

INLEDNING

En generalplan bör i stora drag ange hur marken inom stadens gräns i framtiden lämpligen skall användas.

Å ena sidan gränsar generalplanarbetet till det egentliga stadsplanarbetet, dvs. utarbetandet av detaljplaner, och å andra sidan till planmässiga överväganden avseende större områden, regionplanarbetet, och åtgärder avseende hela landet. När det gäller att utarbeta en generalplan för Stockholms stad, liksom i så många andra orter, har frånvaron av sådana överväganden avseende större områden varit en stor olägenhet. Författarna har därför fått göra det enda praktiskt möjliga, nämligen att å ena sidan utsträcka studiet av sakförutsättningarna för planen till att omfatta hela Stor-Stockholm och, när det gällt oundvikliga värdeomdömen om förhållandena utanför stadens gräns, sökt göra dem så rimliga som möjlig väl vetandes, att de icke kunnat bekräftas — eller förkastas — genom ansvariga myndigheters beslut.

När i början av år 1944 riktlinjerna för detta generalplanarbete drogs upp, ansåg man att det skulle kunna slutföras på endast två år, bl. a. därför att större delen av de nödvändiga förundersökningarna redan fanns i 30-talets omfattande geografiska och demografiska utredningar. Man pekade även på, att det var bättre att basera planen på förkrigstidens »normala» än på krigsårens »onormala» förhållanden. Dessa bedömanden var säkerligen riktiga, men genom att generalplanarbetet kommit att pågå så länge, har det blivit besvärande att inte ha färskare uppgifter om t. ex. företagslokaliseringen, om förhållandet bostad och arbetsplats och om vissa trafikförhållanden.

Det anses allmänt, att beräkningar av den framtida befolkningsutvecklingen är en primär uppgift för generalplaneförfattaren. Sådana beräkningar måste grunda sig på uppskattningar av näringslivets behov av arbetskraft. Omfattningen av detta behov beror dock del-

vis av faktorer långt utanför stadens, upplandets, ja, ofta landets gränser. William William-Olsson inledde sin kända utredning från år 1941 om Stockholms framtida utveckling med antaganden om rationaliseringen inom jordbruk och skogsbruk, vilken frigör arbetskraft som kan flytta till tätorterna och till Stockholm. Frågan om tillväxten av företag och befolkning inom en ort kan strängt taget inte besvaras inom ramen för ett generalplanarbete, utan måste förberedande studeras i större sammanhang. Bedömanden med utgångspunkt enbart från de lokala premisserna blir i regel analogislut vars beviskraft är obetydlig om ens någon.

I arbetet med Stockholms generalplan har problemställningen dock kunnat förenklas därhän att behovet av nya bostäder i Stor-Stockholm antas bli så stort, att samtliga markreserver inom stadens gräns kommer att behöva utnyttjas inom överskådlig framtid.

En annan viktig sida av planarbetet, som inte är åtkomlig med de lokala premisserna, är det som rör järnvägsnätet och rikshuvudvägarna. Ett organ med erforderliga befogenheter att behandla dessa frågor har icke funnits, förrän Stor-Stockholms trafikutredning av år 1949 bildades.

Den del av generalplanarbetet som visat sig mest tidskrävande är utarbetandet av normer. Den övervägande delen av dessa beror av värdeomdömen. Även om man med bättre arbetsmetoder och större resurser säkerligen kan få fram mera omfattande och säkrare sakförutsättningar för ett planarbete, än vad vi lyckats med här, kan man icke frigöra sig från beroendet av värdeomdömen. Alla undersökningar av stadsbornas behov och önsknningar kan bara klarlägga förhållanden i förfluten tid och aldrig hur människorna skulle reagera därest de planerade anläggningarna fanns. Det är dessutom vid dessa undersökningar svårt att undgå, att metoden påverkar resultatet. Vad skall nu människornas genomsnitt-

liga uppfattning i går ha för inflytande på dimensionering av anläggningar, som måste ha en livslängd av en eller två generationer? Vi vet ju, att dessa uppfattningar under loppet av tio år kan undergå genomgripande förändringar. I de nya stadsdelarna bor dessutom under första tiden övervägande f. d. landsortsbor, som ännu har avslitna rottrådar utan fäste i storstadsmiljön, men vars barn, förmodar man, kommer att se på sin Söderort med andra ögon.

