

STADSPLANERINGENS SOCIALA BETYDELSE

Av arkitekt SAR CARL-FREDRIK AHLBERG

EN STAD är sammansatt av hus och gator och parker, av tekniska anläggningar av allehanda slag. Den är fylld av människor, av ett levande samfund. Varje detalj i den är tillkommen för att tjäna behov och syften hos sådana bland dess invånare, som har haft möjlighet att göra sina intressen gällande. Som helhet speglar den maktförhållanden och idealbildningar i samhället. För alla sina inbyggare är staden den scen, där deras livs drama utspelar sig. Dess gestaltning påverkar deras möjligheter att forma sitt liv.

Så är stadsbyggandet alltid socialt i den meningen att det ger uttryck för sociala förhållanden och skapar ramen kring samhällets liv. Så kan stadsbyggandet också bli ett medel i en socialpolitik i den mer speciella betydelsen av en strävan att bättra de sämre lottade samhällsmedlemmarnas ställning.

Stadsbyggandet har även en näringspolitisk sida. Det kan vara ett instrument för lokaliseringen av ekonomiska företag, och av de olika anläggningarnas inbördes läge i en stad beror graden av deras effektivitet liksom stadens egna driftskostnader. Som praktiskt förverkligande av den sociala eller ekonomiska uppgiften är stadsbyggandet en teknisk och konstnärlig angelägenhet. Under skilda perioder av dess historia har intresset främst varit knutet till den ena eller den andra sidan av dess väsen. Före industrialismens tidsålder sågs stadsbyggnadskonsten främst ur arkitektoniskt-konstnärliga synpunkter. Därefter trädde dess tekniska sida i förgrunden. Från 1800-talets slut har dess sociala innebörd framstått allt tydligare. Den näringspolitiska aspekten och den ekonomiska synen på en stads struktur är av yngre datum.

Sedd ur socialpolitisk synpunkt rangerar stadsbyggandet närmast in sig under socialhygien. Dess samband med bostadsfrågan är uppenbart. Att en lägenhet är otillfredsställande som bostad kan

bero på byggnadstekniska brister. Men det kan också vara följden av, att det hus, där den är inrymd, ligger olämpligt i förhållande till andra byggnader eller anläggningar, det vill säga av brister på det stadsbyggnadsmässiga planet. För tät bebyggelse, brist på sol, ljus och luft, fattigdom på parker och lekplatser, sot och buller från angränsande industrier, trafikfaror — allt detta är fel, som kan undanröjas blott genom strukturändringar i stadskroppen.

Den moderna stadsplaneringen har tagit form inte minst i försöken att komma till rätta med dessa problem. Men naturligtvis går inte gränsen mellan gott och dåligt i socialt avseende mellan planlagt och icke planlagt. Slumkvarter fanns i barockens storlaget reglerade huvudstäder lika väl som i industrialismens vildvuxna samhällsbildningar. Det är på *hur* man planerar, på vilka syften man vill förverkliga i stadsbyggandet, det i första hand kommer an. Förhandsplaneringen är emellertid ett hjälpmedel att nå en lämplig utformning av stadsbebyggelsen — både ur social och ekonomisk synpunkt. De senaste årtiondenas aktivitet på socialpolitikens område och strävanden mot större samordning och planmässig kontroll inom det ekonomiska livet har också berört stadsbyggandet. Stadsplaneväsendet har expanderat starkt.

Det är också uppenbart, att stadsplaneringen har en helt annan roll att spela i vårt moderna samhälle, än vad den hade under förindustriella epoker. Då rymde staden några byggnader för gemensamt bruk: kyrka, rådhus, skrånas gilleshus, men i övrigt var varje fastighet en avrundad enhet för sig. De, som bodde där, arbetade där också, och omvänt. Inom dess gränser framställdes en fullt färdig hantverksprodukt, eller rymdes en köpmans både lager och kontor. Hur gårdarna låg inom staden och i relation till varandra påverkade inte mycket det ekonomiska och samfundsmässiga livet, och någon större trafik, som ställde speciella krav på gatunätet, fanns inte. Allteftersom staden växte, kunde hus fogas till hus, gata till gata, och om det därvid följdes en bestämd plan eller ej, det spelade så liten roll. Den, som bebyggde en fastighet, byggde för det egna hushållet. Han kände dess liv och behov. Det var hans eget intresse att tillgodose dem så långt möjligt. En god planering inom fastighetens gränser var en naturlig sak. Av bebyggelsereglerande bestämmelser med räckvidd utanför dem var vanligen en del brandskyddsföreskrifter allt som krävdes.

