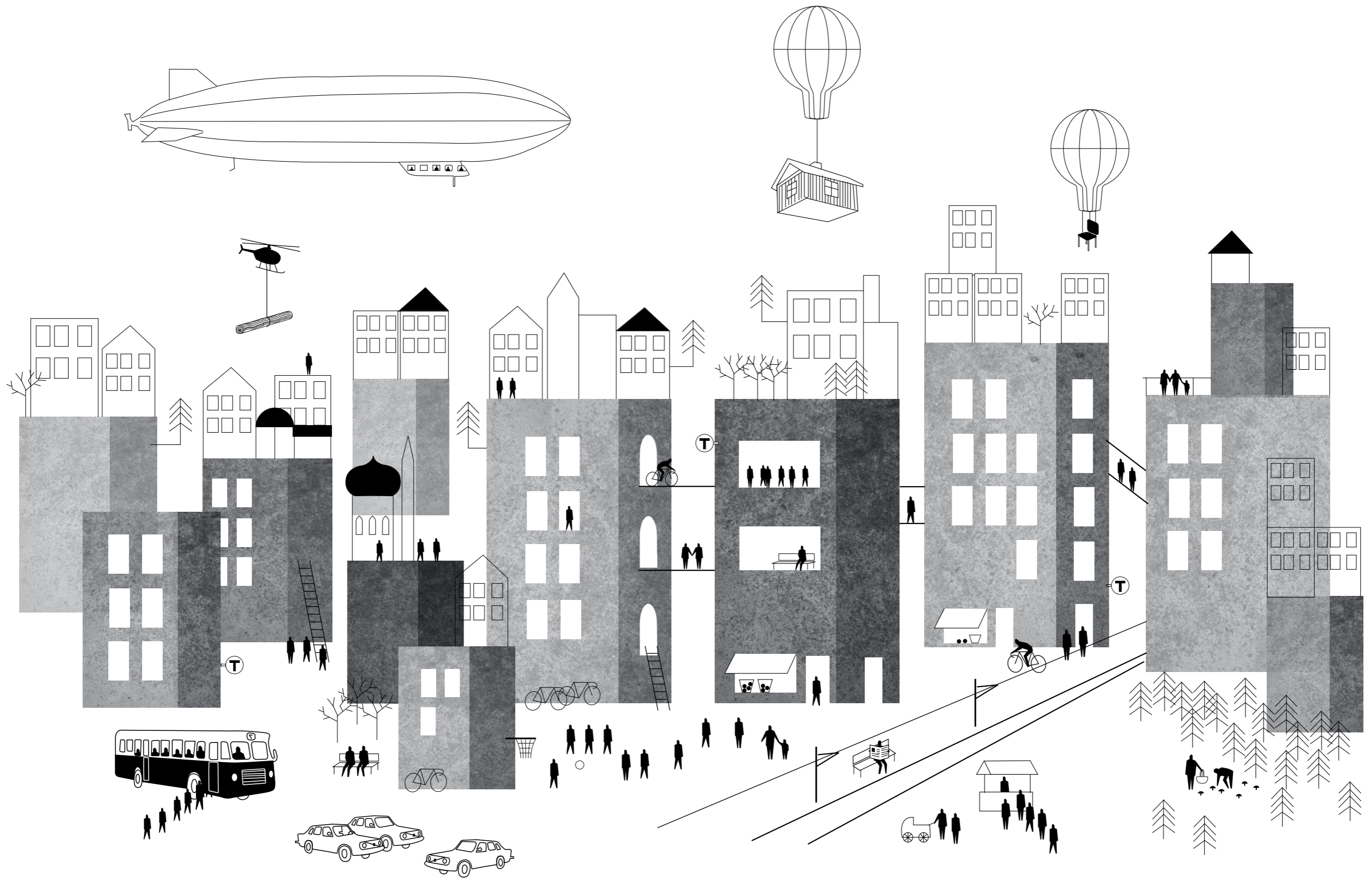
SNABBA LÅNGA RESOR ELLER LÄTT ATT RÖRA SIG LOKALT?

Näst efter vikten av att bygga ut tunnelbanan och att satsa stort på kollektivtrafiken är en ofta yttrad synpunkt att man vill göra något åt den sociala segregationen. En stark kandidat till lösning på det problemet verkar vara det "gaturum" som finns kring våra motorleder. Vägnätet, särskilt det regionala nätet mellan olika ytterstadsförorter, utgör ofta en regional förbindelselänk, men en lokal barriär. Planering och regelverk har i flera decennier prioriterat långväga framkomlighet och genomströmning framför lokal tillgänglighet och rörelsefrihet. I en äldre storstad som Berlin växte stadsdelarnas kärnor fram kring de gatukorsningar där det var mest trafik. Våra mest trafikerade korsningar är i stället raka motsatsen: "no man's land" med bullerzoner och ramper.

En knäckfråga är om vi ska bygga de större vägarna i Stockholm för 100 km/h, 70 km/h eller som stadsgator för 50 km/h? Ska vi prioritera regional genomströmning eller lokal tillgänglighet? Men det är också en fråga om hållbarhet och miljö. Bränsleförbrukningen - och därmed utsläppen av koldioxid - stiger snabbt vid hastigheter över 90-100 km/h. För lastbilar ökar utsläppen per kilometer snabbt redan vid fartökningar från 70 km/h och uppåt.

"En väldigt stor skillnad går mellan 70 km/h och 50 km/h. Vid 70 kommer kravet på planskilda korsningar och där vägar och gång- och cykelbanor är separerade. Ett sådant beslut om hastighetsgränsen påverkar och ger helt olika förutsättningar för vilken stad man bygger och vilken uppfattning man har om tid", säger Pia Kjellgren Schöning på Sweco. Ska standardlösningen för en stor väg i Stockholmsområdet vara en motorled som är snabb på långa avstånd men som binder stora exploateringsvärden i form av mark, och samtidigt skapar sociala barriärer, dvs. gör det allt annat än snabbt och enkelt att förflytta sig lokalt? Vi kan tänka oss att standardlösningen för stora Stockholmsvägar i stället blir något slags boulevardmodell med snabb trafik i mitten, separata buss- och cykelfiler och gator med bostäder och affärsverksamhet. En sådan syn på gaturummet skulle frigöra väldigt mycket ekonomisk och social potential i Stockholm. Beslut, form och finansiering hänger som sagt intimt samman.

Texten fortsätter på sida 14 >



HUR ÄR PLANERINGEN ORGANISERAD?

Vi vet ganska väl vad stockholmarna önskar sig för typ av stad. Stadsbyggnadskontoret genomförde ett stort projekt som hette "Våra drömmars Stockholm". Det alla säger sig vilja ha är en "blandad stad". Blandad arkitektur, blandat folk. Man vill blanda allt, det är vad stadsmänniskan vill. Det är sinnebilderna av en stad. Det marknadsstyrda bostadsbyggandet präglar Stockholm. Hur kommer det sig då att det marknadsstyrda bostadsbyggandet inte fångar upp det önskemålet? Varför tillgodoser inte marknaden efterfrågan på en blandad stad?

Promenadstaden, Stockholms översiktsplan, är en vision av samma blandade stad som stockholmarna pratar om. "Det finns en massa hinder för att bygga en sådan här blandad stad. Det finns t.ex. regler om buller. Tyvärr kan vi nog göra den listan på hinder ganska lång. /.../ Promenadstaden är en ambition, men den här viljeltrytningen färgar inte av sig i planeringen. Någonstans på vägen fastnar den i annat. /.../ Om det fungerade vore det så enkelt. Då skulle det bli en blandad stad, för det vill ju alla. Varför blir det inte som alla vill?", säger Niklas Svensson, biträdande stadsbyggnadsdirektör i Stockholm. Man kan fråga sig hur planeringssystemet och marknaden skulle behöva fungera för att ge folk den blandade stad de verkligen vill ha.

Hur skulle planeringssystemet och marknaden behöva fungera? Bättre samordning. Det är nästan det allra vanligaste önskemålet från alla olika aktörer som är inblandade i utvecklingen av Stockholms infrastruktur och planeringen av framtida bebyggelse. En person från byggbranschen beskrev det så här: "I dag jobbar man med att lösa befintliga problem, snarare än att se Stockholms utveckling ur ett längre perspektiv. Kanske man borde hitta ett sätt att hålla ihop den här processen på ett bättre sätt. Alla enheter jobbar i "stuprör". Butiker, bostäder och annat byggs på kommersiell basis, sedan ska man med skattefinansierade medel gå in och lösa infrastrukturproblemen som uppstår." säger Marcus C Nilsson, Veidekke.

Därför behövs en stark offentlig sektor som agerar långsiktigt. Man försöker samarbeta, men har uppenbarligen inte nått ända fram. En särskild utmaning är att kommunen Stockholms stad är så stor, men ska samverka med 25 andra kommuner i länet. Det blir svårt att exempelvis komma överens om hur investeringskostnaderna för en utbyggd tunnelbana ska fördelas. Många är positiva till en utbyggd tunnelbana, men problemet är investeringskostnaden. Vissa tycker att hela kostnaden ska ligga hos kommunerna, men då måste de kunna få tillbaka pengarna i ökade markvärden och framtida skatteintäkter. Andra menar att staten måste gå in och se sitt ansvar ur det nationella intresset, inte bara se tunnelbana och pendeltåg som ett regionalt och lokalt intresse.

Om en viss sorts spårtrafik definieras som kommunal, tillhörande landstinget, eller som nationell har alltså avgörande betydelse ur besluts- och finansieringssynpunkt. Men ur stockholmarens synvinkel är det fullständigt ointressant.

SÅ PLANERAS STOCKHOLM

Det finns tre nivåer för planering: kommunerna, länet och det nationella. **Kommunerna:** Totalt finns 26 kommuner i Stockholms län. Kommunerna planerar för bebyggelse samt lokala gator och småvägar. **Länet:** Den regionala nivån styrs av både landstinget och staten. Landstinget har hand om lokaltrafiken, SL. **Nationellt:** Staten planerar via Länsstyrelsen och Trafikverket för regionala och nationella vägar och järnvägar i Stockholm.

PENGAR ÄR TID

Stockholm har under 40 år underinvesterat i sin infrastruktur. Samtidigt växer Stockholms befolkning hela tiden. Därför är investeringsbehoven enorma. Bara att investera i den infrastruktur och bebyggelse som behövs för att hålla jämna steg med befolkningens tillväxt kräver jättemycket pengar. Som inte finns. Vi kan kalla det där en kvantitativ utbyggnad, att klara av ökningen. Samma sak, men mer av allt. Om vi i Stockholm dessutom vill åstadkomma ett kvalitativt skifte, till ett bättre system, till något som gör att vi kan nå de klimatmål vi satt, ett system som förbättrar

vår livskvalitet, minskar social segregation och gör Stockholm attraktivare, om det är det vi vill – då krävs väsentligt mycket mer pengar. Som inte heller finns.

Eller så finns de här pengarna faktiskt. Det beror på genom vilka glasögon vi betraktar verkligheten. Tunnelbanan ger enligt ESO fem gånger pengarna tillbaka i samhällsekonomisk vinst. Antagligen betydligt mer än så om man tar med vad de kallar "urbana effekter". Många skulle nog utan att tveka investera i en affär som bergsäkert ger minst fem gånger pengarna, kanske till och med låna pengar för att investera i en sådan affär. Räntan på ett lån är ju nere i ensiffriga belopp, och ibland nära noll. Kanske är det just vad vi ska göra? Inrätta ett aktiebolag som alla som är skrivna i Stockholm får investera i? Stockholms tunnelbaneutbyggnads aktiebolag. Eller så ska vi använda de investeringsstrukturer vi medborgare redan har, via skattsedeln. Frågan är om det är via den kommunala, landstings- eller statliga skatten som vi ska betala tunnelbanan, eller någon annan infrastruktur i Stockholmsregionen. Staten kunde ju bestämma att Stockholm är så pass viktigt som tillväxtmotor i svensk ekonomi att en storslagen satsning på en koordinerad stads- och tunnelbaneutbyggnad är ett nationellt intresse.

Pengarna kan också finnas i marken. Både byggbolag och planerare inom förvaltningen har föreslagit att man ska använda sig mer av tunnlar i centrala lägen. Då frigör man potential att göra något av marken ovanför. Man kan göra en tunnel kring Brommaplan och där skulle markvärdet i princip betala investeringen. Man kan gräva ner delar av gröna linjen, plus dra lite ny tunnelbana kring Gullmarsplan. Där skulle markvärdet betala investeringen.

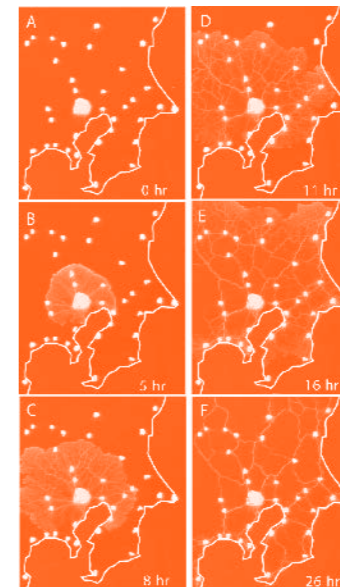
Ytterligare en variant är att låta ett externt företag ta hela investeringen att bygga ny tunnelbana, mot att de får exploateringsrätterna kring de nya tunnelbanestationerna. Där kan de bygga bostäder, butiker och kontor som de säljer eller hyr ut. Så gör man exempelvis i Hongkong. Så skulle även ett allmännyttigt byggbolag kunna arbeta.

Det finns många modeller. Och pengar är tid. Det är en viktig aspekt av den här diskussionen om finansieringsformer. Prioriteringen är finansiell. Man har inte råd att göra allt samtidigt. "Det är inte så mycket att man inte hinner planera. Om alla bestämde sig att nu är det tunnelbana som gäller, och pang så fanns pengarna där, då skulle vi inte behöva vänta till 2030 på ny tunnelbana," säger Niklas Svensson, biträdande stadsbyggnadsdirektör i Stockholm.

Så om vi hittade pengarna. I marken, hos farbror staten eller i Hongkong – hur mycket tunnelbana, cykelbanor, boulevarder och bostäder kunde vi bygga, på hur kort tid? Om utbyggnaden går på tio år i stället för 20 år. Eller på 15 år i stället för 30 år. Vad skulle effekten bli på klimatet, på Sveriges ekonomiska tillväxt, på Stockholms bostadsmarknad? Vad skulle effekten bli på känslan av att leva i Stockholm? På våra liv? Det är frågorna vi måste ställa oss. Och besvara. ●

MED NATURENS INGENJÖRER VID RITBORDET

TEXT: LUKAS SÅLBY



© AAAS/Science Magazine

Ingenjörer, stadsplanerare och landskapsarkitekter kliar sig i huvudet och testar olika möjligheter för att effektivisera existerande transportsystem och anlägga nya. Kan naturens ingenjörer, i form av mögelsporer, lära oss något om hur vi binder samman delar av en stad eller städer med andra städer?

Physarum polycephalum är en geléaktig och slemmig mögelspor som mestadels bor i gamla stubbar eller annat förmultnat trä. Den är knappast medveten om våra vardagliga transportproblem – trafikstockningar, överfulla tunnelbanetåg eller icke-existerande tvärförbindelser. Den är heller inte bekant med strukturen på spårsystemen runt Tokyo, trots detta lyckades den, på endast 26 timmar, bygga ett nätverk som är slående likt en av världens största infrastrukturlösningar.

Physarum polycephalum har ett mycket effektivt sätt att sprida sig. Den börjar på en plats och söker sig omedelbart till de omgivningar där den kan hitta näring för sin överlevnad. Och den väljer alltid den snabbaste vägen. Denna encelliga mögelspor älskar havregryn och det var just denna kunskap som några japanska forskare använde sig av när de genomförde sin undersökning av Japans största spårssystem. Havregryn placerades ut på stora plattor i ett mönster som påminner om placeringen av städerna runt Tokyo. Därefter lutade forskarna sig tillbaka och såg hur mögelsporerna skapade fina organiska nätverk som kopplade samman grynen. Processen tog inte mer än 26 timmar! Systemet stabiliserades och effektiviserades snabbt runt de källor som bar mest näring medan kontakten med de platser som inte erbjöd något livgivande långsamt krympte, för att slutligen försvinna helt. På de områden där den största aktiviteten skedde skapade mögelsporerna samtidigt de bredaste spåren. Allt i enlighet med förlagan.

Järnvägsnätet runt Tokyo är alltså, om man ska tro dessa naturens ingenjörer, i stort sett så effektivt och organiskt som det kan bli. Men Stockholm då?

Tunnelbananätet i Stockholmsregionen får ofta kritik för att vara för oorganiskt, stelt och osammanhängande. Kanske borde vi låta mögelsporer undersöka hur det skulle kunna utvecklas, länkas, göras rörligare och effektivare? Vad säger Physarum polycephalum om planerade tvärförbindelser och ringleder? Hur skulle en organisk variant av våra transportleder se ut?

STOCKHOLM UR EN MÖGELSPORS PERSPEKTIV

Så vad skulle hända om vi släppte loss mögelsporer i Stockholm? Om vi placerade ut havregryn i punkter från Sergels Torg till Södertälje hamn? Det är en spännande tanke, men det finns några ganska avgörande hakar. Stockholm är inte Tokyo och människor är inte mögelsporer. Vi har andra behov som inte bara handlar om att äta havregryn och föröka oss. Men vi vill uppenbarligen samlas i och runt omkring städer, och vi vill att transportsystemen ska gå så snabbt som möjligt och samtidigt vara problemfria.

Fokus ligger på effektiviteten samtidigt som det också är detta snäva fokus som ofta kritiserar – infrastruktursystemen missar i slutändan invånarnas individuella behov, till förmån för effektiva system. Moment 22. Och man frågar sig: Är den snabbaste vägen alltid den bästa? Alla vill dessutom inte bo runt havregrynen och även dessa invånare ska väl kunna röra sig fritt i landskapet? Inte bli avskurna från systemen och slutligen glömmas bort i någon avkrok.

Forskningsprojektet väcker tankar om varför, hur och i vilken riktning vi människor rör oss. Det ställer frågor om vad som är organiskt och vad vi egentligen kan förvänta oss av ett skapat system. Naturens ingenjörer anlägger ett mikroskopiskt perspektiv på något stort och strukturellt. De löser kanske inte våra problem, snarare ger de oss en bild av hur infrastruktursystemen på sätt och vis fungerar även för oss människor. Ur den aspekten kan experimentet vändas till en kritik. Tänker vi inte mer nyanserat än en mögelspor? Glömmar vi bort de mänskliga, sociala, kulturella och ekologiska aspekterna av infrastrukturen? Till förmån för effektivitet och lönsamhet.