Mot denna bakgrund framstår det meningslöst, att noggrant anpassa lösningarna i generalplanen till de dagsaktuella behoven. Våra nuvarande investeringar i gator, hus och institutioner håller alltid igen på utvecklingen, och tvingar oss att amortera av både kostnader och idéinnehåll, innan vi kan gå vidare. Skulle även planerna för våra framtida investeringar anpassas efter det nuvarandes mall, kommer detta konserverande inflytande att bli än starkare. En god generalplan måste därför alltid vara något av en vision och ett program, som domineras av en vilja att nå vissa mål, om vilka man visserligen inte kan bevisa att det ena alternativet bör äga företräden framför det andra.

Det sakliga underlaget för normerna är väsentligen olika på olika områden. Bostadsplaneringen t. ex. kan stödjas på fakta om hushållens betalningsförmåga, storlek och önskemål. Man har även, liksom i fråga om socialvården, en rad statliga föreskrifter eller villkor för ekonomiska bidrag. För planering av t. ex. idrottsanläggningar däremot har man nästan inga hållpunkter, och behovsundersökningar är rätt meningslösa. I sådana fall finns det viss risk för åsiktsdivergenser mellan fackorgan och de anslagsprövande myndigheterna, där generalplaneförfattarna må söka bidra till att hitta en framkomlig kompromissväg.

Den framlagda planen är icke ett homogent och sammanhängande helt. Den naturliga arbetsgången fram mot detta mål har varit: förutsättningar, program, egentlig markdisposition, ekonomiska konsekvenser och tidplan.

Av förordets data kan man utläsa, att programutredningen med ett preliminärt förslag till egentlig plan tog över fyra år att göra. Största delen av de därpå följande åren har gått åt till kompletteringar och remisser inom förvaltningen. Under dessa senare år har åtskilliga förutsättningar hunnit ändras, men det har inte varit möjligt att över allt inarbeta detta i planen. De förutsättningar som redovisats är i regel de, varpå planen ursprungligen grundats.

Svårigheten med en planutredning av denna omfattning är att utforma den så, att de nya möjligheterna, de förändrade perspektiven verkligen griper tag i läsaren. Denna bok är inte avsedd att sträckläsas. Den är en uppslagsbok, som, när det gäller Stockholms stadsbyggnadsproblem i lika hög grad orienterar om förutsättningar och metoder, som visar på konkreta lösningar. Det som är intressant efteråt, dvs. om tio år eller tidigare när en ny plan skall göras, är alltid förändringarna i förutsättningarna, det som skiljer femtiotalet från de föregående decennierna och det som kom våra kurvor att ändra riktning.

Detta femtiotal kommer att präglas av att Stockholms stad inom nuvarande gränser byggs praktiskt taget färdigt, och de nya bostadsområdena kommer successivt att få en annorlunda struktur än tidigare. Samtidigt kommer staden att få ett lokalbanesystem, som tekniskt sett står på toppen av vad någon stad kan uppvisa. På bägge dessa områden är det dock fråga om att förverkliga de planer och beslut som utformats under fyrtiotalet.

Femtiotalets debattämne kommer att bli de regionala problemen: den kollektiva trafikens samordning, en för Stor-Stockholm gemensam lokaliseringspolitik och regional samverkan på bostadspolitikens område. En viktig förutsättning — måhända den viktigaste — är därvid, vilka resurser Stockholms stad kommer att kunna satsa, och av vilka betingelser staden kommer att vara bunden. Detta vill föreliggande plan visa.