Försvarstekniska skäl kunde i gamla tider föranleda stadsplane-regleringar. Men om eljest en fastare plan påtvingades en på annat sätt funtad stad, så som förekom framförallt under barocken, var

det inte av praktiska skäl utan av estetiska, och vanligen för att förhållandevis någon maktens utövare. Den inre strukturen hos en sådan stad skilde sig föga från den fritt vuxna stadens.

Nu är det annorlunda. I det industrialiserade samhället är arbetsplatser och bostäder skilda åt. Där är skilda ekonomiska företag beroende av varandra, därför att de är specialiserade på olika detaljer eller moment i ett större produktivt eller distributivt sammanhang. Med denna ekonomiska organisationsform följer en större trafik, befordrad av motoriseringen. Den kräver en differentiering av gatunätet, utbildandet av speciella trafikleder. Fastigheten brukas inte alltid av ägaren. Den blir ett spekulationsobjekt. Den, som bygger, känner kanske inte längre deras behov och livsföring, som skall bo i huset. I detta samhälle är det inte likgiltigt, om utbyggandet följer en plan eller ej. Här behövs den samordning och helhetssyn, som stadsplanen ger. Det är konsekvent, att den tekniska planeringen följer den ekonomiska och sociala enheten. Där förr den enskilda stadsfastigheten bebyggdes efter förhandsgjorda ritningar, behövs nu för utbyggandet av staden som helhet sådana ritningar — stadsplanen. Den kan reglera lokaliseringen av samhällets olika verksamheter och bereda utrymme för den stora trafiken mellan dessa. Den kan ge anvisningar för byggandet av enskilda fastigheter med hänsyn till helhetens intresse. Stadsplanen blir då inte längre bara ett mönster; den blir ett organisationsschema. Dess uppgift blir samhällsekonomisk lika mycket som social.

Med det industriella genombrottet följde emellertid ingen omställning av stadsbyggandet. Många industristäder blev varken effektiva ur ekonomisk synpunkt eller behagliga att bo i. Ingen samordning och avvägning av de skilda funktionernas lokalisering kompletterade produktionens och handelns uppspaltning. Den avvägning av kvalitativa och ekonomiska krav på bebyggelsen, som naturligt hade kommit till stånd, då företagare, familjeöverhuvud och fastighetsägare var en och samma person, uteblev, då ägande och nyttjande skildes åt.

Resultatet blev i många fall en kaotisk blandning av fabriker och hyreskaserner, en allvarlig brist på planeringar och öppna platser, en alltför tät bebyggelse på de enskilda fastigheterna, ett otillräckligt gatuutrymme för trafiken. — För vårt lands del gäller denna skildring ett fåtal städer. Och även i dem är förhållandena närmast idylliska jämförda med dem i världsstäderna och de stora industriella centra. I våra mindre städer har industrialise-

ringen, spekulationen och bristerna i bebyggelseregleringen mest haft estetiska nackdelar i följe. En olämplig blandning av fabriker och bostäder är dock att notera på en del håll. — Det är emellertid storstäderna och deras ofta svårartade problem, som har kallat stadsbyggarna till socialt medvetande. Storstadsproblemen har varit utgångspunkter för de teorier, som lett in stadsplanekonsten på nya linjer — också då det gäller planeringen av de mindre orterna, ehuru det är uppenbart, att de ännu inte blivit helt anpassade för dessas förhållanden.

De brister, som först uppmärksammades, rörde den fysiska hygien. De första stegen på vägen mot bättre förhållanden var att anlägga avloppsledningar, ordna vattenförsörjningen och liknande.

Det andra anloppet gällde bristen på sol, ljus, luft och grönska. Vad som där brast hos det bestående stod inte att rätta utan en långtgående omdaning av bebyggelsen. Men kravet på dennas stadsplanetekniska sanering har med obetydliga undantag icke satt några spår i städernas ansikte. En rekonstruktion i stor skala har blivit verklighet först i städer märkta av det andra världskrigets härjningar. Hos oss är det endast i planeringen av nya stadsområden, som dessa signaler har gjort sig hörda. De bars fram på den socialhygieniska statistikens siffror, som påvisade en större sjukdomsfrekvens och dödlighet i tätbebyggda stadsdelar än i sådana med ett öppnare byggnadssätt. De nya standardkraven formulerades också i siffror som rymlighetstal och ljusinfallsvinklar. Stadsplanerna själva blev tillämpad matematik. Den extremt tekniska synen på stadsbyggandet präglade sålunda dess form ännu efter genombrottet för de idéer, som ville skänka det ett socialt innehåll.

