



THORS TORN

FÖRE SIN TID



Nybroplan och Blasieholmen 2024.

Thor Thörnblads skrift inleds mystiskt: "Ej avsedd för publice-ring eller allmänna bekantgörande ... När den konfidentiella naturen av denna skrift upphäves, kommer meddelande givas till envar, som erhållit exemplar av denna skrift."

Boken gavs ut 1927 i totalt 100 exemplar och är i dag mycket svår att få tag i. Hemligstämpeln är tydlig men svårtolkad. Kanske kände Thörnblad att han satt på en briljant idé som inte fick stjälas, kanske oroade han sig över allmänhetens reaktioner.

Thor Thörnblad, född 1885, var en ingenjör och teknikoptimist. Han skrev om allt från fallskärmens betydelse i första världskriget, till vikten av vetenskapliga studier inom trådlös telegrafi.

Under en resa till USA på 1920-talet såg han hur modern teknik även kunde förändra stadsbilden, där enorma höghus i betong löste både trångboddhet och trafikproblem. Väl hemma i Sverige skrev han sin skrift, en "redogörelse för ... att i förening med en genomgripande gatureglering mellan Nybroplan och Södra Blasieholmshamnen uppföra en högrest byggnad". I texten radas konkreta argument upp för att bygga Europas högsta "skyskrapare" vid Nybroplan på Blasieholmen.

Den stora art déco-kolossen skulle uppta hela kvarteret Ladugårdsbron mellan Arsenalsgatan och Stallgatan, två gator han i samma veva ville bredda och göra mer bilvänliga. Därifrån skulle trafiken ta sig vidare söderut via en ny bro över Norrström. På Nybroplan skulle en stor parkeringsplats anläggas.

Själva byggnaden skulle bli 40 våningar hög och ha drag av en trappstegspyramid. Den skulle inrymma 1 000 bostäder, affärer, simhall och vara arbetsplats åt 5 000 personer. Stadskollegiet i Stockholm – dåtidens kommunstyrelse – röstade emellertid nej till Thörnblads förslag. Ljusförlusten till byggnaderna runt omkring var det främsta argumentet. Thörnblad gav sig inte utan omarbetade sin idé och presenterade ett nedbantat, funktionalistiskt alternativ på "bara" 25 våningar – men inte heller det förslaget skulle någonsin förverkligas.



ÄNNU EN PARENTES FRÅN I GÅR



Slussen 2024.

När Ferdinand Boberg – en av Sveriges främsta arkitekter, känd för bland annat Värtagasverkets gasklockor, Centralposthuset och Mosebacke vattentorn – tillträdde som chef för Stockholms byggnadskontor 1906, utformade han på eget initiativ ett annat förslag för att lösa "Slusseneländet". Det är kanske en av de mest intressanta visionerna för Slussen som sett dagens ljus.

Förslaget bar många av de kvaliteter som återkommer i Bobergs verk. Ritningarna visar en majestätisk uppfart mellan två rundtorn i tegel. Den bär tydliga spår av sin nationalromantiska samtid.

Staden beslutade faktiskt att genomföra Bobergs idé – men planen hade brister: Södra stadshuset (i dag Stockholms stadsmuseum) behövde rivas, vilket flera föreningar och intresseorganisationer motsatte sig; därtill menade många att utformningen var otidsenlig. Efter första världskriget, som tvingade bygghandlarna på framtiden, kunde stockholmarna

bevitna hur bilismen ökade ytterligare. Bilar kunde tvingas köa i timmar vid Slussen: trafikinfarkten var ett faktum, och staden tillsatte en kommitté för att lösa det akuta problemet.

Resultatet blev Karl Johansslussen som kunde invigas 1935. Den ritades av arkitekterna Tage William-Olsson och Holger Blom med inspiration från USA. Med facit i hand kan man konstatera att den nya bilkarusellen till skillnad från Bobergs förslag snarare låg före sin tid än efter: klövbladslösningen skulle vid en första anblick lika gärna kunna ha varit en 1960-talskonstruktion.

Det var en hållbar lösning för sin tid, som skulle komma att klara stora förändringar och tillskott såsom tunnelbana, högertrafikomläggning och bussterminal på kajen intill.

