

5:2005

Stadsmässighetens paradox?

*En funktionalistisk diskurs i planläggandet av
Södra Stationsområdet och Hammarby Sjöstad*

Magisteruppsats i Urbana studier
Institutet för bostads- och urbanforskning
Uppsala Universitet
Vårterminen 2005
Författare: Sara Westin ©
Handledare: Andreaz Strömgren

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1 Att skapa stadsmässighet – en paradox?	4
1.2 Bakgrund	6
1.3 Syfte och frågeställning	7
1.4 Val av fall	7
1.5 Uppsatsens disposition	8
2. Metod	9
2.1 Socialkonstruktionism och poststrukturalism – språket i fokus	10
2.2 Diskurs och diskursanalys – vad är det?	11
2.3 Tolkning och validitet	13
2.4 Att söka en funktionalistisk diskurs – verktyget problemformulering	14
2.5 Några ord om materialet	16
3. Teori – På jakt efter en funktionalistisk diskurs	18
3.1 Funktionalismen som den beskrivs i sekundärlitteraturen	18
3.1.1 Funktionalismen enligt Mats Franzén & Eva Sandstedt	18
3.1.2 Funktionalismen enligt Johan Rådberg	19
3.1.3 Funktionalismen enligt Per G. Råberg	21
3.2 En funktionalistisk diskurs	22
3.2.1 Problem, orsak och övergripande lösning	22
3.2.2 Lösningsförslag I – Öppna upp	24
3.2.3 Lösningsförslag II – Luckra upp	24
3.2.4 Lösningsförslag III – Riv det gamla	25
3.2.5 Lösningsförslag IV – Funktionsseparera	25
3.2.6 Sammanfattning – En funktionalistisk diskurs	27
3.2.7 Jane Jacobs tankar om staden och stadsplaneringen	27

4. Empiri – Tankar bakom Södra Station och Hammarby Sjöstad	28
4.1 Kaos som problem, planering som lösning	28
4.2 Lösningförslag I – Öppna upp	32
4.3 Lösningförslag II – Luckra upp	34
4.4 Lösningförslag III – Riv det gamla	35
4.5 Lösningförslag IV – Funktionsseparera	36
4.5.1 Trafiksystemet	36
4.5.2 Zonplanering	37
4.5.3 Analysera staden i termer av funktioner	38
4.6 Staden som formfråga	41
5. Avslutande diskussion	42
5.1 Släktskap och ambivalens	42
5.2 Diskursers överlevnad	44
5.3 Vems krav?	45
5.4 Diskursers konsekvenser för samhället	46
5.5 Stadsmässighetens paradox	48
5.6 Slutord	49
6. Sammanfattning	50
Referenslista	52
Tryckta källor	52
Otryckta källor	53
Elektroniskt överförd information	53
Bilaga – Karta	

1. Inledning

1.1 Att skapa stadsmässighet – en paradox?

Staden är på modet. Ordet stadsmässighet likaså. Överhuvudtaget verkar det urbana vara något som allt oftare uppfattas och framställs som eftersträvansvärt. Men vilken innebörd har begreppet stadsmässighet? Svaret på denna fråga är inte entydigt. I Helsingborgs Översiktsplan kan man exempelvis hitta följande definition: ”[D]är livets alla yttringar; boende, arbete, rekreation och rörelse samverkar till en helhet” (webbadress 1¹, 2005-04-10). Tittar man på urbanforskaren Jane Jacobs precisering av vad en stad är, framkommer att stadsmässighet är något som förutsätter ”en anhopning av främlingar” samt att ”variation eller mångfald maximeras” (enl. Asplund, J. 1991, s. 52). Utan att göra anspråk på att låsa fast begreppets betydelse, utgår jag i det följande ifrån dessa två exempel på definitioner.

Att Sverige inte uppvisar ett överflöd av genuint stadsmässiga miljöer har lett till att konkurrensen om dem har ökat, vilket ytterligare har förstärkt stadens popularitet. Emellertid är det i princip bara de största städernas kärnor som har den mångfald som krävs för att leva upp till innebörden av begreppet.

När *Dagens Nyheter*s bilaga *På stan* anlidade stadsplaneringskonsulten Alexander Ståhle att, med hjälp av en så kallad Place Syntax-analys, peka ut fyra av Stockholms ”bästa” adresser låg samtliga i innerstaden. Bor man på någon av dessa adresser har man tillgång till ”den moderna storstadsbons populäraste lockelser: bra krogar, klubbar och konsertställen samt rekreation” och med tillgång menas här att ingen av aktiviteterna ligger längre bort än en tiominuterspromenad. (Björling m.fl. 2005-04-08, s. 4).