Mögelsporer är inte ingenjörer, stadsplanerare eller arkitekter. De är mögelsporer och skapar en annan typ av städer, utifrån sina mögelsporbehov. Men vad är då våra behov? Vi tycks ofta missnöjda med hur staden fungerar och binds samman. Det klagas ständigt på infrastrukturens olika sektioner och deras brister. Men systemet kanske inte är det enda problemet. Havregrynen ligger ju redan utspridda i de olika delarna av Stockholmsregionen, på de platser där vi vill bo och där vi vill låta våra liv utspelas. Så frågan är – hur vill komma från A till B? Det enda sättet att få svar på det är att börja röra sig. ●

ETT FRÄMMANDE CENTRUM

TEXT: PERNILLA GLASER

Jag går den välkända gångstigen till busshållplatsen. Löven börjar skifta färg, ett flor av rött och gult mot den grå hösthimlen. De bygger om vägen vid busshållplatsen, jag får korsa gatan vid ett provisoriskt övergångsställe. Bussen ska gå om fyra minuter och om tretton minuter och om tjugosex minuter enligt tavlan med de digitala siffrorna. Någon har sprejat rödfärg på knappen med talfunktionen som en av mina söner tycker om att trycka på.

Jag stiger på bussen och håller upp mitt blå, rektangulära busskort mot läsaren. Bussen är halvfull men om två stationer är den förmodligen överfull och någon kommer säkert att klättra upp och sätta sig där väskorna ska stå. Jag hamnar bredvid en person som jag inte känner men vars kropp ändå är tryckt intill min och vars fingrande på mobilen och parfymdoft blir en del av min värld.

Mitt liv i storstaden är en ständig dubbelexponering av det som är bekant och det som är okänt, det som är motståndslöst och det som förbryllar, det som återförsäkrar och det som utmanar. Min stad är samtidigt lokal och central. Vi rullar ständigt ut och stöter ihop som spelkolor på ett bräde i oavbruten existentiell konfrontation. En gammal man iförd ryska militärkläder och omfamnande en limpa som om det vore ett barn ler tandlöst mot mig. En ung kille byter alla sina kläder mitt i tunnelbanevagnen. Ett par talar intensivt på ett för mig okänt språk. Diftongerna dansar. En ung kvinna spelar dragspel vid färjan. Jag lägger några småpengar i den lilla kartongen som står uppställd framför



henne. Någon tittar konstigt. Någon annan knuffar till mig i kön. Jag har en berättelse om var och en av dem. Det är också en berättelse om mig.

Det fanns en tid när det som var centrum i vår värld alltid var en entydig idé. En handelsplats eller en kyrka med en tro. En ren lära och en uppsättning normer att upprätthålla med kraftfull övermakt. Stadens utveckling har gått parallellt med frihets- och rättviserörelserna. De som har sprängt

upp utrymme för fler minoriteter, mindre underordning och större solidaritet manifesterade sig i staden. Och nu har vi omförhandlat den centrala urbana platsens roll. Funktionen är inte längre att demonstrera och upprätthålla en entydig maktordning. Nu är staden en plats för mångfaldiga idéer och innovationer, en räddningsplanka för hållbarhetsfrågor och en kreativitetsmagnet för påhittare och nybyggare. Och

möjligheten finns att vi kan planera och bygga så att vi springer ihop, delar och trängs, pladdrar och upptäcker och överraskas och möter det okända med het nyfikenhet och skälvande ödmjukhet. Möjligheten finns att vi kan lista ut hur vi människor kan leva tillsammans med våra olikheter.

Någon har satt en röd rosett på lyktstolpen utanför min väns hus. Någon har tejpats fast en dikt i trappan. Här finns allt möjligt man inte kan förstå. Men det kan man förstå. Det kan man förfäras av eller njuta av. En storstad ska inte vara en grupp småstäder där allt är tänkt att vara bekant. Det ska vara en rörig och hisnande betongdjungel där man smyger på främmande arter som strövar fritt i vegetationen. Man kanske är en själv. •

Vad ska hända med Stockholm? Hur förbereder man sig för en okänd framtid? Vilka möjligheter och vilka problem väntar runt hörnet? Till *Stockholm on the Move* har vi bjudit in fem internationella workshop-ledare som tillsammans med masterstudenter har fått i uppdrag att arbeta fram fem olika scenarier för Stockholmsregionens framtid. Scenarierna är också en del av utställningen på Färgfabriken.

CHILDREN OF STOCKHOLM: ATT STÅ EMOT BRUTALITETEN

WORKSHOPLEDARE: GERARD REINMUTH
ARBETSGRUPP: IVAR SUNESON, ANNA STRÖM, CHRISTOPH DUCKART,
KATLA MARÍUDOTTÍR, SARA BROLUND DE CARVALHO, EMMA FITZPATRICK



I *Children of Stockholm* undersöks Stockholms sårbarhet. Vad skulle hända om 100 000 flyktingar anlände till Stockholm på en och samma dag?

GERARD REINMUTH Arkitekt och en av grundarna till TERROIR som står bakom flera anmärkningsvärda arkitekturprojekt som t.ex. Peppermint Bay, Tasmanien, Australien och moderniseringen av 86-88 George St, The Rocks, Sydney, Australien. Gerard är även en uppskattad skribent och anlitas kontinuerligt av ett flertal tidskrifter, både nationella och internationella.

Filmen *Children of Men* (2006) av regissören Alfonso Cuarón utspelar sig i en framtid där världens befolkning är infertil och mänskligheten håller på att dö ut. Rädslan inför situationen har lett till anarki och krig som, i kombination med en annalkande miljökatastrof, har skapat en massiv flyktingström till Storbritannien som är ett av de sista fungerande samhällena. Som en reaktion förvandlas Storbritannien till en polisstat med stöd av militären. De styrande upplever sig hotade och försöker behålla kontrollen i det osäkra läget genom att upprätta flyktingläger och införa allt mer förtryckande lagar.

Filmen blir effektiv i och med att "framtiden" inte är långt borta (år 2027) och att de samhällsproblem den tar upp (immigration och miljö) redan i dag starkt påverkar regeringar i de västerländska demokratierna. Filosofen och filmkritikern Slavoj Žižek menar att filmen skildrar senkapitalismens ideologiska sammanbrott som påskyndas, inte av människans infertilitet, utan av den rådande bristen på meningsfull historisk erfarenhet i västvärlden. Žižek noterar att filmens framgång beror på att dessa grundläggande problem hålls i bakgrunden, de är ständigt närvarande men aldrig huvudämnet. Genom att bevara dessa frågor i bakgrunden påverkas filmens åskådare mycket mer av dem än vad de hade gjort om allt varit uppenbart, menar Žižek.

Skandinavien och Sverige i synnerhet erbjuder en intressant kontext för att reflektera över dessa problem. Trots att de skandinaviska länderna på många sätt är världsledande vad gäller socialpolitik och mänskliga rättigheter, så har de överraskande svårt att hantera invandring jämfört med många länder i den nya världen. I synnerhet gäller det gapet mellan den officiella politiken och enskilda aktörer, där invandrare kan ses som ett hot mot den "normala" ordning som upprätthåller lokalsamhället. Så närmar vi oss kärnan i problemet, där den välorganiserade, socialt stabila svenska huvudstaden möter det kaos och den mångsidighet som följer med stora invandrargrupper. Det väcker frågor om hur svenskarna hanterar dessa förändringar av (eller hot mot) deras identitet och kultur.

I *Children of Men* utgör Storbritannien, med sin historia av ordning och klasstruktur, den perfekta inramningen för att visa upp hur fasansfullt ett kaotiskt samhälle kan bli. På samma sätt är Sverige perfekt lämpat för att angripa frågan ur en annan vinkel. Eftersom landet hyser många paradoxer väcks frågor om identitet och kultur, om ursprung och invandring, om uppbyggnad och raseri av samhällen. Betänk att Sverige både är upphovet till Nobelpriset och samtidigt världens nionde största vapenexportör (näst störst räknat per capita).

När vi närmade oss vårt tema funderade vi över balansen mellan sårbarhet och motståndskraft i en stad som Stockholm om den utsätts för pressen av en snabbt växande invandrargrupp. Vi har sett hur det jämlika samhället stressas av de små enklaver av invandrare som bor i miljonprogramsområdena. Vad skulle hända om 100 000 invandrare plötsligt översvämmade staden?

Vårt arbete började med en ambitiös undersökning av de otaliga frågor som handlar om Stockholms urbana struktur: bostadsförsörjning, invandringspolitik och dagens situation i förorter med många invandrare. Granskningen genererade enormt mycket material som formade en "kunskapsvägg", som liknades vid en brottsplatsundersökning av andra gästföreläsare.

När vi samlat ihop denna mångfald av fakta, åsikter, studier och reflektioner på väggen började gruppen undersöka hur kärnfulla detaljer i materialet kunde kopplas till andra fynd för att se samband, som förblivit oupptäckta om varje ämne hade utforskats isolerat. Resultatet är en serie förslag som, även om de tycks "futuristiska" och ambitiösa, bygger på verkliga fakta och verkliga problem som Stockholm står inför i dag. ●

**"OFTA ÄR DET
EN 'KRIS' SOM
TVINGAR EN STAD
ATT GRANSKA
SIG SJÄLV OCH
STÄLLA FRÅGAN,
VAD ÄR DET VI
STÅR FÖR?"**

GERARD REINMUTH

**"MÖJLIGHETEN
FÖR STOCKHOLM
LIGGER I ATT
PROBLEMEN ÄR
DEFINIERADE."**

GERARD REINMUTH



”JAG TROR ATT DET MEST BRÅDSKANDE PROBLEMET I STOCKHOLM ÄR BRISTEN PÅ BOSTÄDER. ATT ETT LAND SOM SVERIGE HAR EN HUVUDSTAD MED EN SVART MARKNAD FÖR BOSTÄDER ÄR HÄPNADSVÄCKANDE.”

GERARD REINMUTH



INFRASTRUKTUR I INFORMATIONENS TIDSÅLDER

TEXT:
JONATAN HABIB
ENGQVIST

Det råder inga tvivel om att den byggda miljön som omger oss iscensätter våra urbana beteendemönster. Platsernas organisation och deras inbördes relationer präglar hur vi ser på oss själva, vår plats i samhället och förhållande till varandra. Detta gäller mer än någonsin när gränsen mellan fritid och arbete suddas ut i skenet från mobiltelefonen på nattduksbordet. När våra kroppar inte längre kopplas till andra kroppar och objekt enligt stadens slumpmässiga rums- och tidsramar blir nätverket, eller själva infrastrukturen vertikal istället för horisontell. Mötet mellan stad och kropp sker via informationsmaskinen. Om kroppen och maskinen kommer att integreras eller om kroppen måste uppgraderas återstår att se.

Av tradition diskuteras byggda miljöer fortfarande med en ton av förment objektivitet genom användandet av ett till synes neutralt språkbruk. Måhända blottar detta en eftersatt distinktion mellan det allmänna och det gemensamma. I den välvilliga ambitionen att så tydligt så möjligt kommunicera idéer som kan skapa de bästa förutsättningarna för de flesta går någonting förlorat. Beskrivningarna bortser ofta från att civila möten, i synnerhet de som sker i urbana områden, och numera även på nätet, är designade, byggda och aktiverande. Argumenten utgår från en rationell människobild där det är möjligt att tänka i termer av "största möjliga lycka för största möjliga antal". Ett sätt att kritiskt närma sig dessa inbyggda restriktioner är att se på arkitektens och de offentliga rummens görande, eller performativitet. Det vill säga vad de byggda miljöerna gör och inte bara vad de är - vilken mening vi tillskriver dessa platser, genom hur vi talar om och använder dem. Rumslig organisation får oss att röra och bete oss på olika sätt och påverkar hur vi uppfinner sätt att förändra olika situationer. Med staden som exempel kan en tydlig bild målas upp där system av byggda miljöer sammanlänkar ekonomiska flöden, information, makt, transportmöjligheter och mänskliga relationer, genom hur rum och platser organiseras i såväl permanenta som tillfälliga föränderliga relationer.

Staden är en sammansmältning av det lokala och det globala. I stjärnarkitekten Rem Koolhaas välkända text *Den generella staden* som diskuterar arkitektens roll bortom den organiserade stadsplaneringens räckhåll i decentraliserade miljonstäder finner vi följande citat:

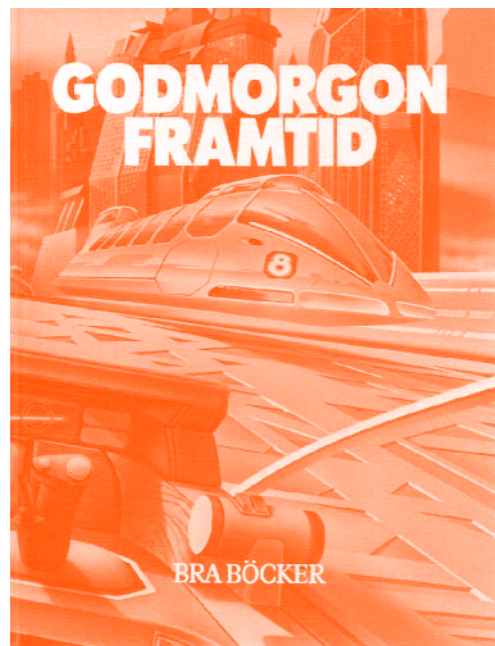
"Infrastrukturer som tidigare ömsesidigt förstärkte varandra och totaliserades har blivit mer och mer tävlande och lokala; de låtsas inte längre skapa fungerande helheter annat än som spinoff-effekter. De nya infrastrukturen skapar enklaver och återvändsgränder i stället för nätverk och organismer; inte längre le grand récit utan parasiterande sidospår (Bangkok har godkänt tre tävlande luftburna metrosystem för att ta sig från A till B - må det starkaste vinna). /.../ Infrastrukturen är inte längre en mer eller mindre försenad respons på ett mer eller mindre brådskande behov utan ett strategiskt vapen, en profetia: Hamn X byggs inte för att tillgodose landets rasande konsumenter, utan för att döda/minska chanserna att hamn Y överlever /.../. På en enda ö får den södra metropolen Z, som fortfarande är omodern, ett nytt tunnelbanesystem, för att den etablerade metropolen W i norr ska framstå som klumpig, överbefolkad och forntida. Livet i V har gjorts smidigt för att livet i U till sist ska bli outhärdligt."

Ur detta cyniska makro-perspektiv ser vi, förutom en påminnelse om att funktion är ett kulturellt bundet symbolspråk, hur mångfaldens och konkurrensfrihetens mantra ofta kan generera absurda lösningar i giftermålet mellan infrastruktur och marknadsföring. Det är få som skulle argumentera för en mer toppstyrd stadsplanering eller en återgång till strukturer som med mer eller mindre gott uppsåt ofta leder till besvärande situationer genom fruktlösa försök att lösa sociala problem med byggda strukturer. Samtidigt behövs ett innefattande hållbarhetsperspektiv som motkraft till en tilltagande kommersialisering och kapitalisering av gemensamma utrymmen; såväl fysiska som virtuella.

Men innan behovet av inkluderande infrastrukturella förändringar diskuteras, bör frågan ställas om det är mångfald vi vill ha, och i så fall på vilka villkor den ska diskuteras. Flera arkitekturteoretiker, däribland Jane Rendell, har noterat hur demokratiska delade miljöer ofta innefattar sammanslagna områden för gemensamma aktiviteter, eller "gemensamma rum", men att dessa då riktar sig till en homogen offentlighet - i ett slags aktivt undvikande av olikhet. I sammansmältningen av den digitala och fysiska staden krymper knappast detta problem i takt med utvecklandet av användaranpassade sökmotorer, där

nyhetsflöden och varje sökning på nätet på förhand filtreras så att användaren får den information som överensstämmer med dennes "profil" och därigenom begränsar utrymmet för oväntade möten och oförutsägbara kopplingar. Ställer vi detta mot exempelvis statsvetaren Chantal Mouffes analys av hur antagonism, eller spänningar mellan olika intressen utgör det demokratiska samhällets grund, kan vi se demokratin som en plattform för konstant förhandling, snarare än ett system av konsensuskultur. Detsamma skulle kunna sägas om det som utgör den underliggande strukturen för det gemensamma – själva staden. Ett allt för inkluderande och konsensusorienterat fokus kan från detta perspektiv rentav ses som en form av strukturellt förtryck där det blir svårt att låta avvikande åsikter komma till tals.

En av de centrala metaforerna när det gäller diskussionen kring infrastruktur och stadsplanering är relationen mellan staden och kroppen. Genusvetaren och filosofen Elizabeth Grosz har undersökt och beskrivit den relationen som en komplex interaktion där varken den ena eller den andra definierats på förhand, utan där de två enheterna snarare producerar och konstruerar varandra på invecklade sätt. Själva staden fungerar därmed som ett intrikat nätverk som sammanlänkar ett antal sociala aktiviteter och relationer genom olika arkitekturer – verkliga som imaginära. Vi orienterar oss och skapar våra sammanhang i byggda miljöer och stadsrum. Vi formar och formas av de byggda omgivningarna för att kunna överleva i dem. Platser och rum, och dess tekniska mediering, skapar ramverket för hur vi rör våra kroppar på ett omedelbart och påtagligt sätt; hur musklerna är konstruerade och byggs upp på ett visst sätt efter hur de används. Det finns ingen given eller naturlig miljö för människan. Det finns ingen stad som är anpassad för fastlagda behov. Staden är en konkret plats där makt produceras och cirkulerar. Om kroppen inte är given före kulturen utan formas i samspel med sin omgivning "kan den byggda miljön inte alienera de kroppar den själv producerar", resonerar Grosz. "Vad som emellertid kan verka ofördelaktigt är den snabba förändringen av omgivningen, där en kropp som är inskriven i en kulturell miljö plötsligt ofrivilligt befinner sig i en annan." Staden organiserar beteende, familj, och sexualitet i mer eller mindre stabila uppdelningar. Den nya rörligheten mellan sfärer påverkar identiteten och en digital generationssegregering påskyndar kanske processen när nya tänkta och reella konfigurationer omkullkastar de gamla. Staden är i denna breda förståelse den urbana individens infrastruktur eftersom det är den som aktivt konstituerar våra kroppar och alltid lämnar ett spår i subjektets kroppslighet.



dator, och kommunikation sker i sändningsögonblicket i stället för mottagandet, påverkas våra kroppar. Grosz skriver att den "ökade samordningen och integrationen av det urbana rummets mikrofunktioner ger inte längre staden en form av stadskropp, utan av en politisk maskin – inte längre modellerad på motorn, utan på datorn /.../, en maskin som reducerar avstånd och hastighet till omedelbar, ögonblicklig behovstillfredsställelse. Avskaffandet av avståndet mellan hem och arbete, den minskade graden av interaktion ansikte mot ansikte, den tilltagande förmedlingen av interpersonella relationer genom terminaler, skärmar och tangentbord kommer att allt mer påverka och infektera vårt vardagsliv och vår kroppsliga existens in i minsta detalj."