Många bostadsområden från 30- och 40-talen, formade i den nya andan, finner vi tråkiga och osköna. Jämfört med den stadsbyggnadskonst, som de bröt med, representerar de ett oerhört socialt framsteg. Sedan de elementära hygieniska kraven i och med dem har vunnit erkännande i stadsbyggandet, finns det nu plats även för ett intresse kring konstnärliga frågor. Det behöver inte betyda, att det sociala åter skjuts i bakgrunden, men väl att kraven fördjupas. Till kravet på fysiskt-hygieniska hänsyn i stadsbyggandet adderar sig en strävan att ge bättre förutsättningar också för en psykisk hygien. Att skapa en trivsamt och stimulerande miljö för inbyggarna har blivit ett av stadsplaneringens huvudmål. — Ja, i den aktuella stadsplaneteoretiska debatten har perspektiven sträckts ut ytterligare. Man vill i den konkreta stadens uppbygg-

nad se ett medel att påverka inte bara de enskilda invånarnas utan även själva samhällets hälsa.

Spekulationerna i denna fråga har främst utgått från England, där de redan har en hundraårig tradition. En från början empiriskt grundad och praktiskt inriktad debatt har i vår egen tid, inte minst genom den amerikanske tänkaren Mumfords inflytande, fått en mer teoretisk och samhällsfilosofisk prägel. En huvudpunkt i den aktuella stadsplanedebatten är antagandet av ett samband mellan storstadens strukturlösa husagglomeration och dess invånarens rotlöshet och lättfångenhet för massuggestioner. Massmänniskan måste förvandlas till grupp människa, och detta skall befrämjas genom en uppbyggnad av städerna med små avgränsade enheter, inom vilka en känsla av samhörighet skall kunna växa fram kristalliserad kring gemensamma institutioner.

Ser man djupare än till raderna av enahanda husfasader, så är dock inte våra storstäder så »strukturlösa». Deras sociala liv grupperar sig kring skilda institutioner. Grannskapsenheterna finns där, även om deras gränser inte markerar sig på kartan. Vilken storstad uppvisar inte den eftersträvade uppdelningen i mer eller mindre särpräglade stadsdelar, föremål för sina invånarens lokalpatriotism? Är alltså det teoretiska underlaget för de nya idéerna diskutabelt, så talar dock den faktiska samhällsstrukturen sitt klara språk till deras förmån. De framstår då mindre som socialt nyskapande än som en strävan att ge den konkreta staden en form, som helt svarar mot dess sociala innehåll, det är: som ger bästa möjliga betingelser för de krafter till gruppbildning, som finns.

Frågan har sin rent praktiska sida. Gemensamhetsanordningar, sådana som lekplatser, skolor, butiker, samlingslokaler, bör var för sig ligga centralt inom det område de skall betjäna. För den, som har ärende till mer än en sådan anläggning, är det bekvämare, ju fler som är samlade på en punkt. Men olika institutioner kräver olika befolkningsunderlag, för att driften skall ge optimalt resultat. Strävandet inom modern stadsplanering är, att så långt möjligt jämka ihop de olika institutionernas funktionsdistrikt till enhetliga, klart begränsade stadsområden, inom vilka kan utbildas en gemensam centralpunkt, dit institutionerna läggs. Det leder i praktiken till, att de större städernas bostadsdistrikt byggs upp av bebyggelseenheter av olika storleksordning, så att varje större enhet är bildad av ett antal av närmast mindre element.

Den minsta enheten är bostadsgruppen kring småbarnens lekplats, i ett hyreshusområde ofta med fördel formad som en kring-

byggd gård, där mödrarna från lägenheternas fönster kan se till sina ungar. Närmast större enhet samlar sig kring lekplatsen för de större barnen, lekskolan och de lokala »närhetsbutikerna». Ett antal sådana enheter bildar skoldistriktet. Slutligen kommer den enhet, som ger befolkningsunderlag nog för ett fullständigare stadsdelscentrum med citybetonade butiker, medborgarhus, bibliotek, postkontor, apotek, biograf etc. Önskemålet är, att en mindre enhet alltid odelad ingår i närmast större. De barn, som leker ihop på lekfältet, skall exempelvis inte behöva gå till skilda skolor.