Det är inte bara i media som det urbana tillbeds – i stadsplaner landet över förekommer begreppet stadsmässighet frekvent². Politiker har snappat upp det ökade intresset för stadsmiljöer och dess betydelse för en orts attraktivitet och därmed ekonomiska tillväxt, vilket har lett till att planerare fått till uppgift att följa direktivet om att skapa stadsmässighet.

Men anar inte den kritiske urbanvetaren en paradox i själva ordkombinationen *skapa stadsmässighet*? Grundproblemet i paradoxen ligger i huruvida det är möjligt att på kort sikt skapa något som i de allra flesta fall vuxit fram under en mycket lång tid – de flesta stadskärnorna i Sverige är flera sekel gamla. Är stadsmässighet något man med rationella planeringsmetoder kan framkalla?

¹ Se adress i referenslista i slutet.

² Vid en sökning på Internet fann jag 316 träffar på ordet ”stadsmässighet” (2005-04-17). Flertalet gånger återfanns begreppet i orters översiktsplaner.

Med tanke på den mängd satsningar som går ut på att göra just detta anser jag att den nyss ställda frågan är befogad. Ser man på användningen av begreppet stadsmässighet är detta många gånger vidlyftigt. I ett planeringsdokument över Solna Stad gör man exempelvis gällande att "ett lamellhus skapar ett slutet gaturum och ger en ökad stadsmässighet" (webb-adress 2, 2005-04-10). Här framställs stadsmässighet som något som kan åstadkommas genom byggnaders fysiska utformning. Kan det vara så enkelt?

Ytterligare ett exempel på en lättfärdig tolkning av begreppet finns i programskriften för Hammarby Sjöstad i Stockholm. Där framgår det bland annat att man vid ett tillfälle fick omarbeta planförslaget efter att stadsbyggnadsnämnden hävdat att planen inte motsvarade nämndens vision om stadsmässighet. En åtgärd var att revidera namnsättningarna; "gränder" ersattes av "gator" ("BoStad02" s. 31).

Exemplen visar på ett sätt att se på begreppet stadsmässighet som enligt arkitekten Jerker Söderlind är vanligt förekommande idag. Han kallar det för "en oförmåga att skilja mellan stadens grammatik (stadens funktionssätt) och stadens ordförråd (stadens gestalt)" (Söderlind, 1998, s. 35). Han menar att arkitekterna under de senaste två decennierna, det vill säga då stadsmässighet blivit något trendigt, har behandlat staden som en formfråga. Men det är inte tillräckligt att ett område *ser ut* som en stad, det måste *fungera* som en också. I en artikel i *Area* ifrågasätter man också fokuserandet på formen:

En glipa öppnar sig mellan stadens form och det som verkligen händer i denna form. [...] Kan denna i kretsarna så accepterade "stadsmässighet" bli annat än just *bilden* av stad? Kan alla dessa till synes slumpmässigt utlagda huskroppar och gränder upplevas som annat än manipulation, som ännu ett försök att frigöra sig från modernismens stadsplaneideal, och nu med bättre och mer *illusorisk* kosmetik än någonsin? Är detta Sveriges svar på den internationella diskussionen om en ny urbanitet? (Hellström & Gullbring, webbadress 3, 2005-04-10.)

Här antyds att den syn på stadsmässighet som delas av många planerare idag är en i hög grad *ytlig* syn, att stadsbyggnadsfrågor sker på en nivå som Söderlind benämner "fasadnivå" (1998, s. 26). I själva verket, under denna yta, tycks inte sällan funktionalistiska idéer hägra. I Hammarby Sjöstad har man exempelvis "förutom att bygga stad med ett klassiskt centrum" velat "få med en hel del av ytterstadens kvalitéer som grönska och trafikseparering" (Inghe-Hagström i Hultin & Waern 2002, s. 34).