Hur hade Bobergs monumentala förslag klarat de nya utmaningarna? Det får vi aldrig veta, det blev en parentes i Slussens historia.



Slussen av Ferdinand Boberg, om den hade byggts. Visualisering av Martin Norlin.





RIKSDAGSHUSET

DEBATTEN OM DEBATTEN

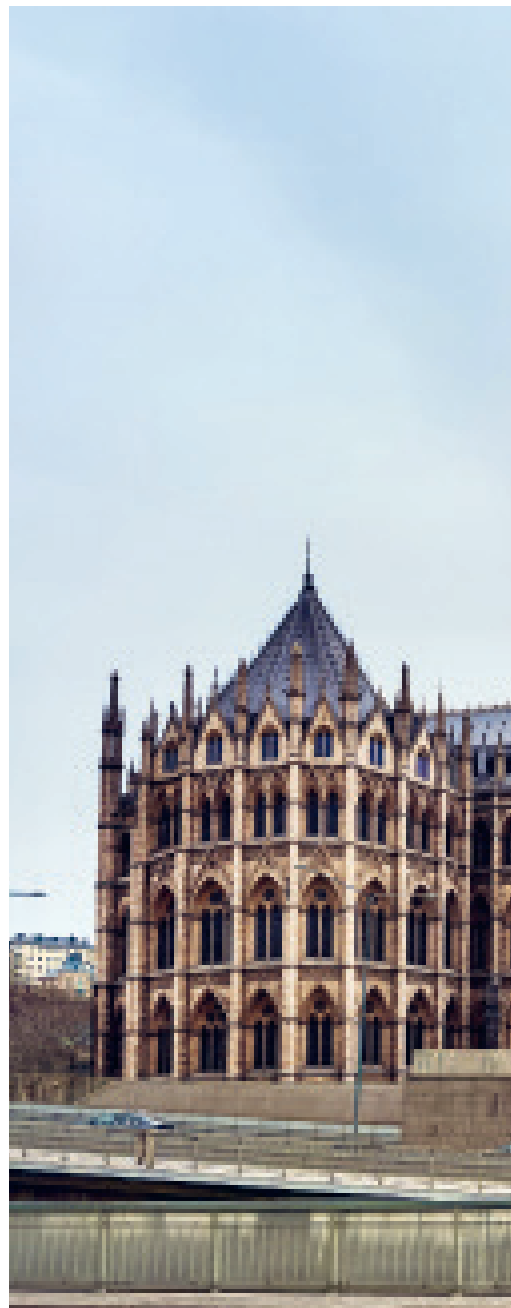


Riddarholmen 2024.

Det gamla riksdagshuset på Riddarholmen hade blivit för litet. När den nya representationsreformen infördes 1865 diskuterades det flitigt var riksdagens två nya kamrar skulle husera.

En rad arkitekter skickade in sina förslag, där det kanske mest iögonfallande kom från August Emanuel Rudberg. Han ville placera en ny, stor parlamentsbyggnad i nygotisk stil, söder om Riddarholmskyrkan. Rudbergs skiss – där byggnadens fasader är utsmyckade med lodrätt masverk – för tankarna till Westminsterpalatset i London som hade restaurerats och återuppbyggt efter en brand bara ett tjugotal år tidigare.

Av alla fantasifulla nybyggnadsförslag förverkligades inget. 1866 flyttade riksdagen i stället in i en redan befintlig byggnad söder om Riddarholmskyrkan. Debatten om var politiska debatter skulle hållas fortsatte emellertid, och ett trettiotal år senare bestämdes att nya riksdagshuset skulle uppföras på Helgeandsholmen med Aron Johansson som arkitekt. Det är den byggnad som används än i dag.





Riksdagsförslag av August Emanuel Rudberg, om det hade byggts. Visualisering av Martin Norlin.

VILLASTADEN I HORNSBERG

LYCKA – TILL SLUT

I 150 år har det funnits planer på att göra Hornsberg till ett attraktivt bostadsområde. Redan 1876 förvärvades marken av Tomt AB Hornsberg som ville skapa en charmig villastad här, med romantiska kvartersnamn som Tillflykten, Lyckan, Paradiset och Lustgården.

