

BÖR STOCKHOLM

VÄXA?

Av civilingenjör EINAR NORDEDAHL, Stockholm

I denna uppsats bör man överallt med begreppet Stockholm förstå icke blott det egentliga (administrativa) Stockholm utan vad man brukar kalla *Stor-Stockholm* eller, med ett fullt men vanligt uttryck, »tätorten» Stockholm. Stor-Stockholms utan all jämförelse viktigaste beståndsdel är självfallet det egentliga Stockholm, vars judiciella gränser dock ha bestämts mer eller mindre godtyckligt och f. ö. ofta ändras. En »tätorts» geografiska gränser kunna sällan exakt definieras; gränsen mellan tätorten och den omgivande landsbygden flyter och dess läge blir en fråga om tycke och smak. Stor-Stockholm (Stockholm med förorter eller med omnejd, *regionen* Stockholm) anses i allmänhet omfatta området inom c:a 30 km från Gustav Adolfs Torg, med en landyta om något över 1,500 kvkm. Hela regionen bildar en ekonomisk enhet, där impulser snabbt fortplanta sig från periferien inåt mot kärnan och *vice versa*.

Några av Stockholms förorter äro visserligen till en del näringspolitiskt självförsörjande och ha exempelvis fabriker, vilkas anställda till stor del äro bosatta i fabriken närhet, men tillkomsten av ett nytt förstadssamhälle eller folkökning i ett gammalt kan icke undgå att medföra också en viss ökning, större eller mindre, av folkmängden i det egentliga Stockholm och, framför allt, en ökning av handel, köpenskap och *trafik* i Stockholms centrala delar. Detta är ett mycket viktigt förhållande, som icke får lämnas ur sikte i det följande.

Stockholms innevånareantal befinner sig som bekant i snabb och stadig ökning; 1930 var siffran något över 600,000 och vid 1944 års slut något över 825,000 (därav något över 650,000 i det egentliga Stockholm). Ökningen i genomsnitt utgjorde över 15,000 per år under en period, som omfattade både en utpräglad lågkonjunktur och en lång och kraftig högkonjunktur, på slutet

starkt krisbetonad. Inflyttningen från landsorten är huvudkällan till den stora ökningen, och inga tecken tyda på, att inflyttningen skulle tendera att minska. Sedan själva landsbygden tunnats ut till förmån för tätorterna, kan ju turen komma till dessa, större som mindre, att lämna sin tribut till huvudstaden. Under de senaste åren har dock ett rätt stort födelseöverskott bidragit till folkökningen.

Födelsestalet var för några år sedan ungefär detsamma i Stockholm som i hela landet i medeltal, och »netto-reproduktionstalet» låg mellan 0,8 och 0,9 i båda fallen. Som bekant fordras ett tal av minst 1,0 för att folkmängden på lång sikt icke skall nedgå. År 1944 synes talet i Stockholm ha varit 1,0 eller kanske något mera, men en rätt snar nedgång anses trolig med hänsyn till befolkningens åldersgruppering. Det oroliga storstadslivet lär väl f. ö. icke kunna anses särskilt uppmuntrande till barnalstring.

En känd utredning gjord 1940 av docenten *W. William-Olsson* uppskattade såsom sannolik maximal framtida folkmängd i Stor-Stockholm 900,000, möjligen 950,000 personer, att nås 1960—1970. Nu, blott fem år efter utredningens datum, är det, ej långt kvar till de nämnda siffrorna, och den stund synes hägra nära, då den sanne stockholmare kan få sin dröm uppfylld att bli medlem i ett miljonsamhälle.

Inför sannolikheten av ett ännu lång tid framåt starkt växande Stockholm bör det vara av intresse att dryfta frågan, huruvida ett allt större Stockholm kan i grunden och i längden vara till fördel, i första hand för stockholmare själv och, i andra hand och framför allt, för svenska folket i dess helhet.

