

utan även om ökad internationell organisation av kulturarvspolitiken, bl.a. för att motverka starka nationella intressen. Exempelvis att Riksantikvarieämbetet ännu mer ökar ett internationellt engagemang och samarbete vad gäller kulturmiljö- och kulturarvsfrågor.

Qaisar Mahmood utgår också i sin artikel ”Kulturarv, vems kulturarv?” från ett nationellt perspektiv, men med delvis andra utgångspunkter än Harding. Mahmood betonar att alla som bor i nationen delar en gemensam identitet: ”Vad vi i Sverige (och de andra europeiska länderna) behöver är framväxten av en ny version av svenskhet. En ny nationell identitet som inte bygger på föreställningar om gemensam genupsättning, blod eller historia. Den nya svenskheten bör istället bygga på en gemensam dröm om en bättre framtid. Den nya nationella identiteten behöver hämta sin näring från de livsideal och livsstilar som utövas i det samtida samhället av dess medborgare.” Mahmood exemplifierar med att ta med berättelser som handlar om den tidiga migrationen. Han menar bl.a. att detta skulle kunna skapa en ny ”vi-känsla”.

Masoud Kamali är i sin artikel ”Exkluderingar, globala utmaningar och kultursektorns ansvar” kanske provokativ. Han menar bl.a. att i det svenska utbildningssystemet pågår något som liknar ett korståg mot personer med invandrabakgrund genom att framställa dem som kulturellt avvikande. En systematisk reproduktion av ”kulturella skillnader” mellan ”oss” och ”dem”. Hans slutsats är att ”Institutioner, som t ex museer i allmänhet och nationalmuseum i synnerhet som har skapats för att bevara den ’exklusiva svenskheten’, måste kritiskt granska sin verksamhet och visa på människans icke-nationalistiska och globala historia ... Kulturell pluralism och demokratisering innebär att öppna upp den exklusiva vi-cirkeln...”.

Jag finner denna ambition mycket vällovlig. Kamali vill också i likhet med Mahmood ta en klar ställning för medvetna instrumentella värden i handhavandet av kulturarv. Det är positivt att några verkligen är beredda att peka ut reella instrumentella värden för val av kulturarv. I mina anteckningar inför denna recension har jag skrivit VVV = Våga Visa Värde.

En reservation är dock att jag som museiman ibland tycker det kan framstå som om vi är blinda och döva för t.ex. ”vi och dom”-problematiken. Men många av oss inom museivärlden har ambitionen att belysa även det, och att motverka nationalism. Vi lyckas inte alltid, men ett kritiskt sinne finns hos många. Denna bok är ett bra exempel på detta. Men det handlar då inte bara

om ambitionen att granska verksamheten, utan hur vi faktiskt ska gå vidare och t.ex. kunna locka publik med nya perspektiv. Det är lätt att säga tulipanaros.

Ett ifrågasättande perspektiv återkommer i nästan alla artiklar. Ola Wolfhechel Jensen konstaterar t.ex. att det ligger en utmaning i att definiera, förstå och argumentera mot totalitära och antidemokratiska definitioner av kulturarvsbegreppet. Christina Fredengren betonar bl.a. det antidiskriminerande arbetet, och att man inte måste utgå från att identitetsvärdet är det grundläggande värdet för val av kulturarv. Hon förespråkar bl.a. ”Berättelsemodellen”, där man lägger stor vikt vid berättelser/historier kring platser och kulturarv.

Sammanfattningsvis kan sägas att nästan alla delar ambitionen att se kulturarv och kulturmiljövård som en del i ett demokratiskt och mångkulturellt projekt – att motverka ett ”vi och dom”-perspektiv. Men – konkretiseringsnivån är i artiklarna relativt låg, så att man enligt min uppfattning ändå närmar sig en sorts grundforskning kring kulturarv, vilket i sig inte är fel. Det krävs förmodligen kunskaper om kulturarv utifrån ett egenvärde för att kunna använda dem mer instrumentellt.

Som jag konstaterat förut finns redan ambitionen hos många inom museer och kulturminnesvård att ställa upp på ett demokratiskt och mångkulturellt perspektiv, men vi behöver mer forskning för att bredda våra kunskaper om hur olika kulturarv kan tolkas utifrån nya perspektiv. Men för en alldeles konkret institution som Riksantikvarieämbetet, med resursfördelningar och organisationsfrågor på dagordningen, återstår nog fortfarande att ytterligare gå från teori till praktik. Det är som sagt lätt att säga tulipanaros – men hur göra? Kanske grundvalen för nya workshops och en ny skrift? Eller är en sådan redan på väg?

*Stefan Bohman, Stockholm*

Stig Holmstedt: *Ett halvsekel i Stockholms-  
trafiken. Politik, planering och utbyggnader.*  
Monografier utgivna av Stockholms stad  
231. Stockholmia förlag, Stockholm 2012.  
424 s., ill. ISBN 978-91-7031-253-3.