Funktionalismen, som föddes omkring år 1930, är den radikala ideologi och arkitekturströmning vars stadsbyggnadsidéer präglades av reaktionen mot 1800-talets stenstad och det kaos som man menade där rådde. Problemen ansågs vara en följd av den okontrollerade

utvecklingen och lösningen hette vetenskapligt grundad planering (Franzén & Sandstedt 1981, s. 143). Man såg storstaden som ett faktum, men hävdade att ”den måste göras om” (Johansson, *SvD* 1930-04-12). Den gamla staden kunde, enligt funktionalisterna, inte tillgodose kravet på sol, luft och grönska, varför man bland annat eftersträvade ett byggnadssätt som, med Hans Asplunds benämning, kallas ”stad i park” (1980, s. 148).

Låt oss anta att det förhåller sig så, att dagens planerare beaktar begreppet stadsmässighet på ett ytligt plan medan de i realiteten har ett funktionalistiskt präglat synsätt, och fråga oss: Vad får det för konsekvenser för våra städer? Om man ska tro Jane Jacobs i hennes bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* blir svaret på den sistnämnda frågan inte mindre än ”förödande”. Enligt henne är nämligen hela den funktionalistiska planeringstraditionen stadsfientlig och moderna stadsplaneingrepp har bara haft en skadlig inverkan på staden; de har skapat monoton, ensidighet och tristess (enl. Rådberg 1988, s. 93). Enligt Jacobs står alltså funktionalismen i strikt *motsats* till begreppet stadsmässighet³.

I denna uppsats vill jag undersöka huruvida det är ett faktum att målet om stadsmässighet är något som beaktas ”på ytan” medan det i realiteten är funktionalistiska idéer om staden som präglar planeringen⁴. Min undersökning gäller Södra Stationsområdet på Södermalm i Stockholm och Hammarby Sjöstad strax sydost om Södermalm⁵. De utgör båda exempel på projekt där det politiska direktivet varit att skapa stadsmässighet. Svaren på mina frågor tänker jag söka i planerarnas beskrivningar av respektive område, närmare bestämt i projektens programskrifter, i artiklar och i tryckta intervjuer med ansvariga planerare.

1.2 Bakgrund

Idén till denna uppsats fick jag i och med slutförandet av min C-uppsats ”Hammarby Sjöstad – en förlängning av Södermalm?” (2004). I den undersökte jag huruvida Hammarby Sjöstad har de förutsättningar som krävs för att nå det uttalade målet med området; att skapa stadsmässighet och göra området till en förlängning av Södermalm med dess rika stadsliv. Jag använde mig av Jane Jacobs teoretiska modell för hur variationsrikedomen i staden kan frambringas⁶. Enligt henne bör fyra kriterier uppfyllas för att ett stadsliv ska ha möjlighet att blomstra och min undersökning visade att Hammarby Sjöstad saknade tre av dessa fyra

³ Frågan huruvida Jacobs har rätt eller inte i sin bedömning av funktionalismens konsekvenser som förödande lämnar jag därhän, men att en eventuell närvaro av ett funktionalistiskt synsätt får konsekvenser är ett grundantagande för min kommande undersökning.

⁴ Observera att jag i min uppsats lämnar det funktionalistiska formspråket i arkitekturen utanför. När jag talar om funktionalismen är det rörelsens stadsplaneringsidéer jag syftar till.

⁵ Se karta i bilaga i slutet.

⁶ Modellen presenteras på s. 176 och utvecklas på s. 179-250 i *Den amerikanska storstadens liv och förfall* ([1961] 2004).

nödvändiga förutsättningar⁷. Således kom jag fram till att utsikterna för att området ska nå sitt mål om stadsmässighet, såsom Jacobs definierar begreppet, inte var goda.

Sammantaget väckte detta resultat frågetecken hos mig. Om målet har varit att skapa stadsmässighet, varför saknar då området nödvändiga förutsättningar för detta? Beror det på att planerarna bär på föreställningar om staden och stadsplaneringen som är typiska för funktionalismen? Har man, medvetet eller omedvetet, strävat efter att skapa en så kallad ”stad i park”? Vad lägger planerarna i begreppet stadsmässighet och vilka faktorer anser man skapa det?

1.3 Syfte och frågeställning

Som det har framgått i de två inledande avsnitten ger jag mig inte in i mitt ämne förut-sättningslöst. Jag har en tes som säger att målet om stadsmässighet är något som många gånger beaktas ”på ytan” medan det i realiteten är funktionalistiska föreställningar om staden som präglar planeringen. Genom att fokusera på områdena Hammarby Sjöstad och Södra Stationsområdet i Stockholm tänker jag undersöka om detta är ett rimligt antagande. Syftet med denna uppsats är att besvara följande frågeställning:

- Finns det i planerarnas beskrivningar av Hammarby Sjöstad och Södra Stationsområdet spår av en funktionalistisk diskurs⁸?