Det var nog aldrig försynens mening, att en storstad skulle anläggas vid Mälarens utlopp i Saltsjön. Terrängen där är allt annat än gynnsam för stadsbyggande i stor skala. Den är splittrad och sönderskuren av vatten, och storstaden Stockholm måste byggas på öar, näs och uddar. Trafiklederna mellan olika stadsdelar måste dragas fram över några få av naturen anvisade näs eller smala sund. Detta medför dels knapphet och högt pris på välbelägen byggnadsmark, dels en hopsnörning av trafiken till ett fåtal ställen eller pass, där den når ungefär samma storlek som i flermiljonstädernas stora pulsådorr. Där man försöker att frigöra sig från de naturliga trafikpassen, blir resultatet broar av mycket stor längd och väldig kostnad. Trafiken får göra stora omvägar för att nå de naturliga passen. Detta betyder bl. a. för-

längda resvägar och förhöjda taxor och priser för alla transportmedel, kollektiva och privata. Trafikproblemen kompliceras därav, att flera vattendrag ha en betydande sjötrafik med fartyg med höga master. Om Stockholm hade legat exempelvis på en stor, sammanhängande slätt, så skulle storstadens trängselfenomen ha uppträtt först vid en mycket större folkmängd än nu.

De besvärliga stockholmska trafikförhållanden, som länge ha observerats inom de kretsar, som yrkesmässigt syssla med stadsplaneproblemen, torde nu omsider uppmärksammas även av de kommunala förtroendemännen. De särskilda trafikförhållandena i Stockholm ligga således bakom det nyligen av stadens myndigheter fattade principbeslutet att bygga en tunnelbana för en kostnad av i runda tal etthundra miljoner kronor, ehuru något nämnvärt bidrag till bankapitalets förräntning knappast kan väntas från trafikinkomsten.

Till dessa trafikbesvär, som den moderna tekniken visserligen kan övervinna med ett rikligt kapitalutlägg, men ej undanskaffa, kommer en byggnadsgrund (undergrund), som i stor utsträckning är ogynnsam. Grunden består nämligen ofta av *berg*, och bergarten är hård, granit och gnejs, och måste sprängas. Terrängen är därtill i regel oregelbundet kuperad. Visserligen har i Stockholm konsten att spränga berg till låg kostnad i både öppna schakt, rörgravar och tunnlar utvecklats till hög grad av fullkomning med hjälp av en skicklig och erfaren bergsprängarkår, och visserligen försöker man efter bästa förmåga att minska bergsprängningarna för husgrunder, gator och ledningsgravar genom lämpligt utbildade stadsplaner och hustyper, men det starkt konstnadsökande moment, som bergsprängningarna överallt innebära, kan man ej komma bort från. Jag vågar påstå, att i Stockholm exploateras, för såväl tät bebyggelse som villabebyggelse, områden, som i exempelvis Malmö, Köpenhamn eller Berlin och andra orter med gynnsam terräng skulle anses absolut hopplösa att bebygga. Ett riksbekant, för att icke säga världsbekant, exempel på stadsbyggande s. a. s. mot naturens ordning ger Stadsgårdshamnen, där hela kajplanet åstadkommits genom att i den bortemot 40 m höga klippan spränga ut en hylla.

Nu invänder någon, att visserligen äro hyrorna höga i Stockholm, men de *kommunala skatterna*, i det egentliga Stockholm åtminstone, äro lägre än i de flesta andra städer. Detta är riktigt, men anledningen är ju väl känd och ligger dels i Stockholms massiva skatteunderlag, som i sin tur beror på den stora mängd

den välavlönade fastanställda personer, ej minst i statstjänst, och på de många vinstgivande stora riksföretagen, alla pålitliga skattebetalare utan restantier, dels däri, att de fullt arbetsföra åldersklasserna ännu äro starkt överrepresenterade och således vissa sociala utgifter, såsom för pensioner, fattig- och sjukvård, ännu äro relativt små.

För en *storstad* är Stockholm icke en naturlig plats; Stockholm har en modern, högt utvecklade och ofta mycket svårbemästrad byggnadsteknik att tacka för sin tillvaro, en teknik, som måste matas med mycket pengar.