Utvecklingen har också inneburit att tekniken kan få oss mer kopplade till staden. Kanske är den kropp som försakas av den digitaliserade staden också den som kan hjälpa oss att återerövra den fysiska staden. Genom att använda tekniken för att åter sätta den fysiska kroppen i centrum kan vi skapa en tillfällig gast – eller en föräning om vad staden skulle kunna vara. Genom att låta det informella ta makten över infrastruktur och information, genom självorganisation eller att snabbt och effektivt mobilisera aktioner och motaktioner görs de byggda strukturernas funktion ambivalent. Torghäng och spontana besök kanske ersätts av textmeddelanden och flöden, men genom flashmobbar, parkour, zombie-vandringar, gatumöten och politiska proteströrelser återerövrar

tillfälligt olika digitalt nätverkade kroppar stadsrummet. Genom att rucka på vardagens relationella rumsliga erfarenhet växlas perspektivet. Även om Occupy-rörelsens strategier snabbt kommer att fångas upp av marknadsföringsbyråer kan fortfarande en mångsidig rumslig funktionalitet tillfälligt uppstå. Ett verkligt, mer långsiktigt övertagande och en fruktbar förebild för en sådan omdefinition av stadsrummet skulle kunna vara att se på den selektiva användningen av koloniala principer i Indiens storstäder – där den importerade brittiska trottoaren än i dag används till allt **utom** dess ursprungliga intention. När trottoaren blir en plats att vara, leva och umgås på fungerar den inte längre som passage utan som levnadsrum, konfliktyta eller tillfällig marknad. Dess betydelse har ändrats på ett radikalt sätt och staden definieras av de kroppar som utgör den. ●



Vi orienterar oss och skapar våra sammanhang i byggda miljöer och stadsrum. Vi formar och formas av de byggda omgivningarna för att kunna överleva i dem. Platser och rum och deras tekniska mediering skapar ramverket för hur vi rör våra kroppar på ett omedelbart och påtagligt sätt – hur musklerna är konstruerade och byggs upp på ett visst sätt efter hur de används.

Stadens dramatiska förändring genom informationsexplosionen kommer oundvikligen att leda till förändringar i kropparnas inskription. Det geografiska rummet ersätts med ett nytt gränssnitt; avstånd och djup blir yta, rum blir tid, och möten sker via skärmen. När arbetsrummet blivit en smartphone eller en bärbar

TRAFIKAL RÄTTVISA, PRONTO!

TEXT: LISA DEURELL, SOFIA ERIKSSON OCH
JOANNA ATTVALL FRÅN KVINNORS BYGGFORUM

19 av 20 bilister som pendlar till Stockholms innerstad får sina parkeringskostnader subventionerade.

— Gullberg, Hagman & Lundin, Stockholmsparkeri: Mellan allas nytta och individuellt förtret, sid. 103 ff. Stockholmia 2007.

PERIODKORTSPRISET har haft den enskilt största negativa effekten på kollektivtrafikresandet i Stockholm under perioden 1989-2010: Priset har HÖJTS med

114% och som en direkt följd av detta har RESANDET MINSKAT med 20%.

— SvD 27/8 2011

Kvinnor gör i genomsnitt 33% fler kollektivtrafikresor än män i Sverige.

— Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67, regeringens hemsida.

för arbetspendling är också densamma som är mest privilegerad i samhället – medelålders, vita medelklassmän. Men vi betalar för bilkörningen alla tillsammans; män och kvinnor, unga och gamla, fattiga och rika. Och det är en räkning som inte bara betalas i kronor, utan även med människoliv och miljöförstörelse. När du far förbi i din bil på väg till jobbet så gör du det på någon annans bekostnad.

Att många av oss ändå väljer att köra bil till jobbet är inte konstigt eftersom staden byggs på ett sådant vis att det på vissa platser är det enda praktiska sättet

att ta sig fram. I dagsläget har vi en stadsplanering som underödjar och direkt leder till ökad privatbilism. Stockholm växer i snabb takt, men tyvärr bygger vi inte vidare på den befintliga staden, utan i stället breder nya villa- och radhusområden ut sig långt utanför staden. Den relativa befolkningmängden ökade exempelvis nästan tre gånger så mycket i kranskommunerna Vallentuna, Ekerö, Vaxholm och Värmdö som i Stockholms kommun under perioden 2001-2006. Dessa nya områden byggs till stor del på oexploaterad mark med knappa kommunikationer och bristande kollektivtrafik.

Stockholmaren ägnar varje vardag i genomsnitt 77 minuter åt resande. Det är mer än någon annanstans i Sverige.

— Framtidens transportsystem, underlag i arbetet med ny regional utvecklingsplan, RUF 2010 rapport 13:2008, sid. 12.

Den direkta effekten av detta blir mer bilköer och krav på fler motorvägar. Det är en alarmerande utveckling som går tvärs emot vad Stockholm behöver.

Bilismen väntar en snar tillbakagång. Faktum är att "peak oil" – den tidpunkt då den maximala oljeproduktionen är uppnådd och varefter resurserna sinar – redan har inträffat. Bensinpriserna kommer fortsätta att stiga och bilanvändandet kommer i ännu högre grad bli en ekonomisk fråga där somliga av oss har råd och andra inte. I förlängningen innebär det också att bara somliga kan bo på vissa platser då dessa förutsätter tillgång till bil. Det är en fördjupning av en redan stark segregering i Stockholm som reproduceras i stadsstrukturen.

Självklart finns det bättre sätt att bygga staden på. Vi kan sänka eller helt enkelt slopa den höga parkeringsnormen – det antal parkeringsplatser per hushåll som krävs för att få bygglov – och i stället ställa krav på att man bygger i lägen där det finns goda kollektivförbindelser. Att bygga parkeringsplatser i källarplan

En bilist tar upp tusen gånger större tidsyta (den tid då en yta används) än en kollektivtrafikant.

— Gullberg, Hagman & Lundin, Stockholmsparkeri: Mellan allas nytta och individuellt förtret, sid. 103 ff. Stockholmia 2007.

Svenska MÄN reser i genomsnitt 36 KM med bil varje dag. Det är 50% längre än KVINNORNA, som i genomsnitt färdas 24 KM med bil.

— Trafikanalys 18/6 2012.

Av de totala KOLDIOXIDUTSLÄPPEN i Sverige kommer cirka 30% från VÄGTRANSPORTER.

— Trafikverkets hemsida 31/5 2012.

I genomsnitt reser 1,2 personer i varje bil i Sverige. De allra flesta förare är alltså ensamma i bilen.

— Transportnärings i samverkan, Miljöarbete i transportnärings, 2010.

RUSNINGSTRAFIKEN till Stockholms innerstad skulle MINSKA MED 10-20% om parkeringen bar sin egna kostnader.

— Gullberg, Hagman & Lundin, Stockholmsparkeri: Mellan allas nytta och individuellt förtret, sid. 103 ff. Stockholmia 2007.

är dessutom platskrävande och smärtsamt dyrt (200 000 - 400 000 kr/parkering) vilket försvårar möjligheten att få lönsamhet i bostadsprojekt, med resultatet att byggherrar föredrar att bygga färre och större lägenheter. Vi kan satsa mer på kollektivtrafiken – bygga ut, förbättra och hålla låga taxor. När vi bygger vidare på och förtätar den befintliga staden kan vi fokusera på att människor ska kunna

promenera och cykla inom och mellan olika stadsdelar – i stället för att hänvisas till bilvägar, som det ser ut i många förorter i dag.

Här står vi som stockholmare, tillsammans med stadsplanerare och folkvalda politiker, inför vår mest krävande uppgift de kommande åren – att anpassa staden och dess infrastruktur till bättre sätt att resa. Vår övertygelse är att ett maktkritiskt perspektiv är nödvändigt i trafikfrågor för att vi ska kunna utveckla Stockholm till en hållbar storstad med minskat bilberoende och ökad tillgänglighet för alla oss invånare i staden. ●

STADSTRAFIKEN ÄR EN USEL TJÄNST

SÅ LÖSER VI PROBLEMEN!

TEXT: ANDERS GULLBERG

Den som färdas i staden har rätt att få svar på frågan: När kommer jag fram? Inställda turer, förseningar, trafikstockningar och brist på lediga parkeringsplatser försinker oftast utan förvarning. Det är hög tid att förbättra tjänstens kvalitet. Med nytänkande och en nyordning inom stadstrafiken är detta möjligt. Alla former av stadstrafik skulle kunna betraktas som tjänster och samordnas i ett informations- och betalsystem, vilket öppnar möjligheter för en rad omvälvande förändringar.

SÅ HÄR KAN DET GÅ TILL

Inför en resa eller transport frågar man en reseplanerare efter alternativ för att nå ett visst resmål. Reseplaneraren presenterar olika förslag: färdväg, resväg, komfort under resan (trängsel, sittplats), möjligheter till samåkning, bokning av parkeringsplats eller hyrbil/lånecykel för eventuell fortsatt färd, samt priset för resan inklusive hur detta varierar för olika avresetider. Kanske ges också förslag på hur resan skulle kunna undvikas eller förkortas, till exempel genom en videokonferens eller alternativa resmål med likvärdigt utbud. När valet är gjort betalas resan. Ett avtal har ingåtts mellan producent och konsument.

Under hela resan erbjuds resenären navigeringshjälp, vid cykling, gång och byten mellan olika färdmedel. Om det inträffar olyckor eller andra oväntade störningar i trafiken får trafikanterna instruktioner om att ändra resväg och/eller färdväg i en utsträckning som så långt möjligt undviker att skapa kaos längs de alternativ som står till buds. Leverantörerna av stadstrafiken, det må vara kollektivtrafikbolag eller vägghållare (Trafikverket och kommunerna), sätter också omedelbart in kompletterande resurser för att om möjligt fullgöra sina åtaganden. Trafikanterna ska ha möjlighet att justera sina köp under resans gång vid förändrade resplaner.

När resenären kommit till resans mål jämförs reseavtalet med utfallet. Informationen används både av resenären och tjänsteleverantören för att successivt förbättra beslut och prognoser om resor och transporter. Vid betydande avvikelser kompenseras resenären automatiskt.

NY PRINCIP FÖR ATT SKAPA TILGÄNGLIGHET

Under tusentals år var det närhet som skapade tillgänglighet i staden. Den första industriella revolutionen ändrade knappast på detta. Ångmaskinen omskapade den långväga trafiken med snabbare urbanisering och en tätare stad som följd. Först med den andra industriella revolutionen, då vi fick bensin- och elmotorn och billig energi, förändrades städer från täta bebyggelsekoncentrationer till vidsträckt regioner. I dag har ökad rörlighet blivit sättet att skapa tillgänglighet. Allt fler stadsbor reser allt snabbare och allt längre med allt mer resurskrävande färdmedel för att nå ett allt mer spritt utbud. Den tredje industriella revolutionen, med mikroprocessorn, internet och trådlös kommunikation, har inte ännu slagit igenom i stadstrafiken så som skett på många andra områden. Min tes är att information kan ersätta ökad fysisk rörlighet som huvudsaklig metod för att skapa tillgänglighet i staden. Därigenom skulle stadstrafiken och även stadens framtid kunna förändras i grunden.

HUR BLIR DETTA MÖJLIGT?

Det har skett en rad förändringar som bäddar för en nyordning. På andra områden, som personliga nätverk, globala produktions-, transport-, lagrings- och försäljningssystem och världsomfattande system för finansiella transaktioner, har informationssamhällets landvinningar fått genomslag. Rationaliserad informationshantering i mindre skala har efter hand samordnats till allt större sammanhållna

system. Detta är en möjlighet som ännu återstår att utnyttja inom stadstrafiken. De viktigaste förutsättningarna är företeelser som internet; GPS med möjlighet att variera pris efter tid och rum; spridd digital intelligens (smarta telefoner och navigatörer); hård- och mjukvara (delvis självjusterande prognosmodeller) med mycket hög kapacitet; och betalsystem i mobiler. Genom att sammanlänka och komplettera fungerande delsystem och funktioner kan ett integrerat system byggas upp. Det gäller framför allt reseplanerare, navigatörer, trängselavgifter, kilometerskatt, trafikövervakning, samordnings- och larmcentraler samt trafikprognoser grundade på historiska data.

SMÅ FÖRÄNDRINGAR LEDER TILL STORA FÖRBÄTTRINGAR

Det råder totalt sett ingen brist på kapacitet inom stadstrafiken. Men tjänsten produceras och konsumeras delvis på fel plats, vid fel tid och på fel sätt. För det mesta behövs det bara små förskjutningar i trafikanternas avresetider för att undvika trafikstockningar där stora värden går till spillo. När en kö väl uppstått kan det ta lång tid innan den avvecklas, men med varierade priser skulle det vara möjligt att undvika köbildning. Till och med när risken för köbildning är som störst finns det stor ledig kapacitet i både person- och lastbilar. Även en begränsad samåkning och samtransportering har alltså stor effekt vid risk för köbildning. Om man genom information och prissättning använder de resurser som redan finns blir det också möjligt att vissa stora, kostnadskrävande och rörlighetsstimulerande projekt kan undvaras eller skjutas på framtiden. Det är inte säkert att sådana kostsamma projekt ger önskad effekt på framkomligheten då det är känt att ett ökat utbud av infrastruktur också leder till ökat resande.

Med en prissättning som tar hänsyn till de olika trafikslagens resursanvändning och negativa påverkan på global och lokal miljö, hälsa, stadsupplösning och social orättvisa kan en rad trafikproblem som tidigare varit svåra att komma tillrätta med äntligen hanteras. Det gäller bland annat avvägningen mellan de olika trafikslagen: gång, cykel, beställningstrafik, kollektivtrafik och motordrivna individuella transporter.

HINDER OCH MÖJLIGHETER ATT ÖVERVINNA DESSA

Förändringar i trafiken, även sådana som är till gagn för ett flertal som till exempel trängselavgifter, möter ett starkt och välorganiserat motstånd. Singapore var först med att införa ett trängselavgiftssystem 1977, men det dröjde drygt 25 år innan det kom några efterföljare av betydelse; London införde systemet 2003 och Stockholm 2006. En svårighet har varit att det nästan aldrig finns någon instans som har kapacitet att besluta om och införa en systemförändring. Många parter med delvis motstridiga intressen måste samsas, eller tvingas till samförstånd. Det faktum att stadstrafiken är bunden i tid och rum är dock en fördel. Varje stad kan beskrivas som en delvis isolerad nisch där ett nytt system kan införas utan hot om nedläggning eller förflyttning av produktionen. Men särskilda omständigheter och beslutskompetenser måste till; som Ken Livingstone som möjliggjorde trängselavgifter i London; eller Miljöpartiets vägmästarposition i Stockholm som banade väg för trängselskatten; eller Jaime Lerner som runt 1990 drev fram ett numera världsberömt system med snabbussar i Curitiba i Brasilien. Med tanke på att det finns omkring 600 miljonstäder i världen är det inte uteslutet att den här föreslagna nyordningen kommer

att prövas någonstans och med exempelns makt då röja väg för växande skaror av efterföljare.

Även bland trafikanterna finns ett starkt motstånd mot att ändra invanda handlingsmönster. Att bara sprida information har många gånger visat sig otillräckligt för att ändra resandet. Men med varierade priser är detta dock möjligt, vilket trängselavgifterna i London och Stockholm har visat.

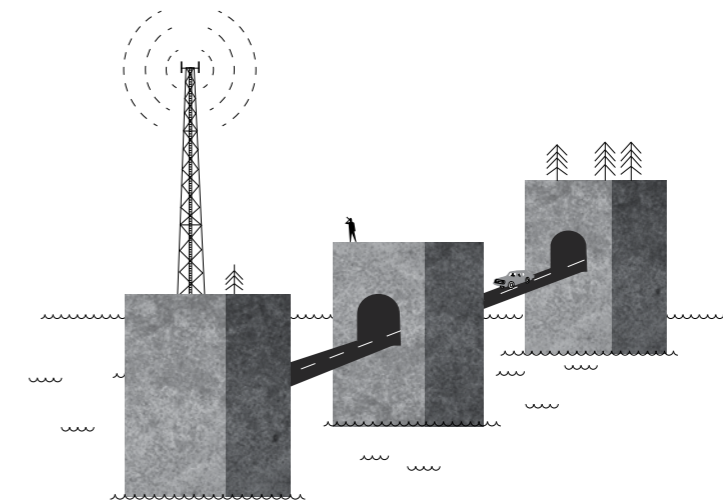
Stadstrafiken är i vissa avseenden inte bara en tjänst utan också en mänsklig rättighet. Rätten att röra sig i staden måste garanteras (någon form av GPS-registrering av privata fordon krävs dock för debitering av variabla avgifter). Alla vill inte eller kan inte använda ett högteknologiskt system, därför måste maximipriser för olika tjänster gälla. Projektet behöver inte vara fullskaligt från början. Kanske räcker det att 20-25 procent ansluter sig till systemet för att positiva effekter ska uppstå, vilket i sin tur leder till att allt fler ansluter sig.

Otvivelaktigt kommer övervakningssamhället att förstärkas med det här skisserade systemet. Detta är en viktig invändning som brukar anföras, som det verkar, i första hand av taktiska skäl från dem som ogillar avgifter. Möjligen kan man här påminna om att Storebror redan ser oss och att det föreslagna systemet ändå ger oss övervakade stora vinster tillbaka.

VILKA ÄR FÖRTJÄNSTERNA?

Till de viktigaste vinsterna med systemet hör att resenärer och transportörer kan få tillförlitlig information om resan och när destinationen kan nås. Det blir också möjligt att färdas i okända omgivningar utan orienteringsproblem,

oavsett val av färdmedel. Producenterna får förhandsinformation om de förflyttningar som kommer att göras och kan därför i viss mån anpassa utbudet, och även priset, till efterfrågan. Sökande efter parkeringsplatser skapar i dag stora problem. Här kan reservationer och vägvisning minska såväl trafikvolymen som rester och olycksrisken. Det blir också möjligt att utveckla en rad nya tjänster i anslutning till resande och transporter i staden. Trafikstockningar som årligen förorsakar förluster i miljardklassen kan undvikas och trafikens negativa effekter på en rad områden kan motverkas genom en anpassad prissättning. Samtidigt kan stora utbyggnadsprojekt undvaras eller skjutas på framtiden. Med tanke på den stora osäkerhet som råder på trafikens område inför det närmaste halvsekle, framstår det som välbetänkt att inte bygga fast sig i strukturer som blir värdelösa om den flödande och billiga energin inte längre är tillgänglig. Ett förutsägbart och köfritt resande i staden ligger inom räckhåll och skulle också ge stadslivet helt nya kvalitéer. ●



Det finns ett behov att sammankoppla alla de olika delarna av stadstrafiken i ett nytt, ICT-baserat system.