1.4 Val av fall

Förutom att jag tidigare skrivit en uppsats om Hammarby Sjöstad, i vilken jag även berörde Södra Stationsområdet, valde jag dessa områden eftersom de, som en följd av politiska direktiv, är tydliga förespråkare av ett stadsmässigt ideal. Samtidigt förordar man i båda fallen exempelvis trafikseparering, vilket är typiskt för funktionalismen⁹.

Om min tes stämmer, det vill säga att målet om stadsmässighet är något som många gånger beaktas ”på ytan” medan det i realiteten är funktionalistiska föreställningar om staden som präglar planeringen, kan man anta att fog för detta bör finnas i fallen Hammarby Sjöstad

⁷ De fyra kriterierna är: 1) Att området har fler än en primär funktion. 2) Att området har ett traditionellt, kontinuerligt gatunät som tillåter genomströmning och där kvarteren är korta. 3) Att det finns en blandning av gamla och nya byggnader. 4) Att området har en tillräckligt hög koncentration av människor. (Jacobs 2004, s. 176.) Hammarby Sjöstad uppfyllde endast det sista kriteriet.

⁸ Med funktionalistisk diskurs menar jag i denna uppsats ”ett visst sätt att tala om staden och stadsplaneringen som är typiskt för funktionalismen”. Jag vidareutvecklar begreppets betydelse i avsnitt 3.2.

⁹ Se exempelvis s. 34 i Hultin & Waerns artikel från 2002 samt s. 104 i Råberg 1970.

och Södra Stationsområdet. De valda fallen är alltså lämpliga för att göra en initial prövning av tesens giltighet.

Varför har jag då valt just denna kombination av fall? Finns det skäl att anta att de båda projekten har något gemensamt? Svaret på den sistnämnda frågan är ja; projekten har samme planchef och denne säger i en intervju att ”många planprinciper som fanns i Södra Station finns utvecklade i Hammarby Sjöstad” (i Hultin & Waern 2002, s. 34).

Vidare är de båda projekten omdebatterade i media och en del av kritiken, främst mot Hammarby Sjöstad, har handlat om områdets bristande förmåga att leva upp till idealet om stadsmässighet¹⁰.

Ytterligare en anledning till varför jag finner det relevant att granska just dessa fall är att de båda projekten berör en betydande andel människor i deras vardagsliv. Hammarby Sjöstad är Stockholms största stadsbyggnadsprojekt och dessutom förhållandevis centralt beläget och Södra Stationsprojektet är Stockholms mest centrala; området täcker en stor del av centrala Södermalm¹¹.

1.5 Uppsatsens disposition

I nästa avsnitt kommer jag att redogöra för vilken metod jag har valt att tillämpa i min studie; inledningsvis gör jag en vetenskapsteoretisk positionering och avrundar sedan metodavsnittet med att beskriva min egen ”verktygslåda”.

I avsnittet därefter, som utgör uppsatsens teoridel, går jag med hjälp av primär- och sekundärlitteratur på jakt efter en funktionalistisk diskurs. Således gör jag där en empirisk undersökning. Jag kallar avsnittet för teori eftersom det utmynnar i mitt eget bidrag till teori i form av en funktionalistisk diskurs, från vilken jag utgår i empiridelen.

När jag i teorin konstruerat min jämförelsepunkt inleder jag min undersökning av plan-dokumenterna, artiklarna och intervjuerna för att se om dessa bär spår av den funktionalistiska diskursen. Analysen följer parallellt med undersökningen.

I uppsatsens avslutande diskussion, som följs av en sammanfattning, redogör jag för mina slutsatser. I detta kapitel reflekterar jag också kritiskt över den funktionalistiska diskursen och

¹⁰ Exempelvis har Isobel Hadley-Kamptz i en artikel i *Dagens Nyheter* kritiserat Hammarby Sjöstad genom att hävda att benämningen ”sjöförort” bättre beskriver området (webbadress 4, 2005-05-29). Jerker Söderlind har antytt att Hammarby Sjöstad är ett bostadsområde utan den täta stadens kvalitéer utom vad gäller exploateringsgraden (i Hultin m.fl. 1992, s. 24).