Frågan: Är livet behagligt i en storstad? ligger nära till hands. Även om de materiella förutsättningarna för livets uppehälle icke fälde utslaget, så skulle många människor besvara frågan med ja, och detta utan tvekan. Bakom ja-svaret ligger väl oftast samma uppfattning, som man möter i de stora länderna, nämligen att en medborgare i ett stort och mäktigt land utan vidare är lyckligare än den stackare, som tillhör en folkfattig och följaktligen svag nation. I storstäderna »händer det alltid något», och där får man bo bland *celebriteterna*. — Ingen kan förneka, att livet i en stor stad har sina behag; frågan synes mig vara, vid vilken storlek hos staden dess behag uppvägas av de obehag, som också automatiskt följa med anhopningen av många individer på en trång yta? De flesta av dem, som under årtal bott och arbetat för sitt uppehälle i en miljonstad, ha nog kommit till den övertygelsen, att livet där är hårt och sliter ut människan fortare än i en stad med måttliga proportioner. Särskilt bliva de långa resorna till och från arbetet enerverande och tröttsamma för alla dem, som måste passa vanliga tider för arbetet; de, som kunna undvika rusningstiderna, äro ju mycket fåtaliga. Den *inre friktionen* i en stad synes automatiskt ökas med invånareantalet och därtill i snabbare takt än den direkt proportionella. Antalet resor per person och år synes automatiskt ökas med invånareantalet. Vidare synes man, enligt min uppfattning, från utlandets storstäder kunna draga den slutsatsen, att det i en växande storstad icke är tekniskt möjligt att bygga ut trafikmedlen så snabbt, att trängseln minskas under de bråda timmarna. Trafiken synes växa snabbare än trafikmedlens kapacitet. Dessbättre synes också invånarnas tålmod och anpassningsförmåga ökas. Ju mera storstadsbon kan fås att likna ett slags aktivt, för stötter och trängsel okänsligt kolli, dess bättre för honom själv.

Förortsbon i New York, »the commuter», begär under sin långa resa ingen sittplats; han knotar först, då han (»strap-hanger») icke kan komma åt en stropp i taket för att hålla sig upprätt i svängarna, allt medan han suveränt manövrerar sin tidning med den fria handen.

Det är naturligtvis svårt att säga, när de besvärande storstadsfenomenen inträdde i Stockholmstrafiken, särskilt i den vanliga gatutrafiken. Jag skulle vilja säga: redan innan det egentliga Stockholm uppnådde den halva miljonen invånare. Vanligen anses ju *storstaden* börja vid en halv miljon invånare, och det är nog så överallt, att när en stad har passerat halvmiljongränsen, så bli i den inre staden lätt rena smådetaljer i trafiken stora och dyra problem att lösa.

Den växande *inre friktionen* i de mycket stora städerna samt de stora tekniska svårigheterna och kostnaderna för att bemästra deras järnvägsfrågor och inre trafikproblem ha länge varit föremål för stadsplanerarnas uppmärksamhet. Man har frågat sig, huruvida man verkligen bör okritiskt glädja sig över storstädernas fortsatta växt och om man icke i stället borde beklaga eller rent av söka motarbeta den. Särskilt torna svårigheterna upp sig, då det gäller att stöpa om de gamla trånga stadsdelarna efter den moderna trafikens krav. Stadsplanelitteraturen har bl. a. åtskilligt sysslat med *drabantstaden* såsom ett medel att begränsa storstaden. Man förstår med drabantstad ett självförsörjande samhälle, av ett större parkbälte eller annan obebyggd mark skilt från moderstaden, men med goda kommunikationer med denna. Såvitt jag förstår, har den i och för sig tilltalande idén dock visat sig vara en skrivbordskonstruktion och har hittills icke kunnat omsättas i verkligheten. Vad man ibland fått, har varit dåliga surrogat — och storstaden har vuxit.

