

Nr 234.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av avtal mellan kronan och Stockholms stad rörande vissa markfrågor i Stockholm m. m.; given Stockholms slott den 12 april 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 april 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och ecklesiastikdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

Jag anhåller att till behandling få upptaga spörsmålet om reglering av vissa mellan staten och Stockholms stad föreliggande markfrågor. Detta spörsmål har aktualiserats i första hand av en till följd av den starkt ökade gatutrafiken önskvärd reglering av Tegelbacken i Stockholm samt anordnandet av en ny trafikled mellan Södermalm och Norrmalm. Dessa åtgärder förutsätta emellertid omfattande ändringar av västra stambanans infart i Stockholm samt uppgörelser rörande områden, tillhöriga staten och staden.

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 234.

830 40

Problemet om en reglering av Tegelbacken, där plankorsning förekommer mellan järnvägen och gatan, ävensom beträffande trafikleden mellan Södermalm och Norrmalm har under lång tid varit föremål för ingående utredningar, vilka resulterat i olika förslag. Icke något av dessa har emellertid kunnat leda till enighet rörande problemets rationella lösande. Av dessa torde i förevarande sammanhang det av stadsplanenämnden i Stockholm år 1936 framlagda vara av största intresse. Detta grundade sig på en allmän internationell idétävlan om förslag till en ny stadsplan för Nedre Norrmalm. Enligt stadsplanenämndens förslag skulle, bland annat, dels utföras en de västra och södra förortsbanorna sammanbindande tunnelbanelinje genom staden, dels anordnas en ny gatuled Munkbron—Vasagatan och dels Tegelbacken definitivt ordnas.

I fråga om tunnelbanans sträckning förordade stadsplanenämnden ett av 1930 års trafikkommitté framlagt förslag, enligt vilket banan skulle ledas från Slussen till Tegelbacken på bro över Söderström och i tunnel under Norrström. Därefter skulle banan fortsätta i tunnel under Tegelbacken samt vissa närmare angivna gator.

Beträffande den nya gatuleden Slussen—Tegelbacken innebar stadsplanenämndens förslag, att även denna skulle utformas i huvudsaklig överensstämmelse med 1930 års trafikkommittés förslag. Den skulle sålunda anläggas från Munkbron över Riddarholmskanalen och utmed Riddarholmens östsida samt fortsättas norrut över en ny Vasabro, vars norra landfäste förldes ungefär på den plats, där nuvarande järnvägsbron når Klara Mälarstrand. En ny järnvägsbro för sammanbindningsbanan skulle förläggas utmed den nya bronns västra sida. Vasabron kunde därefter borttagas.

Vad angår Tegelbackens definitiva reglering förordade stadsplanenämnden, att området i huvudsak anordnades för cirkulationstrafik, att den östvästliga gatuleden fördes över järnvägen samt att järnvägen såvitt möjligt sänktes så mycket, som erfordrades för att gatuleden över den ej skulle få nämnvärt större höjd än högsta punkten på Stadshusbron.

Med utgångspunkt från 1936 års förslag upptogs från stadens sida därefter förhandlingar med järnvägsstyrelsen. Av olika skäl ansåg sig styrelsen därvid icke kunna medverka till förslaget realisande. Från styrelsens sida framfördes i stället såsom en enligt dess mening ur trafiksynpunkt fullt tillfredsställande, väsentligt billigare och även estetiskt godtagbar lösning ett av styrelsens arkitekt Birger Jonson utarbetat förslag, innefattande den östvästliga gatutrafikens förande å viadukt från Stadshusbrons östra landfäste till Vasagatan över en åt väster förskjuten stambanelinje i samma läge som enligt stadsplanenämndens förslag. I ett senare byggnadsskede skulle denna viadukt anslutas till en öster om Vasagatan anordnad cirkulationsplats för gatutrafiken. Den sydnordliga gatutrafiken fördes enligt detta förslag fritt under viadukten. I det sålunda föreliggande förhandlingsläget och med hänsyn till sannolikheten av att en definitiv lösning enligt stadsplanenämndens förslag under alla förhållanden läge långt fram i tiden, ansågo stadens delegerade sig böra med järnvägsstyrelsen söka ernå en överenskommelse, som — utan att fastlägga en definitiv plan för Tegelbackens reglering —

möjliggjorde ett genomförande av styrelsens förslag i dess första skede och som i övrigt, utan att därutöver binda någon av parterna, lade förutsättningarna tillrätta eller hölle möjligheterna öppna för ett senare genomförande av stadsplanenämndens förslag. I anslutning härtill träffades därefter den 21 november 1938 avtal mellan järnvägsstyrelsen för Kungl. Maj:t och kronan, å ena sidan, samt Stockholms stad, företrädd av 1934 års bangårdsdelegerade, å andra sidan, rörande Tegelbackens reglering, nya trafikförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm m. m. Enligt detta avtal skulle den tekniska lösningen av tegelbacksproblemet ske på sådant sätt, att järnvägsbron över Norrström förflyttades till ett definitivt planläge, något västligare än det nuvarande. Största avståndet mellan den nya och den nuvarande stambanesträckningen komme vid Klara Mälarstrand att uppgå till i runt tal 30 meter. Utmed östra sidan av järnvägsbron över Norrström förlades, såsom nu, en gångbro. För den vid Tegelbacken i östvästlig riktning framgående gatutrafiken skulle enligt förslaget uppföras en viadukt över järnvägen. Järnvägens höjdläge jämkades så, att det i lägsta delen utgjorde + 5.15 meter, vilket å sin sida nödvändiggjorde en ombyggnad av den nuvarande perrongtunneln i Centralstationens södra ände. Stadens delegerade tillstyrkte för sin del viaduktens utförande i järnkonstruktion med en bredd av 21 meter. Den nordgående gatutrafiken leddes å en ny trafikled under viadukten genom järnvägssparken in i Vasagatan, vadan sålunda planskild korsning mellan de östvästliga och sydnordliga trafikströmmarna uppkom.

De genom avtalet föreslagna nya trafikordningarna å Riddarholmen och söderut överensstämde i stort sett med trafikkommitténs och stadsplanenämndens förslag. Järnvägen förflyttades å norra och mellersta delen av Riddarholmen västerut så långt, att den komme att gå inunder det östligaste hörnet av socialstyrelsens hus. Vidare skulle stambanan omläggas i nytt läge över Riddarholmskanalen, Köttorget och Söderström öster om nuvarande sträckningen till den befintliga stambanetunneln under Södermalm. Gentemot trafikkommitténs och stadsplanenämndens förslag innebar detta den förenklingen, att en ny och dyrbar tunnelanläggning under Götgatan till Södra stationen blev obehövlig samt att korsning under byggnadstiden med den nuvarande sammanbindningsbanan kunde undvikas.

Lokalbanan skulle, i sträckning omedelbart öster om och utmed den nya stambanelinjen, framdragas norrut från stationen vid Slussen — i samband härmed ombyggd till mellanstation — över Söderström och Köttorget till Riddarholmen samt vidare i tunnel under Riddarholmen och Norrström.

I avtalet fanns intagen en särskild bestämmelse, att den nya järnvägsbron över Norrström samt anordningarna å Tegelbacken och Klara Mälarstrand skulle så utföras, att dessa byggnadsverk framdeles, därest överenskommelse härom träffades, kunde ombyggas i enlighet med stadsplanenämndens förutberörda plan för Tegelbackens ordnande, vilken kontrahenterna vore eniga om att ur teknisk synpunkt godkänna.

I fråga om kostnaderna för de nya trafikledernas genomförande utgick man vid uppgörelsen från att vardera parten skulle vidkännas kostnaderna

för de anordningar, som betingades av dess intressen. Enligt denna princip betalade staden kostnaderna för den nya bron över Norrström med ett bidrag från järnvägens sida av 1,350,000 kronor, motsvarande kostnaderna för den nuvarande brons grundliga reparation och istandsättande samt de kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnaderna för bomanläggningen vid nuvarande plankorsningen å Tegelbacken. Sammanbindningsbanans nya sträckning å Riddarholmen skulle i sin helhet bekostas av staden, medan däremot den nya järnvägsbron över Söderström, som icke med nödvändighet behövde utföras i samband med tunnelbanan men som med hänsyn till grundläggningar av ekonomiska skäl dock borde byggas samtidigt med denna, bekostades av kronan. Av de beräknade totala kostnaderna för tegelbacksregleringen och banans ombyggnad mellan Centralstationen och nuvarande stambanetunneln under Södermalm, 8,510,000 kronor, skulle 4,693,000 kronor ankomma å staden och 3,817,000 kronor å kronan. Härtill komme för stadens del, förutom vissa fastighetskostnader, kostnaderna för tunnelbanans framdragande samt den nya gatudelen från Söder till och med Riddarholmen m. m. med sammanlagt 7,500,000 kronor.

Med avtalet var förenad en reglering av vissa markförhållanden. Inom eller invid bangårdsområdet överlätos sålunda enligt denna uppgörelse mot ersättning, av staden till kronan cirka 20,530 kvadratmeter mark och av kronan till staden 9,700 kvadratmeter mark. Därjämte överlät kronan till staden mot ersättning tvenne markområden i Brännkyrka å sammanlagt 346,200 kvadratmeter, tidigare av järnvägen förvärvade för en rangerbangård, som icke längre ansågs behöva komma ifråga. I samband med markbytet skulle kronan till staden erlagga en mellangift av 3,475,000 kronor.

Med skrivelse den 17 december 1938 överlämnade järnvägsstyrelsen avtalet till Kungl. Maj:t för godkännande. Över förslaget inhämtades utlåtanden från byggnadsstyrelsen, kammarkollegiet och djurgårdskommissionen.

Byggnadsstyrelsen fann, att preliminäravtalet borde i vissa delar göras till föremål för ändringar och kompletteringar, varför styrelsen icke kunde tillstyrka godkännande av detsamma i föreliggande skick. *Kammarkollegiet* ansåg sig icke kunna tillstyrka, att avtalet i föreliggande skick av Kungl. Maj:t godkändes eller att bemyndigande för närvarande lämnades att träffa avtal rörande markdisposition å Riddarholmen i enlighet med vad avtalet förutsatte. *Djurgårdskommissionen* slutligen — som uteslutande granskade avtalet ur de synpunkter kommissionen hade att företräda, alltså i de delar, som berörde kronans markinnehav i Stockholm eller förvärv eller överlåtelse av mark — ifrågasatte en begränsning av avtalet till vissa närmare angivna delar, därvid beträffande utformningen borde beaktas åtskilliga av kommissionen gjorda påpekanden. Beträffande övriga delar av förslaget krävdes enligt djurgårdskommissionens mening ytterligare utredningar och förhandlingar.

Med hänsyn till de från de hörda myndigheterna framförda erinringarna ansåg sig min företrädare i ämbetet icke böra förorda, att förslaget framlades för riksdagen. Med hänsyn till att den i avtalet stadgade tiden, inom

vilken avtalet för att vinna giltighet skulle av parterna godkännas, förflutit, är avtalet numera förfallet.

Närmast med utgångspunkt från 1938 års avtal framställde stadskollegiet i Stockholm i skrivelse till statsministern den 23 februari 1939, vilken skrivelse överlämnades till kommunikationsdepartementet för handläggning, vissa förslag angående förhandlingar rörande i nyssnämnda avtal omförmälda jämte vissa andra därmed sammanhängande frågor. I stadskollegiets skrivelse förut-sattes, att Kungl. Maj:t för de nya förhandlingarna lämnade direktiv, ägnade dels att befrämja en som önskvärd betecknad överenskommelse rörande frågan om Tegelbackens reglering, dels att underlätta uppgörelser i andra svävande frågor, avseende markregleringar mellan staten och Stockholms stad. Förhand-lingarna ansågos av stadskollegiet lämpligen böra, under ledning av en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande, föras genom särskilt utsedda delegerade för staten och staden.

Vid anmälan av ärendet i statsrådet den 31 mars 1939 anförde min före-trädare i ämbetet, att med hänsyn till önskvärldheten av att bringa de be-rörda frågorna till en tillfredsställande lösning det från stadens sida fram-ställda förslaget angående fortsatta förhandlingar syntes böra biträdas. Han förordade sålunda, att staten medverkade vid tillsättande av en kommission, bestående av representanter för staten och Stockholms stad, med uppgift att undersöka möjligheterna att bringa de berörda frågorna till en lösning.

Enär de frågor, en sådan kommission skulle få att behandla, befunno sig i ett inre sammanhang, vilket svårligen kunde överblickas, innan kommissio-nen planlagt sitt arbete, syntes, anförde departementschefen, för statens representanter i kommissionen icke böra utfärdas några närmare direktiv, som bestämt avgränsade kommissionens undersökningar eller eljest bunde dess handlingsfrihet beträffande de delproblem, som visade sig kunna ingå i frågekomplexet. Enligt departementschefens uppfattning borde kommis-sionens uppgift närmast bliva att efter en allmän inventering av mellan staten och staden föreliggande markfrågor undersöka möjligheterna att åvägabringa en plan för lösning av de svävande markfrågorna, på vars grund-val de aktuella spörsmålen kunde vinna en så snabb lösning som möjligt utan att sammanhanget med den på längre sikt lagda planen brötes.

I enlighet med departementschefens hemställan utsåg Kungl. Maj:t till ordförande i kommissionen överståthållaren T. Nothin samt till represen-tanter för staten generaldirektören H. Leo och riksgäldsfullmäktigen A. Rå-stock. Enligt beslut av Stockholms stadskollegium den 9 mars 1939 hade till stadens delegerade vid förhandlingarna utsetts stadsfullmäktiges ord-förande redaktören F. Ström och förste vice ordförande överdirektören V. Hernlund.

Med skrivelse den 16 mars 1940 har därefter kommissionen, som antagit benämningen 1939 års markkommission, avgivit betänkande angående upp-görelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor i Stockholm m. m. (statens off. utredn. 1940: 6). Vid betänkandet finnes fogat ett förslag till avtal mellan kronan och staden. Beträffande de

olika markfrågorna äro kommissionens ledamöter ense. I fråga om den tekniska lösningen av tegelbacksfrågan har riksgäldsfullmäktigen Råstock avgivit ett särskilt yttrande.

Det framlagda förslaget innebär i huvudsak följande:

Problemet om Tegelbackens reglering löses genom att den öst-västliga gatuleden föres över järnvägen. Förslaget avser att åstadkomma en definitiv utformning av platsen. Riksgäldsfullmäktigen Råstock anser däremot en underfartslösning vara att föredraga. Staden erhåller av kronan erforderlig mark för tegelbacksregleringen samt å Riddarholmen och angränsande stadsdelar mark även för framdragande av nord-sydliga trafikleder, däribland förortsbanan. Detta nödvändiggör, att järnvägslinjen i behöflig utsträckning flyttas åt väster. Stadens behov av mark för vidgning av de centralbangårdsområdet angränsande trafiklederna tillgodoses. Vidare lämnar kronan mark för breddning av Hamngatan och Arsenalsgatan utmed Kungsträdgården. Bland andra betydelsefullare markförvärv för stadens räkning märkes övertagande av Karolinska institutets område invid Stadshuset ävensom ett ganska betydande område invid Atlasområdet. Vidare tillförsäkras staden nyttjanderätt under 50 år till Kungsträdgården och Humlegården, vilka emellertid kvarbliva i kronans ägo.

Kronan erhåller bland annat stora markområden väster om nuvarande centralbangårdsområdet (cirka 28,800 kvm.). Härigenom tillgodoses behovet av mark för uppförande av nytt bangårdspostkontor och nytt ilgodsmagasin. Särskilt för bangårdspostens del har en snar lösning av lokalfrågan visat sig vara ofrånkomlig. Bland andra viktigare markförvärv för kronans räkning, som omfattas av förslaget, märkes övertagandet av en del fastigheter i kanslihusets omedelbara närhet. Vidare överlåter staden samtliga sina fastigheter å Riddarholmen till kronan. Härigenom tillgodoses ett gammalt önskemål att i görligaste mån samla all mark å Riddarholmen i kronans hand. Kronan, som genom transaktionen blir ägare till hela Riddarholmen med undantag för det Norstedtska komplexet, får härigenom möjlighet att utnyttja marken på lämpligare sätt för sina byggnadsändamål. Slutligen förvärvar kronan två fastigheter vid Lästmakargatan, vilka telegrafverket behöver för utvidgning av sina där belägna stationsanläggningar.

De av kommissionen förordade marktransaktionerna ha ansetts väga så jämnt mot varandra, att de, oaktat de i uppgörelsen ingående värdena uppgå till avsevärda belopp, allenast föranleda utgivandet av en mellangift av omkring 150,000 kronor, att utbetalas av staden till kronan.

Över betänkandet hava utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, byggnadsstyrelsen, kammarkollegiet, djurgårdskommissionen, statskontoret, riksmarskalksämberet samt karolinska mediko-kirurgiska institutet.

Markkommissionens betänkande jämte avtalsförslag med därtill hörande ritningar torde få såsom bilagor fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Beträffande uppkomsten och utvecklingen av de frågor, som äro avsedda att vinna sin lösning genom avtalet, torde kunna hänvisas till förutom vad

i det föregående därom anförts den redogörelse därför, som kommissionen lämnat i sitt betänkande. Jag anser mig därför kunna vid behandlingen av avtalet inskränka mig till en kortfattad översikt i huvudsak över de omständigheter, som slutligen lett till avtalets upprättande, samt huvudpunkterna i avtalet.