Vad ska hända med Stockholm? Hur förbereder man sig för en okänd framtid? Vilka möjligheter och vilka problem väntar runt hörnet? Till *Stockholm on the Move* har vi bjudit in fem internationella workshop-ledare som tillsammans med masterstudenter har fått i uppdrag att arbeta fram fem olika scenarier för Stockholmsregionens framtid. Scenarierna är också en del av utställningen på Färgfabriken.

SLUMRANDE TILLGÅNGAR

WORKSHOPLEDARE: OLGA TARRASÓ, JOAQUIM TARRASÓ
ARBETSGRUPP: GABRIELE CASTELLANO, KENNET CRISAN, DÖNE DELIBAS,
OSKAR GUDÉHN, CECILIA RUDSTRÖM



Gullmarsplan kan ses som en slumrande tillgång, en otrivsamt tröskel mellan stad och förort som skulle kunna förvandlas till något annat.

OLGA TARRASÓ Arkitekt och grundare till arkitektkontoret Espinàs i Tarrasó. Olga är specialiserad på urban- och landskapsdesign och hon står bakom flera uppmärksammade projekt som bl.a. omvandlingen av den gamla hamnen till promenadstråk i Barcelona, ett projekt som även vann The FAD prize 1996. Espinàs i Tarrasó grundades 1991 tillsammans med Julià Espinàs.

JOAQUIM TARRASÓ Arkitekt SAR/MSA, studerade arkitektur på Architectuur Instituut Sint-Lucas, Gent (Belgien) samt på Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (Spanien) där han examinerades 2001. Sedan 2003 driver han sin egen praktik inom arkitektur och urban design, genom Espinàs i Tarrasó, som utvecklar och planerar både landskapsarkitektur och byggnader. De arbetar främst i urbana miljöer, både med offentliga och privata projekt. Sedan 2010 är han kursansvarig för masterprogrammet U+A/DL (Urban & Architecture Design Laboratory) på Chalmers, Göteborg.

Infrastruktur har genom historien sammanfallit med enhetliga urbana system baserade på effektivisering, hierarkier och grundläggande principer och har uppstått i samklang med den lokala kontexten och dess landskap. Den har även växt fram på oexploaterade områden som senare intagits och uppslukats av stadens framväxt.

Infrastrukturen dikterar en egen logik: en specifik utbyggnad kan i många fall hamna i konflikt med den rådande ordningen. När etablerade hierarkier förändrats har i stället förbindelsen ytterområden-innerstad prioriterats. Detta har skadat den inre stadsstrukturen som brutits upp i och med framväxten av den övergripande infrastrukturen. Processen har bidragit till att stora områden blivit monotona och, i många fall, överflödiga eller förlegade i den moderna urbana kontexten.

I och med den industriella revolutionen och påföljande förändringar i kommunikationsmedlen i mitten av 1800-talet

byggs järnvägar baserade på stadens dåvarande täthet. Järnvägen byggs så nära stadskärnan som möjligt. Under 1900-talet, då vägtransporter blir allt vanligare, håller man fast vid idén att serva en existerande stadskärna. Byggnad av det övergripande regionala vägnätet ignorerar stadens ständiga utveckling, vilket resulterar i att den framväxande nya staden blir till osammanhängande enheter.

STOCKHOLMS BLINDA FLÄCKAR

Med hänsyn till den övergripande infrastrukturen, på regional och nationell nivå, som skär igenom staden, vill vi höja statusen och positionen för de viktigaste trafikknutpunkterna i den framtida staden. På så vis kan vi ta oss an platser som uppstått ur en förskjutning eller en omvandling av stora övergivna platser.

Stockholms läge är väldigt speciellt: dess skärgård och överlappningen av den industriella och den moderna stadskärnan har resulterat i en urban struktur som karakteriseras av sammanstrålade infrastrukturflöden som skapar täta urbana knutpunkter.

I vissa fall har dessa knutpunkter blivit nya "blinda fläckar", otrivsamma ingångar till staden, för storskaliga trafiklösningar.

Vi tror att liknande förhållanden återfinns på många platser i staden.

Gullmarsplan är definitivt en sådan blind fläck, en trafikplats mellan centrum och förorten, en tröskel innan trafiklederna når Södermalm. Läget och platsens dåliga planläggning i förhållande till de existerande urbana omgivningarna leder till problem i de intilliggande områdena. Men samtidigt är Skansbron också ett bra exempel på hur infrastruktur kan skapa högkvalitativa utrymmen med stor potential till förändring. Denna plats är ett exempel på den gestaltning av Stockholm som vi åsyftar.

Topografi, vatten, infrastruktur och grönska i ett plan som kan växa på höjden och överskrida den vanliga dubbelriktade relationen mellan användaren och omgivningen. I Stockholm måste man också beakta den konflikt som handlar om närhet - hur den

övergripande storskaliga infrastrukturen har inkräktat på stadens kvalitet och utveckling på lokalplanet.

Infrastruktur kan skapa gränser och barriärer som förhindrar ett naturligt samspel mellan omgivningarna den genomkorsar. Att återskapa och förbättra denna interaktion är en av Stockholms största utmaningar. Staden är en komplex enhet, ett resultat av många olika behov, intressen, kunskaper och känslor. Det kräver en mångfald av tolkningar och en bra balans mellan dessa. Det finns inget fastslaget sätt att mäta slumrande tillgångar, eftersom de går utanför den fysiska verkligheten och även handlar om social interaktion.

Vi förespråkar en överskådlig analys av de specifika villkoren på platsen, rådande förhållanden, konflikter och aktivitetsflöden. Den komplexa staden är inte i behov av påtvingade lösningar, utan svaren måste i stället formuleras i samarbete med staden och tillåtas växa fram under en längre tid.

De platser där infrastruktur strålar samman måste kunna

hantera stadens dynamiska kraft. Man måste också reducera de långa avstånden genom att stärka stadens olika delar, genom att göra omgivningarna till dynamiska delar inom staden, i stället för underordnade delar. Infrastrukturen måste stärka stadens samhörighet, inte förstöra den.

Stockholm on the Move, och utställningen på Färgfabriken erbjuder en utmärkt chans att tillfråga besökarna, invånarna i Stockholm, vilka slumrande tillgångar de kan se i sin stad. ●

**"I STOCKHOLMS FALL
ÄR DET INTRESSANT
ATT SE HUR STORA
INFRASTRUKTURSISTEM
KORSAR CENTRUM I
NORD-SYDLIG RIKTNING.
SYSTEM LÖPER ÖVER ÖAR,
MOTARBETAR URBANITET,
SKYMMER UTSIKTEN,
KAPAR LÄNKAR,
FÖRLÄNGER AVSTÅND
OCH SEPARERAR
OMRÅDEN FRÅN
VARANDRA. MER ÄN VAD
VATTNET MELLAN DEM
GJORT TIDIGARE."**

OLGA TARRASÓ, JOAQUIM TARRASÓ

**"DET ÄR INTE
OREALISTISKT ATT
TÄNKA SIG STÄDER
MED ENBART
KOLLEKTIVTRAFIK,
URBANA MILJÖER
DÄR SAMHÄLLET
ÄR SÅ VÄLUPPBYGGT
ATT DET INTE FINNS
NÅGOT BEHOV FÖR
NÅGON ATT FÖRFLYTTA
SIG MED BIL."**

OLGA TARRASÓ, JOAQUIM TARRASÓ



”UTIFRÅN MIN ERFARENHET SOM INVÅNARE I EN KOMPAKT STAD SOM BARCELONA BEUNDRAR JAG DET UPPDELADE STOCKHOLM. EN STAD INDELAD I OLIKA OMRÅDEN SOM SEPARERAS MEN SAMTIDIGT BINDS IHOP AV VATTNET.”

OLGA TARRASÓ, JOAQUIM TARRASÓ



Gruppen samtalar med Anna Pontusson från SL.

PLATSEN ÄR POLITISK

FRÅN MINSK TILL ALEXANDRIA

ERFARENHETER FRÅN FÄRGFABRIKENS INTERNATIONELLA SATSNING NEW URBAN TOPOLOGIES

TEXT: REBECCA GORDAN

”Hur får man idén att separera en stad från havet med en motorväg? Kan någon förklara det för mig?” Arkitekturprofessorn Salah Hareedy har rest sig ur publiken på Svenska institutet i Alexandria. Rösterna skälver av sansad ilska. Han berättar att makthavarna varken frågade dem som experter eller vanligt folk innan beslutet togs om att den gamla strandpromenaden skulle bli sexfilig motorväg. I stället förstörde man stränderna och rev badhytterna. Att bygga en motorväg är att uppmuntra bilar att åka snabbare, inte folk att promenera ner till havet, säger han.

Färgfabriken har sedan hösten 2010 arrangerat seminarier, stadsvandringar och workshopar i ett flertal städer i Östeuropa, Mellanöstern och på Balkan inom ramen för det internationella demokratiprojektet New Urban Topologies, NUT. Svenska arkitekter, stadsplanerare och konstnärer har mött sina kollegor i Chişinău, Minsk, Alexandria, Amman och Skopje, som i sin tur även träffat studenter och makthavare i de egna hemstäderna – många gånger för första gången. Även deltagare från Beirut, Istanbul, Mostar och Kairo har varit med.

I New Urban Topologies har människor med olika bakgrund, yrke och grader av inflytande samlats för en helhetssyn på staden – dess identitet, historia och framtidspotential. En öppen start har övergått i intensiva diskussioner där ett antal teman utkristalliserat sig efter hand. För oss som varit med i projektet från början står det i dag klart att det finns vissa ämnen som står lika högt på agendan i alla städer, vare sig vi promenerar på Prospekt Nezavisimosti i Minsk, längs Cornishen i Alexandria eller över Fjällgatan i Stockholm.

Kulturarvet är viktigt, den saken är klar. En stads identitet är dess fundament och respekten för dess många historier nödvändig för att invånarna ska känna sig stolta. Transparens och dialog är två andra aspekter som diskuterats. Möten över professionsgränserna och medborgarnas delaktighet och insyn i planprocesserna behövs för utformandet av inkluderande, spännande och välmående städer. Att New Urban Topologies fört samman olika aktörer i och mellan städerna är också projektets viktigaste och mest uppskattade konsekvens.

Ett annat tydligt tema har varit det offentliga rummet. Att det finns gemensamma ytor för social interaktion, kultur och politiska möten är avgörande för det demokratiska öppna samhället. I vissa

städer existerar platserna men inte möjligheten – som i Minsk där det visserligen finns gott om parker och trottoarer, men där ett dussintal personer som samlas drar till sig säkerhetspolisens uppmärksamhet. Resultatet är ödsliga torg och undvikande blickar i en stad som pressas allt hårdare i Lukasjenkos skruvstäd. I andra städer är de förut förbjudna demonstrationerna en verklighet i dag. Samtidigt är det nu smärtsamt uppenbart för dem som verkar i dagens Alexandria att det finns för få torg, parker och kulturcenter som är öppna för alla.

Efter att Salah Hareedy satt sig följde flera igenkännande kommentarer från publiken där i Svenska institutets guld-blå sal. Vare sig vi bor i Amman, Stockholm eller Alexandria delar vi frustrationen över de styrandes ofta bristfälliga dialog med civilsamhället, avsaknaden av gemensamma stadsrum och bilvägnarnas dominans över gågator, spårvagnsspår och cykelbanor.

Utanför de stora fönstren väsnades taxibilarna på den breda Cornishen den där oktoberdagen 2011. När staden ritades upp av Alexander den stores arkitekter var det vagnar och människor som skulle ta sig fram längs den krökta strandpromenaden. Hur kan en stad med ett sådant historiskt arv klara dagens krav på framkomlighet och transport? Ett tema i den efterföljande workshopen handlade också om stadens infrastruktur. Och just den aspekten – urban infrastruktur i form av allt från kollektivtrafik till vattentillgång och utbildning – har varit ett starkt närvarande tema i alla städer vi besökt.



Cornishen i Alexandria.

Alexandria är en kuststad med Medelhavet i norr och sjön Mariout belägen strax söderut. De två vattenmassorna har gjort att staden växt på längden, vilket i sin tur skapat ett trafikflöde i öst-ästlig riktning – så går spårvagnarna, så går de stora bilvägarna. Otillräckligt byggande från offentligt håll har tvingat många invånare att själva bygga sina bostäder eller betala privata aktörer som uppför hus utan tillstånd från staden. De här informella bostadsområdena har framför allt tagit form i stadens södra del, medan de bättre bemedlade stadsborna har flyttat norrut, närmare havet.

”Alexandria var en kosmopolitisk stad, men den har förändrats. Jag undrar om det som då var mångfald har förvandlats till ett farligt segregationsproblem.” Arkitekturstudenten Mirhan Damir tystnade. Vi hade kommit in på stadens tvångsförflyttningar över en kopp mintte på en bakgata i centrala Alexandria. Hon konstaterade att planerarna aldrig frågar de som bor i de informella bostadsområdena

hur de vill bo och leva. Och att det nödvändigt måste bli ändring på det. Samtidigt underströk hon att det egyptiska samhället har blivit bättre sedan revolutionen våren 2011. Nu känner människor att de själva äger gatorna och torgen, att de har rätt att vistas där.

Ja, visst lever vi i förändringens tid. Runt om i världen spirar demokratiörelser. I vissa länder möter de brutalt motstånd, i andra har de fått nytt rum att utvecklas. Platsen för dessa händelser är allt som oftast staden. Och i dessa politiska cykloner ställs frågor om miljö, kultur, demokrati, transparens och deltagande på sin spets. Flera gånger under New Urban Topologies-projektets gång har de svenska arkitekterna och planerarna som deltagit kommit till slutsatsen att den nöjdhet som finns i Stockholm har lett till passivitet. Varken beslutsfattare, tjänstemän eller invånare tycks kunna föreställa sig vinsten med att vända vissa saker på ända. I Alexandria däremot har stadsbyggnadskontoret inget val. Det behövs rejäla nytag.

INGET TAHRIRTORG DIREKT

Samtidigt som Alexandria arbetar på sin kommande infra-strukturplan bygger en annan stad i Mellan-östern ut sitt vägnät. Jordaniens huvudstad Amman kallas ofta regionens modernaste, med Wadi Abdoun Bridge som framtidssymbol. Den s-formade vajerbron leder i dag en av stadens många motorvägar över dess branta kullar. Men även om biltrafiken flyter bättre än förr är segregationen fortfarande påtaglig. Till Ammans rika stadsdel Abdoun går inte stadens lokalbussar, och några cykelbanor eller spårvagnar finns inte än. De boende måste helt enkelt ha bil eller åka taxi.

Angränsande distriktet Jabal Amman är desto äldre och har dessutom blivit mer välmående under senare tid. Att dess nya populära gågata Rainbow Street är omdiskuterad ger en bild av Ammans stadsbyggnadsdebatt. Vissa menar att staden behöver fler gågator och publika rum, andra hävdar att upprustningen bidrar till gentrifiering där forna invånare har tvingats flytta.

Under workshopen i maj 2012 var också problematiken som kommer med att det offentliga rummet kommersialiseras ett ämne som diskuterades. I stadens många nya gallerior har det blivit allt vanligare att ungdomar inte släpps in. Över huvud taget menade de jordanska deltagarna att det saknas gågator, trottoarer, parker och kulturinstitutioner i deras stad. De offentligt byggda bostadsområdena för låginkomsttagare har dessutom placerats långt utanför centrum, vilket bidragit till Ammans ekonomiska segregation.

Amman må ha få publika torg, men på plazan i skuggan framför den stora Kung Hussein-moskén språkar de äldre männen rofylt medan yngre Ammanbor hastar förbi fruktstånd, gula taxibilar och sandfärgade hus. Det är just från det här torget upp till stadshuset som demonstrationen går varje fredag, med krav på demokrati och reform. Platsen framför moskén är liten, inget Tahrirtorg direkt. Jordanien har ännu inte svepts med i proteststormen på samma sätt som sina grannar. Men att torget finns där som forum för det civila samtalet är helt klart viktigt.

"Bara när invånarna involveras kan förändringsprocessen bli hållbar", menade gruppen som fokuserade på det offentliga

rummet. För att skapa en öppen diskussion mellan de styrande och civilsamhället behövs det dessutom starka frivilligorganisationer, som också kan ställa krav på makthavare och informera invånarna om deras rättigheter, ansåg de.

Att få till uppriktiga fungerande samtal är en utmaning för såväl Stockholms som Ammans stadsbyggnadskontor. Och det var tydligt att tjänstemännen i Amman var medvetna om frågan, inte minst sedan den arabiska vårens vindar dragit genom regionen. Under den avslutande presentationen konstaterade de inbjudna representanterna från såväl Ammans regionplanekontor som det inflytelserika jordanska kungahuset, representerat av prinsessan Dana Firas, att folkets deltagande i landets urbana utvecklingen är viktigt.



Ammans gamla stadskärna.

En stor del av den jordanska befolkningen är född utomlands. Hit har palestinier, irakier, libaneser och nu senast syrier kommit under årtionden, många gånger med begränsade rättigheter och möjligheter att komma till tals i det nya landet. Ett halvår före New Urban Topologies i Amman hade Färgfabriken besökt Skopje i Makedonien, en huvudstad som även den ofta beskrivs som etniskt delad, med makedonier, albaner, serber och romer. I Amman finns några av världens största palestinska flyktingläger, i Skopjes utkant ligger Europas sannolikt största romska stadsdel.

Deltagarna i workshopen i Skopje diskuterade också stadens många identiteter och kom fram till att de sällan ingår i den vokabulär som används för att berätta om staden. Om något är det segregation, inte det mångkulturella i positiv bemärkelse, som framhävs. Många uttryckte sin oro för att politikerna nu försöker skapa en enhetlig men påklitrad identitet, en ambition som under senare år tagit sig uttryck i en mängd historiserande statyer och påkostade museer och myndighetsbyggnader som placerats i stadens centrum. Skopjeborna pekade på att det därför är viktigt att det nu satsas på bevarande och utvärdering av det befintliga kulturarvet, både den byggda miljön och de mer osynliga minnesplatser som vittnar om samtidshistoriens skeenden.



Under centralstationen i Skopje.