Det är lockande att försöka fundera ut den gräns, över vilken en stad icke borde växa, ett slags »optimal» gräns. Denna kommer självfallet att bero bl. a. av stadens naturliga förutsättningar och den skicklighet, med vilken stadsplanen har utformats. Jag skulle dock, om jag begränsar problemet till nordiska eller bättre till skandinaviska förhållanden, icke vara rädd för att sätta gränsen vid ungefär 250,000 invånare. Om staden blir större, så förefaller det mig, som om fördelarna för dess inbyggare i gemen skulle ökas mycket litet eller icke alls, men däremot nackdelarna växa säkert och snabbt. En relativt stor befolkning och ett stort materiellt un-

derlag och en viss mångsidighet i sysselsättning och näringsliv torde utan tvivel vara en förutsättning för att en stad numera skall kunna nå en hög kulturell utveckling. Vissa mycket kvalificerade och högt specialiserade yrken kunna med framgång knappast bedrivas annat än i stora städer. Erfarenheten synes mig dock visa, att i normala, till sitt näringsliv välbalanserade städer räcker det med kvartsmiljonen invånare som underlag för en hög och rik utveckling. Den inre friktionen i en stad av den storleken är vida mindre än i halvmiljonstaden, förvärvsresorna bli mycket kortare, och mindre tid och pengar behöver offras på transporter. Den mindre stadens förseende med livsmedel och andra förnödenheter är mycket enklare och billigare. Den värdefulla kontakten med den omgivande landsbygden är dessutom mycket lättare att hålla uppe, till båda parter fördel. »Regerandet», kommunens skötsel, blir enklare, mera naturlig och personlig — och per invånare billigare, innan staden börjar närma sig storstadsformatet.

Låt oss göra tankeexperimentet, att Stockholm (Stor-Stockholm) hade stannat vid ungefär 500,000 invånare, dvs. 300,000 mindre än nu — vi skola icke avlägsna oss alltför långt från verkligheten. Låt oss vidare antaga, att de 300,000 hade dragits till de större tätorterna, och att de hade någorlunda jämnt delat upp sig på våra fem eller tio största städer, Göteborg och Malmö undantagna, båda över eller nära den optimala gränsen. Jag skulle utan tvekan vilja påstå, att en sådan uppdelning av stadsbefolkningen skulle ha givit ett i så gott som alla avseenden starkare och rikare Sverige än det, som nu krönes av en något övertung huvudstad.

I en så spekulativ uppsats som denna må några reflexioner förlåtas om Stockholms geografiska läge som rikets huvudstad, bedömt med hänsyn till *nutidens* kommunikationer. Ingen stor stad lär uppstå med mindre än att förutsättningarna beträffande läget äro goda. Framför allt fordras goda kommunikationer. Att en stor stad tidigt skulle uppstå vid Norrströms utlopp i Östersjön är intet förvånande. Strömmen avvattnar ju ett av Sveriges stora åkerbruksområden, området kring Mälaren—Hjälmaren med tillflöden, och en stad vid Norrström får ett stort, naturligt och rikt uppland med bl. a. goda och billiga sjötransporter från både väster och öster. Stockholms hamns stora betydelse för importen till Norrland är självfallen och betingad av stadens läge såsom omlastningsplats.

När en stark centralmakt skapades i vårt land efter Gustaf

Vasas befrielsekrig, växte självfallet Stockholm i betydelse, och detta fortsatte under den svenska expansionen mot öster. Stockholm var, under den svenska stormaktstiden, huvudstad i ett *baltiskt innanhavsrrike* kring norra och mellersta delen av Östersjön. I ett sådant välde måste stadens läge med hänsyn till den tidens enorma övervikt för sjötrafiken ha varit mycket fördelaktigt; läget var så centralt som gärna möjligt. Med de ändringar, som vårt lands karta har undergått sedan vårt östersjöväldes fall, har rikets tyngdpunkt kraftigt förskjutits åt väster, och Stockholm ligger nu i periferien.

Nutidens trafik inom landet domineras av *järnvägarna*, och det rätta läget för huvudstaden vore i eller nära den punkt, där stambanornas nord—syd-axel skär deras öst—väst-axel, d. v. s. Hallsberg—Örebro. För Väst- och Mellansverige vore en huvudstad i ett sådant läge självfallet mycket bättre belägen än den nuvarande.

Ur militärpolitisk synpunkt borde en huvudstad mitt inne i landet bliva lättare att skydda än en vid kusten.