¹¹ Hammarby Sjöstadsprojektet drog igång år 1990 och våren 2004 påbörjades planeringen av projektets sista stora utbyggnadsetapp. Fullt utbyggt beräknas området inrymma 9 000 lägenheter för drygt 20 000 invånare. (Webbadress 5, 2005-05-27.) Planeringen av Södra Stationsområdet inleddes år 1984 och stod klart 1991. Området inrymmer ungefär 2 800 lägenheter för cirka 6 000 invånare. (”Södra Stationsområdet” s. 2.)

dess konsekvenser, vilket innebär vissa metodologiska resonemang. Vidare diskuterar jag hur undersökningens resultat kan värderas.

6. Sammanfattning

Målet att skapa stadsmässighet har blivit allt vanligare i stadsplaneringssammanhang, även om begreppets innebörd sällan preciseras. Många gånger uppvisar planerare en tilltro till att en stadsmässig *form* genererar stadsmässighet samt att detta är något som kan och bör planeras fram. Planläggningen i övrigt tycks dock ofta präglas av funktionalistiska idéer.

Till följd av ett tidigare uppsatsarbete går jag inte in i mitt ämne förutsättningslöst; jag har en tes som säger att målet om stadsmässighet är något som planerare många gånger beaktar ”på ytan” medan det i realiteten är funktionalistiska idéer om staden som präglar planeringen. Syftet med denna uppsats är att, genom att fokusera på fallen Hammarby Sjöstad och Södra Stationsområdet i Stockholm, undersöka rimligheten i detta antagande. För att göra detta ska jag besvara följande frågeställning: Finns det i planerarnas beskrivningar spår av en funktionalistisk diskurs? Alltså; talar planerarna om staden på ett sätt som funktionalisterna gjorde?

För att besvara min fråga går jag till planerarnas respektive funktionalisternas texter; jag använder mig av metoden diskursanalys. Diskursanalys är ett sätt att komma åt ”synen på” en viss företeelse och metoden vilar på poststrukturalistisk och socialkonstruktivistisk grund, vilket bland annat innebär en kritisk inställning till självklar kunskap.

I teoridelen renodlar jag vad en funktionalistisk diskurs är med hjälp av verktyget problemformulering; jag analyserar hur funktionalisterna formulerade problem, orsaker och lösningar. Till min hjälp har jag både primärlitteratur och sekundärlitteratur. Den associationsstruktur jag identifierar utgör den funktionalistiska diskursen. Jag använder mig också av Jane Jacobs tankegångar om staden, vilka utgör något av en motpol till funktionalisternas, för att kontrafaktiskt kasta ljus över den funktionalistiska diskursen.

I empiridelen analyserar jag planerarnas texter för att se om de bär spår av en funktionalistisk diskurs. Materialet består av programskrifterna för respektive område samt artiklar av och tryckta intervjuer med ansvariga planerare.

Min undersökning har visat att planerarnas associationsstruktur uppvisar märkbara likheter med funktionalisternas associationsstruktur; problemet är att staden är kaotisk, orsaken till detta är den okontrollerade spontanutvecklingen och lösningen är planering.

Utmärkande är dock den ambivalens som många gånger uttrycks när planerarna beskriver projektens målsättningar; å ena sidan vill man bygga tätt och slutet, å andra sidan öppet och funktionalistiskt etcetera.

Ambivalensen menar jag har fötts ur ”krocken” mellan den funktionalistiska diskursen, av vilken jag funnit spår i texterna, och det politiska direktivet att bygga stadsmässigt. Politiker och planerare har olika uppfattningar om hur man bör gå till väga. Dock tycks man ha enats om att stadsmässighet är något som kan och bör planeras fram, något som jag menar kan få paradoxala konsekvenser. Ett exempel är det jag har valt att kalla *stadsmässighetens paradox*; i ljuset av Jacobs idé om att stadsmässighet är något som successivt och spontant växer fram under en längre tid framstår uppgiften att via planering skapa stadsmässighet som paradoxal.

Undersökningens resultat visar även tecken på att planerarna många gånger ger prov på en ”ytlig” syn på begreppet stadsmässighet, att de tenderar att behandla staden som en formfråga.

Avslutningsvis har studien av Södra Stationsområdet och Hammarby Sjöstad lett till att min tes initialt har bekräftats, varför man kan misstänka att även andra projekt med stadsmässighet som mål också bär spår av en funktionalistisk diskurs. Min tes kan därmed utgöra en välgrundad hypotes för fortsatt forskning.