Tegelbackens reglering, förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm samt centralbangårdsfrågan.

Den tekniska lösningen av tegelbacksproblemet.

Med hänsyn till de invändningar, som framförts mot såväl stadsplane-nämndens förslag av år 1936 som det förslag, som innefattas i det mellan järnvägsstyrelsen och stadens representanter år 1938 ingångna avtalet, har markkommissionen icke ansett sig kunna förorda något av dem. Kommissionen har därför låtit undersöka andra möjligheter till lösning av tegelbacksproblemet. Tidigare förslag ha därvid ånyo genomgåts. Därjämte ha genom stadsplane- och gatukontorens försorg flera nya förslag utarbetats och kostnadsberäknats. Detta har skett i visst samråd med representanter för järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen och andra av frågan berörda verk. Efter ingående undersökningar av olika föreliggande möjligheter har kommissionen slutligen stannat för två förslag, vilka ställts mot varandra. Det ena avser den öst-västliga gatuledens framdragande över stambanan (överfartsförslaget) och det andra gatuledens förande under stambanan (underfartsförslaget). Förslagen finnas återgivna å Pl. I samt bild. 10 A, 10 B och 11 resp. bild. 6 A—6 C och 7 i kommissionens betänkande. En jämförelse mellan de båda förslagen har av kommissionen gjorts i dess betänkande å sid. 36—45.

I fråga om kostnaderna för förslagens genomförande har kommissionen anført, att båda förslagen tänkta utan trafiktunnel vore överslagsberäknade till följande belopp, nämligen för överfartsförslaget 14.75 miljoner kronor, därav fastighetskostnader 5.40 miljoner kronor, samt för underfartsförslaget 15.75 miljoner kronor, därav fastighetskostnader 6.40 miljoner kronor. Härvid märktes att kostnaderna för lokalbanans första utbyggnad ställde sig omkring 0.2 miljoner kronor högre i underfartsförslaget än i överfartsförslaget. Det sistnämnda förslaget syntes alltså ställa sig över en miljon kronor billigare än underfartsförslaget. Under förutsättning att trafiktunnlar från Vasagatan söderut i anslutning till Vasabron anordnades i båda förslagen beräknades underfartsförslaget bliva cirka 2 miljoner kronor dyrare än överfartsförslaget. Vid såväl underfarts- som överfartsförslaget kunde tänkas att förortsbanan framdeles befunnes bära nedsänkas i tunnel under Norrström; kostnaden härför uppginge till bortåt 4 miljoner kronor. Att märka vore emellertid att vid underfartslösningen ett framdragande av förortsbanan norr om Tegelbacken torde omedelbart nödvändiggöra nämnda åtgärd. Såsom sammanfattning av de fördelar och nackdelar, som de båda alternativen uppvisa, anför markkommissionen:

Ur trafikteknisk synpunkt torde överfartsförslaget i vissa avseenden vara förmånligare än underfartsförslaget. Stationsplanet invid det föreslagna nya stationshuset tvärs över spårområdet ansluter sig sålunda bättre till gatunätet i det förra förslaget än i det senare. I underfartsförslaget utmynnar utfartsrampen från stationsplanet under stark lutning i en hårt trafikbelastad gata (Vasagatan). Ur utbyggnadssynpunkt erbjuder underfartsförslaget särskilda svårigheter därigenom, att gatuunderfarten måste givas ungefär samma läge som de nuvarande östvästliga trafiklederna. Vad den estetiska sidan beträffar erbjuder underfartslösningen den fördelen, att en stor del av Tegelbacksområdet bibehålles i ett lågt plan. Trafikplanet invid den projekterade nya stationshallen kommer emellertid att ligga omkring 2.5 meter högre i detta förslag än i överfartsförslaget, och Tegelbacksområdet synes genom förslagens tre olika höjdplan komma att erhålla ett söndertrasat utseende. Sikten västerut blir vidare avskärmad av en skymmande bank, bildad av järnvägen och den sydnordliga gatuleden. Överfartsförslaget nödvändiggör en höjning av Tegelbacksområdet och nedre delen av Vasagatan. Den nackdel som detta utgör torde emellertid få anses åtminstone delvis uppvägd av vissa fördelar, som den föreslagna lösningen innebär. Genom den av den nya stationshallen åvägabragta avskärningen av bangårdsområdet får sålunda området vid denna del av Riddarfjärden ett lugnare och enhetligare utseende.

De statliga myndigheter, som under hand yttrat sig över de båda förslagen, nämligen generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen och chefen för försvarsstaben, ha samtliga uttalat sig till förmån för överfartsförslaget. Även stadsplanenämnden har kommit till den uppfattningen, att lösningen bör sökas i enlighet med överfartsprincipen.

Under hänsynstagande till vad sålunda och tidigare anförts och med framhållande, hurusom den nu verkställda förnyade undersökningen ytterligare bekräftat svårigheterna att på ett fullt tillfredsställande sätt med varandra förena de tekniska och estetiska intressen som äro knutna till Tegelbacksfrågan, anser sig markkommissionen böra förorda en lösning av nämnda fråga i huvudsaklig överensstämmelse med det å Pl. 1 och bild 10 återgivna överfartsförslaget. Beträffande den arkitektoniska utformningen av förslaget må här framhållas, att stationshallen liksom övrig tilltänkt bebyggelse i anslutning till cirkulationsplatsen givetvis bör såvitt möjligt gestaltas med tanke på de särskilda krav platsens belägenhet uppställer. Största omsorg bör nedläggas för att åt platsen förläna en sådan utformning och karaktär, att den icke — såsom exempelvis Slussen — kommer att te sig såsom enbart ett trafikmaskineri.

Kommissionen framhåller emellertid härefter, att icke obetydliga praktiska svårigheter möta för ernående av en lösning enligt det förordade förslaget, enär detta icke kunde genomföras förrän bangårdspostkontoret bortflyttats från sin nuvarande plats. Rörande frågan om postkontorets förflyttning anför kommissionen bland annat:

På föranstaltande av kommissionen har frågan om markbehovet för bangårdspostkontor och ilgodsmagasin varit föremål för utredning genom en särskild delegation, bestående av en representant för vardera av generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen samt två representanter för staden. Delegationen avgav yttrande i ämnet den 13 januari 1940, vari delegationen för sin del förordade ett förslag, enligt vilket bangårdspostkontoret skulle förläggas väster om Centralbangården omedelbart söder om den projekterade viadukten över järnvägsområdet i Klarabergsgatans förlängning. Då nytt ilgodsmagasin bleve behövt, skulle sådant uppföras norr om sistnämnda

viadukt. Magasinet skulle dock tills vidare icke uppföras längre norrut, än att den nuvarande fiskhallen kunde lämnas oberörd. Sedan posten inflyttat i den nya byggnaden, kunde statens järnvägar eventuellt taga i anspråk det nuvarande bangårdspostkontoret med dess järnvägsspår och använda dem till utvidgning av de därintill redan befintliga utrymmena för ilgodsändamål. Delegationen har även närmare angivit vilka markområden som äro erforderliga för bangårdspostkontor och ilgodsmagasin.

Med hänsyn till bangårdspostens till synes oavvisliga och omedelbara behov av nya och ökade lokaler utgår kommissionen ifrån att nytt bangårdspostkontor snarast kommer till utförande. I sitt förslag till markuppgörelse mellan kronan och staden har kommissionen även medtagit de områden, som enligt delegationens förslag äro erforderliga för ordnande av frågorna om nytt bangårdspostkontor och nytt ilgodsmagasin.

I fråga om den inverkan, som det inträdande krisläget må ha å möjligheterna att genomföra den förordade trafikregleringen, anför kommissionen, att den icke underskattade de svårigheter av ekonomisk och annan art, som under sistförflutna tid uppkommit. Kommissionen ville emellertid påpeka fördelarna av att såvitt möjligt utföra anordningarna vid Tegelbacken, medan gatutrafiken vore förminskad liksom vikten av att bereda möjlighet att få förortsbanan framdragen från Södermalm till Norrmalm. Vidare finge erinras om det behov att bereda lämpliga arbetstillfällen, som kunde uppkomma för stat och kommun, därest en längre stagnation inom den privata byggnadsverksamheten skulle uppstå.

Kommissionen förutsätter, att staden snarast vidtager åtgärder för fastställande av de stadsplaneändringar, som krävas för ett genomförande av en reglering i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget.

Kommissionen övergår härefter till att behandla de uppgörelser mellan kronan och staden, som för förslagets genomförande erfordras beträffande fördelningen av byggnadskostnaderna, upplåtelse eller överlåtelse av behövlig mark samt ersättning för skada och intrång, som förorsakas av de nya trafik-anordningarnas genomförande.

Fördelningen av byggnadskostnaderna för Tegelbackens reglering m. m.

I fråga om själva byggnadskostnaderna för de ifrågasatta anordningarna följdes i 1938 års avtal den grundsatsen, att parterna skulle deltaga i gäldandet av dessa kostnader allt efter graden av det intresse, parten kunde finnas äga till de olika anläggningsdelarna. Emot denna inställning framfördes icke några erinringar från de hörda myndigheternas sida. Markkommissionen har även lagt berörda princip till grund för sitt bedömande av frågan. Kommissionen anför i kostnadsfrågan:

Av principen har ansetts följa, att kostnaderna för framdragande av lokalbana (fortsättning av tunnelbanan) från Söder till Norr samt byggande av ny gatuled utmed den nya sammanbindningsbanan från Munkbron till Tegelbacken skola helt falla å staden. Beträffande stambanans omläggning och ordnandet av Tegelbacksområdet syntes däremot en kostnadsfördelning mellan kronan och staden böra äga rum.

Förflyttningen av järnvägsbron över Norrström är, såsom stadens bangårds-delegerade påpekade, motiverad av lokalbanans framdragande och behovet av bättre anordningar för gatutrafiken å Tegelbacken. För statens järnvägar medför förflyttningen fördelen av en ny och bättre bro i definitivt läge, utan plankorsning mellan järnvägen och gatutrafiken. Med hänsyn härtill hade i 1938 års avtal kostnaderna för den nya bron och dess anslutning till bangården, då beräknade till sammanlagt 2,955,000 kronor, så fördelats, att statens järnvägar skulle deltaga med ett belopp, motsvarande dels de beräknade kostnaderna för den nuvarande brons grundliga reparation och istandsättande, 1,000,000 kronor, dels ock de kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnaderna för bomanläggningen vid nuvarande plankorsningen å Tegelbacken, 350,000 kronor, eller sammanlagt 1,350,000 kronor. I övrigt skulle staden ansvara för nyssberörda kostnader för den nya bron och dess anslutning till bangården.

Sammanbindningsbanans flyttning å Riddarholmen till ett mera västligt läge än det nuvarande betingas väsentligen av stadens intresse av att kunna framdraga sina trafikleder — förortsbana och gatuled — öster om stambanan. I anslutning härtill hade i preliminäravtalet bestämts, att den därav föranledda byggnadskostnaden, 1,100,000 kronor, skulle i sin helhet bestridas av staden.

Lokalbanan erhåller enligt vad som föreslagits en sådan sträckning från nuvarande stationen vid Slussen över till Köttorget, att den icke behöver beröra den nuvarande järnvägsbron över Söderström. För statens järnvägar kommer emellertid inom den närmaste framtiden att uppstå behov av att ombygga den nuvarande bron och viadukten mellan Riddarholmen och Söder. En sådan ombyggnad bör av tekniska och ekonomiska skäl utföras i samband med lokalbanebron. Kostnaderna för denna del av den nya stambanesträckningen, beräknade till 2,467,000 kronor, hade i enlighet med det sagda i 1938 års avtal lagts å kronan. Erforderliga ändringar av hamnspår och gata vid Slussen och Söder Mälarstrand, kostnadsberäknade till 283,000 kronor, skulle däremot betalas av staden.

De nyssnämnda kostnadsberäkningarna hänföra sig till 1935 års prisnivå. Under hänvisning därtill har stadens kammarkontor i sitt yttrande över 1938 års avtal — vilket yttrande i huvudsak återopats av drätselnämnden — påpekat att föreskriften i avtalet, att statens järnvägar för sträckan Centralstationen—Riddarholmen skulle bidraga med ett fast belopp av 1,350,000 kronor och staden svara för kostnaderna i övrigt, medförde att, om kostnaderna komme att överstiga de beräknade, staden finge ensam svara för merkostnaden. Enligt kammarkontorets mening vore det i princip riktigare, att en eventuell merkostnad fördelades mellan parterna i samma proportion som den, i vilken de enligt avtalet skulle bära de beräknade kostnaderna. Kammarkontoret tillade emellertid att, då skillnaden i prisnivå antagligen icke torde bli så synnerligen stor och bestämmelsen i fråga för övrigt inginge som ett led i ett förhandlingsresultat, densamma syntes kunna från stadens sida godtagas.

På grund av de i vissa avseenden betydande prisförhöjningar, som i anledning av den under senaste tiden inträdda krisen torde vara att förvänta, har givetvis det av kammarkontoret gjorda påpekandet erhållit särskild aktualitet. I fråga om beloppet å 350,000 kronor, vilket svarar mot kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnader, har markkommissionen icke ansett tillräcklig anledning föreligga att föreslå ändring i vad som en gång förordats. Vad beträffar beloppet å 1,000,000 kronor, motsvarande kostnaderna för reparation av den nuvarande järnvägsbron, kunna däremot förväntas sådana fluktuationer i fråga om materialpriser och arbetslöner att det synes rim-

ligt att statens järnvägar i viss mån deltaga i de merkostnader, som kunna uppkomma vid uppförande av bron, respektive får räkna sig till godo andel i eventuella besparingar. Med utgångspunkt från att staden bör svara för prisförhöjningar respektive räkna sig till godo besparingar inom gränserna för mera normala fluktuationer i fråga om kostnaderna vill kommissionen — efter att hava under hand inhämtat järnvägsstyrelsens mening i saken — föreslå följande. Av beloppet 1,000,000 kronor anses 650,000 kronor utgöra ersättning för järn och betong samt återstoden, 350,000 kronor, ersättning för andra arbeten, allt beräknat enligt 1935 års priser. Om prisläget för produkterna järn och betong i allmänna marknaden vid tiden för deras anskaffande stigit eller sjunkit i förhållande till prisläget år 1935 för produkt av enahanda slag med mera än 10 procent, skall kronans bidrag ökas respektive minskas med så stor del av beloppet 650,000 kronor, som svarar mot nyss åsyftade procenttal, minskat med 10. På enahanda sätt skall, om den för Stockholms stads grov- och diversearbetare avtalsenliga timlönen vid tiden för utförande av järnvägsbron över Norrström stigit eller sjunkit med mer än 10 procent i förhållande till motsvarande lön 1935, kronans bidrag ökas respektive minskas med så stor del av beloppet 350,000 kronor, som svarar mot sist åsyftade procenttal, minskat med 10. I övrigt torde det sätt, varpå den ovan omtalade, på hänsyn till vardera partens intresse baserade kostnadsfördelningsprincipen vunnit sin tillämpning i preliminäravtalet, böra godtagas även för det avtal, varom kommissionen framlägger förslag.

Mark- och inträngsfrågor vid Tegelbacken och Centralbangården m. m.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, omfattade 1938 års avtal en överenskommelse beträffande icke endast de markfrågor, som uppkomme av Tegelbackens reglering och ordnandet av trafiklederna mellan Normmalm och Södermalm, utan även beträffande en del andra markfrågor. Sålunda skulle enligt avtalet staden överlåta till kronan bland annat ett större område, beläget väster om Centralbangården vid Vintervägen och avsett för anläggning av nytt ilgodsmagasin m. m. Å andra sidan skulle kronan till staden överlåta dels vissa områden, avsedda för utvidgning av de centralbangårdsområdet angränsande trafiklederna och -platserna, bland annat Östra Järnväggsgatan, Norra Bantorget och Torsgatan, dels ock två i Brännkyrka vid Ersta och Östberga befintliga större områden.

Enligt vad som under markkommissionens utredningar framkommit är, såsom förut omtalats, behovet av nya och ökade lokaler för bangårdsposten att beteckna såsom trängande. Vid sådant förhållande och med hänsyn till det samband, som föreligger mellan det nuvarande bangårdspostkontorets bortflyttning och det slutliga ordnandet av Tegelbacken — det senare är beroende av det förra — har kommissionen ansett nödigt att i sitt förevarande förslag till markuppgörelse mellan kronan och staden medtaga icke endast de områden, som för den nya stambanesträckningen respektive för stadens trafikleder måste tagas i anspråk vid Tegelbacken samt å Riddarholmen, Kötorget och Söder Mälarstrand — områdenas belägenhet och omfattning framgår av de vid betänkandet fogade Pl. III—V — utan även de områden som, såvitt nu kan överblickas, erfordras för lösning av centralbangårdsfrågan och vad därmed äger samband, däribland områden för blivande bangårds-

postkontor och ilgodsmagasin samt för vidgning av vissa bangårdsområdet angränsande trafikleder. Såsom av följande kapitel framgår föreslår markkommissionen därjämte, att mellan kronan och staden träffas åtskilliga andra fastighetsuppgörelser.