ETT HÄRDNAT KLIMAT

Att stadens fysiska struktur är politisk var särskilt tydligt under besöket i Vitrysslands huvudstad i oktober 2010. Ett presidentval stod för dörren och i den kyliga luften sprakade en hoppfullhet. På Minsk huvudgata Prospekt

Nezavisimosti samlades människor för att demonstrera och olika politiska partier hade ställt upp med banderoller och tält på dess breda trottoar. I basker och svart skinnjacka antydde den statligt anställda restaureringsarkitekten Vladislav Ruta att Färgfabrikens initiativ faktiskt var tecken på att något var på gång. "Kommer ni med idéer är det möjligt att skaka om båten", sa han och log snett mot mig där i utställningsrummet på Y Gallery, vår samarbetspartner på plats.

Med sin lilla dotter på armen förklarade urbandesignern Jana Golubeva att Minsk största problem är att staden fortsätter att bygga samma sorts storskaliga bostadsområden som man gjort sedan Sovjettiden. I dag bor 1,5 miljoner människor, alltså två tredjedelar av befolkningen, i den här typen av distrikt. Behovet av en arkitektur i mänskligare skala, offentliga rum med lokala

marknader, kulturcentrum och politiska möteslokaler samt stadsbyggnadsprocesser där de boende tillåts agera och påverka är därför akut, menade hon.

Även de som deltog i workshopen om infrastruktur fokuserade på att många Minskbor lever isolerade i sovstäder. Gruppen föreslog ett höghastighetståg in till centrum och nya parkeringsplatser där bilburna pendlare skulle kunna byta till cykel eller tunnelbana den sista biten in till stan.

"Men vi behöver fler cykelvägar", sa arkitektstudenten Elena Doroshkevich tittade ut över den blanka floden Svisloch där vi stannat till för att sträcka på benen under dagens exkursion. "Bygger vi vägar får vi fler bilar, bygger vi bra cykelbanor börjar människor att cykla, så enkelt är det", konstaterade hon torr.

Under seminariet i Minsk bekräftade planchefen Aliaksandr Akentiev hennes oro. Han berättade att staden sett en ökning av personbilar med fem till sju procent per år. "Det är därför vi nu diskuterar möjligheterna att bygga enorma parkeringsplatser, förutom utvecklingen av vår transportinfrastruktur i allmänhet." På frågan om vad staden gör för cyklister svarade han att man byggt en cykelbana på 26 kilometer längs Svisloch. "Medborgarna i Minsk röstade för detta transportsätt. Vi kommer att göra vårt bästa för att få in cykelbanor i alla rekreativområden", försäkrade han.

Bara veckor efter att Färgfabriken lämnat Minsk slogs de spirande demokratiförväntningarna sönder när flera oppositionsledare fängslades och utsattes för våld från regimen. I dag, snart två år senare, har den för demokratiörelsen viktiga ambassadören och vår dåvarande värd Stefan Eriksson tvingas lämna landet. Klimatet har hårdnat avsevärt.

Liksom Minsk bär Moldaviens huvudstad fortfarande på arvet från Sovjet. Men i Chişinău, dit vi reste 2010, är utvecklingen en annan. Här märks nyliberalismens intåg i form av privata investerare som sneglar mot Dubai i arkitektonisk ambition, men också enträgna aktivistgrupper som arbetar för att göra allmänheten uppmärksam på olika kritiska tillstånd i staden – från förfallna historiska byggnader och försummade grönområden till att en mängd felparkerade bilar tagit över många av de torg som ändå finns.

En vacker oktoberdag inledde curatören Vladimir Us, grundare av Oberliht Young Artists Association Moldova, vår rundtur i Chişinău ständes på avsatsen till Flat Space – en av organisationens inlägg i debatten om det offentliga rummet i form av en liten kulturscen på ett biltätt torg. När vi träffades igen för ett gemensamt uppsamlingsmöte i Stockholm ett år senare frågade jag honom vad han tyckte New Urban Topologies gett. Han svarade att det förstås är svårt att komma fram till lösningar på tre dagar, men att besöket ändå gav de lokala deltagarna nya insikter och anledning att kartlägga sin hemstad: "Vi började fundera kring hur området kring stadshuset skulle kunna bli en mer offentlig plats, och i höstas gick vi vidare med den frågan tillsammans med Arkitekturskolan i Stockholm. Det visar att processen inte är över."

NYA ÖGON PÅ STOCKHOLM

Vi huttrar på en glashal gata i Gamla Enskede. Stadsbyggnadsdirektören Tahani Abou Emera tittar sig bekymrat omkring. Här är inte bara

isigt, utan också ödsligt folktomt, långt ifrån det stadsliv som präglar hennes hemstad Alexandria. Bussturen hade gått från Fjällgatan på Södermalm och skulle vidare till Hammarby Sjöstad via Årsta och Bredäng. Väl tillbaka på Färgfabrikens vita takvåning delade New Urban Topologies-deltagarna med sig av sina synpunkter på Sveriges huvudstad.

Hög standard och byggnader i vackra färger som fogats in i naturen var några av de positiva omdömena. Grönområdena är en självklar del av staden och lätta att ta sig till, lekplatserna är många och gatorna avslutas ofta med offentliga platser med offentlig konst, vilket ger en inkluderande känsla. Människor ser trygga och glada ut,



Marknad i Al-Wehdad, Amman.

de promenerar och cyklar mycket och tycks uppskatta den öppna stadsbildens Mälaren ger. "Allt är praktiskt som Ikea", apropå den välfungerande kollektivtrafiken. "Planeringsprocessen verkar effektiv samtidigt som den fokuserar på civilsamhällets deltagande", var en annan kommentar.

Men de utländska gästerna såg också en mängd allvariga brister i Stockholm. I vissa bostadsområden saknas det en mänsklig skala, och vägsystemet verkar överdimensionerat på sina håll. Besökarna undrade varför de uppskattade vattenytorna inte

används som en del av det publika rummet – vilket skulle bli möjligt med mer båttrafik, bättre kajer och fler bryggor.

Att kulturen paketeras som underhållning sågs som en oroand tendens, liksom att stockholmarna verkar stressade och ständigt på språng. Flera påpekade att staden inte ger utrymme för människor att skapa sina egna spontana platser och projekt, vilket ansågs viktigt för känslan av tillhörighet.

"Även om Stockholm ger sken av att erbjuda en hel del är allt i själva verket detsamma", sa en deltagare och förtydligade att allt

verkar vara stöpt enligt en viss mall vilket gör att staden varken känns livfull eller blandad, trots att människor med många olika bakgrunder bor här. Det finns helt enkelt tydliga tendenser till gentrifiering, likriktning och kommersialisering konstaterade gruppen. Slutdiagnosen för Stockholm: överreglerad, kontrollerad och isolerande.

Är det här den bild vi vill att besökare ska få? Och långt viktigare – är det här staden vi drömmer om att leva i? Klart är att delade erfarenheter och nya ögon på hemvana trakter är omtumlande. Huruvida insikterna bör leda till förändring är för oss alla att fundera över. Även Stockholms framtid är politisk. ●



Vitryskt besök i Hammarby Sjöstad.

Skopjes centralstation från Tito-tiden byggdes i för stor skala.
Flera plattformar har aldrig fått några spår.



Vad ska hända med Stockholm? Hur förbereder man sig för en okänd framtid? Vilka möjligheter och vilka problem väntar runt hörnet? Till *Stockholm on the Move* har vi bjudit in fem internationella workshop-ledare som tillsammans med masterstudenter har fått i uppdrag att arbeta fram fem olika scenarier för Stockholmsregionens framtid. Scenarierna är också en del av utställningen på Färgfabriken.

IDÉ(A) KATALOG

WORKSHOPLEDARE: JONATHAN D. SOLOMON
ARBETSGRUPP: JUSTINA BIEKŠAITĖ, AMELA HALILOVIĆ,
ANNA KULIN, SIGRID MARIE POULSEN,



JONATHAN D. SOLOMON Arkitekt, redaktör och curator. Jonathan har undervisat i design på bl.a. City College of New York och University of Hong Kong där han var ansvarig på avdelningen för Arkitektur åren 2009–2012. Jonathans praktik undersöker det offentliga rummet och den moderna staden genom projekt som t.ex. Ooi Botos Gallery, där han förvandlade ett "chophouse" i Hongkong till ett galleri.

De mest extrema förhållandena har uppstått ur något konventionellt; det ordinarie har pressats utöver sina vanliga gränser. Det svenska möbelföretaget Ikea har som affärsidé att omdefiniera vardagen. Genom sina produkter som vill erbjuda "god design" till låga priser och som kunden själv monterar ihop, har företaget bidragit till en revolution i vårt boende. Ikea befriar hemmet från planlösningens tyranni genom att förse alla med verktyg så att de kan gå emot arkitektoniska planer och sova på kontoret, äta i sovrummet eller jobba i köket.

Hur skulle Ikeas stadsplanering se ut? Företaget experimenterar faktiskt redan med just den frågan då man leder utvecklingsprojekt i Hamburg och London. Men till skillnad från Ikeas attityd till hemmet är företagets projekt för staden mycket mindre revolutionär och bygger på en i grunden konservativ syn på hur man planerar ytor och ger plats åt rörelse och aktiviteter. Ett bättre exempel på Ikeas urbana potential hittas i Shanghai, där det lokala Ikeavaruhuset av någon outgrundlig anledning har blivit en plats för äktenskapsmäkleri bland medelålders. De besökare som är på jakt efter den stora kärleken framhåller själva varuhusets avslappnade atmosfär, olika utrymmen och blandade kundgrupper. "Innan vi skapade ett avgränsat område för dem så ockuperade de alla platser i matsalen så att de övriga kunderna inte fick några sittplatser", säger Ikeas personal Shen Jinhua, till tidningen The Telegraph.

Detta informella sätt att lägga beslag på ett utrymme utifrån en lös koppling mellan aktiviteter och möblering, tyder på en verkligt revolutionär inställning till planläggning, där medborgarna ges makten att skapa de miljöer de behöver på den plats och i den stund de behöver dem, så att de kan delta i de aktiviteter de önskar.

Genom att studera hur Ikea arrangerar och marknadsför produkter i sin katalog och sina varuhus och överföra denna hyperverklighet till stadens nivå kan vi blottlägga nya ytterligheter.

Idé(a)-katalogen är ett förslag till en stadsplan för Stockholm baserad på Ikeas rumsliga logik. För att skapa en stad som är tätbebyggd, promenadvänlig, levande och heterogen bjuds invånarna in att själva bli stadsplanerare inom ett flexibelt och lättillgängligt ramverk. Katalogen presenteras i utställningen *Stockholm on the Move* och uppmanar besökaren att själv generera innehållet i planen. Det blir fullt möjligt att fylla i bruksanvisningar för olika urbana verktyg: från monteringsdetaljer för en tillfällig park, till ansökningsblanketter för ett mindre företagslån. Besökarna uppmanas också att skapa olika urbana "rum" i staden genom att inta underutnyttjade platser eller byggnader. ●

Oavsett om vi ifrågasätter vem som kontrollerar markexploateringen, planeringen av transportsystem, bristen på studentbostäder eller på annat sätt spekulerar kring extrema framtidsvisioner måste vi oundvikligen utgå ifrån var vi står i dag. Ikeas roll i skapandet av det demokratiska samhället kan, liksom stadsplanering, angräpas från olika perspektiv. En sak är säker, oavsett vad deras strategi är så fungerar den! I skapandet av hemmet erbjuder Ikea ett flexibelt, billigt, gör-det-själv-system som har gått hem världen över och som ledande möbelföretag är de ohotade. Det är intressant att fundera kring hur en Ikea-strategi skulle kunna appliceras på utformandet av staden; kan den skapa rum för innovation och bidra med positiv erfarenhet och utveckling? Genom att undersöka de vardagliga rutinerna i staden, dess resurser och visioner, kan vi börja föreställa oss skraddarsydda metoder som förbättrar livskvaliteten för både samhälle och individ. — Amela

"JAG VÄXTE UPP I CHICAGO. VARJE SOMMAR DEN FJÄRDE JULI SKÖT STADEN FYRVERKERIER LÄNGS MED VATTNET OCH JAG BESÖKTE OFTA GRANT PARK MED MINA VÄNNER FÖR ATT TITTA PÅ UPPVISNINGEN. EFTERÅT BRUKADE POLISEN STÅNGA AV LAKESHORE DRIVE, MOTORVÄGEN SOM LÖPER LÄNGS MED STRANDEN. VÄGARNÄ ÖPPNADE SIG FÖR OSS GÄENDE, SOM ÄNTLIGEN KUNDE RÖRA OSS FRITT ÖVER KÖRBANORNA. JAG KOMMER IHÅG DEN SPECIELLA UPPLEVELSEN, ATT PROMENERA HEM PÅ MOTORVÄGEN MITT I NATTEN OMGIVEN AV MÄNGDER MED MÄNNISKOR — DET VAR FÖRSTA GÅNGEN JAG PÅ ALLVAR UNDRADE ÖVER HUR STADEN KAN ANVÄNDA VÄGRESURSERNA PÅ ETT BÄTTRE SÄTT."

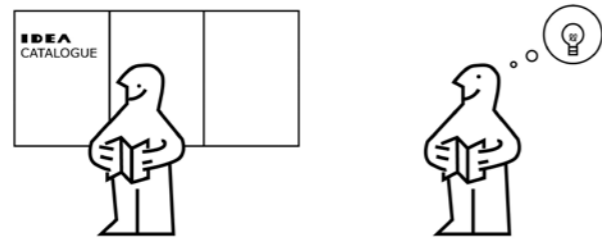
JONATHAN D. SOLOMON

Hur långt kan staden tänka sig att gå i frågan om utförsäljningen av samhällstjänster? Ett extremt scenario inom stadsplanering skulle vara att låta marknaden styra allt. Med Ikeas unika organiseringsstruktur som utgångspunkt, ifrågasätter vi relationen mellan urban utveckling och privata investeringar samt medborgarens roll i stadsplaneringen. Statlig stadsplanering är en förutsättning, då staden står för den största delen av långsiktiga investeringar. Ett mer flexibelt system som ger medborgarna möjligheten att delta i formandet av staden är också nödvändigt som komplement till statens roll. Det finns något i Ikea-modellen som vi kan dra lärdom av. — Anna

Om människor kan genomföra kooperativa husbyggen, kan de definitivt även samarbeta kring projekt som rör städer, rum och parker. Skulle detta kunna inspirera stadsplaneringskontor att skapa ett öppnare system där medborgarna kan delta i utformandet av sin stad? Tänk om invånarna själva skulle få möjlighet att forma och inreda ett flexibelt urbant rum? Genom att utgå från Ikea katalogen som modell för stadsplanering, förespråkar vi ett planeringsverktyg tillgängligt för alla. Genom att utforma förutsättningen för det urbana engagemanget i både mikro- och makroskala kan invånarna delta i processen på olika nivåer. — Justina



Idé(a) undersöker vad som händer om Ikeas inredningskoncept förflyttas ut från vardagsrummet till stadsrummet.



”STOCKHOLM ÄR EN STAD AV ÖAR, DETTA ÄR DESS SPECIELLA KARAKTÄR, DESS VÄRDEFULLASTE TILLGÅNG OCH DESS STÖRSTA BELASTNING.”

JONATHAN D. SOLOMON

DEN GRÖNA INFRASTRUKTUREN FÄRGAR AV SIG

TEXT: LUKAS SÅLBY

I New York, strax söder om Manhattan vid Gowanus Bay, kan man kanske snart se rev som höjer sig över vattenytan, människor som vadar längs med strandkanten eller står på flottor och drar upp kilovis med ostron. Detta kan bli verklighet om projektet Oyster-tecture genomförs i en av världens mest förorenade vatten.

I New York har landskapsarkitektur- och designstudio Scape, under ledning av Kate Orff, utarbetat en fascinerande idé som sammanför naturvård, marinbiologi, urban design och hållbar stadsplanering – samtidigt som man lägger fram nya urbana mönster som förenar New Yorks invånare med vattnet. Grundpelaren i denna levande infrastruktur är ostronet – detta tillsynes anspråkslösa blötdjur som tydligen har mer att bidra med än att bara vara en delikatess på matbordet.

Ostronen behöver, precis som mycket annat, något att fästa sig vid, annars dör de. De behöver ett hem som formges för deras särskilda behov och en fast punkt för att kunna växa från larv till snäcka. I projektet Oyster-tecture (en lek med ordet architecture) har Scape Studios designat en mjuk infrastruktur av rep, sammanvävt i ett gigantiskt nätverk, som sänks ner i vattnet och ger larverna något att hålla fast i. Att repen sedan rör sig i vattenströmmarna är inget problem för ostronen utan bidrar snarare till deras utveckling och tillväxt samtidigt

som genomflödet fyller en annan, oerhört viktig funktion för vattenmiljön. Dessa små mollusker har nämligen en enorm biologisk kraft, ingen teknisk uppfinning i världen kan hitintills jämföra sig med deras effektiva förmåga att rena. Varje fullvuxet ostron filtrerar upp till 200 liter vatten per dag, rensar det från kväve, alger och andra föroreningar och kan, på sikt, skapa rent vatten i flera av världens mest förorenade hamnar.

”Larverna finns redan i hamnen men de dör eftersom de inte har någonstans att ta vägen. Detta är landskapsarkitektens roll; att skapa platser där ostronen kan bosätta sig, leva och frodas”, säger Kate Orff, som leder projektet Oyster-tecture. Bilden av den moderna stadsmänniskan som flyter omkring i det urbana flödet, i stora ogripbara infrastrukturen och söker efter fasta punkter, svävar i bakgrunden. När mycket annat i vår tillvaro förändras i allt snabbare takt söker vi kanske efter något varaktigt. Och där ligger naturen och väntar, precis som den alltid har gjort. För visst tycks vi i allmänhet längta mer och mer efter gröna rum i staden, naturlig design och mjuk infrastruktur?