Bokens författare är mångårig trafikplanerare i Stockholms stad. Till sin hjälp har han haft en referensgrupp av erfarna trafikplanerare. Boken behandlar trafikplaneringen i Stockholmsregionen i ett historiskt perspektiv från 1950-talet fram till i dag.

I kapitlet Uppmarsch 1952–1965 redovisas först den

epokgörande Generalplanen 1952, som lade upp riktlinjerna för förortsutbyggnaden under lång tid framåt. Här redovisades också den nya tunnelbanans planerade sträckningar. Stora utbyggnader av vägnätet föreslogs. Radiella infartsleder skulle ansluta till en ringgata runt stenstaden, den s.k. Ringen. Man insåg emellertid redan nu att det inte skulle gå att tillfredsställa den väntade efterfrågan på bilresor till innerstaden. En samordnad utbyggnad av bostadsbebyggelsen med tunnelbanan blev generalplanens lösning. I kapitlet beskrivs också bl.a. det dittills största trafikledsprojektet i regionen, som utgjorde den första delen av ringleden – Essingeleden. Den blev färdig fram till Kungsholmen 1966–67 och innebar en avsevärt förbättrad trafiksituation i innerstaden.

Kapitlet Rekordår 1965–1970 fick sitt namn efter den tid då alla prognoser pekade uppåt och planeringens mål blev alltmer storslagna. Regionplaneskissen 1966 var det främsta uttrycket för expansionstankarna. Hela planen kännetecknades enligt författaren av ”fartblindhet”. Visionerna för trafiksystemet innebar t.ex. inte mindre än fyra motorvägar över Mälarsjöarna. Också i cityplaneringen avsatte rekordåren spår. Cityplan 67 innehöll bl.a. ett antal trafikleder genom city med stora ingrepp i stadsmiljöerna. Tunnelgatsleden innebar sålunda ett genombrott av Brunkebergsåsen medan Blasieholmsleden skulle byggas som tunnel till Blasieholmen och sedan som bro över Nybroviken. Ett flertal parkeringshus föreslogs. Ideologen bakom rekordårens planering var ekonomen Folke Kristensson vars tankar om ledningsfunktioner i city, kontor i ett halvcentralt band samt rutinindustri i yttre arbetsområden gav en grundstruktur åt planeringen.

Kapitlet Reaktion 1970–1985 inleds med ett kort omnämnande av den proteströrelse som uppkom mot rekordårens planering. Samtidigt inträdde en ekonomisk tillbakagång. Detta ledde till en omprövning med minskade ambitioner. I Regionplan 1973 redovisades de nedtonade målsättningarna. Kapitlet innehåller vidare en grundlig genomgång av det arbete med trafiksaneringar som skedde under perioden. Flera försök gjordes inledningsvis med trafiksanering i olika stadsdelar. Här-efter inleddes ett stort försök med medborgarsamråd om trafiken åren 1973–1974. Samrådsgrupper inrättades i alla stadsdelar. Mer än 400 föreningar deltog i samråden som skedde under ledning av kommunens tjänstemän. Trafiksamrådet var en mycket stor satsning, det största samrådsförsök som någonsin gjorts i landet i en planeringsfråga. Samrådet ledde till att en ny Trafikplan

1975 arbetades fram. Utan att författaren säger det var samrådet ett resultat av de strömningar i samhället och de rörelser som vid denna tid agerade för ökad demokrati och insyn i planeringen. Den nya medbestämmandelagen, den nya plan- och bygglagen samt ändringar i bostadssaneringslagen var liknande resultat av detta. De senare planer som Holmstedt redovisar – Cityplan 1977 och Regionplan 1978 – var mycket försiktiga planer där de kontroversiella trafiklederna tagits bort.

Nästa kapitel har rubriken Ny uppmarsch 1985–2002. Senare delen av åttiotalet innebar en ny högkonjunktur och prognoserna pekade nu åter uppåt. En rad planer och utredningar genomfördes under slutet av 1980-talet och ledde slutligen fram till det s.k. Dennispaketet, som förhandlades fram av förre riksbankschefen Bengt Dennis 1991 och 1992 och hade stöd av de tre största partierna i stadshuset. Paketet angav bl.a. utbyggnad av en ringled kring centrala staden, en yttre tvärlad – Västerleden – över Mälarsjöarna, en snabbspårväg i form av en tvärlad söder om staden samt ett tredje järnvägsspår vid Riddarholmen. Trafiklederna skulle nu till skillnad mot tidigare till stor del byggas i tunnlar. Kritiken mot de föreslagna trafiklederna och det tredje spåret blev intensiv. Författaren nämner detta helt kortfattat men inte hur protesterna formades av ett stort antal utomparlamentariska grupper. Dennisöverenskommelsen upplöstes 1996 av den socialdemokratiska regeringen. Skälen till detta förbigår tyvärr Holmstedt och orsakerna är väl ännu inte helt klarlagda. 1997 angav regeringen i en proposition nya målsättningar, varvid bl.a. Österleden utgick ur trafiklösningen och Västerleden sköts på framtiden.