Äganderätten till åtskilliga markområden, som omfattas av den förevarande uppgörelsen, är mellan parterna tvistig. Markkommissionen har genom ett vidräkningsförfarande sökt klarlägga den meningsskiljaktighet, som beträffande särskilda områden råder mellan kronan och staden i ägande- eller förfogande-rättsfrågan, därvid såsom vidräkningsmän tillkallats särskilda sakkunniga. Frågan om äganderätten till de tvistiga områdena skulle, anför kommissionen, visserligen kunna hänskjutas till domstols prövning utan att en sådan åtgärd behövde lägga hinder för eller fördröja genomförandet av trafikregleringen. På grund av de tungt vägande skäl, som talade mot anställandet av en sådan rättegång, hade kommissionen ansett sig böra söka få till stånd en förlikningsmässig överenskommelse mellan parterna angående dessa områden. En sådan hade också ernåtts inom kommissionen beträffande de olika tvistepunkterna. I anslutning härtill hade vid den ekonomiska uppgörelsen parterna gottskrivits respektive påförts en större eller mindre del av värdet å de ifrågavarande markområdena. Avtalet finge emellertid givetvis icke på något sätt uppfattas såsom ett prejudicerande ståndpunktstagande till eventuella tvister av liknande natur.

Beträffande den närmare innebörden av de olika markfrågor, som uppkomma i samband med genomförandet av den föreslagna trafikregleringen, torde jag huvudsakligen få hänvisa till kommissionens därför lämnade redogörelse i betänkandet (sid. 50—63). Vissa Riddarholmen berörande markfrågor samt principen för ersättande av skador och intrång genom banomläggningen å Riddarholmen torde emellertid här få beröras.

Markkommissionen har uttalat, att den för sin del ansåge nödigt, att en så fullständig reglering nu åvägabringades att, samtidigt som sammanbindningsbanan flyttades något västerut å Riddarholmen, stadens behov av mark för de nordsydliga trafiklederna tillgodosåges. Vad särskilt beträffade förortsbanan från Söder hade önskemålet om dess framdragande norrut med fog betecknats såsom synnerligen angeläget. All mark å Riddarholmen, belägen öster om sammanbindningsbanan i dennas nya sträckning, erfordrades för stadens trafikbehov. Vidare torde för stadens framtida trafikordningar — den ifrågasatta nya bron över Söderström i Södergatans förlängning — även krävas de genom banomläggningen ledigblivna markområdena väster om den nya järnvägssträckningen samt mark, belägen mellan den gamla och den nya banlinjen.

I fråga om den ekonomiska uppgörelsen anför kommissionen:

Såsom en självfallen regel vid den ekonomiska uppgörelsen mellan parterna bör gälla, att ingendera parten skall på den andres bekostnad få någon obehörig vinst av banomläggningen. Då järnvägens förflyttning väsentligen betingas av stadens intresse att kunna framdraga sina trafikleder, har staden — förutom, såsom förut fastslagits, att bekosta själva oläggningen av järn-

vägen — jämväl att anskaffa och gälda den mark, som erfordras för stambanan i dennas nya läge. I den mån kronan äger rätt till mark, som sålunda tages i anspråk, skall kronan erhålla gottgörelse därför av staden. Å andra sidan böra de delar av den äldre bansträckningen, som bliva frilagda genom järnvägens omläggning, utan ersättning övergå i stadens ägo.

Medan järnvägslinjen över Riddarholmen nu är cirka 8.5—9.5 meter bred, får den blivande bansträckningen en bredd av cirka 11 meter. Ändringen i bredden sammanhänger med att enligt de av järnvägsmyndigheterna numera tillämpade tekniska principerna större avstånd kräves dels mellan skenparen och dels från spåren till fasta föremål vid sidan av järnvägen. Breddningen medför att — oaktat järnvägen samtidigt göres betydligt rakare — en icke oväsentligt större markareal än för närvarande åtgår för bansträckningen. Då breddningen sker i järnvägens eget intresse, torde den därför erforderliga marken böra bekostas av kronan.

Enligt avtalsförslaget bör kronan för de marktransaktioner å Riddarholmen, som erfordras för trafikregleringen, samt med hänsyn till vissa erforderliga utfyllnader m. m., tillgodoföras en mellanavgift av 150,000 kronor.

I detta belopp är icke inräknad ersättning för skada och intrång, som må komma att vållas kronan såsom ägare till vissa fastigheter å Riddarholmen utöver att de kronan tillhöriga områdena nr 8 och 14 för tillgodo-seende av stadens behov av sydnordlig trafikled bindas för järnvägsändamål. Härom anför kommissionen:

Markkommissionen anser att, då omläggningen av stambanan å Riddarholmen väsentligen betingas av stadens intresse, det bör i främsta rummet ankomma å staden att ersätta skada och intrång, som genom omläggningen vållas kronans fastigheter likaväl som enskild tillhörig fastighet. Då emellertid omläggningen av stambanan är förknippad med en breddning av järnvägsområdet samt uppkommande skada och intrång måste anses vara en följd jämväl härav, synes rättvisan kräva att en emot breddningen svarande del av ersättningen för skada och intrång å ifrågavarande fastigheter stannar å, respektive gäldas av kronan. Den del av ersättningen, varför kronan sålunda bör svara, synes skäligen kunna sättas till 15 procent av det belopp, vartill skadan och intrånget å fastigheten kunna skattas. Enär den närmare beskaffenheten och storleken av uppkommande skada och intrång å socialstyrelsens och riksarkivets byggnader icke torde kunna nu överblickas — frågan härom är beroende bland annat av huru stort område, som väster om järnvägen anses erforderlig till gatumark — lär det få ankomma å parterna att framdeles därom träffa överenskommelse eller att låta hänskjuta saken till skiljemän. Av det belopp, som då befinnes motsvara skadan och intrånget, har staden alltså att utgiva 85 procent. Anmärkas må att till skada och intrång å Riddarholmen jämväl bör hänföras kostnaderna för reglering av Tryckerigatan, så att körförbindelse vinnes mellan denna gata och Kungshusplan—Birger Jarls Torg.

Kvarteret Jericho nr 7 och 8.

Vid sidan av de markfrågor, vilka måste regleras i anledning av förslaget om Tegelbackens ordnande och vad därmed sammanhänger, har såsom tidigare anförts markkommissionen föreslagit, att i förevarande sammanhang upp-

görelser träffas jämväl i vissa andra markfrågor. Bland dessa märkes förvärf för telegrafverkets räkning av fastigheterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho. Under hänvisning i öfrigt till kommissionens framställning i betänkandet (sid. 64—66) vill jag här endast erinra om att telegrafverket sedan flera år i nämnda kvarter äger två fastighetskomplex, det ena med adressnummer Jakobsbergsgatan 24 och Lästmakargatan 21 samt det andra med adressnummer Jakobsbergsgatan 18—22 och Lästmakargatan 15—17. Därjämte har telegrafverket efter riksdagens medgivande nästlidet år förvärvat fastigheterna nr 11, 12, 13 och 20 i kvarteret Jericho. De nu till förvärf föreslagna fastigheterna äro belägna mellan de av telegrafverket tidigare förvärvade fastigheterna och de fastigheter, som inköptes nästlidet år, och äro enligt vad telegrafstyrelsen angivit i hög grad erforderliga för telegrafverket, enär en blivande utbyggnad av den s. k. namnanropsstationen i Stockholm borde äga rum i anslutning till stationens nuvarande lokaler, något som endast kunde ske genom tillbyggnad av stationsfastigheten utmed Lästmakargatan.

Efter en beräkning av byggnadskostnaden och avkastningsvärdet för en nybyggnad på tomterna nr 7 och 8 hava av kommissionen anlitade värderingsmän åsatt de båda fastigheterna ett värde av respektive 140,000 kronor och 160,000 kronor eller tillsammans 300,000 kronor. Detta värde förutsätter, dels att staden befriar köparen från skyldighet att framdeles utgiva gatumarkersättning för Lästmakargatans vidgning, dels att köparen avstår från skadeståndsanspråk för de möjliga olägenheter, som kunna uppstå vid tomternas bebyggande till följd av att gatan utmed desamma vid denna tidpunkt eventuellt ännu icke blivit reglerad till fastställt höjdläge. Vidare förutsättes, att staden på lämpligaste sätt ordnar gatan i anslutning till en blivande nybyggnad på tomterna, om dessa skulle bebyggas tidigare än en slutlig reglering av gatans höjdläge.

Västra delen av Riddarholmen.

Tomtmarken å Riddarholmen äges till större delen av kronan. Enskild ägare finnes endast till en tomt, nämligen kvarteret Kungl. Boktryckaren nr 1, vilken fastighet äges av aktiebolaget P. A. Norstedt & Söner. I öfrigt är Stockholms stad ägare till tomtmarken å Riddarholmen. Staden innehar sålunda äganderätten till fastigheterna kvarteret Kidskär nr 2 (det s. k. västra gymnasiehuset) och kvarteret Västertorn nr 2 (stadens auktionsverk och arkiv). Vidare nyttjar staden fastigheten kvarteret Kidskär nr 1 (det s. k. östra gymnasiehuset), men rätten till sistnämnda fastighet är mellan kronan och staden tvistig.

För Riddarholmen har aldrig fastställts någon stadsplan enligt nutida begrepp. Den nu för trafikändamål nyttjade marken torde emellertid till en del få anses ingå såsom gatumark i en »av ålder» bestående stadsplan. Äganderätten till denna gatumark »av ålder», vilken å Pl. IV i markkommissionens betänkande utmärkts med prickning, är enligt vad kommissionen uttalar mellan kronan och staden stridig. Detsamma är fallet med större

delen av den såsom hamnområde begagnade marken. Av all den ifråga-
varande, för trafik- eller hamnändamål disponerade marken är staden obe-
stridd ägare till allenast fyra smärre gatubitar invid kvarteret Kungl.
Boktryckaren nr 1 (A, B, C och D å kartan). I detta sammanhang må
omnämnas, att genom brev den 4 februari 1829 och den 13 juni 1865 vissa
kronan tillhöriga områden å Riddarholmen upplåtits för hamn respektive
trafikändamål.

Markkommissionen har, under erinran om att statsmakterna vid olika
tillfällen såväl tidigare som senare givit uttryck åt önskemålet, att kronan
måtte förvärva all tomtmark å Riddarholmen, nu framlagt förslag om dylikt
förvärv, därvid emellertid behörig hänsyn tagits till trafik- och hamnbehoven.
Enligt förslaget, beträffande vars närmare detaljer torde få hänvisas till
sid. 69—74 i betänkandet, skall en reglering av markfrågorna å Riddar-
holmen, i den mån dessa icke omfattas av överenskommelsen rörande stam-
banans förflyttning åt väster, ske på så sätt, att kronan förvärvar all stadens
mark väster om den i huvudsak med stambanans nya sträckning samman-
fallande linjen a—b—c å den vid betänkandet fogade kartan, märkt Pl. IV.
De viktigaste förvärven utgöras av fastigheten nr 2 i kvarteret Kidskär
(västra gymnasiehuset) samt fastigheten nr 2 i kvarteret Västertorn (auktions-
kammaren och stadsarkivet med det s. k. Birger Jarls torn). Enligt avtalet
skulle kronan få möjlighet att på lämpligt sätt utnyttja större delen av
Riddarholmen för sina byggnadsändamål. Kommissionen har emellertid
förcusatt, att kronan därvid komme att pietetsfullt beakta Riddarholmens
traditioner, med hänsyn till att dessa i högre grad anknöte till rikets än till
stadens historia. I kronans dispositionsrätt föreskrivas dock vissa inskränk-
ningar, väsentligen med hänsyn till den å Riddarholmen förlagda hamn-
rörelsen.

Beträffande den ekonomiska uppgörelsen mellan kronan och staden ut-
talar kommissionen, att densamma i hög grad måste bliva beroende av att
i icke obetydlig omfattning tvist råder mellan kronan och staden angående
rätten till eller gränserna för de ifrågavarande områdena. På föranstaltande
av kommissionen hava fastigheterna Västertorn nr 2, dock med undantag av
ett område om cirka 260 kvadratmeter, som för närvarande är utlagt till
hamnområde, samt Kidskär nr 1 och 2 ävensom stadsägan nr 224 om cirka
145 kvadratmeter värderats genom särskilt tillkallade värderingsmän. Först-
nämnda fastighet har åsatts ett värde av 1,000,000 kronor, därvid förutsatts
att arkivbyggnaden och tornet skulle såsom kulturhistoriskt värdefulla bygg-
nader för framtiden bibehållas. Under hänsynstagande till vissa förutsatta
inskränkningar i dispositionsrätten till fastigheterna Kidskär nr 1 och 2 —
bland annat att östra gymnasiehuset på grund av sitt kulturhistoriska värde
skulle för framtiden bibehållas — hava dessa fastigheter ansetts äga ett
värde av respektive 180,000 kronor och 225,000 kronor. Stadsägan nr 224
har värderats till 10,000 kronor. De av värderingsmännen angivna värdena
har kommissionen ansett böra godtagas. Kommissionen har emellertid
funnit vissa jämkningar påkallade bland annat med hänsyn till de förelig-

gande rättstvisterna. Med hänsynstagande till olika föreliggande förhållanden föreslår kommissionen, att staden i anledning av uppgörelsen beträffande Riddarholmen i mellanhavandet mellan parterna tillgodoföres ett belopp av 1,445,000 kronor. Kommissionen utgår därvid ifrån att kronan övertager viss, staden nu åvilande förpliktelse gentemot finska församlingen för fastigheten kvarteret Kidskär nr 1.

Beträffande uppgörelsen i denna del framhåller kommissionen, att staden självfallet i fortsättningen borde befrias från skyldighet att förvärva mark för gator å Riddarholmen samt från kostnader för anläggning av nya eller ändrade trafikleder därstädes, allt naturligtvis under förutsättning att trafikleden icke, såsom t. ex. kunde bli fallet med den tilltänkta leden från Södermalm, tillkomme just i anledning av stadens särskilda önskan.

Fastigheter i Staden mellan broarna och å Kungsholmen.

I anledning av en av markkommissionen verkställd förfrågning angående markproblem, som borde göras till föremål för förhandlingar mellan kronan och staden, har byggnadsstyrelsen framhållit, att staten hade intresse att förvärva staden tillhöriga fastigheter i närheten av kanslihuset, däribland all staden tillhörig mark inom området mellan Myntgatan, Västerlånggatan och Storkyrkobrinken.

Staden äger inom området — vilket omfattar, förutom gatumark, kvarteren Aglaurus, Cephalus, Lychaon, Nessus och Minotaurus — all tomtmark med undantag för kvarteret Aglaurus (Brandkontorets byggnad), tomterna nr 3.6 (Rosengrens källare) och 5 i kvarteret Cephalus samt nr 3 i kvarteret Minotaurus. Stadens tomtmark har förvärvats genom olika köp under åren 1900—1926 för en sammanlagd kostnad av bortåt 3 miljoner kronor.

Tidigare utredningar ha enligt vad markkommissionen meddelar givit vid handen, att förevarande område vid Myntgatan lämpligen bör stadsplaneregleras på sätt Pl. VI utvisar. Enligt en av byggnadsstyrelsens utredningsbyrå den 8 november 1934 uppgjord, den 15 februari 1937 bearbetad skissritning skulle å den nya triangulära tomten kunna uppföras en byggnad till en höjd av, i stort sett, fyra våningar jämte en indragen våning.

Vid företagen värdering har det ifrågavarande området, vilket innehåller i areal omkring 2,360 kvadratmeter, åsatts ett värde av 1,750,000 kronor, motsvarande omkring 742 kronor per kvadratmeter. Under hänsynstagande till att enligt kommissionens uppfattning rätten till vissa gatudelar skulle vara tvistig, har kommissionen framlagt följande förslag till uppgörelse rörande området:

Staden överlåter till kronan all den rätt staden äger till det å Pl. VI med röd kantfärg samt bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m och a betecknade området. Vidare avstår staden från den rätt till gatumarksansättning för Myntgatans breddning i enlighet med den förutsatta stadsplanen, som staden äger göra gällande mot kronan såsom ägare icke blott till den nu överlåtna fasta egendomen utan även till kvarteret Mars och Vulcanus (kanslihuset), i den mån gatumarksansättning för sistnämnda kvarter icke

redan tidigare fixerats. Kronan avstår från varje anspråk på ersättning för den med den ifrågasatta stadsplaneringen åsyftade igenläggningen av Salvii gränd, varjämte kronan till förmån för staden avsäger sig all den rätt kronan må äga till den del av samma gränd som är avsedd att ingå i kvarteret Aglaurus, sådant detta kommer att te sig efter stadsplaneförslaget genomförande. I anledning av vad sålunda avtalats betalar kronan till staden 1,750,000 kronor, därav 2,739 kronor 35 öre genom övertagande av betalningsansvaret för ett fastigheten nr 8 i kvarteret Lychaon besvärande in-teckningslån.

I samband med utläggandet av kvarteret Aglaurus i enlighet med stadsplaneförslaget torde, anför kommissionen, staden komma att stå såsom ägare till åtminstone en del av nämnda kvarter. Då kronan torde vara intresserad av att förvärva jämväl det nybildade kvarteret Aglaurus eller så stor del därav som möjligt, syntes lämpligt, att kronan genom nu förevarande avtal tillförsäkrades företrädesrätt till förvärfv av stadens omförmälda mark.