Jag är nu inne på ett annat och enligt min uppfattning mycket kraftigt skäl att med betänksamhet se de stora städerna växa: risken för överväldigande och svårbotliga skador vid luftangrepp. Så länge möjligheten av krigshandlingar mot ett land icke är utesluten, måste dess stadsbyggnadskonst draga konsekvenserna av det totala kriget. För lekmannen förefaller det, som om i luftkriget *angriparen* ännu skulle ha ett klart övertag över försvararen. Tillkomsten av robotbomber, flygande bomber o. dyl., synes ha ökat angriparens överlägsenhet; dessa angreppsvapen befinna sig av allt att döma i början av sin tekniska utveckling.

Städernas skyddsmedel synas hittills i övervägande grad ha varit av *passiv* art: larmanordningar, brandkårer och skyddsrum. I framtiden blir måhända ett mycket brandhärdigt byggnads sätt i tätbebyggda stadsdelar ett annat passivt skyddsmedel, ty brandbomberna synas vara lika farliga som sprängbomberna.¹

Om den kommande utvecklingen icke skulle avvika från de hittillsvarande linjerna, så synas åtminstone de små ländernas förnämsta skyddsmedel förbli övervägande passiva och i framtiden bli, förutom de nyss skildrade, *utspridning av eftersökta mål*, för att genom glesare byggnadssätt inom själva städerna

¹ Denna uppsats skrevs någon tid innan den s. k. atombomben hade kommit till användning. Denna bomb ställer tydligen alla hittillsvarande begrepp om luftskydd på huvudet.

minska bombträffarnas antal och verkan, underlätta eldsläckning — och uppröjning.

Den moderna stadsplanetekniken har, långt innan faran från luften blivit aktuell, av helt andra skäl än luftfaran inriktats på att åstadkomma städer eller stadsdelar, där byggnaderna ligga minst så glest, som skäligen kan begäras även ur ganska stränga luftskyddssynpunkter. Detta är också fallet i Stockholm, för både bostads- och industriområden. För *nya* stadsdelar, vilka av naturliga skäl ligga i den gamla stadens utkanter och ytterområden, är således ganska väl sörjt. I vårt klimat med kalla och snöiga vintrar kan man dock ej gå hur långt som helst med städernas utglesning, särskilt där som i Stockholm terrängen är svårbearbetad; ekonomin sätter en ganska snäv gräns. Frågan är snarare, om man icke i just Stockholm delvis redan gått alltför långt. När det däremot gäller de gamla centrala stadsdelarna, »stenstaden», »city», är det praktiskt taget omöjligt att inom överskådlig tid nämnvärt luckra upp bebyggelsen. Det kan starkt sättas i fråga, om det med vanliga, d. v. s. i fredstid brukbara medel, ens någonsin blir möjligt att där få till stånd en glesare bebyggelse än nu; man får kanske vara glad, att icke kvartersaneringar och stadsplanerevisioner resultera i en ännu större byggnadskub än den nuvarande. Att åstadkomma en ännu mera brandhärdig bebyggelse än den nuvarande, exempelvis genom att förbjuda trä även i vindar och tak, vore också en genomgripande åtgärd på mycket lång sikt, som skulle taga generationer att genomföra. Att »härdas» en stad mot luftangrepp, särskilt en tätbebyggd storstad, är ingen lätt uppgift.

I begreppet utspridning av eftersökta anfallsmål ligger också, att uppkomsten av stora städer med deras stora koncentrerade värden bör motarbetas. Detta synes mig självklart. Ju större stad, desto större målyta och större utsikt att få in många bombträffar. Det må framhållas, att de åtgärder, som skulle krävas för att hindra Stockholm att växa, torde komma att visa sig blygsamma i jämförelse med dem, som skulle erfordras för att effektivt och inom rimlig tid glesa upp Stockholms city och andra tätbebyggda stadsdelar.

Storstaden är ett synnerligen invecklat och ömtåligt maskineri, som lätt kan komma i olag. Vad kan icke bara en urspårad spårvagn, ett stort rörbrott eller en avsliten elektrisk ledning ställa till? Ju större stad, desto flera och desto sårbarare punkter: broar, järnvägar med gods- och personstationer och bangårdar

av olika slag, hamnar samt ej minst anordningar för gas- och vattenförsörjning. *Improvisationer*, som kunna bliva enkla nog i ett samhälle med begränsad storlek, bliva ofantligt mycket svårare att få till stånd i en storstad, likaså reparationer.