I ett följande kapitel studeras flera stora enskilda projekt som var aktuella åren 2002–2006. Här ges också intressanta historiska bakgrunder till projekten, bl.a. beskrivs tillkomsten av Citybanan för pendeltågstrafiken, Norra länken, Förbifart Stockholm – det största projektet av alla, samt Österleden. Österleden betecknas av författaren som ”ett stadsmiljöns ännu oförlösta problembarn”. Österleden lanserades första gången i Albert Lilienbergs generalplan 1928 som en Österbro. Leden förekom sedan i olika versioner, t.ex. i Regionplan 1958 som visade en motorväg med sex filer rakt genom den omistliga Djurgårdsmiljön. I Dennispaketet fanns leden med som tunnel innan den avskrevs 1997 av regeringen. Holmstedt visar hur Vägverket 2004 återupptog arbetet med förstudier av leden, som nu kallades ”Östlig förbindelse”. Slutligen beskrivs i kapitlet införandet av trängselavgifterna.

Den s.k. Cederschiöldsöverenskommelsen som redovisas i nästa kapitel omfattade åtgärder angående trafikutbyggnaderna fram till 2012 och därefter ”inriktning” och ”utblickar” långt fram i tiden, bl.a. utbyggnader av den så lyckade tvärsparvägen norrut och österut. En första nordlig etapp av Förbifart Stockholm fanns också med.

Slutkapitlet, Mål och genomförande, handlar om hur målen i de olika planerna har uppfyllts. Holmstedt konstaterar här att Stockholm och Stockholmsregionen sedan länge utmärkt sig genom sina väl genomarbetade långsiktiga planer för utbyggnader och förändringar i trafiksystemet. Däremot har dessa planer sällan genomförts enligt ursprungliga intentioner. Framförallt gäller detta projekt från tiden under rekordåren. I författarens genomgång av de viktigaste planerna fastnar jag för vad han skriver om de i särklass mest expansiva planerna Regionplaneskiss 1996 och Cityplan 67. Bara en bråkdel av de föreslagna trafikutbyggnaderna i Regionplaneskissen och City 67 har genomförts. Idag saknas i City Norrmalmsleden, Blasieholmsleden, Tunnelgatsleden, Klarastrandsledens avgrening till Tunnelgatsleden och Klarbergsgatans anknötning till Norr Mälarstrand. Av de planerade 30 000 parkeringsplatserna finns idag bara ca 10 000. Om City 67 hade genomförts i sin helhet hade detta inneburit en skrämmande ödeläggelse av Stockholms hjärta. Holmstedts bok har nyligen fått förnyad aktualitet genom Anders Wahlgrens dokumentärfilmer i tv, *Spelet om Stockholm*, som belyser en hel del av trafikplaneringen och dess konsekvenser särskilt när det gäller cityomvandlingen.

Boken är rikt illustrerad med tydliga kartor över de olika trafikplanerna. Den innehåller en noggrann kronologisk redovisning av de trafikplaner som upprättades under historiens gång och har ett uttalat tjänstemanna-

perspektiv från en erfaren trafikplanerarens horisont. Det är en invecklad och delvis förvirrande historia som läggs fram, där expansion följs av reträtt och eftertanke i olika vågor. Vad jag saknar är en redovisning av politiken kring trafikplaneringen trots att det utlovas i bokens undertitel. I bokens företal förklarar Kommittén för Stockholmsforskning detta med att det finns en omfattande problematiserande sekundärlitteratur om politiken. Det är naturligtvis riktigt. Det sägs inte i boken, men som jag har uppfattat det har trafikplaneringen i Stockholm i ett historiskt perspektiv i stort sett skett under enighet mellan de tre stora politiska partierna s, m och fp i Stadshuset. Bl.a. på grund av att det därför saknades möjligheter att påverka politiken i Stadshuset uppstod i flera skeden intensiva utomparlamentariska protester vid de mest expansiva skedena i trafikplaneringens och Stockholmplaneringens historia, dels i början av 1970-talet med bl.a. almstriden, dels mot Dennispaketet under 1990-talet. Boken innehåller föga av detta. Som det nu är så lever trafikplaneringen i boken i mycket sitt eget liv. Trots dessa invändningar har boken ändå ett värde som en noggrann dokumentation av en viktig del av Stockholms planeringshistoria. Boken fyller därför väl sin plats i serien Stockholmsmonografier.

Jag kan slutligen inte avhålla mig från att citera borgarrådet Helge Berglund (ej omnämnd i boken) som var ansvarig för trafikplaneringen under 1950-talet. Han brukade framföra följande liknelse angående utbyggnaden av trafikleder: ”Kastar man ut en säck ärtor på torget kommer ett visst antal duvor. Kastar man ut två säckar kommer det dubbelt så många”, dvs. fördubblar man trafikledernas kapacitet kommer det dubbelt så många bilar. Det ligger en del i denna tanke.

*Ulf Stahre, Lerum/Göteborg*