Med hänsyn till av byggnadsstyrelsen därom gjord framställning har markkommissionen upptagit jämväl frågan om förvärfv för kronans räkning av fastigheten nr 1 i kvarteret Nemesis, gamla rådhuset (f. d. Bondeska palatset). Fastigheten har en areal av omkring 2,560 kvadratmeter och är belägen i kanslihusets omedelbara närhet. Den utnyttjas av bland annat stadens gatukontor. Då enligt kommissionens uppfattning starka skäl tala för förvärfvet, har frågan härom upptagits i avtalsförslaget. Då gamla rådhuset är en byggnad, som av kulturhistoriska skäl anses böra bevaras, har kommissionen emellertid ansett köpeskillingen icke böra bestämmas högre än till, i stort sett, det kapitaliserade bruksvärdet, vilket av värderingsmän uppskattats till 900,000 kronor.

Med anledning av från stadens sida uttalade önskemål att förvärva fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket, vilka upptagas av byggnader för Karolinska mediko-kirurgiska institutet, har kommissionen jämväl upptagit denna markfråga. Med hänsyn till att fastigheternas närhet till stadshuset gör dem mycket lämpliga till plats för en kommunal byggnad och då i planen för uppförandet av Karolinska sjukhuset ingår även en överflyttning av Karolinska institutet till Norrbackaområdet anser markkommissionen, att fastigheterna böra överlätas till staden. Värdet å fastigheterna har av tillkallade värderingsmän uppskattats till 4,250,000 kronor. Markkommissionen har emellertid ansett, att icke minst med hänsyn till fastigheternas synnerligen fördelaktiga läge, desamma borde ingå i bytesavtalet efter ett något högre värde än det dem av värderingsmännen åsatta. Enligt kommissionens förslag borde staden för fastigheterna i mellanvarandet mellan parterna påföras ett belopp av 4,503,820 kronor, motsvarande ett pris av 430 kronor per kvadratmeter.

Karl XII:s torg och Karl XIII:s torg samt Humlegården.

Det av markkommissionen framlagda avtalsförslaget innefattar även uppgörelse rörande dispositionen av Karl XII:s torg och Karl XIII:s torg (Kungsträdgården) samt Humlegården.

Av kommissionen tillkallade vidräkningsmän, sekreteraren i kammarkollegiet P. Gavelius och stadens ombudsman J. E. Johansson, hava verkställt utredningar angående förstnämnda två platser och däri sammanfattat kronans och stadens ståndpunkt till de ägande- och dispositionsspörsmål, som anknyta till dessa platser och angränsande gator. Av utredningarna framgår, uttalar kommissionen, att kronans äganderätt till Kungsträdgården och f. d. arsenalstomten (Karl XII:s torg) vore ostridig samt att områdena, vilka i areal innehölle sammanlagt över 35,000 kvadratmeter, vore att betrakta såsom tomtmark. Begränsningslinjen mellan Karl XIII:s torg och omgivande gator hade fastställts i ett i samband med regleringen av äganderättsförhållandena å Helgeandsholmen tillkommet, den 12 november 1895 och den 8 februari 1898 dagtecknat avtal mellan kronan och staden. Beträffande gränserna för arsenalstomten rådde tvist mellan kronan och staden. Äganderätten till Kungsträdgårdsgatan och de hithörande delarna av Arsenal- och Strömgatorna vore ävenledes omtvistad. Någon uttrycklig upplåtelse till staden av Karl XII:s torg föreläge icke.

Beträffande Karl XII:s torg och Kungsträdgården föreligger från stadens sida intresse — förutom att dessa platser bibehållas såsom öppna platser med parkkaraktär — att förvärva mark för erforderlig breddning av vissa angränsande gator, i första hand Hamngatan. Jag torde här få erinra om att Kungl. Maj:t genom brev den 13 maj 1929 medgav, att vissa områden av Karl XIII:s torg finge avgiftsfritt upplåtas till staden att intill den 1 oktober 1931 användas för utvidgning av Hamn- och Kungsträdgårdsgatorna, med skyldighet för staden att till sagda tidpunkt hava återställt de sålunda upplåtna områdena i då befintligt skick, därest ej dessförinnan definitivt avtal träffats mellan kronan och staden om stadens förvärv av äganderätten till samma områden och desamma i stadsplan, som före sagda tidpunkt godkänts av stadsfullmäktige och underställts Kungl. Maj:ts prövning, intagits såsom gata eller allmän plats. På enahanda villkor upplåtos genom brev den 20 juni 1929 och den 30 december 1936 smärre områden av Karl XII:s torg respektive Karl XIII:s torg till breddning av Arsenalsgatan. Av Kungl. Maj:t har staden tid efter annan erhållit medgivande till fortsatt användande av de i berörda tre brev avsedda områdena till angivet ändamål, sista gången i brev den 14 oktober 1939 för tiden till den 1 oktober 1940.

Den nu gällande upplåtelsen utmed Hamngatan avser en markremsa, som skulle möjliggöra en breddning av nämnda gata, utom invid den kronan tillhöriga ateljébyggnaden (nuvarande Blanchs kafé), till 18 meter.

Markkommissionen har uttalat, att frågan om breddning av de Kungsträdgården angränsande trafiklederna och då närmast Hamngatan länge stått på dagordningen. Att Hamngatan, särskilt vid den av ateljébyggnaden bildade s. k. puckeln, icke tillgodosåge de nuvarande trafikbehoven, syntes uppenbart. Lösningen av frågan hade hittills försvärats bland annat därigenom, att kronan av naturliga skäl eftersträvat att, samtidigt som kronan avstode mark för gatubreddningen, erhålla en uppgörelse dels beträffande redan tidigare för gatuändamål upplåtna delar av Kungsträdgården, dels ock rörande dispositionen av den återstående delen av Kungsträdgården.

Kommissionen har ansett sig böra tillstyrka, att kronan nu till staden mot ersättning avstår de områden av Kungsträdgården, som erfordras för breddning av Hamngatan å dess södra sida. En bredd av 18 meter synes kommissionen snarast möjligt böra åvägbringas. I anslutning härtill anför kommissionen:

En ytterligare breddning av Hamngatan utöver 18 meter kan emellertid förr eller senare komma att visa sig erforderlig och detta även om gatan icke kommer att ingå i en projekterad trafikled, upptagande den genomgående östvästliga trafikströmmen. Kommissionen vill i anledning härav föreslå, att kronan till staden nu överlåter så mycket mark i norra delen av Kungsträdgården, som erfordras för Hamngatans breddning till 26 meter eller till samma bredd, som av stadsplanenämnden föreslagits för Hamngatan å sträckningen mellan Västra Trädgårdsgatan och Regeringsgatan. Medan den mark, som erfordras för breddningen till 18 meter, bör avträdas snarast möjligt, torde däremot de områden, som behövas för den ytterligare utvidgningen till 26 meter, icke böra få tagas i anspråk för sitt nya ändamål förrän i samband med en vidgning av de å ömse sidor om ifrågavarande avsnitt av Hamngatan befintliga delarna av samma gata till en minst lika stor bredd.

Vidare har kommissionen föreslagit, bland annat, att kronan till staden överlåter den mark, som erfordras för breddning av Arsenalsgatan mellan Jakobs torg och Kungsträdgårdsgatan till 18 meter, ävensom vissa smärre delar av Kungsträdgården och Karl XII:s torg för breddning av sistnämnda gata.

Kommissionens förslag till marköverlåtelser i vad avser Kungsträdgården och Karl XII:s torg finnes sammanfattat å en vid betänkandet fogad karta, betecknad Pl. VII.

Angående den ekonomiska uppgörelsen för här berörda överlåtelser anför kommissionen:

Markkommissionen har funnit skäligt, att kronan i mellanvarandet mellan kontrahenterna tillgodoföres för den överlåtna delen av ateljébyggnadens byggnadsyta, i avröjt skick, 575,000 kronor samt, i anledning av uppgörelsen i fråga om gatorna och beträffande äganderätten till Karl XII:s torg, 1,512,500 kronor. Vad särskilt beträffar den för gatuändamål upplåtna marken vill kommissionen understryka, att en uppskattning av denna mark efter fullt tomtmarksvärde icke kunnat ifrågakomma; emot en sådan åtgärd talar bland annat den omständigheten att, reellt sett, kronan icke genom gatumarksupplåtelsen erhåller någon nämnvärd inskränkning i de möjligheter att bebygga Kungsträdgården som eljest skolat föreligga. Å andra sidan kan i detta sammanhang erinras om att utmed gatorna belägna delar av Kungsträdgården, vilka avses fortfarande skola förbliva i kronans ägo, i viss mån komma att brukas för gångtrafiken.

Kommissionen har även upptagit spörsmålet om dispositionen av övriga delar av Kungsträdgården. Efter att hava närmare redogjort för tidigare framkomna förslag om ett bebyggande av platsen anför kommissionen, att av skäl, som icke torde behöva närmare utvecklas, en bebyggelse icke syntes kunna ifrågakomma annat än å den längst i norr belägna delen. Kommissionen bortsåge därvid ifrån de jämkningar, som kunde befinnas påkal-

lade i den utmed västra sidan av Karl XII:s torg och Kungsträdgården förlagda bebyggelsen. Förslag om ett ianspråktagande av den intill Hamngatan belägna delen av Kungsträdgården för statliga byggnadsändamål hade, såsom kommissionens redogörelse utvisade, framkommit under relativt sen tidpunkt. Kommissionen ansåge för sin del, att det skulle vara lyckligast, om även denna del av Kungsträdgården kunde i framtiden lämnas obebyggd. I anslutning härtill anför kommissionen:

Då markkommissionen, trots sin principiella inställning, likväl inser att det av olika skäl kan komma att visa sig nödvändigt för kronan att i viss mån utnyttja sin rätt att förfoga över Kungsträdgården, finner kommissionen sig icke kunna medverka till att denna möjlighet nu stänges. Å andra sidan torde det vara ur stadens synpunkt önskvärt att nu erhålla en garanti för att Kungsträdgården under någon icke alltför kort tidrymd kommer att i sin helhet bibehållas såsom park.

Kommissionen vill därför föreslå, att kronan, utan att avstå från äganderätten till Karl XII:s torg och Karl XIII:s torg, upplåter dem till staden för en tid av 50 år att användas för parkändamål. Upplåtelsen bör givetvis icke medföra hinder för kronan att vidtaga jämkningar i planen för de kronan tillhöriga byggnaderna utmed områdenas västra sida samt, om kronan skulle förvärva enskild tillhöriga fastigheter därstädes, jämväl i planen för dessa. Någon ändring i kronans befogenhet att själv utöva eller åt enskild förläna fasad rätt emot Kungsträdgården följer självfallet icke med parkupplåtelsen till staden. I samband med ifrågasättande parkupplåtelse bör staden medgivas rätt att allt framgent bibehålla den till Karl XII:s torg förlagda pumpstationen.

I detta sammanhang har kommissionen upptagit jämväl frågan om dispositionen av Humlegården, som för närvarande är avgiftsfritt upplåten till staden enligt kontrakt med tioårig uppsägningstid. I avtalet har kronan förbehållit sig rätt att, efter ett års varsel, tillbygga bibliotekshuset eller i parken uppföra annan byggnad för allmänt behov.

Markkommissionen finner av skäl, liknande dem som kommissionen anfört beträffande Kungsträdgården, önskvärt och lämpligt, att jämväl Humlegården upplåtes för parkändamål till staden för en längre tid — 50 år — samt att under nämnda tid kronans möjligheter att bebygga Humlegården begränsas till att allenast avse tillbyggnad för bibliotekshuset eller uppförande av annan byggnad för bibliotekets behov.

Markkommissionen anser det med rätt och billighet överensstämmande, att staden lämnar kronan en rimlig ersättning för att Kungsträdgården och Humlegården bibehållas vid sin parkkaraktär under den av kommissionen angivna tiden. Såsom gottgörelse för dessa markupplåtelser ävensom för uppgörelsen i fråga om nyttjandet av marken för pumpstationsanläggningen i Karl XII:s torg har kommissionen ansett ett engångsbelopp av tillhopa 800,000 kronor böra utgå. Därutöver finner kommissionen lämpligt, att staden, till erinran om parkupplåtelseernas natur, till kronan utgiver en formell årlig avgift, förslagsvis bestämd för Karl XII:s torg och Karl XIII:s torg till sammanlagt 100 kronor och för Humlegården till likaledes 100 kronor.

Ladugårdsgärdet och Bellevue.

I sitt betänkande har markkommissionen — utan att emellertid därvid framlägga något förslag i ämnet — ansett sig böra ingå även på frågan om den framtida dispositionen av ännu icke exploaterade delar av Ladugårdsgärdet samt av Bellevueområdet. Beträffande denna fråga torde jag under hänvisning i övrigt till kommissionens framställning i betänkandet (sid. 101—115) ävensom den vid betänkandet fogade kartan, betecknad Pl. VIII, här endast behöva meddela följande.

Till en början har kommissionen lämnat en ingående redogörelse för tidigare verkställda utredningar rörande Ladugårdsgärdet samt åtgärder i syfte att exploatera detsamma. Omfattningen av det hittills stadsplanelagda området framgår av förenämnda karta.

Vid behandlingen inom markkommissionen av frågan om dispositionen av de ännu icke stadsplanelagda och bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet hade, anför kommissionen, av Stockholms stads representanter inom kommissionen framhållits angelägenheten av att särskilt en betydande del av den öppna slätten förbleve obebyggd. Det vore nämligen önskvärt att i huvudstadens omedelbara närhet hålla frilagt ett område, som kunde upplåtas för utställningar eller begagnas såsom mötesplats vid utomordentliga tillfällen m. m. Därjämte vore ett bevarande av vad som återstode av denna vackra och säregna hednatur ur naturskydds- och kulturhistorisk synpunkt av stort allmänt intresse.

I anledning av vad sålunda från stadens representanter anförts hade, meddelar vidare kommissionen, för ett närmare klarläggande av denna markfråga kommissionen funnit sig böra så långt möjligt få utrönt i vilken omfattning krav på mark inom ifrågavarande område för statliga eller kommunala byggnader kunde komma att framställas under de närmaste årtiondena. I detta syfte hade en förfrågan framställts hos byggnadsstyrelsen. Stockholms stad hade redan i anledning av den av markkommissionen gjorda inventeringen över föreliggande markproblem förtecknat stadens markbehov å Gärdet.

Från byggnadsstyrelsen hade uppgivits, att den för vissa närmare angivna statliga byggnader erforderliga arealen utgjorde sammanlagt 250,000 à 300,000 kvadratmeter. Vederbörande kommunala myndigheter hade anmält, att för särskilda ändamål nu eller i en icke alltför avlägsen framtid erfordrades tomter och mark å Ladugårdsgärdet om tillhoppa över 280,000 kvadratmeter. Från de militära myndigheternas sida hade därjämte framförts vissa önskemål beträffande förfogandet över staden tillhörig mark å Norra Djurgården. I anslutning till den verkställda inventeringen anför kommissionen:

Av de från byggnadsstyrelsen och Stockholms stad sålunda lämnade uppgifterna framgår, att det anses föreligga stora såväl aktuella som framtida behov av mark å Ladugårdsgärdet för statliga och kommunala ändamål. Att nu närmare fastställa dessa behov låter sig självfallet icke göra, och de lämnade uppgifterna äro givetvis icke att anse såsom ett definitivt an-

givande av markbehov, som föreligga eller framdeles komma att föreligga. Med undantag för de mera aktuella byggnadsfrågorna måste det nämligen uppenbarligen möta stora svårigheter att närmare fastställa de byggnadsbehov, som för kronan och staden kunna komma att förefinnas under en tidrymd av ett par tre årtionden framåt. Utvecklingen kan medföra en minskning i dessa behov, sådana de nu kunna förutses, men också, vilket hittills vunnit erfarenhet giver vid handen, en ökning.

Kommissionen uttalar här efter, att även om de angivna markbehoven i stort sett skulle befinnas vara riktigt angivna, torde emellertid böra övervägas, huruvida icke andra för ändamålet lämpligare områden stode till buds.

Efter att hava närmare undersökt föreliggande möjligheter härför har kommissionen kommit till den uppfattningen, att i den mån utrymme för statliga ämbetsbyggnader ej kunde beredas i stadens centrala delar, dylika byggnader lämpligen borde förläggas till Ladugårdsgärdet. Under erinran om att redan nu ett tredje centrum för den statliga förvaltningens byggnader börjat bildas, nämligen å Östermalm och Ladugårdsgärdet, uttalar kommissionen till stöd för sin uppfattning, bland annat, att det såväl ur intern statlig förvaltningssynpunkt som icke minst ur allmänhetens synpunkt vore önskvärt att undvika tillskapandet av nya centra för den statliga förvaltningen. Med de relativt stora avstånd mellan de olika områdena, som det här vore fråga om, torde icke kunna undvikas både tidsspillan och andra olägenheter vid en dylik ytterligare decentralisering.

I detta sammanhang har kommissionen, under framhållande av att Stockholms stad av naturliga orsaker sökte koncentrera sin förvaltning till Kungsholmen, något som kommissionen funnit lämpligt, väckt frågan, huruvida icke ämbetsbyggnaden Hantverkargatan 29 (väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, skolöverstyrelsen och rikets allmänna kartverk) lämpligen borde övertagas av staden. Härför talade, anför kommissionen, även den omständigheten, att en del av de i byggnaden inrymda ämbetsverken i allt fall inom en nära framtid måste avflytta från byggnaden. Med hänsyn till, bland annat, tidsläget, har emellertid kommissionen ej ansett sig böra framlägga förslag i ämnet.