I ett brev till stadsfullmäktige skrev bolaget att området med sitt natursköna läge intill vattnet var "särdeles lämplig för en parkanläggning med vägar, som skulle följa markens naturliga böjningar, bildande oregelbundna och lediga kvarter, der lantliga villor och hus kunde uppföras, det ena terrassformigt höjande sig öfver det andre".

Inspirationen kom från liknande bostadsområden i England och var ett slags reaktion på Lindhagenplanen, som man såg som själlös. Kritiken mot den nya stenstaden var utbredd.

Villastaden realiserades aldrig, området var med sina många fabriker och höga skorstenar inte tillräckligt attraktivt.

Under hela 1900-talet fortsatte Hornsberg att domineras av tung industri, vilket, på samma sätt som tidigare, bromsade planerat bostadsbyggande på platsen. 2002 klubbades till slut en detaljplan för ett blivande bostadsområde på platsen; 2008 hade alla fabriker flyttat och saneringsarbetet kunde börja; kring 2015 stod området helt klart. Bland kvartersnamnen finner man tydliga blinkningar till den en gång planerade villastadens ambitioner: här finns i dag Sällheten, Lycksaligheten, Lyckolandet, Vägången och Lusten.





Villastad i Hornsberg, färglitografi av Tomt AB Hornsberg. 1886.

När stora delar av Södra stationsområdet var planlagt och bebyggelsen påbörjad anordnades en allmän arkitekttävling för utformningen av Fatbursparken 1988.

Arkitekterna Sture Koinberg och Kjell Forshed kom med bidraget "Södervänt". I illustrationerna syns hur en damm anlagts mitt i parken, inramad av Bofills båge. En träbro leder ut till en konstgjord ö i dammens mitt, från vilken ett ca 10 meter högt utkikstorn reser sig. Belysningsarmaturerna är utformade som stora blommor i metall.

Edvard Koinberg, son till Sture, minns sin pappas arbete med förslaget:

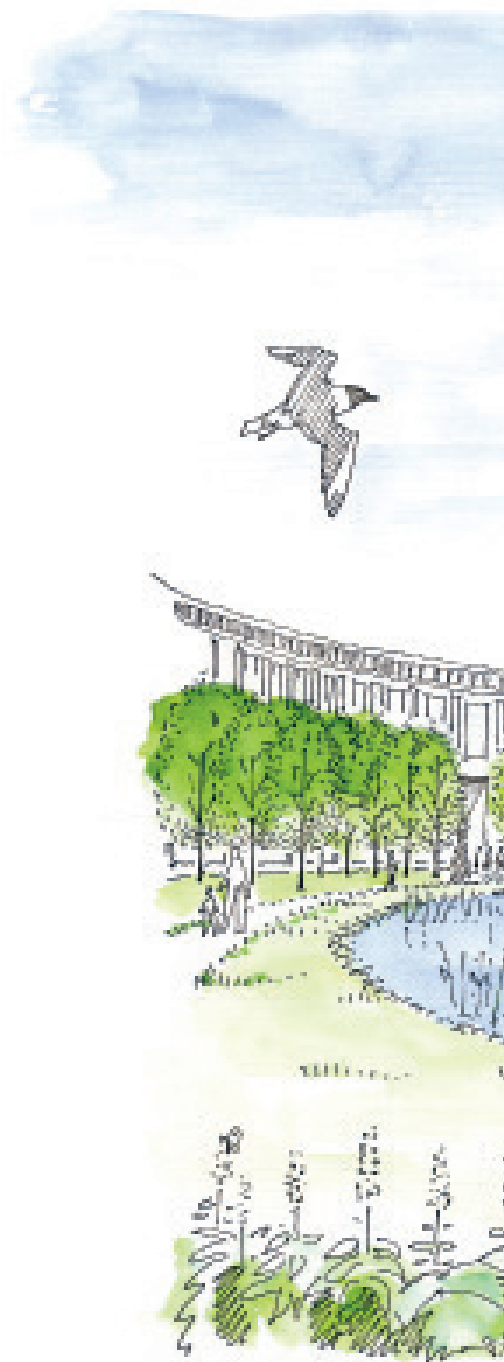
– Han sa själv att idén var att återskapa Fatburssjön där på platsen, även om den kröp ihop något i storlek när bebyggelsen runt om skulle få plats.

Sture Koinberg var en passionerad landskapsarkitekt som ville höja betydelsen för allmänna platser.