Det är betecknande, att det egentliga näringslivet saknas i denna bild. I den ryms bara bostäderna och de till hemarbetet och fritidslivet knutna gemensamhetsanordningarna, och så skolorna. Häri avspeglar sig programmets omisskännliga ursprung i den moderna storstaden. Ty om det å ena sidan har varit karakteristiskt för industrialismens oregerade stadsbyggande, att fabriker och bostadshus har blandats på ett sätt, som är olämpligt ur hygienisk synpunkt och ägnat att skapa otrevnad, så är å andra sidan ett av den moderna storstadens mest framträdande kännetecken koncentrationen av arbetsplatser till *ett* centralt arbetsområde, ett city. Den ohygieniska blandningen av industriell verksamhet och boende har förkastats. Utskiljandet av alla arbetsplatser ur bostadskvarteren har blivit en doktrin. Samtidigt har utvecklingen lett till, att allt fler industriföretag arbetar under former, som varken är hygieniskt eller estetiskt störande. Citybildningen har accepterats. Dess komplement är bostadsområdena utan större arbetsplatser — »sovstäderna». Med städernas växt har denna uppspaltning lett till allt längre dagliga resor för deras invånare. Det har skapat svåra kommunikationsproblem, och det berövar invånarna mycken värdefull fritid.

Kravet på en decentralisering av arbetsplatserna ligger nära till hands, och den moderna stadsplaneringens strävan är att skapa så god balans som möjligt mellan arbetstillfällen och bostäder inom alla delar av en större stad. Det kan ske, genom att det anläggs större industriområden vid sidan av bostadsstadsdelarna och genom att det byggs arbetslokaler inom de senare. För tyngre industrier, som exempelvis behöver järnväg, och för verksamheter, som är störande genom buller eller lukt, är det förre en nödvändig lösning. Men kontor och lättare industrier borde med fördel kunna knytas till stadsdelscentra eller placeras ut i nära kontakt med bostadsbebyggelsen. Det sker endast sällan. Lägen inom bostadsbebyggelsen har dock visat sig vara lockande framförallt på före-

tag med kvinnlig arbetskraft. Det är för gifta kvinnor med yrkesarbete ett mer påträngande behov än för andra att ha nära mellan bostad och arbete. De skall sköta sitt hem också, och de har mindre råd än andra att förlora tid på långa resor. Här framträder klart den planmässiga lokaliseringens sociala betydelse. Ur social synpunkt anmäler sig ännu ett argument för arbetsplatsernas spridning bland bostadsbebyggelsen, och här är det en fråga av den djupaste betydelse för vårt samhällsliv.

Hur ett barn kommer i beröring med olika former av mänsklig verksamhet är av betydelse för dess utveckling och senare livsinställning. Det faller i ögonen, att barnen i våra större städers bostadsområden aldrig kommer i kontakt med annan produktiv verksamhet än hemarbetet. Vad de ser av yrkesarbete ikring sig är vad som bjuds dem i butikerna. Att man kan köpa och sälja saker blir tidigt en levande realitet för dem. Att man kan göra dem, lär de sig först långt senare. Utan tvivel tenderar detta förhållande att ge storstadsbefolkningen en kommersiellt betonad kultursyn.

Ur social synpunkt förefaller överhuvudtaget en anpassning av stadsbyggandet till barnens behov att vara av särskild betydelse. Det är ju vuxna människor, som handhar planeringen, och det är naturligt, att det är deras behov, som hittills i första hand varit bestämmande för planernas utformning. Kravet på trevnad och skönhet är ett erkännande av, att människorna påverkas psykiskt av den omgivande miljön. Det är med denna psykiska påverkan som med inflytandet av de fysiskt hygieniska förhållandena. Det är inte bara en fråga om större eller mindre välbefinnande. Det barn, som sina första år lever under ogynnsamma hygieniska betingelser, kan få sin konstitution försvagad för hela livet. Psykiska upplevelser i späda ålder blir mer eller mindre bestämmande för en människas karaktär och intresseinriktning.

Barnets känsla av trygghet är väsentlig för dess sociala anpassning och utveckling till en samarbetsduglig människa. Naturligtvis beror tryggheten främst av de mänskliga känslor, som barnet möter. Men den kan exempelvis främjas av, att det är lätt att upprätthålla kontakten från sandlekplatsen på gården med mor inne i köket. Anvisningen för stadsbyggaren är tydlig. Höghuset är icke en lämplig form för familjebostäder.

En annan fråga av stor betydelse i detta sammanhang är, hur trafiken ordnas. Biltrafiken är ett faromoment. Det är en strävan i modern stadsplanering att leda större trafikleder utanför stads-

delsenheterna. De läggs som skiljare mellan dessa, vilkas inre delar så långt möjligt reserveras för fotgängare. Mellan bostaden å ena sidan och lekplatsen och skolan å den andra bör barnen kunnat röra sig ostörda av motortrafik.