I själva exploateringsfrågan gör kommissionen följande uttalande:

Kommissionen delar den från stadens sida framförda uppfattningen om önskvärdheten av att bevara ett öppet område, som kan hållas tillgängligt för utställningar och andra dylika ändamål. Härjämte torde föreligga visst fog för den åsikten, att det ur naturskydds- och kulturhistorisk synpunkt är av intresse att bevara åtminstone en del av den säregna natur Ladugårdsgärdet erbjuder. Å andra sidan måste kronans och stadens ofrånkomliga behov av byggnadsmark tillgodoses. Förrän närmare utredning vunnits om i vilken utsträckning detta måste ske med anlitande av ifrågavarande område torde icke kunna angivas, i vilken omfattning Gärdet kan lämnas obebyggt eller huru stort område, som kan exploateras genom bebyggelse med bostadshus.

Sin ståndpunkt till de olika Ladugårdsgärdet berörande spörsmålen har kommissionen sammanfattat i följande punkter:

1. Sedan från kronans respektive stadens sida närmare utredning gjorts om föreliggande markbehov, upprättas en dispositionsplan för de ännu icke bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet. Med hänsyn till bland annat de militära myndigheternas önskemål beträffande förfogandet över vissa staden tillhöriga markområden å Norra Djurgården — Kaknäsområdena — torde planen böra omfatta all mark ända fram till Värtan och Djurgårdsbrunnsviken.

2. I denna plan reserveras mark för dels projekterade nybyggnader för statliga ämbetsverk eller andra liknande statliga ändamål och dels erforderliga kommunala byggnader eller anläggningar, varjämte angives huru stort område, som tills vidare bör bibehållas som allmän plats och vad som ytterligare kan upplåtas för enskild bebyggelse.

3. Med Stockholms stad upptagas därefter förhandlingar om försäljning av den för kommunala byggnader och anläggningar erforderliga marken. Hinder bör dock givetvis icke möta att, där så låter sig göra utan att den större planeringen därav influeras, redan nu tillgodose de mest trängande behoven.

4. Den av kronan bibehållna allmänna platsen får under viss tidrymd disponeras av staden på villkor, varom närmare överenskommelse träffas mellan kronan och staden.

Såsom tidigare omnämnts omfattar det av kommissionen framlagda avtalsförslaget icke frågor, som beröra Ladugårdsgärdet.

Beträffande Bellevueområdet uttalar kommissionen, att detsamma till vissa delar utgjordes av sådan, nu såsom park utnyttjad mark, vilken antingen icke vore tjänlig för bebyggelse eller beträffande vilken det finge anses föreligga ett betydande allmänt intresse att parkegenskapen bibehölles jämväl i fortsättningen. För utrönande i vad mån Bellevueområdet borde bliva föremål för bebyggande och i vilken omfattning det borde bevaras såsom park, funne markkommissionen erforderligt, att en plan för området upplades. Med denna som utgångspunkt torde därefter vidare överläggningar böra upptagas mellan kronan och staden angående villkoren för bibehållandet av parkområdet vid denna dess egenskap.

Yttranden.

De över avtalet hörda myndigheterna hava i stort sett tillstyrkt detsammans godkännande, därvid dock några myndigheter beträffande lösningen av en del av de i avtalet berörda frågorna uttalat vissa betänkligheter eller framställt vissa anmärkningar.

Järnvägsstyrelsen meddelar, att statens järnvägars intressen berördes av avtalet i vad avser Tegelbackens reglering och förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm jämte i samband därmed stående markfrågor m. m. samt vissa Stockholms centralbangård berörande markfrågor m. m. Styrelsen anför:

Mot det av kommissionen framlagda förslaget till ordnande av trafikförhållandena å Tegelbacken och förändring av trafikförbindelserna söderut, såsom detta i fullständigt genomförande närmare angives å avtalsförslaget tillhörande ritningsbilagor, märkta Pl. I och Pl. II, samt första byggnadsskedet, bild 11 i betänkandet, av det å Pl. I visade förslaget, ävensom mot avtalsförslagets bestämmelser beträffande fördelning av byggnadskostnaderna

och ersättning för skada och intrång, som förorsakas av de nya trafikordningarnas genomförande, marköverlåtelse m. m. är från styrelsens sida icke något att erinra.

Enligt den föreslagna markuppgörelsen för områdena invid Stockholms centralbangård skola de markområden, som enligt nu föreliggande förslag till bangårdens framtida utbyggnad erfordras för järnvägsändamål, antingen överlämnas till kronan med äganderätt eller också reserveras för detta ändamål, varjämte vissa kronan tillhöriga markområden, som enligt nyssnämnda förslag icke erfordras för järnvägsändamål, skola överlämnas till staden. Mot omfattningen av de i avtalsförslaget angivna markområden, som skola bli föremål för överlåtelse kontrahenterna emellan, samt mot de föreslagna grunderna för nämnda överlåtelse har styrelsen likaledes icke något att erinra.

Styrelsen anser sig dock i detta sammanhang böra framhålla, att värdet av de markområden med därå befintliga byggnader, som statens järnvägar nu äga eller disponera och vilka skola överlämnas till staden, enligt styrelsens uppskattning i stort sett motsvarar värdet av de markområden jämte byggnader, som staden överlämnar till kronan för att användas för järnvägsändamål. Den i avtalsförslagets § 18 överenskomna mellangiften, som staden äger räkna sig till godo, synes därför i huvudsak stå i samband med den för anordnande av nytt bangårdspostkontor med tillhörande spårssystem erforderliga marken, varför styrelsen förutsätter, att dessa markkostnader sedermera bli föremål för reglering mellan postverket och statens järnvägar.

Styrelsen har slutligen uttalat, att ehuru styrelsen förutsatte, att kontrahenterna i görligaste mån skulle söka åstadkomma betingelserna för att avtalet på sätt i § 49 närmare angäves skulle bli bindande före den 1 juni 1941, styrelsen dock delade kommissionens uttalade mening, att sagda tidpunkt kunde behöva förskjutas. Det torde därför vara mest ändamålsenligt, att riksdagen bemyndigade Kungl. Maj:t att medgiva förlängning av den tid, under vilken frågan om avtalets bestånd vore svävande, samt att vidtaga därav betingade ändringar i fråga om tillträdes- och likviddagar m. m.

Generalpoststyrelsen har avgivit utlåtande rörande de delar av markkommissionens betänkande, som avse frågor angående bangårdspostkontoret och dess förläggning. Styrelsen har meddelat, att styrelsen på anhållan av kommissionen den 14 oktober 1939 avgav yttrande över två förslag till lösning av tegelbacksfrågan, i allt väsentligt överensstämmande med de i betänkandet behandlade överfarts- och underfartsförslagen. Därvid förordade generalpoststyrelsen överfartsförslaget på i huvudsak de skäl, som återgivits i betänkandet (sid. 37 och 39). I samma skrivelse anförde generalpoststyrelsen vidare följande:

Båda de ifrågavarande förslagen förutsatte för det slutliga utbyggandet bangårdspostkontorets förflyttning till annan plats. Postkontorets kvarblivande å sin nuvarande plats under det första byggnadsskedet syntes helt säkert komma att medföra betydande olägenheter icke blott för postarbetet utan även för själva byggnadsarbetena. Det kunde därför måhända förtjäna övervägas, huruvida icke bangårdspostkontorets förflyttning borde utgöra ett första led i Tegelbacksproblemets lösning och således genomföras, innan första utbyggnadsskedet toge sin början. Posttrafiken vid bangårdspostkontoret hade varit i ständig tillväxt och ökat i en grad, som det icke varit möjligt

att förutse vid tiden för byggnaden planerande. Till följd härav vore sagda postkontorslokaler numera alldeles otillräckliga. Några mera effektiva åtgärder för tillgodoseende av postkontorets ökade lokalbehov hade icke varit möjliga, då markutrymmen för en tillbyggnad icke kunnat ställas till förfogande och kontorets förflyttning till annan plats inom bangårdsområdet icke ansetts kunna äga rum, förrän Tegelbacksproblemet vunnit sin lösning. Även om möjligheter till ökat utrymme nu skulle kunna erbjudas i postbyggnadens omedelbara närhet, kunde det ur ekonomisk synpunkt knappast anses försvarligt att för en till- och ombyggnad av bangårdspostkontoret, vilken endast kunde få karaktär av ett förhållandevis kortvarigt provisorium, nedlägga så betydande belopp, som här skulle komma ifråga. För att bangårdspostkontoret skulle kunna fullgöra sin uppgift, vore det i varje fall oundgängligen erforderligt, att postkontoret mycket snart bereddes det ökade utrymme, varav det vore i behov. Ett längre uppskov härmed än två högst tre år kunde, såvitt generalpoststyrelsen nu vore i tillfälle bedöma, icke vara möjligt. Styrelsen ville därför bestämt framhålla angelägenheten av att den tomt, som vore avsedd att upplåtas för ett blivande nytt bangårdspostkontor, snarast ställdes till förfogande för avsett ändamål.

Efter att hava erinrat om, bland annat, att det av kommissionen i nu berörda fråga framlagda förslaget, som framkommit efter utredning av en särskilt tillkallad delegation, innebure, att bangårdspostkontoret skulle förläggas väster om Centralbangården omedelbart söder om den projekterade viadukten över järnvägsområdet i Klarabergsgatans förlängning, anför generalpoststyrelsen om detta förslag:

Det är med synnerlig tillfredsställelse styrelsen konstaterar, att det av markkommissionen förordade förslaget till reglering av Tegelbacken möjliggör en tillfredsställande lösning inom en förhållandevis näraliggande framtid av den alltmer brännande frågan om nya och utvidgade lokaler för bangårdspostkontoret. Generalpoststyrelsen får sålunda tillstyrka bifall till markkommissionens förslag i denna del. Det av delegationen uti dess skrivelse till markkommissionen den 13 januari 1940 gjorda uttalandet, att det nya banposthusets läge blir ur allmän trafiksynpunkt redan i första utbyggnadsskedet fördelaktigt och i ett senare skede, då Klarabergsgatans viadukt är utförd, mycket gott, kan generalpoststyrelsen för sin del biträda. Styrelsen vill emellertid framhålla, att det med hänsyn till den ifrågasatta byggnadstomtens form och förhållandevis obetydliga storlek blir nödvändigt att bebygga densamma, åtminstone vad beträffar större delen av byggnadskroppen, till 5 våningars höjd över Vintervägens plan, såsom delegationen förutsätter i sin nyssnämnda skrivelse.

I detta sammanhang har generalpoststyrelsen meddelat, att styrelsen redan vidtagit förberedande åtgärder för planläggning av ett nytt bangårdspostkontor, förlagt till den plats, som framginge av markkommissionens förslag. Det vore styrelsens avsikt att ingiva framställning till Kungl. Maj:t om anvisande av medel till uppförande av den nya posthusbyggnaden i så god tid, att förslag därom kunde föreläggas 1941 års riksdag. Härigenom möjliggjordes, dels att det nya bangårdspostkontoret, på sätt markkommissionen förutsatt, hunne färdigställas, innan de tidskrävande förberedelserna till trafikplaneringen vid Tegelbacken föreläge i färdigt skick, dels ock att det nuvarande bangårdspostkontoret i enlighet med bestämmelserna i § 9 av

det vid betänkandet fogade förslaget till avtal mellan kronan och staden kunde överlämnas till staden före den 1 januari 1948.

Telegrafstyrelsen har icke haft något att erinra mot den föreslagna uppgörelsen såvitt telegrafverket därav beröres.

Kammarkollegiet uttalar till en början, att förslaget till uppgörelse framträdde som en samförståndslösning, innebärande en jämkning eller förlikning i åtskilliga hänseenden av de båda kontrahenternas ståndpunkter eller anspråk. Till den tekniska lösningen av föreliggande problem, som avtalsförslaget förutsätter, har kollegiet icke ansett sig vara i tillfälle att taga ställning. Kollegiet har inriktat sig på en granskning av den föreslagna regleringen av vissa markfrågor. Härom anför kollegiet:

Karaktern av samförståndslösning präglar avtalsförslaget särskilt starkt i vad därigenom uppgörelse träffats rörande äganderätten till vissa mellan kontrahenterna tvistiga områden, såsom gatumark, vattenområden, utfyllnader och liknande. Härigenom undanskjutes alltså ett slutgiltigt avgörande av den gamla tvistefrågan om innebörden och räckvidden av den rätt, som tillkommer Stockholms stad till här åsyftade delar av stadsområdet på grund av privilegier eller donationer av kronan. Mot en uppgörelse förlikningsvis om äganderätten till sådana tvistiga områden har kollegiet i princip intet att erinra, när uppgörelsen såsom här är fallet ingår som ett led i och bereder väg för en mera vittomfattande uppgörelse. Självfallet förutsättes härvid att uppgörelsen, såsom också i föreliggande avtalsförslag beaktats, uttryckligen fränkännes verkan av prejudikat i fråga om kronans eller stadens äganderättsanspråk rörande områden, som icke omfattas av uppgörelsen.

Beträffande resultatet för kronans vidkommande av den sålunda föreslagna uppgörelsen rörande de tvistiga äganderättsanspråken har kollegiet gjort följande erinringar:

I fråga om den å Riddarholmen väster om sammanbindningsbanan belägna, nu såsom gata, öppen plats eller hamnområde disponerade marken har markkommissionen upplyst, att äganderätten till den mark, som utgör gatumark »av ålder», ävensom till större delen av den såsom hamnområde beagnade marken, vilken bildats genom utfyllningar, är mellan kronan och staden stridig. Det må väl vara sant, att Stockholms stad gör gällande anspråk på äganderätt till marken i fråga i trots av att kronan aldrig på staden överlätit sin äganderätt till marken eller det vattenområde, där utfyllningarna skett. För kronans del finnes emellertid enligt kollegiets mening icke någon anledning att betrakta kronans äganderätt till ifrågavarande mark såsom osäker, utan kronans ställning härutinnan torde vara så stark, att markens indragande i avtalet knappast bort, såsom synes ha skett, vid den ekonomiska uppgörelsen öka stadens tillgodohavande. Det synes kollegiet snarare kunna ifrågasättas, om icke staden bort utgiva ökat vederlag för de stora inskränkningar i förfoganderätten till marken, som kronan enligt avtalsförslaget allt framgent skall vara underkastad till förmån för stadens hamn- och trafikintressen. Till jämförelse må frambållas den stora ekonomiska uppoffring, som kronan enligt den föreslagna uppgörelsen rörande vissa Stockholms centralbangård berörande markfrågor m. m. skulle få vidkännas för förvärvet av det väster om centralbangården belägna, till stora delar tvistiga området litt. B, ehuru områdets förvärvande av kronan till-

godoser icke blott ett kronans trafikintresse utan till icke ringa del även ett stadens intresse.

Den föreslagna uppgörelsen angående kronans förvärv av det å Pl. VI med röd kantlinje samt bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m och a begränsade området i Staden mellan broarna kompliceras av att i området ingå delar av Stenbastu-, Kolmätar- och Klockgjutargränderna. Såsom markkommissionen påpekat göres från kronans sida gällande, att dylik gatumark inom Staden mellan broarna i fall av förevarande beskaffenhet bör utan ersättning överlämnas till kronan. Emellertid har enligt förslaget hela området, som innehåller omkring 2,360 kvadratmeter, påförts kronan till ett värde av 1,750,000 kronor, vilket motsvarar omkring 742 kronor för kvadratmeter. Markkommissionen har ansett, att den tvistiga beskaffenheten av ifrågavarande gatudelar bör vinna tillbörligt beaktande vid uppgörelsen. Kommissionen anför med anledning härav vissa omständigheter, som skulle kompensera kronan för att kronan betalade för marken. Härvid är huvudsakligen att taga fasta på att kronan skulle befrias från skyldigheten att sasom ägare till kvarteret Mars och Vulcanus (Kanslihuset) utgiva lagenlig gatumarkersättning för Myntgatans vidgning i enlighet med föreliggande stadsplaneförslag.

Enligt kollegiets mening saknas i och för sig anledning frångå kravet, att gatumark inom Staden mellan broarna i fall som förevarande bör överlämnas till kronan utan vederlag. Markkommissionens betänkande lämnar icke erforderlig ledning för bedömande, huruvida tillräcklig kompensation beretts kronan för att kronan enligt förslaget nu likväl skulle betala för gatumarken. I den mark, som erfordras för Myntgatans vidgning, ingå delar av ovannämnda tre gränder, för vilka delar gatumarkersättning icke skall utgå. Till den del av gatumarkersättningen för vidgningen av Myntgatan i övrigt, som belöper på det till förvärvande av kronan föreslagna området, har hänsyn tagits vid områdets värdering. Av intresse vore att äga kännedom om värdeförhållandet mellan, å ena sidan, den gatumarkersättning för vidgningen av Myntgatan, som det återstode för kronan att utgiva såsom ägare av Kanslihuset, och å andra sidan, värdet av den gatumark, vilken kronan enligt förslaget skulle förvärva. Ytterligare bör här tagas hänsyn till att kronan enligt förslaget skulle till förmån för Stockholms stad avsäga sig all den rätt kronan kunde äga till den del av Salvii gränd, vilken vore avsedd att framdeles ingå i kvarteret Aglaurus. Därest staden framdeles skulle vilja avhända sig densamma tillhörig mark inom det nybildade kvarteret Aglaurus, har kronan visserligen tillerkänts företrädesrätt att förvärva denna mark, men kronan kommer då att få betala även för den del av Salvii gränd, som nu avstås till staden. Det framgår icke, huruvida hänsyn till nu berörda förhållanden tagits vid den ekonomiska uppgörelsen. I varje fall synes det kunna ifrågasättas, om icke kronan bör förbehållas rätt att vid ett framtida förvärv av mark inom kvarteret Aglaurus få tillgodoräkna sig en areal, motsvarande den i det nybildade kvarteret ingående delen av Salvii gränd.