– Pappa älskade sitt jobb, berättar Edvard. Fritid existerade inte för honom, han hade alltid något projekt i huvudet. Han brann för att förbättra stadens utomhusmiljöer, som generellt var ganska undermåliga på den tiden.

Detta var mig veterligen det senaste seriösa försöket att väcka liv i den gamla Fatburssjön. Förslaget belönades med en prispeng och kallades av juryn för "genomarbetat" och "med många kvaliteter" – men det genomfördes aldrig, och i dag är sjön bara en saga.

Vissa påstår sig fortfarande kunna se vassruggar på Södermalm, påstådda rester av den forna sjön. Men om några vassruggar finns har de inget med sjön att göra. Skräcknorna säger ändå något om den stilla dröm som fortfarande lever hos många stockholmare, om att en dag få se Fatburssjön återuppstå.





"Södervänt", förslag av Sture Koinberg och Kjell Forshed 1988. Illustration Kjell Forshed.

STOCKHOLM LOOP

UTANFÖR BOXEN – OCH TULLARNA



"Swim City", visionsbild av arkitektbyrån Belatchew 2014.



"Stockholm Loop", visionsbild av arkitektbyrån Belatchew 2018.

Arkitektbyrån Belatchew har utöver "Buzz Building" genom åren presenterat en rad andra tankvärda idékoncept, däribland "Swim City" bestående av flytande bostäder, skapade av återvunnet betongavfall och placerade på bryggor i Stockholms vattendrag.

Deras kanske mest intressanta idé heter emellertid "Stockholm Loop". Konceptet går ut på att förtäta tolv "underutnyttjade lägen" i Stockholms utkanter såsom Malmö, Skarpnäck och Nacka, bland annat genom att däcka över spår och vägar. På så sätt kan befintlig infrastruktur fortsätta användas och byggnationens klimatavtryck minimeras, samtidigt som Stockholm tillförs 120 000 nya bostäder och bostadsbristen mildras.

I projektet ingår också idén om att arrangera årliga amatörlöpp och idrottsevenemang för att aktivera dessa områden, överbrygga sociala och fysiska barriärer och rikta "strålkastarljuset från centrum till periferin". I en spektakulär, drömlig visionsbild visas hur evenemangen skulle kunna äga rum på en flytande stadion och kombinerad fordonsfärja utanför Malmö.



"Stockholm Loop", visionsbild av arkitektbyrån Belatchew 2018.

LOUDDEN

TVÅ FLUGOR I EN SMÄLL

Sedan 1930-talet har en oljehamn legat på Loudden strax sydost om Frihamnen. Den har nu flyttats till Nynäshamn för att ge plats åt en ny, tätbebyggd stadsdel med totalt 5 000 lägenheter.

2017 presenterade arkitektbyrån Utopia Arkitekter på uppdrag av Moderaterna i Stockholm ett alternativt förslag för hur man skulle utforma bebyggelsen och dubbla antalet bostäder till 10 000. Det är ett ambitiöst projekt som involverar en stor mängd höghus och en ny tunnelbanestation.

I förslaget ingår även att en 300 meter hög skyskrapa, nästan dubbelt så hög som närbelägna Kaknästornet, skulle uppföras på Loudden. Det skulle bli Nordens högsta byggnad, drygt 50 meter högre än det nya Karlatornet i Göteborg.

Förslaget kommer med vissa förbehåll: en östlig förbindelse – Österbro eller Östled – är en förutsättning för att kunna dra en ny tunnelbanelinje till området. De höga husen skulle bli väl synliga från Nationalstadsparken och omgivande skärgårdsöar. Kritiska röster har höjts som menar att Stockholms silhuett skulle förändras på ett negativt sätt och att bebyggelsen inte skulle harmonisera med omgivningen.

Syftet är enligt arkitektbyrån "att genom en ökad exploatering skapa intäkter för att finansiera en nedgrävning av Centralbron" – ett tungt argument som nog kan få de flesta stockholmare att överväga förslaget både en och två gånger.

Visionen för Loudden har i skrivande stund ännu inte blivit verklighet.





Loudden, visionsbild av Utopia Arkitekter 2017.



Tegelbacken 2024.





Tegelbacken, visionsbild av Utopia Arkitekter 2017.