Det ofta diskuterade problemet att skaffa bättre luftskydd för Stockholms järnvägar vore ingalunda löst genom att spränga in en eller annan personstation i något berg, om nu detta vore tekniskt möjligt. En blick på kartan visar, att problemet för Stockholm med omgivningar är ofantligt mycket större. Den, som till äventyrs tror, att en tunnelbana i Stockholm kommer att helt och hållet ligga väl skyddad under jord, misstager sig. Tunnelbanan måste, i Stockholm som i andra städer med dylika trafikmedel, här och där komma upp i dagen, såsom vid korsningar med vattendrag o. dyl.; andra sårbara punkter som bangårdar och reparationsverkstäder ligga självfallet ovan jord. De underjordiska stationerna ha naturligtvis ett visst värde som skyddsrum, men detta värde minskas i hög grad vid anfall med robotbomber, varvid flyglarm icke hinner ges och stationsnedgångarna icke hinna avstängas i tid.

Man har ofta förvånat sig över *Londons* stora motståndskraft; staden har dock 8 à 10 miljoner invånare. Det må då erinras om, att London, trots de många angrepp av olika slag som drabbat staden, knappast har varit utsatt för något verkligt stort och koncentrerat luftangrepp av modell 1944—45; hittills ha blott de anglosaxiska stormakterna förmått eller velat sätta upp verkligt stora flottor av tunga bombplan. London är vidare en relativt glest bebyggd stad med i regel små och låga hus. Enligt tillgängliga uppgifter av år 1928 var antalet boende personer i medeltal per hus i London (inre staden) c:a 8, och i Manchester och andra stora engelska industristäder så lågt som c:a 5. I kontinentens storstäder voro siffrorna mycket större, från 35 à 40 till 65 à 75 (Berlin). Stockholm hade (1935) siffran c:a 50 för den inre staden och c:a 25 för hela staden. Trots den glesa bebyggelsen i London skulle man där enligt till synes pålitliga uppgifter icke alls vara belåten, utan man planerar efter kriget en ombyggnad av stora mått; man talar om folkförflyttningar inom staden på en miljon människor eller mera.

En stor skada på ett lands största stad komme att betyda en procentuellt stor nedsättning av landets hela krigspotential. En enda sådan motgång kan få katastrofala följder och kan i hög grad nedsätta landets motståndskraft, både materiellt och andligt. En-

bart risken av dylika skador torde binda landets handlingsfrihet. Antagligen ha dylika motiv i vissa länder i realiteten varit avgörande för händelsernas utveckling i världskrisens början.

Ur försvarssynpunkt kommer man utan vidare till den ståndpunkten, att stora städer med deras ömtåliga maskineri icke alls äro önskvärda.

Det må i detta sammanhang pekas på en stor förmån, som vårt land ur både försvarssynpunkt och andra synpunkter åtnjuter däri, att vår krigsviktiga *tunga mekaniska industri* är i hög grad utspridd.

Den, som orkat läsa igenom denna långa uppsats, säger kanske: författaren har angivit en rad skäl, varför Sveriges största stad icke borde växa mera. Slutsatsen må vara riktig eller ej, men hur vill författaren nå sitt mål: att bromsa den sjudande utvecklingen i Sveriges enda storstad? Därom ha vi intet fått veta. Är den ens möjligt? Är icke befolkningsanhopningen i storstäder en ofrånkomlig följd av den moderna tekniken, främst kommunikationstekniken, samt, då det gäller en huvudstad, av den svällande förvaltningsapparat, som följer med vår tids utvidgade statsdrift och statskontroll? Måste icke dessa faktorerers konsekvenser utan vidare accepteras?

Härtill svaras: först sedan man nått någorlunda enighet om målet, är tiden inne att diskutera medlen, som sannerligen icke ligga självklara. Först måste man bliva ense i princip, om man ur rikets synpunkt — och även ur Stockholms egen synpunkt — skall se huvudstadens fortsatta växt med glädje, med jämnmod eller rent av med oro. Det dröjer nog, innan man har nått så långt.