Den gröna vägen har i vår tid på sätt och vis bytt riktning, i stället för att fly städerna drar vi in idéer om det gröna livet i den urbana kontexten. Vi skapar småbruk på balkonger och innergårdar, anlägger gerilla-odlingar, vertikala odlingar och gröna tak. Det verkar som att vi vill ha både det urbana livet och det provinsiella – helst på en och samma plats – i ett och samma stadsrum. Och visst borde

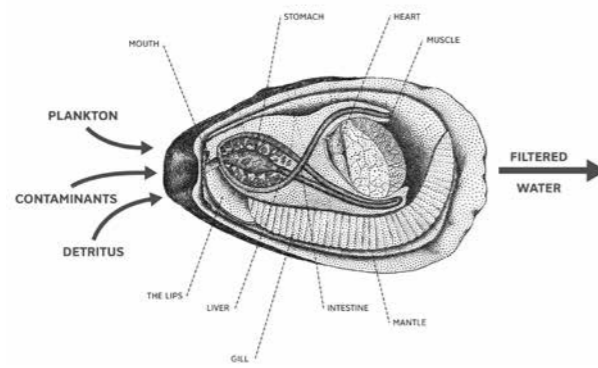


Ostronrev kan bidra med en ny nivå till New Yorks skyline. © SCAPE / LANDSCAPE ARCHITECTURE PLLC

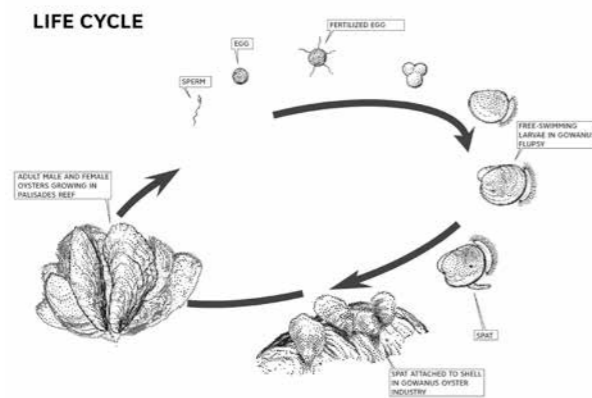
TEXT:
BOSSE BERGMAN

STADSUTOPIER & DYSTOPIER INFRASTRUKTUR TILL MAX

WATER QUALITY = BIO FILTER



LIFE CYCLE



© SCAPE / LANDSCAPE ARCHITECTURE PLLC

det vara möjligt? Begreppet grön infrastruktur har varit närvarande i stadsplaneringen i snart tjugo år. Men oftast sker anpassningen till det rum som redan är skapat, inom det urbana landskapets system av infrastruktur och gränser. Oyster-ecture-projektet visar hur anpassningen kan ske omvänt och ömsidigt och hur den gröna infrastrukturen kan färga av sig på den "gråa" infrastrukturen.

OSTRONREV OCH MUSSELBANKAR SOM STADENS NYA VARDAGSRUM

Även om Stockholms vatten inte är i närheten av det förorenade vatten som omger Manhattan så ser vi sällan människor bada i innerstan, vid Stadsgårdskajen eller Skeppsbron (bortsett från det inofficiella nattbadet vid Stadshuset). Om man fokuserar på de centrala delarna av Stockholm så ser man att bryggor, flottar eller andra skapade plattformar för rekreation och möten är nästintill helt frånvarande. Gränsen mellan stad och sjö tycks snarare vara skapad för att undvika interaktion – inte uppmuntra till direkt kontakt mellan vattnet och stadens invånare, eller för den delen mellan invånarna själva. Detta beror till stor del på hur infrastrukturen planerats och använts historiskt. Många av kajerna i Stockholm är skapade för ett system som har förändrats under flera århundradens lopp. Fiskebåtarna har försvunnit och skeppen från handels- och krigsflottan har kastat loss men designen ligger till stora delar kvar, och lämnar kajerna öde.

Det finns flera skäl till att föreställa sig en levande infrastruktur och ostronodlingar vid Stadsgårdskajen eller varför inte längs med Riddarfjärden. Idén är inte bara kopplad till vattenkvaliteten – utöver den gröna filosofin har Oyster-ecture-projektet flera positiva spin-off effekter, som innefattar både sociala och kulturella värden. (Åter)skapandet av det naturliga reningsverket vid vattenbrynet bryter upp gränsen mellan fast och flytande underlag och skapar förutsättningar för en mötesplats, ett vardagsrum i staden. Tanken är nämligen att invånarna själva ska sköta om ostronodlingarna. Det skapar en känsla av plats, identitet och tillhörighet samtidigt som det stärker ekosystemet. Först sköter vi om ostronen och bidrar till att rena vattnet, sedan åter vi dem kanske vid samma bord.

Just ostron kan dock bli lite svårt att odla inne i Mälarens vatten, men det finns många musselsorter, exempelvis vandrarmusslor eller blåmusslor, som har liknande biologiska reningsystem inbyggda och som skulle passa utmärkt att plantera in längs med Stockholms vattenlinjer. Oavsett vilken typ av vattendjur vi föreställer oss så är grundtanken – att inte enbart se infrastruktur som något skapat, kultiverat, utan något redan existerande i landskapet – på sätt och

vis revolutionerande. Den senaste tiden har man börjat få upp ögonen för vilka värdefulla system naturen egentligen bidrar med, helt gratis. Det talas om ekosystemtjänster – både materiella och immateriella värden som naturen skänker oss och som är omöjliga att ersätta med tekniska innovationer. Ostron-odlingarna i New York är i allra högsta grad ett sådant exempel, honungsbinas pollinering är ett annat. Vilka andra naturliga infrastrukturer kan vi utveckla och omvärdera i det urbana landskapet – och hur skulle det förändra bilden av staden – och bilden av oss själva?

Kanske kan dessa, små vattenlevande djur peka på potentialen och möjligheterna med att upptäcka det som ligger här framför oss? Inbyggt i och under vår urbana infrastruktur. Kate Orff sammanfattar det: "Frågan är hur vi kan använda de naturliga processerna hos de organismer som fanns här i överflöd innan urbaniseringen stormade in. Om återbildandet och odlingen av ostronreven kan upprätthållas och utvecklas är det den ultimata framgångssagan för en av de mest urbana och tyngst nedsmutsade hamnarna i världen."

Städernas struktur kanske lurar oss med sina skenbart givna system av vägnät, elnät, vattenledningar och arkitektur. Cykelvägar, trottoarer, byggnader och motorvägar tycks ibland som uppväxta ur jorden. Den gröna infrastrukturen väcker tankar och frågor om hur vi skapar våra städer och i slutändan våra liv. Är det verkligen möjligt att separera sig från det landskap vi grundar vår urbana kultur på? Kan vi verkligen bo i städer och tro att vi inte är en del av det ekologiska systemet? ●

SCAPE är en designstudio, baserad i New York, som fokuserar på landskapsarkitektur och urban design. Projektet Oyster-ecture presenterades i en utställning på MoMA 2011 och just nu undersöks möjligheterna att genomföra det i praktiken. Läs mer på www.scapestudio.com.

KATE ORFF leder arbetet på Scape och är assisterande professor på Columbia University, avdelningen för arkitektur, planering och naturskydd. Hennes undervisning fokuserar på interdisciplinärt arbete, hållbarhet, biodiversitet och kollektivt baserade förändringar.

Infra betyder 'underliggande', i vissa sammanhang rentav 'bärande'. Och visst kan infrastrukturen av gator, vägar och spår, vatten- och elledningar, och så vidare ses som något av den byggda stadens skelett. Men där är det ju snarare dess funktion som system som är viktigast: att som ett blodomlopp säkra distributionen av person- och varuflöden som ger staden mening och gör dess utveckling möjlig. Och till det systemet hör förutom fordon och transportörer givetvis även formerna för, kontrollen av och makten över systemets användning. Därför är planerna på förbättringar av städer alltid förbundna med hanteringen av infrastrukturen, något som också blir särskilt framträdande i de utopier och dystopier som vi matas med i bland annat film och litteratur.

Genom vårt beroende av infrastrukturen, dess storskalighet och räckvidd har den ofta kommit att dominera bilderna av framtidens stad, såväl stadsplanerarnas som författarnas och filmmakarnas. Modernisternas idéer om nya stadsområden, trafikapparater och megastrukturer efter 1900-talets världskrig hade också nästan alltid ett drag av utopi, inte för att de var överdrivet framstegsoptimistiska och orealistiska i sig – de uppfördes ju ofta – utan på grund av den kunskap de vilade på. De präglades av en otillbörlig determinism, och upphovsmännen trodde verkligen att deras förslag skulle leda till det sociala liv som de planerades för. Detta var felslutet, utopins fallucka, eftersom inrättade funktioner, byggda former och gatumönster aldrig utgör mer än en begränsad del av de faktorer som bestämmer de vardagliga livsvillkoren (sociala relationer, jobb, utbildning, fritidsliv, kulturellt utbud i staden som helhet).

Dystopins hemvist

Litteraturen och filmen genomskådar ofta denna tilltro till den fysiska planeringen, även om den i ett slags naivitet också kan reagera starkt på allt som är stort, massorienterat och centralstyrt. Science fiction-genren drar infrastrukturens komponenter till sin spets, ofta genom något slags "Du sköna nya värld"- och orwellska "Storebror ser dig"-version med slimmad futuristisk scenografi och maktcetra med maximal kontroll över invånarna. Tendensen är tydlig i allt ifrån den urgamla filmklassikern *Metropolis* till *The minority report* från 2002 och superteknologiska samhällen ute i rymden, till exempel i de sex *Star wars*-filmerna. Eller så är det dystopiska sammanbrottet huvudtemat: Ett faktum från början som i *Mad Max* det stora hotet att avvärja (av en Superman, Spiderman, Batman eller James Bond); eller filmernas utdragna, spektakulära huvudsekvens och final som i *The day after tomorrow* och 2012.

Scenen är oftast någon storstad och många filmer är rena orgier i fantastiska fordon och transportsystem, vilket inte är särskilt överraskande med tanke på att dagens fordonspark varit sig ganska lik det senaste seklet, sånär som på helikoptern och containern. Mer jordnära är då David Cronenbergs nya film *Cosmopolis*. Där består makten av den armada med lyxigt inredda limousiner för eliten som glider runt i staden, dock med huvudpersonens återkommande (och anakronistiska?) undran var fordonen hårbärgeras om natten (sover verkligen den globala makten?). Här lever dock det tema som brukar skilja de utmattande actionrullarna från de mer samtidsrelevanta sf-filmerna – nämligen klyftan mellan makteliten och de andra, inte sällan en verklig underklass hänvisad till slum, baksidor och kloaker, som i sf-ikonen *Blade runner*.



FRÅN METROPOL TILL METAPOLIS

Den stora utmaningen består alltså i att bättre koppla infrastrukturens system till varandra i välutrustade bytespunkter och till stadsutvecklingen på ett mer förutseende sätt. Förutom att mobiliteten har ökat överlag (bil, tåg, flyg och IKT, informations- och kommunikationsteknik), så har också de faktorer som påverkar lokaliseringen av företag och bostäder (yrken, studier, livsstilar och sociala nätverk) förändrats sedan 1950-talet. Ny stadsbebyggelse fördelas inte längre enligt den tidigare mono- och koncentrisk metropolens balanserade hierarkiska nätverk av centra och noder. Detta den klassiska metropolens stadsstruktur håller i stället på att bli mer polycentrisk och asymmetrisk, beträffande allt fler knutpunkters relationer med varandra. I olika regiondelar sker till exempel en förstärkning av sambanden mellan ett begränsat antal noder, centra och områden av skiftande dignitet. Kring Järvafältet och Kista har det uppkommit områden med ömsesidiga beroenden av olika slag, samtidigt som elektronikcentrumet Kista självt kommit att ingå i andra nätverk på olika nivåer, några rentav med Stockholms city i en underordnad roll. I mindre skala bildar E4:an och den näraliggande Stockholmsvägen i Upplands Väsby underlag för ett flera kilometer långt verksamhetsband. Motmot det delregionala centrumet Skärholmen har Kungens kurva vuxit till ett köpcentrum med ännu större räckvidd, och det oberoende av såväl den ursprungliga planeringen som den klassiska kulturgeografins förutsägelser om jämnt balanserade regionala utvecklingsmönster. Spontant uppkomna, icke planlagda, klusterbildningar av företag blir allt vanligare. Med fortlöpande förtätningar har det en gång så kallat externa blivit internt, det "interna externa", om vi ser till både läge och arkitektur. Den franska stadsteoretikern François Ascher har med utgångspunkt i just trafiksystemen kallat resultatet "metapolis" – en mer polycentrisk region än den metropol som fortfarande delvis utgör planernas referens och som inom filmens stadsdystopier lever kvar i ett märkligt romantiskt och otidsenligt skimmer, exempelvis i den svenska animerade filmen *Metropia* från 2009. De flesta Stockholmsexemplen ovan har för övrigt uppmärksammats sedan länge men ännu har vi inte sett något allvarligt menat förslag för att ta tillvara de nya samband de skapat eller möjliggjort.

DEN PÅSTRIDIGA INFRASTRUKTUREN

En av anledningarna till sf-filmernas fokus på infrasytemen är deras avgörande roll för städernas försörjning och därmed för maktapparaten. Samtidigt är sårbarheten stor och ett avbrott sprider sig snabbt till andra delar, vilket har format de dramatiska upptakterna till många filmers katastrofscenarier. Även i verkligheten utgör dessa system oftast storskaliga sammanhängande strukturer, ett slags maskinerier för distribution av folk, varor, gods och information, som med stöd av sin egen logik nästan alltid krävt förtur i stadsbygget. Dess påträngande närvaro i form av vägnystan, spår och broar i flera våningar, långa tunnlar med mera, beror dessutom på att de hitintills tillkommit som unitära och enskilda projekt avsedda att bara lösa en enda uppgift: att förbinda olika punkter som svar på registrerade förändringar i trafikflöden. Men i dag räcker inte detta för att hantera infrastrukturens stora kostnader på ett effektivt sätt, och än mindre för att möta kraven på bättre övergångar för alla de resenärer som utnyttjar flera trafikslag under samma resa. Dessutom handlar det om att upptäcka, förstå och ta tillvara de möjligheter som infrastrukturen skapar för stadsbyggandet i stort, inte bara bättre förbindelser. Ytor, platser och stråk som under den föregående fasen av utrymmesslösande stadsbyggande bara sågs som impediment (ekonomiskt onyttig mark), överskott och inte användbara för någonting, framstår i dag snarare som tillgångar. Stadsplanerare, som länge har haft en defensiv hållning och varit upptagna av störningar och barriäreffekter, måste därför söka nya lösningar, kopplingar och bebyggelser i relation till infrastrukturens anläggningar. Här kan just sf-filmen och litteraturen inspirera, främst kanske i enskildheter snarare än med sina helhetsvisioner.

SYSTEMSTADEN, REGIONSTADEN

Som en följd av kraven på att bättre koppla samman trafiksystemen, inte minst i välutrustade knut- och bytespunkter, kan vi i dag också tala om systemstaden. Detta inte minst eftersom användningen av IKT-system (informations- och kommunikationsteknologi) tycks vara det enda sättet att effektivt kunna utnyttja infrastrukturens trafikkapacitet och kombinera de två i dag omhuldade och ofta rivaliserande principerna för mobilitet, alltså hypermobilitetens och närhetens (tätt och blandat) princip.

I filmen *Cosmopolis*, ännu ett begrepp för dagens globalt uppkopplade städer, har exempelvis varje limousin full koll på hela stadstrafiken. Flytta över den informationen till varje invånare med mobil! Att det skulle mildra de flestas syn på makten är givetvis osäkert, även om systemen enbart samordnas där det behövs och inte heller kräver att alla utnyttjar dem. Att filmen *Metropia* genom ett tunnelbanesystem som spänner över hela Europa skapar en lätt dystopisk och klaustrofobisk vardagsstämning, illustrerar ändå hur sådana egentligen positiva arrangemang kan väcka fullt legitima obehagskänslor. Den enda helt säkra garantin mot obehaget tycks dock leda till en återvändsgränd: lokalsamhället, som generell modell blir en flykt från det mesta vi vunnit genom samhällsbygget. Troligen är därför regionstaden en bättre term än systemstaden, och då i kontrast till det mer allmänna "den regionala staden", eftersom den tydligare aktualiserar interna urbana förhållanden. Inte minst påminner den om hur livsvillkoren på de flesta platser också är beroende av andra platser och ordningar, genom sociala och ekonomiska nätverk och relationer med olika räckvidd och på olika nivåer. Den bryter därför mot den områdesfixering, de indelningar och den "containerism" som dominerat planeringen, inte minst dagens mäklarperspektiv, där områden verkligen hanteras och säljs som självtillräckliga enheter, "bits and pieces", i staden. Dessutom ger regionstaden stadens fysiska form rätt proportioner och betydelse och diskvalificerar planmönster som ses som ideal nästan överallt. Till och med sf-filmerna, måttlöst förtjusta i stadsscenerografier, spårade ofta ur i detta avseende med ibland komiska följder, som i *Star Wars*-filmen *Episod III: Mörkrets hämnd*, där den intensiva trafiken i luften rörde sig i ett mönster som direkt kopierade det 1800-talsmässiga gatunätet på marken.

Regionstaden vilar heller inte på föreställningen om att de regionala stadslandskapen är "mindre stad" än exempelvis innerstadens kvartersstad. Snarare måste de betraktas som stad i sin egen mening och rätt, men med mycket att förbättra eftersom de oftast inte hanterats så i stadsplaneringen. Här, där motorleder, grönytor och oliktartade bebyggelser ofta utgör delar av samma stadsbyggnadsprojekt, är det extra viktigt att ge den fysiska stadsplaneringens alla kompetenser likvärdigt utrymme, vilket sällan skett. Just detta – samverkan på lika villkor mellan väg- och stadsbyggare, landskapsarkitekter och energi- och kommunaltekniker – är innebörden av en ny inriktning inom stadsplaneringen kallad "landscape urbanism", numera med redan många exempel på löftesrika förnyelser av stads- och trafiklandskapen i olika städer.