De strävanden, som har kännetecknat vår stadsplanering under de senaste årtiondena med krav på mera ljus, luft och grönska än i de gamla stadsdelarna, har lett till en utbredning av de större städerna, som knappast hade varit möjlig utan den moderna kommunikationstekniken. Ju mer en stad brer ut sig, desto dyrbarare blir emellertid dess trafikapparat. I betraktande av den pågående utvecklingen i Stockholm — och än mer inför tanken, att en framtida omdaning av innerstaden skulle leda till en ytterligare utspridning av stadsbebyggelsen — har därför frågan ställts, om denna utveckling är ekonomiskt försvarlig. Det har anförts jämförelsesiffror med andra storstäder, där bebyggelsetätheten är större. Varför skulle det inte kunna byggas kompaktare här också, menar man. Här är ett val att göra. Man kan, för att hålla nere driftkostnaderna för staden trots en fortsatt tillväxt, sänka kvaliteten. En annan möjlighet är, att hålla på de socialt eftersträvarvärda formerna. Skulle därvid trafik kostnaderna nå en sådan höjd, att storstaden börjar framstå som en oekonomisk samhällsform, får man väl ta konsekvensen att tillväxten stoppar upp.

Ett bättre läge skulle givetvis uppstå, om förortsområdena i större utsträckning också bjöde sina invånare arbetstillfällen. Så strävar man även av detta skäl efter att ge de stadsdelsenheter, vari man söker uppdelat staden, inte bara ett eget socialt och kulturellt liv utan också ett eget arbetsliv. Som idealet framstår en serie småstadsliknande samhällen, förenade till en enhet och genom de citylokaliserade institutionerna delaktiga av sådana storstadsförmåner, som ensamliggande småstäder måste sakna. Den nämnde amerikanske sociologen och filosofen Lewis Mumford har i sin kritik av den moderna storstaden fört ut till dess yttersta konsekvens idén att på detta sätt dela upp staden i markerade självständiga stadsdelar. Han vill ersätta storstaden med en region, där landsbygd skiljer städerna-stadsdelarna. Dessa skulle vara relaterade till en centralort, så som stadsdelarna är till storstadens city. Mumford menar, att trafikmedlens utveckling kommer att möjliggöra en sådan stadsbildning.

Beträffande våra storstadsproblem förefaller sådana visioner att sakna aktualitet. Likväl har de ett stort intresse, ty Mumfords mönster för den upplösta storstaden ger en god bild av vad vi kan

sträva efter att göra med vår landsbygd och våra mindre städer. Problemet för dem är inte att upplösa men att knyta fastare samman. Målet är att bygdevis samla småorter och glesbebyggelse till samhällsbildningar av en högre ordning, med rikare kulturella och sociala möjligheter.

I själva verket framstår i dag dessa landsbygdens planproblem som ur social synpunkt allvarligare och angelägnare än de egentliga stadsbyggnadsfrågorna. Att lösa dem är också en effektiv väg att komma till rätta med de svårigheter, som storstäderna visar upp. I takt med dessas tillväxt ökar också de tekniska svårigheterna och stärks pressen mot en standardsänkning inom viktiga fält av stadsbyggandet. Den starka tillströmningen av människor just till de största städerna i landet kan väntas uppbromsad, blott om landet i övrigt kommer att te sig lika lockande för människorna. Naturligtvis kan det tänkas ske som en följd av ökade besvärligheter i storstadsbornas livsförsel. En mer positiv lösning är en förbättrad standard för småorter och landsbygd. Detta är väsentligen en fråga om lokalisering och kommunikationer.

Det är inte frågan om någon radikal omändring av den svenska landsortens struktur, endast om en förkovran. Liksom programmet för de större städerna i själva verket innebär, att man tar till vara och klarare utbildar den karakteristiska uppdelningen i mindre enheter, så betyder det regionala programmet, att man bygger vidare på det samspel mellan skilda orter, som är konstitutionellt för den svenska landsorten. Där fungerar stationssamhällen och småstäder som »stadsdelscentra» för en kringliggande landsbygd, och som en motsvarighet till storstadens »city» tjänar en residensstad eller någon annan större stad som ett gemensamt handels- och kulturcentrum för en större bygd eller region. Men liksom många städer visar brister, som man söker komma till rätta med genom stadsplanerregleringar och saneringsåtgärder, kan dessa regioner vanligen ges en mer ändamålsenlig uppbyggnad än de har genom omlokaliseringar och genom förbättrade kommunikationer. Därav beror främst möjligheterna att skänka även den mer spridda landsortsbebyggelsen en kulturell och social service jämförlig med den, som står att få i den mer tätbefolkade storstadsbygden.