I anslutning härtill uttalar kollegiet, att kollegiet med vad sålunda anförts endast velat fästa uppmärksamhet å nämnda detaljer i avtalet. Mot avtalet i övriga delar hade kollegiet ur de synpunkter kollegiet företrädde icke något att erinra.

Statskontoret anmärker till en början, att ämbetsverket utgått från såsom självfallet, att dess utlåtande ej förväntades i vad förslaget avsåge spörsmål

av teknisk eller rättslig art och att statskontoret fördenskull begränsat sig till att bedöma detsamma ur de synpunkter, statskontoret närmast hade att företräda, nämligen de ekonomiska. Statskontoret hade emellertid, uttalar ämbetsverket vidare, uppmärksammat, att förslagsavtalet i viss utsträckning berörde markområden, till vilka äganderätten vore omstridd. Vad särskilt beträffade Riddarholmen hade statskontoret icke kunnat värja sig för det intrycket, att de därstädes befintliga tvistiga områdena av kommissionen givits en omfattning, som vore ägnad att bibringa en överdriven föreställning om Stockholms stads rätt till sagda områden. Det torde icke heller kunna förnekas, att det varit önskligt, att frågan beträffande äganderätten till nu nämnda och andra av avtalet berörda markområden kunnat regleras genom rättstvisternas hänskjutande till domstols prövning, exempelvis på sätt de s. k. kanslihusdelegerade år 1926 föreslagit i fråga om vissa delar av kanslihusområdet. Då områden, om vilka här vore fråga, inginge allenast såsom delar i en omfattande regleringsplan och då de tvistiga äganderättsfrågorna efter ömsesidiga eftergifter dock kunnat bringas ur världen, ville emellertid statskontoret icke ifrågasätta vidtagandet av några åtgärder i nyss angivet syfte.

Statskontoret anför härefter:

Enligt kommissionens beräkningar skulle kronan påföras ett belopp av 7,776,300 kronor för förvärvandet för järnvägens och postens räkning av ett visst område väster om centralbangården (å den vid betänkandet fogade kartan, Pl. III, utmärkt med rött och bokstaven B). Statskontoret, som saknar möjlighet att bedöma riktigheten av det värde, som åsatts nämnda område, har dock icke kunnat undgå att hysa tvekan angående skäligheten av det ekonomiska krav, som ställts på kronan. Att märka är, att även Stockholms stad i väsentlig mån har intresse av förslagets genomförande i denna del. Ämbetsverket tillåter sig erinra därom, att djurgårdskommissionen på sin tid — såsom framgår av dess på sid. 23 i betänkandet återgivna yttrande — framhållit, att bangårdsfrågans lösning på möjligast rationella sätt syntes vara av intresse ej blott för staten-kronan utan även för Stockholms stad. Detta stadens intresse borde enligt djurgårdskommissionens mening, i likhet med vad som i analoga fall skett å andra orter, föranleda deltagande jämväl från stadens sida — i skäligen omfattning — i kostnaderna för åvägabringandet av bangårdsfrågans reglering. Djurgårdskommissionen underströk, att fastsläendet av en princip, enligt vilken staden i dylika fall icke skulle deltaga i kostnaderna, syntes betänkelig.

Markkommissionen har i sitt betänkande upptagit till behandling jämväl den vid tidigare tillfälle väckta frågan om förvärvande för kronans räkning av fastigheten kvarteret Nemesis nr 1 (gamla rådhuset) och för sin del föreslagit, att med hänsyn till behovet av ämbetslokaler för statsverket ett dylikt förvärv skulle komma till stånd. Ehuru statskontoret är väl medvetet om de svårigheter att tillgodose statsverkets lokalbehov, som för närvarande föreligga, måste ämbetsverket dock hysa viss tvekan angående nödvändigheten av att genomföra detta förslag. Statskontoret vill erinra därom, att, när denna fråga — ehuru i ett annat sammanhang — den 15 oktober 1926 anmälades inför Kungl. Maj:t, föredragande departementschefen ansåg det uppenbart, att ett förvärv av nämnda fastighet för statens räkning endast borde ske för såvitt ett trängande behov därav föreläge. Enligt departementschefens uppfattning syntes nämligen byggnadens omdaning till lämpliga

ämbetslokaler för statsverket komma att bli en svårlost och kostsam uppgift i betraktande av att byggnaden på grund av dess kulturhistoriska värde uppenbarligen icke kunde underkastas några mera betydande förändringar. Med hänsyn till vad sålunda förekommit och till den omständigheten, att statsverket i allt fall — enligt förslaget — skulle förvärva visst område mellan Myntgatan, Västerlånggatan, Storkyrkobrinken och Riddarhustorget, varest av allt att döma en byggnad för statliga ämbetslokaler kommer att uppföras i framtiden, synes lämpligheten att belasta statsverket med de kostnader, som äro förenade med förvärvet och omdaning av gamla rådhuset, kunna starkt ifrågasättas.

Med hänsyn till önskemålet från stadens sida att förvärva fastigheterna nris 3 och 4 i kvarteret Glasbruket (Karolinska institutet) och då fastigheterna tämligen snart syntes kunna av kronan avvaras, har markkommissionen upptagit jämväl dessa fastigheter i det framlagda bytesavtalet mellan kronan och Stockholms stad. Den köpeskillning, staden skulle erlägga härför, har beräknats på grundval av ett pris av 430 kronor per kvadratmeter.

Även beträffande dessa värderingsgrunder måste statskontoret ställa sig betänksamt. Redan den omständigheten, att priset per kvadratmeter för det markområde, som kronan skulle förvärva inom staden mellan broarna (det triangulära, med röd kantfärg betecknade området å Pl. VI) satts till så högt belopp som 742 kronor, medan karolinska institutets fastigheter taxerats till belopp, motsvarande allenast 430 kronor per kvadratmeter, är ägnat att understryka den tvekan, statskontoret hyser mot den ekonomiska uppgörelsen i nu förevarande avseende. Denna tvekan förstärkes ytterligare, när man tager i beaktande, att det för staden otvivelaktigt måste föreligga ett mycket stort intresse att förvärva dessa fastigheter, då deras närhet till stadshuset själfvallet gör dem synnerligen lämpliga till plats för en komunal byggnad.

I anslutning till vad statskontoret sålunda anfört uttalar ämbetsverket, att även om från statskontorets sida anledning syntes föreligga till vissa erinringar jämväl på en del andra punkter i förslagsavtalet, hade ämbetsverket dock med hänsyn till den begränsade remisstiden måst inskränka sig till det nu anförda. Det torde ligga i sakens natur, att det ur olika synpunkter vore av värde, om den föreslagna uppgörelsen mellan kronan och staden kunde komma till stånd. Då det dessutom här gällde en överenskommelse av stora mått, där enighet nåtts om en lösning i samförståndets tecken av åtskilliga sedan länge tvistiga spörsmål, torde måhända de anmärkningar, som kunde framföras mot vissa delar av denna överenskommelse, böra träda i bakgrunden. Den av statskontoret verkställda granskningen av förslaget hade i vart fall icke givit ämbetsverket tillräckligt starka hållpunkter för ett avstyrkande av detsamma. Statskontoret ville emellertid särskilt understryka vikten av vad i förslagsavtalet intagits därom, att avtalet icke i något avseende finge anses prejudicerande i fråga om kronans eller stadens äganderättsanspråk rörande områden, beträffande vilka någon rättsöverlåtelse icke förekommit i avtalet.

Under framhållande av att styrelsen i likhet med markkommissionen funne det angeläget, att samförstånd åstadkommes mellan kronan och staden i deras ekonomiska mellanhavanden, förklarar sig *byggnadsstyrelsen* icke hava något att erinra beträffande de föreslagna markbytena.

Vissa av de i avtalsförslaget berörda frågorna hava emellertid givit byggnadsstyrelsen anledning till vissa påpekanden eller erinringar. Sålunda anför styrelsen:

I utlåtande den 7 februari 1939 angående 1938 års förslag om Tegelbackens reglering m. m. uttalade byggnadsstyrelsen, bland annat, allvarliga betänkligheter mot den utfyllning av Barnhusviken som enligt förslaget avsetts skola kunna äga rum. Å den vid sistnämnda avtal fogade pl. 5 hade med grön färg markerats ett för järnvägsområdets utvidgning avsett område, vilket delvis skulle åstadkommas genom betydande utfyllningar, och å vilket staden enligt avtalet icke finge vidtaga sådana åtgärder, att områdets användning för järnvägsändamål därigenom avsevärt fördyrades eller försvårades, utan att underhandling med staten dessförinnan upptoges i frågan. Å pl. 10 och pl. 12, tillhörande 1938 års förslag, hade utanför detta område markerats en gatutrafikled av närmare 30 meters bredd, innebärande ytterligare utfyllningar. Styrelsen uttalade vidare, att dessa anordningar vore såväl i och för sig som med hänsyn till den blivande gatuledens fortsatta sträckning av beskaffenhet att kunna bedömas endast i samband med erforderligt förslag till stadsplaneändring.

Å Pl. III vid markkommissionens förslag har med grön färg betecknats ett område, som delvis sträcker sig över Barnhusviken, varför utfyllning av denna, ehuru i något mindre omfattning än i 1938 års förslag, fortfarande synes vara förutsatt. Styrelsen, som alltjämt hyser betänkligheter mot så vittgående utfyllningar i Barnhusviken måste därför på det allvarligaste framhålla, att avtalet på denna punkt icke får givas sådan tolkning, som skulle kunna binda prövningen av ett blivande erforderligt förslag till stadsplaneändring för området.

Den föreslagna uppgörelsen beträffande Västra Riddarholmen måste ur stadsplanesynpunkt föranleda, antingen att den gällande stadsplanen helt upphäves, eftersom rätten att bliva ägare till gatumarken frånhändes staden, eller att stadsplanen så ändras, att hela Riddarholmen kommer att utgöras av ett enda kvartersområde.

Markkommissionen har uttalat, att det finge hållas för visst, att kronan komme att pietetsfullt beakta Riddarholmens traditioner, som anknöte i högre grad till rikets än till stadens historia. Byggnadsstyrelsen ansluter sig helt till detta uttalande. Avsikten att i önskvärd omfattning bevara Riddarholmens nuvarande karaktär och byggnadsförhållanden bör emellertid även komma till uttryck genom i anslutning till de befintliga förhållandena lämpligt avpassade stadsplanebestämmelser. På grund härav vill styrelsen förorda, att Riddarholmen upptages i stadsplanen såsom ett kvartersområde.

Med anledning av den föreslagna upplåtelsen till staden av Karl XII:s torg och Karl XIII:s torg får byggnadsstyrelsen framhålla, att byggnadsstyrelsen på dessa områden brukat mot ersättning upplåta vissa områden för sommarservering m. m. och att styrelsen förutsätter, att i § 37 första stycket intagna förbehållet för områden, vartill nyttjanderätt upplåtits åt annan, även gäller sådana temporära upplåtelser, som styrelsen hittills plägat göra, och att styrelsen därför i fortsättningen blir oförhindrad att i samma omfattning som hittills verkställa sådana upplåtelser.

Vad beträffar Humlegården finner styrelsen det förklarligt och ur formell synpunkt lämpligt, att i avtalsförslaget intagits förbehåll för kronan att i fall av behov verkställa ny- och tillbyggnad för Kungl. biblioteket. Styrelsen förutsätter emellertid, att kronan icke skall bliva nödsakad att göra bruk av denna sin rätt. I detta sammanhang må erinras, att styrelsen i underdånig skrivelse den 2 februari 1923 angående anslag till tillbyggnad

av Kungl. biblioteket uttalat stora betänkligheter mot en ytterligare utbyggnad av biblioteket utöver de tillbyggnader på gavlarna, varom förslag då förelåg, och som sedan kommit till utförande.

Vad beträffar förslaget i vad det avser ordnandet av trafikförhållandena å Tegelbacken har byggnadsstyrelsen under hänvisning till sitt förenämnda utlåtande den 7 februari 1939 framhållit, att styrelsen funne det nu förordade förslaget innebära den fördelen i jämförelse med 1938 års förslag, att det vore avsett att genomföras i ett sammanhang medan det tidigare avsett ett icke tidsbegränsat provisorium av mindre tilltalande utformning. I anslutning härtill anför styrelsen:

Styrelsen förutsätter emellertid i likhet med järnvägsstyrelsen och stadsplanenämnden enligt deras i betänkandet å sid. 37 refererade uttalanden, att förslaget kommer att bli föremål för ytterligare prövning. Icke heller markkommissionen har tydligen ansett förslaget innebära en definitiv eller fullt tillfredsställande lösning av problemet, vilket framgår av dess uttalande å sid. 42, att den nu verkställda förnyade undersökningen ytterligare bekräftat svårigheterna att på ett fullt tillfredsställande sätt med varandra förena de tekniska och estetiska intressen, som äro knutna till Tegelbacksfrågan. Å sid. 116 har dessutom framhållits att »då i § 1 förklaras, att kontrahenterna avse att trafikförhållandena å Tegelbacken m. m. skola ordnas i huvudsaklig överensstämmelse med ritningarna, avsikten varit att bereda möjlighet till de ändringar och jämkningar, som kunna befinnas påkallade». Det har vidare av kommissionen framhållits, att det icke vore uteslutet, att vid förslagets närmare utarbetande nya uppslag kunde framkomma, som särskilt ur estetisk synpunkt kunde befinnas böra vinna beaktande, och att hinder då givetvis icke borde föreligga för staden att, i samförstånd med därav berörda statliga myndigheter, vidtaga därav betingade ändringar.

Med hänsyn till vad markkommissionen sålunda yttrat och då markfrågorna vid Tegelbacken enligt avtalet ordnats så, att hinder icke finnas för även betydande jämkningar i plan, synas vissa garantier finnas för att det till överenskommelsen fogade skissförslaget icke alltför mycket kommer att binda en blivande stadsplan för området. Styrelsen förutsätter liksom kommissionen synes göra, att det ifrågasatta avtalet inrymmer så stor frihet beträffande trafikanordningarna vid Tegelbacken, att icke endast önskvärda förbättringar i det förordade förslaget möjliggöras utan att det även skall anses inrymma möjligheter för varje annat uppslag, som visar sig innebära bättre lösningar av ifrågasatt trafikproblem.

Om det i betänkandet avsedda förslaget skulle genomföras, anser byggnadsstyrelsen liksom markkommissionen, att det bör utbyggas i ett sammanhang för undvikande av ett för obestämd framtid bestående provisorium. En nödvändig förutsättning härför vore emellertid, framhåller styrelsen, att det nuvarande bangårdspostkontoret först reves. Härom anför styrelsen:

I förslaget till markuppgörelse mellan kronan och staden hava även medtagits de områden, som ansetts erforderliga för ordnande av frågorna om nytt bangårdspostkontor och nytt ilgodsmagasin i stället för de befintliga byggnaderna av provisorisk karaktär. Huru dessa byggnadsfrågor skulle ordnas, har markkommissionen emellertid icke tagit någon slutlig ställning till.

Å sid. 43—44 beröras emellertid två olika uppslag till denna frågas lösning, av vilka det ena framlagts av arkitekten Tage William-Olsson och det andra av en särskild delegation, bestående av en representant för vardera generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen samt två representanter för staden.

Enligt det sistnämnda av dessa uppslag skulle på det med röd färg be-tecknade området väster om bangården, Pl. III, uppföras ett större kom-plex med tämligen stor höjd, innehållande lokaler för bangårdspost. Sedan posten inflyttat i den nya byggnaden skulle statens järnvägar eventuellt taga i anspråk det nuvarande bangårdspostkontoret.

Enligt arkitekten William-Olssons uppslag skulle, sedan ett nytt ilgods-magasin uppförts väster om nuvarande bangårdsområdet å därför avsedd plats vid Vintervägen, för bangårdspostens räkning inredas lokaler dels i de tvegne övre våningarna i en ankomsthall, som skulle uppföras för järnvägen tvärs över spåren, dels i bangårdsområdets sydvästra del, ungefär å platsen för det nuvarande ilgodsmagasinet.

Ehuru markkommissionen icke tagit ställning till dessa byggnadsfrågor, anser styrelsen med hänsyn till vad ovan anförts beträffande Tegelbackens utbyggande i ett sammanhang, dem vara av sådan betydelse, att de icke böra här förbigås. Vid en jämförelse mellan de båda uppslagen finner styrelsen delegationens uppslag olämpligt, enär styrelsen utgår från att karak-tären av dalgång kring Klaraviken bör såvitt möjligt bibehållas i stadsbil-den och att alltså högbebyggelse icke må komma ifråga. Det av arkitekten William-Olsson framförda uppslaget anknyter direkt till det i betänkandet framlagda förslaget angående den nya trafikordningen på så sätt, att fond-byggnaden över spåren får omedelbar användning som postkontor. Detta är så mycket betydelsefullare som järnvägsstyrelsen enligt vad som anføres å sid. 45 i betänkandet uttalat, att nämnda byggnad icke för närvarande kunde anses erforderlig för järnvägsändamål. Byggnadsstyrelsen håller näm-ligen före, att denna fondbyggnad utgör en väsentlig och nödvändig del i det föreliggande förslaget till trafikordning.