En av de avgörande bristerna i dagens stadsbygge är förståelsen för just den fysiska, virtuella och mentala mobilitetens betydelse för vår förankring i staden. Ofta är det också i just den dimensionen som sf-filmerna är mest uppslagsrika om vi ser till mobilitet i vid mening, medan de handfasta byggena och konstruktionerna alltid haft en tendens att överdrivas. Som helhetsvisioner, utopiska eller dystopiska, bidrar filmerna sällan med annat än fler tänkbara hot och risker, eller möjligen någon minnesvärd reflektion inför framtiden. I enskildheter – både vad gäller funktion och design i stort som smått – kan de dock ge uppslag som kan förvaltas på ett mer substantiellt och meningsfullt sätt i såväl tankar som olika praktiska uppgifter. ●

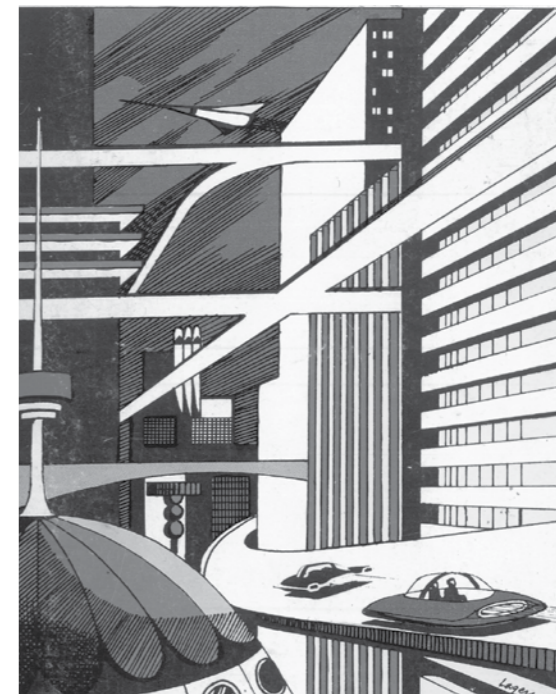


Illustration: Rolf Lagerström

REFERENSER:

- Blade runner, Ridley Scott, 1982
- Cosmopolis, David Cronenberg, 2012
- The day after tomorrow, Roland Emmerich, 2004
- Mad Max, George Miller, 1979
- Metropia, Tarik Saleh, 2009
- Metropolis, Fritz Lang, 1927
- Minority report, Steven Spielberg, 2002
- STAR WARS:
- Star Wars: Episod IV: Stjärnornas krig, George Lucas, 1977
- Star Wars: Episod V: Rymdimperiet slår tillbaka, Irvin Kershner, 1980
- Star Wars: Episod VI: Jedins återkomst, Richard Marquand, 1983
- Star Wars: Episod I: The Phantom Menace, George Lucas, 1999
- Star Wars: Episod II: Klonerna anfaller, George Lucas, 2002
- Star Wars: Episod III: Mörkrets hämnd, George Lucas, 2005

”JAG RESER EN DEL OCH MÄRKER ATT VILLKOREN FÖR OSS PASSAGERARE BLIR FÄRRE MEDAN TRANSPORTKAPACITETEN UTVIDGAS. VI VET ALLA ATT DETTA BEROR PÅ VINSTEN SOM TRANSPORTFÖRETAGEN TAR UT. FÖRUTOM INDIVIDUELL ANRIKNING ANVÄNDS EN DEL AV DENNA VINST FÖR ATT UTVECKLA NYA TRANSPORTMEDEL SOM KAN BÄRA MER, OM DU SPENDERAR MER. DEN MATEMATISKA FORMELN VISAR ATT DENNA FORM AV TILLVÄXT ÄR BEGRÄNSAD OCH ATT DE FLESTA TRANSPORTMEDLEN KOMMER ATT FINNA SIN PLATS I SOPORNA.”

IVAN KUCINA



STOCKHOLMS PLAN JUST NU: ÄNNU LÄNGRE BILKÖER ÅR 2030

TEXT: JAN RYDÉN

Visionen är tydlig hos alla parter: Mer kollektivtrafik, cykel och gående ska minska trängseln på vägarna och rädda klimatet. Men den plan Stockholmsregionen har i dag leder faktiskt till mycket värre bilköer. Trots att vi bygger Förbifart Stockholm. Trots flera andra åtgärder som Citybanan. Det som är planerat i dag kommer helt enkelt inte att räcka för att öka kollektivtrafikens andel. Och det räddar definitivt inte klimatet.

Vi kan dela upp problemet Stockholm står inför i två delar, å ena sidan trängseln och å andra sidan utsläppen av koldioxid. Båda hänger ihop med en biltrafik som redan i dag är för stor, samtidigt som Stockholms befolkning bara växer. Lösningen tycks enkel: mer kollektivtrafik. Och enligt visionerna i den regionala planen ska kollektivtrafikens andel av vägtrafiken öka med 5 procent till år 2030. Vad det gäller utsläppen finns också ett mätbart mål. Landstinget har bestämt att koldioxidutsläppen från vägtrafiken i länet måste minska med 30 procent mellan 2005 och 2030.

Men det är en sak att sätta upp mål, en annan att uppnå dem. Tyvärr visar Trafikverkets egna simuleringar att med de åtgärder som är beslutade i dag så kommer vi inte hamna där vi vill, utan i en helt annan situation. Biltrafiken kommer i stället att öka med 57 procent inom länet fram till 2030, medan resorna med kollektivtrafik bara kommer att växa med 41 procent.

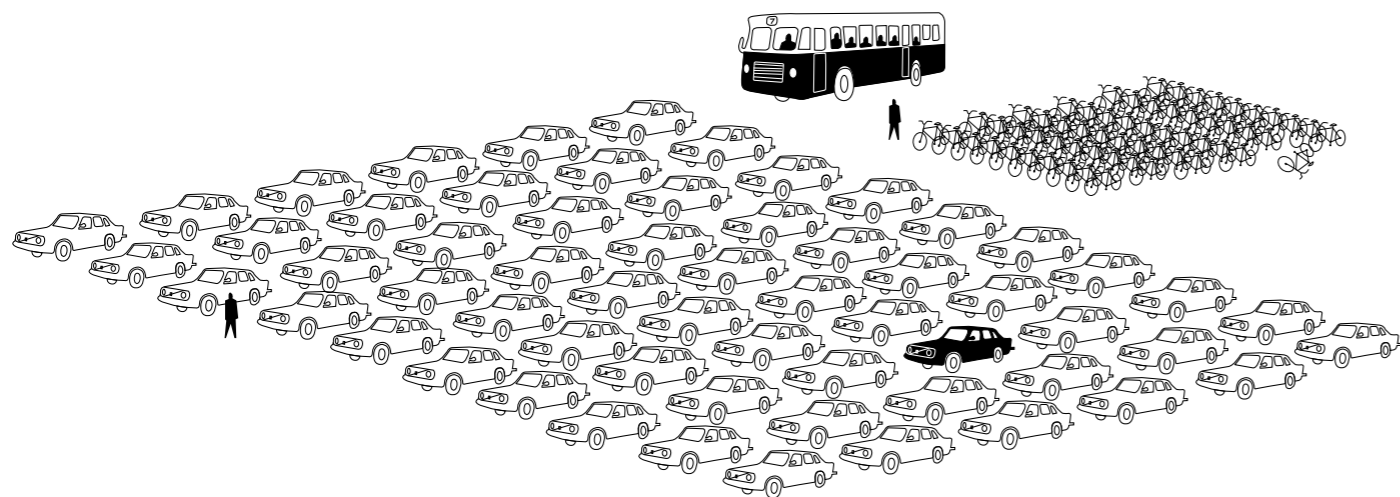
KLIMATET SKA RÄDDAS MED ZONAVGIFTER – OM NÅGON VÅGAR INFÖRA DEM

Det här glappet mellan vision och konkreta planer har uppmärksammats och kritiserats av många oberoende parter. De flesta säger samma sak – ska vi nå utsläppsmålet och minska trängseln krävs en kombination av olika åtgärder varav en är ”ekonomiska styrmedel” alltså utökade trängselavgifter eller andra liknande konstruktioner.

Jonas Åkerman från avdelningen för miljöstrategisk analys på Kungliga Tekniska högskolan har doktorerat på klimatfrågor. Han sammanfattar forskningsläget:

- Ny teknik och förnybara bränslen är viktiga men kommer aldrig att räcka för att rädda klimatet. Elbilar kan stå för 8-15 % av minskat koldioxidutsläpp fram till 2030. Vi måste helt enkelt bryta den snabba ökningen av både vägtransporter och flyg. Det kommer krävas både piska, i form av avgifter, och morot, i form av attraktiva alternativ till att ta bilen.
- Vi måste prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik i stadsplaneringen, och bygga en annan slags tätare stad som kräver mindre resande. Vi ska undvika att låsa in oss i energikrävande strukturer. Det betyder att vara väldigt restriktiv med att öka vägkapaciteten och att glesa ut Stockholm.

Visionen finns där. Strategin är på plats. I framtiden ska vi gå, cykla och åka mer kollektivt. Men när det kommer till själva handlingsplanen avslöjas ett gigantiskt glapp. Det är biltrafiken som ökar sin andel till år 2030, inte kollektivtrafiken. I Stockholm pratar vi vackrare än vi planerar. Duger det verkligen?



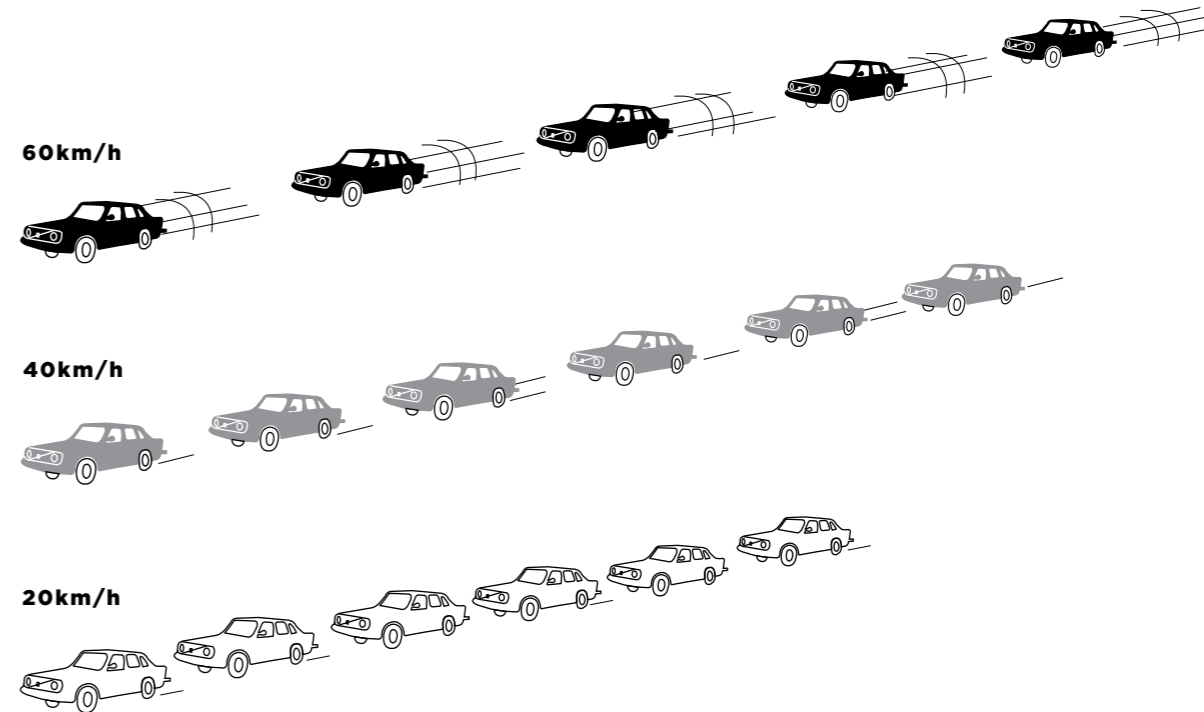
**BILTRAFIKEN SKA INTE ÖKA
- DEN BORDE FAKTISKT MINSKA**

Det finns ett förslag på hur vi i Stockholmsregionen ska uppnå både utsläppsmålet för koldioxid, minska trängseln på vägarna och öka kollektivtrafikens andel. Förslaget, som man hittar i Stockholms regionala utvecklingsplan (RUF 2010) konstaterar att det krävs att flera åtgärder samverkar: En kraftfull teknikutveckling samt att Stockholm får ännu bättre informationssystem som kan styra trafikflöden samt framför allt att man inför två betalzoner i Stockholm och höjer avgifterna rejält. (Källa: RUF, sid. 205)

Att nå klimatmålet kräver den största förändringen i vårt beteende. Korta bilresor, ökande lastbilstransporter och fler flygresor utomlands står för de stora svenska koldioxidutsläppen. På Trafikverket har man arbetat med "back casting" där man utgår ifrån hur man vill ha det i framtiden och räknar ut baklänges vad som behöver göras för att nå dit. Utgångspunkten är ett transportsystem som har uppfyllt klimatmålet 2030 och utifrån det redovisar man när i tiden olika åtgärder måste vidtas. Trafikverket formulerar sig ännu radikalare än utredarna i Stockholmsregionen och konstaterar att biltrafiken inte bara måste öka långsammare, biltrafiken ska helt enkelt minska med 20 procent i Sverige fram till 2030. Riktigt intressant blir det när Trafikverkets Håkan Johansson, som skrivit rapporten **Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit**, konstaterar att om biltrafiken faktiskt minskar - då behövs ju egentligen inga nya bilvägar.

- Vägnetet är färdigbyggt, sa Håkan Johansson när han presenterade rapporten. Det vållade viss uppståndelse. För Stockholms län måste dessutom biltrafiken enligt hans beräkningar minskas ännu mer än för Sverige i genomsnitt. Trafikverket räknar med en 25-procentig minskning till 2030. Var fjärde bil ska alltså bort. Riktigt så ser inte Stockholmsregionens plan ut. Ännu. Men egentligen talar utredarna i Stockholmsregionen, i Stockholms stad och de på Trafikverket om samma sak, det Håkan Johansson kallar "ett transportsnålt samhälle". Den egna bilen ska inte vara så viktig längre. Tillgängligheten ordnas med effektivare kollektivtrafik och bättre möjligheter att gå och cykla. Det handlar om en kombination av teknisk utveckling, ekonomiska styrmedel, förändrad stadsplanering och några modiga politiska beslut.

Ju långsammare bilarna kör desto fler får plats på vägbanan, eftersom säkerhetsavstånden måste ökas med hastigheten.



TRAFIK ÄR MÄNNISKOR, INTE FORDON

När det gäller trängselproblemet finns ett stort ljus i tunneln: Stockholm stads nya framkomlighetsstrategi. Den beskriver hur väg- och gatunätet uppnår visionen om den blandade, täta stad som finns i översiktplanen för Stockholms stad - den så kallade "Promenadstaden". Det absolut viktigaste med den nya strategin är att den etablerar en ny princip - i stället för att planera för bilen så ska man planera för människan: varje resenär blir lika viktig oavsett om du går, cyklar, åker buss eller bil.

"De färdmedel som är mest kapacitetsstarka, det vill säga de som har potentialen att transportera flest människor på en liten yta, är ofta också de som är mest energisnåla och har minst klimat- och miljöpåverkan." (ur Framkomlighetsstrategin.) Att gå är effektivast, därefter cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik, taxi och sist privatbilism. De sätt att ta sig fram som kräver liten yta har också många andra positiva bieffekter: de minskar buller och partikelutsläpp, skapar färre sociala barriärer och färre säkerhetsproblem.

I Framkomlighetsstrategin konstaterar man att för att Stockholms stads trafiksystem ska fungera effektivt, och för att biltrafiken ska flyta på, måste fler välja andra sätt att förflytta sig. "För att nå dit behöver gatumiljön steg för steg få fler körfält för kollektivtrafik, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för dem som går." (Ur Framkomlighetsstrategin.)

**PRIORITERA BUDGETUTRYMMET
SOM GATUUTRYMMET**

Hela framkomlighetsstrategin är fylld av lovvärda mål och ambitioner. Men tittar man närmre ser man att den bara gäller Stockholms stad och dess vägar och gator. Alla statliga vägar, som exempelvis E4:an, sköts av Trafikverket, inte av kommunerna. Kollektivtrafiken planeras av Landstinget. Men många rör sig ju faktiskt över kommungränser dagligen och växlar ständigt mellan kommunala vägar och länsvägar. Exempelvis byggs Vasastan nu ihop med Solna vid Karolinska. Eller när jag vill ta mig från Hjulsta till Barkarby eller Jakobsberg. Då vore det ju absurt om framkomlighetsstrategin plötsligt upphörde när man cyklade över kommungränsen. Och samma sak i söder, öster och väster. Som stockholmarna skulle man helt enkelt önska att övriga kommuner i regionen, liksom Länsstyrelsen och Trafikverket genast antog samma strategi.

Framkomlighetsstrategin har på ett pedagogiskt sätt lyft fram hur gaturummet bör prioriteras om. På motsvarande sätt borde Stockholms stad tillsammans med övriga kommuner i Stockholmsregionen, Länsstyrelsen, Landstinget och Trafikverket etablera principen om en "Framkomlighetsbudget". I Stockholmsregionen borde vi prioritera budgetutrymmet på samma sätt som vi prioriterar gaturummet. Mest pengar och personal till det yteffektivaste resesättet. En sådan princip för hur pengarna ska fördelas skulle ge en väldigt tydlig koppling mellan de vackra strategierna och vilka lösningar som får störst tyngd i handlingsplanen. Som det heter på engelska: "Put your money where your mouth is." ●

**”DE FLESTA STÄDER
INNEHAR EN ENORM
POTENTIAL. VI
BEHÖVER FÖRSTÅ ATT
UNDERUTNYTTJADE
BYGGNADER,
ÖVERGIVNA YTOR OCH
FÖRBRUKAT MATERIAL
KAN ANVÄNDAS SOM
RÅMATERIAL FÖR
NYA PROJEKT OCH
INNOVATIONER. VI MÅSTE
ÄNDRA VÅRT SYNSÄTT
OCH LETA EFTER
MÖJLIGHETER, VI MÅSTE
LÄRA OSS ATT SE
OSS OMKRING!”**

JUAN-LÓPEZ-ARANGUREN BLAZQUEZ
ARKITEKT, BASURAMA - FORUM FÖR DISKUSSION OCH REFLEKTION
KRING SKRÄP OCH ÅTERANVÄNDNING, MADRID, SPANIEN

**”VI MÅSTE
OMFORMULERA
VÅRA FÖRESTÄLLNINGAR
OM DET URBANA LIVET
OCH UTVECKLA
ALTERNATIV FÖR
STADSDELAR ATT
FUNGERA SOM
SJÄLVFÖRSÖRJANDE
OMRÅDEN. DETTA FÖR
ATT STÄRKA LOKALA
FÖRUTSÄTTNINGAR
OCH SKAPA HÅLLBARA
SYSTEM SOM ÄR
MINDRE SÅRBARA SAMT
MINDRE BEROENDE AV
INFRASTRUKTUR OCH
DYRA AVANCERADE
TEKNISKA LÖSNINGAR.”**

ANA BETANCOUR
PROFESSOR I STADSBYGGNAD, ARKITEKTURSKOLAN, CHALMERS

STOCKHOLMSREGIONENS INFRASTRUKTUR VÄXER FRAM GENOM ETT SAMSPEL MELLAN MÅNGA OLIKA AKTÖRER. FLERA AV DESSA ÄR ENGAGERADE I STOCKHOLM ON THE MOVE OCH BIDRAR HÄR MED SINA PERSPEKTIV PÅ FRAMTIDA MÖJLIGHETER OCH UTMANINGAR.

VILKA ÄR DE STÖRSTA UTMANINGARNA/PROBLEMEN INOM ERT FÄLT?

Niklas Svensson, kommunikationschef, SBK, Biträdande stadsbyggnadsdirektör i Stockholm "Finansieringsfrågan är alltid den största utmaningen. Men det är egentligen inte vårt område. Tittar vi i stället ur ett rent planeringsperspektiv, så saknar vi den riktigt visionära utblicken."

Anna Wersäll, analys & policy: infrastruktur, Stockholms handelskammare
"Det stora problemet att få pengar. Det handlar om så otroligt mycket pengar, så även om Stockholm skulle få hela statens investeringsbudget för infrastruktur så skulle det inte räcka till. Beslutskompetensen tycker jag saknas helt. Både på regeringsnivå och regionalt saknas förmågan att ta de här besluten. Pengar och beslut."