Sedan denna fondbyggnad uppförts och posten flyttat dit, skulle det nu-varande bangårdspostkontoret kunna rivas och trafikordningen omedelbart utföras. Arkitekten William-Olssons uppslag har alltså det väsentliga före-trädet framför delegationens, att tillkomsten av fondbyggnaden möjliggör, att trafikordningen i anslutning till denna byggnad i ett sammanhang kan utbyggas i full omfattning.

Som slutomdöme beträffande den av markkommissionen föreslagna lös-ningen av frågan rörande Tegelbacken har byggnadsstyrelsen sammanfatt-ningsvis framhållit, att styrelsen icke funne det föreliggande förslaget inne-bära en fullt tillfredsställande eller slutgiltig lösning av problemet. Då emellertid såsom av det anförda framginge markkommissionen uppenbarligen åsyftat, att avtalet skulle anses inrymma möjligheter till alla sådana för-bättringar, vartill förslag kunna uppkomma under frågans vidare behandling, hade styrelsen icke funnit anledning att motsätta sig ett godkännande av avtalsförslaget i denna del. Med hänsyn till önskvärdheten av att relativt låg bebyggelse bibehölles på bangårdsområdet och av att den nya trafik-anordningen genomfördes i ett sammanhang, ville styrelsen förorda, att byggnadsfrågorna avseende nytt bangårdspostkontor och nytt ilgodsmagasin m. m. i princip löstes enligt förut anvisade förfaringssätt.

Byggnadsstyrelsen meddelar slutligen, att styrelsen biträdde de av kommissionen å sid. 114 och 115 uttalade önskemålen om upprättande av dispositionsplan m. m. för de ännu icke bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet samt Bellevueområdet.

Djurgårdskommissionen har i sitt utlåtande icke ansett sig böra ingå på den tekniska lösningen av de trafikproblem, som behandlas i markkommissionens betänkande, utan har till behandling upptagit endast de markfrågor, som beröras i betänkandet.

Till en början uttalar *djurgårdskommissionen*, att avtalet i fråga om marköverlåtelseernas omfattning i huvudsak grundats å resultaten av de förhandlingar, som tidigare förts mellan kronans fastighetskommission av år 1925, *djurgårdskommissionen* m. fl., å ena, samt särskilda Stockholms stads förhandlingsorgan, å andra sidan. Det nya i det föreliggande markavtalet, jämfört med tidigare förhandlingar, vore dels kronans överlåtelse till staden av vissa förutvarande lokstallsområden och kronans förvärv från staden av fastigheterna nr 1 i kvarteret Nemesis (gamla rådhuset) samt nr 7 och 8 i kvarteret Jericho, dels att det förut framförda projektet om stadens förvärv av Kungsträdgården blivit avfört och ersatt med en upplåtelse till staden med nyttjanderätt för viss tid samt mot viss ersättning av så väl Kungsträdgården som Humlegården.

Då de av *djurgårdskommissionen* emot 1938 års bangårdsavtal i vad detta rörde områdena norr om Norrström riktade anmärkningarna i det nu föreliggande avtalsförslaget vunnit beaktande, anser kommissionen avtalet i denna del icke föranleda någon erinran. Kommissionen framhåller emellertid, att avtalet i en detalj syntes böra kompletteras, nämligen i vad avsåge å överlåtna områden belägna byggnader eller delar av byggnad, särskilt då den del av nuvarande saluhallsbyggnaden, som vore belägen å till kronan överlåtet område. Sista stycket i § 42 kunde, anför kommissionen, knappast anses uttömmande reglera de förhållanden, som uppkomme i följd av att gränsen för det till kronan överlåtna röda området A å pl. III ginge i en bruten linje genom saluhallsbyggnaden och det till staden överlåtna lila området C likaledes begränsades av en bruten linje genom nuvarande bangårdspostkontoret. Om avsikten vore, att viss byggnadsdel skulle rivas men en annan bibehållas, torde detta tarva reglering av då uppkommande mellanhavanden mellan avtalsparterna.

Uppgårelsen angående fastigheterna inom kvarteret Jericho har ej givit *djurgårdskommissionen* anledning till annan anmärkning, än att i § 21 bort uttryckligen angivas, att kronan frikallades från utgivande av ej blott gatumarksersättning utan även gatukostnadsbidrag, detta i likhet med vad som gällde beträffande i §§ 12 och 15 berörda fastigheter.

Rörande uppgörelsen i fråga om Riddarholmen samt järnvägsområdena i Staden mellan broarna och å Södermalm påpekar *djurgårdskommissionen* till en början, att § 11 st. 5 givetvis borde gälla jämväl i fråga om skada och intrång å fastighet, belägen inom Staden mellan broarna och å Södermalm. I övrigt anför kommissionen:

Beträffande de delar av Riddarholmen, vilka efter avtalet skola tillhöra staden eller upptagas av statens järnvägar, göres avtalets giltighet enligt § 49 beroende av stadsplaneändring i huvudsaklig överensstämmelse med pl. I. Något motsvarande stadgande om de övriga delarna av Riddarholmen finnes däremot ej. I motiveringen anges å sid. 73, att markkommissionen stannat vid föreslaget likvidbelopp 1,445,000 kronor med hänsyn bland annat till att »kronan genom stadens rättsöverlåtelser erhåller full och oinskränkt dispositionsrätt till större delen av marken å Riddarholmen» och att staden icke »kan i vanlig stadsplanemässig ordning inverka på den närmare dispositionen av dessa områden». Dessa uttalanden synas vila på den uppfattningen, att avtalet så att säga tager över stadsplanelagen, så att redan genom avtalet kronans rätt att bebygga i enlighet med vad avtalet är avsett att medgiva skulle vara tryggad. Såvitt djurgårdskommissionen kan finna är en sådan uppfattning ej juridiskt hållbar. Endast om genom stadsplaneändring de respektive delar av kronans tomter angränsande stadsägoområden, vilka avses skola få bebyggas, erhålla karaktär av kvartersmark, som får bebyggas, samt sammanläggas med kronans intilliggande respektive tomter, kan ändamålsenlig bebyggelse å ifrågavarande stadsägodelar ske. Det är därför nödvändigt, att i § 49 intages förbehåll om stadsplan jämväl beträffande de å pl. IV angivna markområdena, vilka angränsa kronans tomtmark efter avtalets genomförande.

Avtalet gör ej någon ändring i av ålder bestående eller ock vederbörligen fastställd stadsplan å Riddarholmen. Därför kan man ej heller stadga något sådant, som nu står i § 25, nämligen att stadsplanelagens å staden lagda skyldigheter skulle överflyttas å kronan. Avsikten i § 25 måste vara, att kronan gent emot staden svarar för att staden får så disponera gatumarken, att staden kan fullgöra sina skyldigheter enligt stadsplanelag, byggnadsstadga samt kommunala stadgor och bestämmelser. Paragrafen bör också kompletteras med bestämmelse om att staden skall bekosta där avsedda gatudelars anläggning och underhåll samt, mot vederbörligen bestämd avgift, renhållning.

Även § 24 synes vara avfattad med utgående från ovan bemötte antaganden rörande förhållandet mellan avtal och stadsplan. Nuvarande gator förbliva stadsplanemässigt alltså gata även efter avtalet. I följd av nu angivna förhållande — och ej på grund av avtalet — åligger det staden att fullgöra i paragrafen avsedda skyldigheter beträffande nu befintliga gatuumråden — renhållningen mot åtnjutande av fastställd renhållningsavgift. Denna renhållningsavgift fastställes visserligen efter enahanda huvudgrunder, men enligt olika kungl. brev och för olika tider beträffande enskildas (jämte stadens) och kronans fastigheter. De områden, vilka icke utgöra gata, kunna däremot ej åsättas gaturenhållningsavgift, och i enlighet med riksdagens skrivelse den 16 maj 1929, nr 175, punkt 5:o, bör staden utan kostnad för kronan svara för underhåll, renhållning och belysning av de kronan tillhöriga områden, bland annat å Riddarholmen, som, ehuru ej enligt stadsplan utgörande gata, likväl hållas öppna för allmän trafik.

Vad kronan vid uppgörelsen rörande Riddarholmen enligt avtalet har att utgiva i ersättning till staden synes vara tilltaget i överkant, då man tar hänsyn dels till tvistigheten i stadens rätt till vissa områden, dels därtill att kronans möjligheter till bebyggelse å vissa områden äro i hög grad inskränkta. De ytterligare byggnadsmöjligheter, som markkommissionen talar om, hänföra sig huvudsakligen till kronans egna tomtområden eller utfyllningar vid dessa. Även i detta sammanhang må framhållas, att vad kronan härvidlag lämnar likvid för, icke kan anses av staden presterat med mindre stadsplaneändring i enlighet med ovanstående förbindes med avtalet.

I fråga om uppgörelsen rörande området mellan Myntgatan, Västerlånggatan, Storkyrkobrinken och Riddarhustorget erinrar djurgårdskommissionen om markkommissionens uttalande, att kronans anspråk på gatumarken inom jämväl det nya kvarteret motvågdes dels av befrielse från viss gatumarkersättning, dels av Myntgatans breddning. Även om så ansåges, syntes, anför djurgårdskommissionen, avdraget för kronans anspråk på gatumarken lågt beräknat. Vidare anför kommissionen:

Kommissionen förutsätter, att i § 31 avses befrielse från gatumarkersättning ej blott för nu tillämnad ytterligare breddning av Myntgatan enligt pl. VI, utan även för den tidigare fastställda breddning, som omförmäles i punkt 8:o st. 2 av 1928 års Kanslihus-Kungsholmsavtal. Kronan bör vidare — i analogi med vad ovan anförts rörande kvarteret Jericho — uttryckligen friskrivas från gatukostnadsbidrag.

Med hänsyn till bland annat, att Salvii gränd kommer att ersättas av den nya Myntgatan, torde avtalet böra kompletteras med en bestämmelse om, att, därest kronan av enskild förvärfvar ytterligare markdelar av nuvarande tomlarna nr:is 3.6 samt 5 i kvarteret Cephalus, kronan jämväl för den marken friskrives från gatumarkersättning och gatukostnadsbidrag. Därmed vinnes också att kronans och stadens mellanhavanden rörande detta nya kvarter restlöst regleras genom förevarande avtal.

Bestämmelserna i § 31 sista stycket och § 32 synas leda till, att kronan först avstår sin rätt till där avsedd del av Salvii gränd och sedan enligt § 32 köper tillbaka den för fulla värdet. Det synes mer i analogi med överenskommelserna rörande gatumark i denna trakt att, därest kronan förvärfvar återstående del av kvarteret Aglaurus, staden till kronan avstår sin rätt till angivna del av Salvii gränd.

Beträffande förvärvet av kvarteret Nemesis (Gamla rådhuset) har djurgårdskommissionen givit uttryck åt en viss tveksamhet dels med hänsyn till de skäl mot sådant förvärv, som på sin tid anfördes av kronans fastighetskommission (betänkandet sid. 78—79), dels ock enär byggnadens användning i hög grad försvårades på grund av bestämmelserna i § 40. I samband med vissa utredningar inom justitiedepartementet rörande lokaler för ämbetsmyndigheter torde, anför kommissionen, hava framkommit, att ett iordningställande av den nuvarande byggnaden komme att draga stora kostnader. Även underhåll och drift torde ställa sig relativt dyrbara i vad rörde denna byggnad.

Kommissionen framhåller i detta sammanhang, att bestämmelserna i § 40 måste tolkas så, att i där avsedda byggnaders inre finge vidtagas sådana förändringar, som funnes nödiga och ej spolierade väsentliga kulturvärden.

Mot överlåtelsen av kvarteret Glasbruket nr:is 3 och 4 har djurgårdskommissionen intet att erinra. Rörande priset anser sig djurgårdskommissionen ej böra göra någon erinran.

Beträffande parköverenskommelsen hade, meddelar djurgårdskommissionen, inom densamma betänkligheter yppats mot uppgörelsen i denna del, främst med hänsyn till upplåtelse tidens långvarighet samt den avtalade ersättningens låga belopp i förhållande till de markvärden, det här rörde sig om. Härom anför kommissionen vidare:

Såsom skäl för kortare upplåtelsestid har även framförts önskvärdheten av att dessa parkfrågor skulle kunna upptagas till behandling i sammanhang med den framtida dispositionen av Skepps- och Kastellholmarna, där krav på stora områdens friläggande äro att emotse och tydligen komma att få stor ekonomisk betydelse. Det har också framhållits, att en engångsavgift förefaller omotiverad, då samtidigt en årsavgift skall utgå, samt att den föreslagna årliga avgiften i stället bort utgå med ett i förhållande till markvärdet skäligt belopp. I vad mån sådana betänkligheter motvägas av de fördelar, som överenskommelsen kan anses innebära, särskilt såsom integrerande del i det nu föreliggande avtalet, ankommer på Kungl. Maj:t och riksdagen att bedöma.

Vad angår överenskommelsens detaljer i nu angivna del gör djurgårdskommissionen följande anmärkningar:

Frågan om gatumarkersättning och gatukostnadsbidrag i vad avser de breddade gatorna genom och utmed Kungsträdgården har icke i avtalet reglerats. Det synes nödvändigt, att kronan för sin mark helt friskrives i berörda hänseenden — djurgårdskommissionen förutsätter givetvis, att i stadsplan nu omedelbart *hela* det för Hamngatans breddning av staden förvärvade området utlägges till gata och därmed kronans fasad rätt bibehålles.

Majoriteten inom markkommissionen har vid avtalets uppgörande utgått från, att vidgningen av Hamngatan ej skulle få medföra ökad lushöjd å dess norra sida, medan herr Hernlund för sin del intagit motsatt ståndpunkt. Klart torde vara, att sålunda åtminstone majoriteten förutsatt, att vidgningen ej skall för norra sidans fastigheter medföra skyldighet att utgiva gatumarkersättning, och att ersättningen till kronan enligt § 39 2 mom. bestämts med hänsyn härtill.

Skulle emellertid stadsplanläggningen rörande berörda fastigheter ske i enlighet med den mening, som herr Hernlund uttalat, synes ovillkorligen kronan böra av staden gottskrivas den gatumarkersättning, staden kan utfå av ägarerna till fastigheterna norr om Hamngatan — i analogi med vad som i 1931 års Ladugårdsgärdesavtal stadgas rörande de 400,000 kronor, som i dylikt hänseende utgivits av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag för dess tomter vid Valhallavägen. Därjämte bör i dylikt fall också bebyggelsehöjden å kronans behållna område vid Hamngatan och eventuellt Västra Trädgårdsgatan i stadsplan fastställas till enahanda som för tomtmarken norr om Hamngatan.

I fråga om markkommissionens uttalanden i vad avser Ladugårdsgärdet anser sig djurgårdskommissionen till en början böra konstatera, att markkommissionens i betänkandet angivna ståndpunkt innebure ett fullständigt frångående av de direktiv, som enligt statsmakternas beslut varit gällande för Gärdets stadsplanläggning och exploatering. I anslutning här till anför djurgårdskommissionen:

Den del av Ladugårdsgärdet, som helt omslutes av de enligt 1928 och 1931 års Ladugårdsgärdesavtal stadsplanlagda områdena, har alltid från kronans sida ansetts böra självfallet och snarast möjligt intagas i stadsplan för att exploateras; den 24 november 1933 uppdrog Kungl. Maj:t åt djurgårdskommissionen att med Stockholms stad upptaga skyndsamma förhandlingar härom; och då dessa förhandlingar hitintills icke lett till resultat, hava 1939 års statsrevisorer med skärpa framhållit angelägenheten av att

ifrågavarande del av Ladugårdsgärdet ofördröjligen blir föremål för exploatering. Enligt markkommissionens angivna ståndpunkt skulle detta omöjliggöras. Denna ståndpunkt kräver nämligen en rad av förarbeten innan någon som helst ny stadsplanläggning och exploatering å Ladugårdsgärdet kan komma till stånd: först »närmare utredning» om föreliggande markbehov från såväl kronans som stadens sida, därefter upprättande av en dispositionsplan ej blott över alla ännu obebyggda delar av Ladugårdsgärdet, som tillhöra kronan, utan också över stadens mark, ända fram till Värtan och Djurgårdsbrunnsviken; vidare reserverande av mark för såväl statliga som kommunala byggnader eller anläggningar och därjämte avsättning — »tillsvidare» — av ett område till »allmän plats». Endast vad som bleve över efter dessa reservationer skulle kunna »ytterligare» upplåtas för enskild byggelse. Att ett så omfattande och vittutseende komplex av förarbeten skulle undanskjuta varje fortsättning av exploateringen å Ladugårdsgärdet för oberäknelig tid, lär vara uppenbart.

Djurgårdskommissionen har för sin del upprepade gånger på given anledning uttalat den meningen, att den sedan ett årtionde aktuella stadsplanläggningen av förutnämnda, genom 1928 och 1931 års avtal inramade område, bör ofördröjligen genomföras. Senast har detta skett i utlåtanden av den 18 januari 1940 dels i anledning av 1939 års statsrevisorers ovannämnda uttalande, som helt gick i samma riktning, dels över markkommissionens då föreliggande inläga till Kungl. Maj:t, vilken antydde enahanda tankegång som nu utvecklats i dess betänkande. Vad som anförts i detta betänkande har icke rubbat djurgårdskommissionens uppfattning i frågan. Det torde emellertid påkalla några korta anmärkningar rörande de skäl, som markkommissionen anför för sin ståndpunkt.