Anton Västberg, trafikstrateg, Trafikkontoret Stockholm "Den största utmaningen är att få till mer satsningar på kollektivtrafiken. Den finansieringsram vi har i dag räcker helt enkelt inte. Vi måste ha en region som har starkare mandat. Varje kommun har planmonopol. Som medborgare struntar man ju i var gränsen går, man vill komma från punkt A till B."

Anna Pontusson, strategisk planerare, SL "Stockholm växer mycket mer än man trodde i prognoserna. Så en jättestor utmaning är hur alla ska kunna få plats och ha möjlighet att ta sig till viktiga målpunkter i regionen. Det är den ena frågan: Hur kapaciteten ska lösas. Den andra är hur all transportinfrastruktur ska finansieras. Vi vet att för att ekonomiskt klara den stora utbyggnationen av kollektivtrafiken måste vi börja titta på alternativa finansieringskällor. Kommunerna behöver också hjälpa till genom att bygga i de här kollektivtrafiknära lägena."

Sverker Hanson, infrastruktur, Sweco "Hastigheten på vägarna styr förutsättningarna för vårt arbete med att gestalta och utforma. Hög mobilitet handlar om snabbt flöde och kräver att infrastrukturen tar plats, vilket i sin tur skapar barriärer som sänker tillgängligheten. Slimmar man infrastrukturen ökar vi tillgängligheten. T.ex. skulle det kunna handla om att göra en stadsgata av en plats som Örbyleden."

"Hur ska vi hantera det så det blir bra för människor, för planeten jorden och för våra plånböcker i det här tillväxttrycket? Det kallas hållbar utveckling."

Susanne Ingo, strateg, Trafikverket

"Visionen om nästa stora steg saknas. Nu är det dags att lyfta blicken."

Niklas Svensson, kommunikationschef, SBK, biträdande stadsbyggnadsdirektör i Stockholm

VILKA ÄR DE STÖRSTA UTMANINGARNA/PROBLEMEN FRÅN ER SYNVINKEL?

Vahid Fararos, infrastrukturstrateg, Länsstyrelsen i Stockholms län
"Infrastrukturplaneringen i Stockholms län är komplex av många anledningar. Vi har inget regionförbund, eller region i formell mening. Vi har en väldigt stark kommun och många andra kommuner med helt andra förutsättningar. Små och stora lösningar blandas och alla parter i länet ska vara överens. Men vi tycker att samarbetena i dag är bra och att vi alla börjar få en gemensam målbild."

"Brios tågbanor handlar om mer än bara tåg och infrastruktur, utan också om en tågvärld som barn känner igen sig i. Idag kan du ta BRIOs tåg ut till landet, åka tunnelbana i stan eller ta bussen ner till hamnen och ta färjan, precis som 'på riktigt'."

Lilian Botvalde, Brio

"Viktigast av allt är att bygga ut tunnelbanenätet. Ska man få folk att byta från bil till kollektivtrafik, då måste det gå fortare än bilen. Det är bara tunnelbanan som klarar det."

Anna Wersäll, analys & policy: infrastruktur, Stockholms handelskammare

BRIO'S JÄRNVÄG HAR KOMMIT ATT BLI EN GENERATIONSÖVERSKRIDANDE KLASSIKER, VAD ÄR DET SOM FASCINERAR BARN OCH VUXNA ATT LEKA MED TÅG?

Lilian Botvalde, Brio "Järnvägen tillåter dig att bygga fritt och förklarar på ett fint sätt hur olika delar och nät hänger samman. Tågbanan är verklighetstrogen vilket också gör att barnen kan applicera den självupplevda tågekänslan i leken. Hastigheten, ljudet och att förflytta sig från en plats till en annan förstärker lekvärdet och egentligen är det bara fantasin som sätter gränser. Många minns Brio med värme från sin egen barndom och blir ofta lite nostalgiska när de pratar om olika leksakerna de växt upp med."

VILKA ÄR DE STÖRSTA ÖVERGRIPANDE UTMANINGARNA UTIFRÅN HELA STOCKHOLMS SYNVINKEL?

Marcus Nilsson, regionschef, Veidekke "Den stora utmaningen tror jag är att bli mer proaktiv än reaktiv, som man är i dag. I dag jobbar man med att lösa befintliga problem, snarare än att se Stockholms utveckling ur ett längre perspektiv."

”Bebyggelseplaneringen bör ha samma långsiktiga planering som infrastrukturen.”

Anna Pontusson, strategisk planerare, SL

VAR TYCKER NI DET FINNS STÖRST OUTNYTTJAD POTENTIAL TILL EN POSITIV UTVECKLING?

Niklas Svensson, kommunikationschef, SBK, biträdande stadsbyggnadsdirektör i Stockholm

”Den största outnyttjade potentialen finns i den ’motsatta riktningen’. Vi rör oss hela tiden åt samma håll. Vi behöver satsa mer på ytterstaden, så vi får anledning att röra oss åt andra hållet. Utåt från tullsnittet är det ganska tomt i nästan alla t-banevagnar på förmiddagen.”

Marcus Nilsson, regionschef, Veidekke ”En outnyttjad potential är att många av trafikrummen är enorma. De har stor potential för både kommersiellt byggande och boende. Jag är rätt övertygad om att mycket av infrastrukturen skulle kunna vara självfinansierande att bygga om man tog till vara på det värdet som skapas.”

Göran Cars, professor, KTH samhällsbyggnad ”Det finns en avsaknad av förståelse för samspelet mellan infrastruktur och bebyggelseutveckling. En av de allra bästa exemplen är utbyggnaden av tunnelbanan. Det var ett integrerat projekt. I dag bygger vi Citybanan och Förbifart Stockholm. Det beror på att vi har separata processer.”

Vahid Fararos, infrastrukturstrateg, Länsstyrelsen i Stockholms län ”Jag tror inte Stockholm är redo för ett radikalt grepp, men många och små förändringar. En stor del av arbetet är information och att sprida det, för att få till en beteendeförändring. Vi måste få till en beteendeförändring om att ställa bilen (för dem som kan) och åka mer kollektivt, cykla och vara flexibel i trafiksystemet. Men då måste resenärerna erbjudas alternativ.”

Södertälje kommun ”Den största outnyttjade potentialen, som vi ser det, när det gäller infrastruktur/trafik/transporter är: Att få fler människor som vill förflytta sig korta sträckor (upp till 3 km) att gå, cykla eller åka kollektivt i stället för att ta bilen.”

”Vill vi att Stockholm ska vara en sjöfartsstad så måste vi skapa förutsättningar för detta.”

Kjell Karlsson, infrastrukturutvecklingschef, Stockholms hamnar. Camilla Strümpel, kommunikationschef, Stockholms hamnar

OM NI SJÄLVA FICK FÖRVERKLIGA ERT DRÖMSCENARIO FÖR STOCKHOLM, HUR SKULLE DET SE UT I KORTHET?

Pia Kjellgren, arkitekt, ordförande för stiftelsen FFNS ”Utveckla mycket mer lokal försörjning. Lokalodling. Att i ännu högre grad kunna befinna sig på den plats där man är. Jag tror det finns nya livsstilar som är något annat än rutnätstaden. Kan det finnas utrymme för något nytt, som är annorlunda än det vi har för ögonen precis nu? Det tycker jag är det verkligt spännande.”

Södertälje Kommun ”En av de viktigaste strategierna är att vidareutveckla en flerkärnig och tät region, där de åtta regionala stadskärnorna varav Södertälje är en ska utvecklas så att de avlastar den inre centrala kärnan i regionen. Infrastruktur- och trafiksatsningar behöver prioriteras så att rätt steg tas så att denna vision och dessa mål kan uppfyllas.”

Bosse Bergman, KTH ”Jag skulle satsa på tvärförbindelser. De är riktigt risiga. Du har till exempel mellan Skärholmen och Flemingsberg en tvåfilig väg genom villaområdet. Om du skulle bygga ihop Skärholmen och Haninge så ser du att Flemingsberg blir en väldigt viktig plats.”

Susanne longo, strateg, Trafikverket ”Fick man den här flerkärniga staden att fungera så skulle mycket bli bättre. Fler skulle kunna cykla till jobbet, om man åkte buss skulle den inte ta så lång tid, det skulle finnas mer mark att bygga på.”

Karin Eklund, Trafikverket ”Man måste ta nästa stora grepp. Man kan inte bara fylla ut samma kostym, utan man måste gå och köpa sig en ny.”

Anna Pontusson, Strategisk planerare, SL ”Vårt drömscenario är att kollektivtrafiken är stommen i trafiksystemet i regionen, normen, det självklara valet. Framför allt i rusningstid är det ohållbart att man åker själv i sin bil.”

Anna Wersäll, analys & policy: infrastruktur, Stockholms handelskammare ”Det vi skulle se som det intressanta framtids tänket är hur man ska kunna finansiera en rejäl utbyggnad av tunnelbanan. Då tror jag du ska tillbaka till tänket från 1960-talet att du exploaterar, bygger hus och bygger tunnelbana samtidigt.”

”Sluta prata ytterstad och innerstad. Låta det bli stad alltihop. Bygg bort skillnaden. Bygg ut tunnelbanan, framför allt en ring.”

Sverker Hanson, Infrastruktur, Sweco

”I dag har vi definierat att privatbilen inte är det som vi prioriterar. Vi har börjat räkna huvuden i stället för att räkna fordon.”

Anton Västberg, trafikstrateg, Trafikkontoret Stockholm

”Det som utmärker attraktiva platser är att de är komplexa.”

Göran Cars, professor, KTH samhällsbyggnad

”Vår utmaning är att vi som byggbolag kommer in väldigt sent i projekten.”

Marcus Nilsson, regionschef, Veidekke

VILKA ÄR DE STÖRSTA UTMANINGARNA/PROBLEMEN UTIFRÅN ERT PERSPEKTIV?

Kjell Karlsson, infrastrukturutvecklingschef, Stockholms hamnar. Camilla Strümpel, kommunikationschef, Stockholms hamnar ”Den stora utmaningen är att det alltid är brist på yta i en stad. Det saknas förståelse för att vi har en verksamhet som faktiskt bullrar och tar plats även på land. Det är svår konkurrens om sjönära mark. Vi brukar säga så här: Bostäder och kontor kan man bygga lite varstans, men hamnar bör ligga vid vatten.

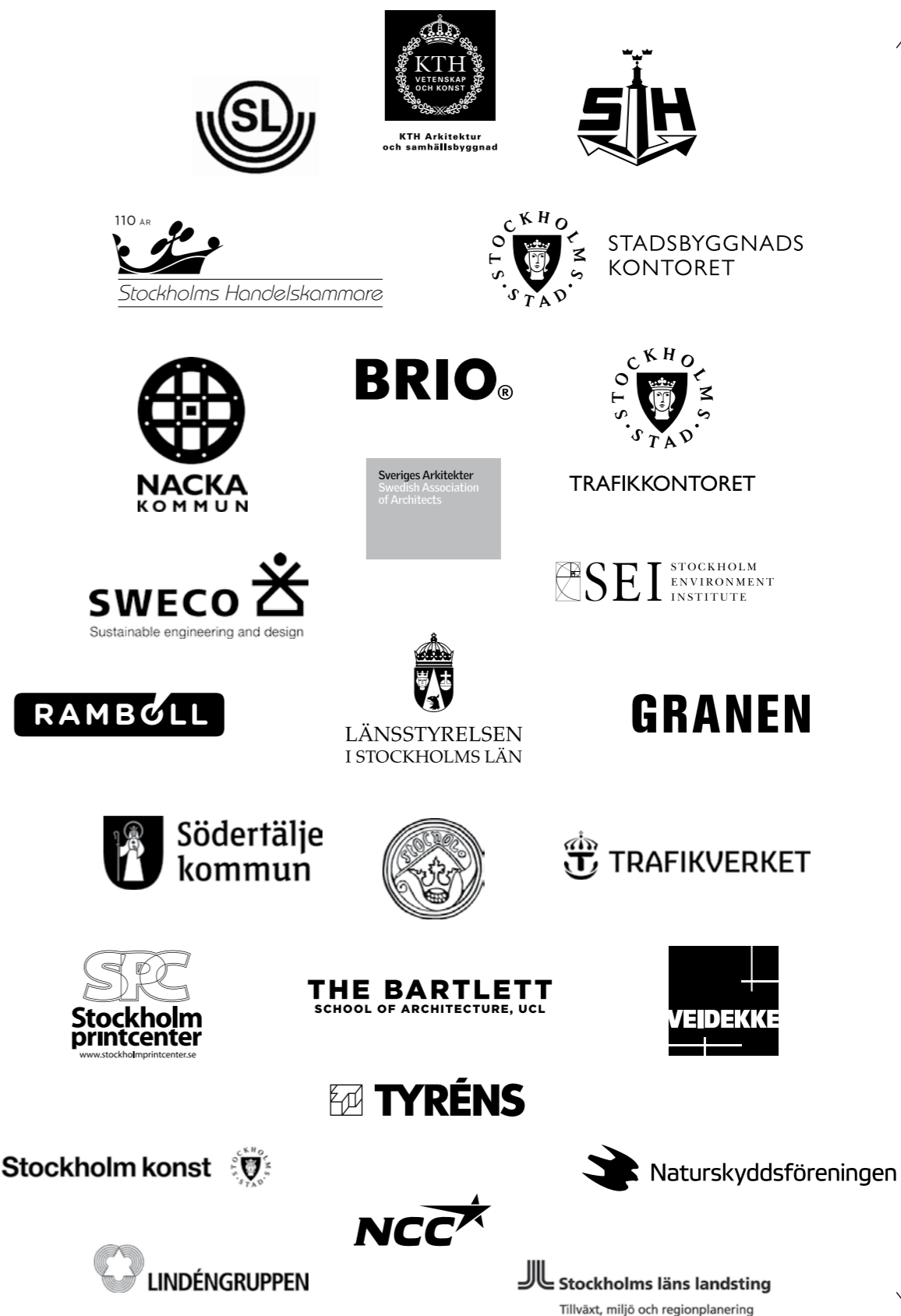
Norra Djurgårdsstaden visar att det går att kombinera 'waterfront' med en levande hamn. Både att båtarna som kommer ska få plats och att allt folk som ska kunna strömma igenom. Det är något ganska unikt vi har gjort i Stockholm. I nio fall av tio har man internationellt sett lagt ner hamnen, sedan utvecklat en stadsdel vid hamnen.”

BRIO HAR BYGGT JÄRNVÄGAR VÄLDIGT LÄNGE, HUR HAR SYNEN PÅ JÄRNVÄGAR OCH INFRASTRUKTUR FÖRÄNDRATS MED ÅREN?

Lilian Botvalde, Brio ”Brios klassiska järnväg i trä kom för första gången 1957 och är än i dag omåttligt populär hos barnen. Brios tågbanan har inte förändrats i särskild stor utsträckning, men världen runt omkring den har så klart utvecklats i takt med tiden och samhällets utveckling. Nu är höghastighetslok och tunnelbana självklara inslag i vår vardag, så även i Brios.”

”Vi ska utgå ifrån det gemensamma tankearbete som redan utförts i regionen.”

Södertälje kommun



FÄRGFABRIKEN

STOCKHOLM ON THE MOVE

- ett projekt producerat av Färgfabriken i samarbete med KTH och en rad partners.

Idé och Initiativ:

Färgfabriken och KTH, genom Joachim Granit och Göran Cars

Information om projektet uppdateras löpande på www.fargfabriken.se/sv/stockholm-on-the-move

Produktion: Färgfabriken

Curator: Joachim Granit

Projektledare: Karin Englund

Koordinator: Emilia Rosenqvist

Utställningsproducent: Fia Palmgren

Utställningsarkitekt: Johan Berglund / 42 Architects

Art direction och design: Johanna Bonnevier

Webb och text: Lukas Sålby

Research, idéer och input: Bosse Bergman, KTH; Jan Rydén; Ola Broms Wessel, Spridd Arkitekter

Partners och samarbeten: Anders Bergmark, Thomas Lundh

Administration: Pernilla Lesse

Tekniker: Matti Molin

Byggnation: Basker Bygg

Praktikanter: Caroline Settergren, Johanna Bratel, Niklas Isaksson, Thomas Barin

Ansvariga KTH arkitektur, Orientation course seminars and workshop: Bojan Boric, Ola Broms Wessel

Ansvariga KTH arkitektur, Workshop Scenario: Bojan Boric, Ola Broms Wessel, Helene Frichot

Referenser:

Representanter för projektets alla partners (se s 59), partnerlistan uppdateras kontinuerligt på Färgfabrikens hemsida. Dessutom: Alexander Berthelsen, Planka.nu; Anders Bernhardsson, M4Traffic; Anders Gullberg, KTH & Stockholms stad; Anna Löfdahl Stockholm Environmental Institute; Anna Nygård, Planka.nu; Bojan Boric, KTH; Hélène Frichot, KTH; Hélène Vinberg, Prime/Trafiksatsning Stockholm; Henrik Rundquist, Rundquist Arkitekter; Jakob Granit Stockholm Environmental Institute; Katalin Vitez, Trafiksatsning Stockholm; Jesper Nordahl, Kungliga Konsthögskolan; Jesús Azpeitia Seron, KTH; Joanna Attvall, Kvinnors Byggforum; Lisa Deurell, Kvinnors Byggforum; Maria Lantz, Konstfack; Patrick Verhooven, KTH; Sara Vall, KTH; Sofia Eriksson, Kvinnors Byggforum.

TACK TILL: Alla 210 studenter på KTHs masterprogram i arkitektur som deltog i inledande seminarier och workshop, samt alla som deltog och kom med input i våra tidiga idémöten.

SEMINARIEPROGRAM PÅ FÄRGFABRIKEN



Inom ramen för utställningen kommer Färgfabriken att anordna tre större seminarier som mer ingående behandlar olika problem och möjligheter för regionens infrastruktur. Dessa seminarier och utställningen sammanfattas med en avslutande paneldebatt under utställningens sista vecka.

I relation till projektet kommer våra samarbetspartners att arrangera workshops, seminarier och föreläsningar på Färgfabriken. För mer information om dessa aktiviteter och utställningens seminarieprogram besök vår hemsida.

www.fargfabriken.se

27 NOVEMBER 2012
**Globala tendenser - vilket
samhälle bygger vi in oss i?**

31 JANUARI 2013
**Människan i systemet - stora strukturer
i relation till individens perspektiv.**

7 MARS 2013
**Vem har makten över staden? - politik,
finansiering och beslutsfattande**

21 MARS 2013
**Var står vi nu och hur går vi vidare?
Paneldebatt med utgångspunkt i vad
som framkommit under projektiden.**

SIDA 63