När markkommissionen utgått från de stora behoven av mark å Gärdet för statliga och kommunala ändamål, må härtill erinras, att sådana behov näppeligen kunna på lång sikt fastställas i sådan omfattning och med sådan säkerhet, att de rimligen böra läggas till grund för en dispositionsplan av de utomordentliga mått, kommissionen tänkt sig. Svårigheterna vid en sådan förhandsberäkning kunna belysas av uppgifter i betänkandet (sid. 112), att tomter å Ladugårdsgärdet reserverats för riksarkivet, riks försäkringsanstalten och pensionsstyrelsen — såvitt djurgårdskommissionen har sig bekant föreligga inga sådana beslut av statsmakterna. Det av statens delegerade framförda kravet på 200,000 kvadratmeter, alltså 20 hektar, för ett sjukhus å Ladugårdsgärdet, har upptagits i betänkandets beräkning, ehuru vederligen intet nuvarande sjukhus disponerar ens 80,000 kvadratmeter och det framförda kravet icke är på något sätt auktoriserat. I fråga om kronans markbehov för offentliga byggnader pågår en utredning, vars resultat väl måste prövas av statsmakterna, innan de kunna läggas till grund för någon dispositionsplan å Ladugårdsgärdet. Härtill kommer att under överskådlig tid torde kunna motses återhållsamhet från såväl kronans som stadens sida beträffande nya offentliga byggnadsföretag, och att kronan äger även andra områden än Ladugårdsgärdet, vilka kunna tagas i anspråk för sådant ändamål, varjämte kronan förvärvar icke obetydliga nya fastighetskomplex, om det nu föreslagna avtalet med staden kommer till stånd.

Beträffande omfattningen av den mark, som skulle kunna vid sidan av Ladugårdsgärdet disponeras för offentliga byggnader, hänvisar kommissionen till följande promemoria:

Kronan äger — utöver Kungsträdgården och Humlegården samt Bellevue — stora områden, lämpade för offentliga institutioner. Förutom de stora

perifera områdena vid Drottningholm, Ulriksdal, Bergshamra, Mörby, Haga och Karlberg äger kronan allttjämt stora områden å Norra Djurgården, som t. ex. vid Experimentalfältet kunna rimligen tagas i anspråk för ytterligare institutioner. Inne i staden äger kronan:

Skeppsholmen cirka	164,000	kvadratmeter	
Kastellholmen cirka	29,000	»	
Galärvarvet med utfyllnad cirka	112,600	»	1)
Djurgårdsstaden cirka	52,000	»	
Beckholmen cirka	60,000	»	

Vidare har kronan redan å nu stadsplanelagda delar av Ladugårdsgärdet för närvarande mark reserverad för offentliga byggnader till en areal av tillhopa cirka 425,000 kvadratmeter. Därjämte lämpa sig de delar av Djurgården vid Djurgårdsbrunnsviken, där sjöfarts- och etnografiska museet äro lokaliserade, för ytterligare bebyggelse av enahanda eller liknande art.

Härefter anför kommissionen vidare:

Vad angår det i betänkandet förutsatta reservatet av ett område, »som tillsvidare bör bibehållas som allmän plats», motiveras detta dels med önskvärdheten av ett sådant område »för utställningar och andra dylika ändamål», dels därmed »att det ur naturskydds- och kulturhistorisk synpunkt är av intresse att bevara åtminstone en del av den säregna natur Ladugårdsgärdet erbjuder». Djurgårdskommissionen skall till denna motivering endast foga den anmärkningen, att sådana synpunkter veterligen hittills icke gjort sig gällande vid statsmakternas behandling av Ladugårdsgärdesfrågorna. Där- emot bör framhållas, att för bevarande »tills vidare» av ett betydande område å Ladugårdsgärdet i orört skick ingalunda erfordras den vidlyftiga procedur, som markkommissionen tänkt sig. Ett sådant område, innefattande i huvudsak all mark öster om nuvarande Gärdesgatan, kommer att finnas kvar, även om stadsplaneläggning och exploatering sker av den inramade mittrayonen väster om samma gata. Och det torde vara påtagligt, att sagda återstående östra huvuddel av Ladugårdsgärdet icke kan förväntas under nu överskådlig tid ifrågakomma för bebyggelse i någon nämnvärd omfattning.

Ett fullföljande av hittills gällande direktiv om skyndsamt stadsplaneläggning av det inramade västliga området är givetvis fullt förenligt med av- sättning inom detta område av tomter till offentliga byggnader — i den utsträckning, som för närvarande kan anses av verkligt behov påkallad; det kan ju i alla händelser ej komma ifråga, att hela området skall reserveras för sådana ändamål. Likaså hava de preliminära förslag till sagda partiella stadsplaneläggning, som uppgjorts inom djurgårdskommissionen, tagit all erforderlig hänsyn till eventuell disposition av kronans övriga område. Att nu söka fastställa en definitiv plan för det hela, får däremot anses olämpligt även ur den synpunkten, att väsentligt förändrade förhållanden kunna inträda, innan en sådan plan skulle komma till användning.

Ett ytterligare skäl till skyndsamt stadsplaneläggning av det inramade västliga området anser djurgårdskommissionen ligga i följande förhållande:

Starka erinringar kunna, såsom 1939 års statsrevisorer å sid. 76 i sitt betänkande framhållit, göras redan mot att mark i stor omfattning *reserveras* för allmänna ändamål, innan densamma intagits i stadsplan. Än starkare betänkligheter måste det möta att nödgas låta bebyggelse för dylika ända-

1) Därav vissa områden disponerade av Nordiska museet och kyrkogård.

mål komma till stånd på icke stadsplanerad mark; att denna utväg blivit anlita för marinens byggnad måste betraktas som en ren nödfallsåtgärd. Ett uppskov med nu ifrågasatt områdes stadsplanläggning skulle därför förhindra eller i vart fall ytterligt försvåra dess tagande i anspråk inom rimlig tid ens för sådana statens och stadens byggnader, varav behovet är mest trängande. — Å andra sidan behöver knappast erinras därom att, om området nu stadsplanerades för omväxlande offentlig bebyggelse och bostadsbebyggelse, det ännu kommer att dröja några år innan den för bostadsbebyggelse avsedda tomtmarken hinner bli såld; skulle under mellantiden vidtagna utredningar visa på behov inom området av offentlig bebyggelse i större utsträckning än stadsplanen upptager, lära därav betingade ändringar i stadsplanen kunna genomföras utan tidsutdräkt.

Vad djurgårdskommissionen sålunda anför angående markkommissionens ståndpunkt i fråga om Ladugårdsgärdet hade, uttalar djurgårdskommissionen slutligen, avsett att bidra till klargörande av de konsekvenser för den hittills avsedda stadsplanläggningen, vilka måste förutses, om sagda ståndpunkt skulle godtagas. I varje fall vore det uppenbarligen angeläget, att statsmakterna i anledning av såväl detta betänkande som statsrevisorernas motsatta uttalande toge ställning i dessa frågor.

Riksmarskalksämberet har i ärendet infordrat yttranden från intendenten för Djurgården i vad avser frågan om disposition av Norra Djurgården och från stathållarämbetet på Haga slott rörande Bellevueområdet.

Intendenten för Djurgården har till en början meddelat, att hela Djurgårdsområdet, som dispositionsplanen skulle komma att omfatta, för närvarande vore disponerat. Vissa delar av området torde dock efter hand lämpligen kunna upplåtas för ifrågasatta ändamål. Intendenten funne det därför välbetänkt, att en dispositionsplan upprättades och att icke såsom hittills skett lösryckta delar upplåtes för bebyggande. Planen ansåge intendenten böra omfatta även Svea livgardes och f. d. Göta livgardes kasernområden samt området öster därom och öster om Oxenstiernegatan, inom vilka områden framdeles betydande lokalbehov funnes att tillfredsställa. Beträffande det i betänkandet berörda spörsmålet att bevara ett öppet område å Ladugårdsgärdet funne intendenten den föreslagna s. k. Gärdesheden härför särskilt lämpad. I anslutning härtill anför intendenten:

Till detta område torde böra räknas hela Fågelbacken, norr om Greve von Essens väg, samt området fram till Kampementsbacken. Denna del av Ladugårdsgärdet är icke blott behöflig för möten, utställningar och dylikt, utan även under alla årstider för olika sportändamål såsom skid- och kälkäkning, fotbollspelning, segelflygning m. m. Ett frilagt område härstädes är dock med hänsyn till en blivande bebyggelse icke tillfyllest. Detta synes ovillkorligen böra vara av större omfattning för att tillgodose Stockholms allmänhets olika behov. Från det ifrågasatta frilagda området är det därför önskvärt, att detta utsträcker norr om Greve von Essens väg och fram mot Borgen mot dess slutningar, som äro mycket använda för skidåkning, och därifrån mellan Greve von Essens väg mot stadens gräns vid Lindarängsvägen, omfattande hela Drottningberget med dess olika skogsbestånd och de vackra hagtorns- och slånsnåren, dess djur- och fågelliv, de härinom befintliga flyttblocken och gravfälten från folkvandrings- och vikingatiden,

samt vidare över Lidingöbrovägen, mellan stadens område och fram till Lilla Värtan. Härigenom skulle kompensation erhållas för den nu bebyggda Smedsbacken, för Kampementsbacken, som är avsedd att bebyggas, samt för det till Stockholms stad avträdde Kaknäsområdet. Samtliga dessa områden vore, enligt av särskilt tillkallade sakkunniga avgivet betänkande år 1917, föreslagna att bibehållas såsom naturliga parker. Särskilt angeläget torde vara, att ingen vidare bebyggelse måtte få förekomma utmed parksjön Djurgårdsbrunnsviken och därifrån utmed Djurgårdsbrunnskanalen, varigenom stora skönhetsvärden kunna bevaras.

Ståthållarämbetet å Haga slott har icke funnit något att erinra mot att en plan rörande Bellevueområdet upplades under förutsättning, att ämbetet finge yttra sig över planen, innan den fastställdes.

Riksmarskalksämbetet har, under hänvisning till vad intendenten för Djurgården anfört, förklarat, att ämbetet biträdde de av intendenten framförda synpunkterna rörande Ladugårdsgärdet. Ämbetet förväntade att, sedan den i betänkandet omnämnda utredningen gjorts och en dispositionsplan för de obebbyggda delarna av Ladugårdsgärdet upprättats, ämbetet bleve satt i tillfälle att yttra sig över densamma före dess fastställande.

Ej heller markkommissionens förslag i fråga om Bellevueområdet har föranlett någon erinran från riksmarskalksämbetets sida.

Karolinska mediko-kirurgiska institutet, som yttrat sig över markkommissionens förslag om överlåtelse till Stockholms stad av de av Karolinska institutet disponerade fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket, erinrar om statsmakternas principbeslut om förläggning av institutets institutioner och kliniker till det s. k. Norrbackaområdet samt anför i anslutning härtill:

Detta beslut har så tillvida genomförts, att de första delarna av karolinska sjukhuset nyligen kunnat tagas i bruk. Förslag har också upprättats avseende uppförande å Norrbackaområdet av byggnader för institutets teoretiska institutioner, bibliotek och administrationslokaler. Av detta förslag har hittills beslutats om uppförande (i samband med statens institut för folkhälsan) av nybyggnad för hygieniska institutionen, vissa vägar, kulvertar m. m. Till övriga delar av förslaget hava medel hittills anvisats blott för färdigställande av ritningar och entreprenadhandlingar. För genomförande av dessa delar av förslaget torde kunna beräknas omkring fyra år. Med detta företags färdigställande kunna institutets till fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket förlagda teoretiska institutioner, bibliotek och administrationslokaler bortflytta.

Ur institutets synpunkt sett är det ett viktigt önskemål, att en sådan avflyttning kan äga rum så snart ske kan. Institutets lokaler i Glasbrucksfastigheterna äro nämligen högeligen ålderdomliga, otillräckliga och olämpliga. Det har sedan länge varit ett trängande behov att för ifrågavarande inrättningar erhålla tillräckliga och tidsenliga utrymmen.

Kollegiet har därför för sin del intet att invända mot att institutets nuvarande fastigheter överlåtas till Stockholms stad. De föreslagna bestämmelserna om tidpunkten för stadens tillträde av desamma synas ej heller giva anledning till invändning. Härvid har kollegiet utgått från att statsmakterna komma att vidtaga erforderliga åtgärder så, att de teoretiska institutionernas nybyggnadsfråga är definitivt löst före den dag (den 1 januari 1946 respektive 1948), då staden senast äger tillträda fastigheterna.

Storleken av det värde, varmed fastigheterna ingå i uppgörelsen, undandraget sig kollegiets bedömande.

Slutligen har styrelsen för svenska arkitektföreningen inkommit med ett yttrande, vari styrelsen i anslutning till synpunkter rörande den framtida dispositionen av Ladugårdsgärdet, vilka framkommit vid en diskussion å ett av föreningen avhållet möte, anfört följande:

Föreningen ansluter sig helt till markkommissionens förslag, att innan ytterligare exploatering företages, en dispositionsplan uppgöres för de ännu icke bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet, omfattande all ifrågavarande mark ända fram till Värtan och Djurgårdsbrunnsviken. I denna plan bör förutom mark för nybyggnader för statliga eller kommunala ändamål angivas, huru stort område som tillsvidare bör bibehållas såsom allmän plats och vad som ytterligare kan upplåtas för enskild bebyggelse. Endast genom en sådan plan kan bedömas var och huru den fortsatta exploateringen på lämpligaste sätt bör äga rum, samt huru de värden, som ligga i detta vackra och traditionsrika och för befolkningens trevnad så betydelsefulla område, skola kunna på bästa sätt tillvaratagas. En dylik dispositionsplan, uppgjord i samarbete mellan representanter för staten och staden, bör enligt styrelsens mening kunna upprättas på en tid av 1 eller högst 2 år. Med hänsyn till nu rådande förhållanden torde något hinder av reell betydelse med avseende på kronans exploateringsverksamhet icke härigenom behöva uppstå, då med all sannolikhet under den närmaste framtiden något intresse för enskild byggnadsverksamhet icke torde föreligga.

Vid olika tillfällen under de senare årtiondena hava uppgörelser träffats mellan kronan och Stockholms stad i syfte att reglera ekonomiska mellanhavanden rörande inom staden belägna markområden. Bland de olika större avtal, som under senare tiden träffats, torde jag sålunda få erinra om dels 1928 års Kanslihus- och Kungsholmsavtal, som innefattade en reglering av bland annat vissa frågor, sammanhängande med det nuvarande kanslihusets åvägbringande, samt vissa stadsplane- och markregleringsfrågor, avseende kronans fastigheter å Kungsholmen, dels 1928 och 1931 års Ladugårdsgärdesavtal, som avsågo en uppgörelse mellan kronan och staden rörande grunderna för Ladugårdsgärdets intagande i stadsplanen i och för exploatering, dels 1937 års avtal om exploatering av Konradsbergs- och Mariebergsområdena å Kungsholmen, dels ock slutligen 1939 års avtal om exploatering av Johanneshov och Kvarnängen m. fl. markområden. Ehuru sålunda åtskilliga frågor reglerats, återstår emellertid ett stort antal spörsmål, vilkas lösning för såväl staden som kronan framstår såsom önskvärd och i vissa fall nödvändig.

Vad som under den senaste tiden aktualiserat frågan om en ny ekonomisk uppgörelse mellan kronan och staden är nödvändigheten av att inom en nära framtid söka åstadkomma förbättrade trafikförhållanden vid Tegelbacken, där plankorsning förekommer mellan gatan och västra stambanan vid dess infart till centralstationen. Att den under de senare åren inträdda starka ökningen av såväl gatu- som järnvägstrafiken föranlett sådana allvarliga olägenheter för trafikförbindelsen vid Tegelbacken mellan Norrmalm och Kungsholmen, att en reglering av denna trafikplats icke längre synes böra

Departements-
chefen.

uppskjutas, torde vara ett så allmänt känt faktum, att någon närmare motivering därför icke här är erforderlig. För Stockholms stad är det därjämte ett starkt behov att i samband med en dylik reglering få till stånd en uppgörelse i fråga om de statens intressen, som beröras av anordnandet av planerade nya trafikleder mellan Södermalm och Norrmalm.

Problemet om Tegelbackens ordnande har sedan lång tid tillbaka varit föremål för omfattande utredningar, vilka resulterat i en mångfald olika förslag. Icke något av dessa har emellertid kunnat leda till enighet rörande problemets rationella lösande. Den år 1938 av järnvägsstyrelsen och delegerade för Stockholms stad föreslagna lösningen och i samband därmed preliminärt avtalade markuppgörelsen möttes från de över förslaget hörda statliga myndigheterna av sådana invändningar, att förslaget icke ansågs böra framläggas för riksdagen. I syfte att få fram en från båda parternas sida godtagbar lösning av problemet medverkade Kungl. Maj:t, på framställning från stadens sida, den 31 mars 1939 vid tillsättandet av en förhandlingskommission (1939 års markkommission). Med hänsyn till bland annat vad som anförts i de över 1938 års förslag avgivna yttrandena och för att skapa förutsättningar att lättare kunna uppnå en överenskommelse mellan kronan och staden beträffande de omfattande ekonomiska spörsmål, som en reglering av Tegelbacken måste medföra, fick kommissionen till uppgift att verkställa en allmän inventering av de mellan kronan och staden föreliggande aktuella markfrågorna. Det av markkommissionen i samband med dess betänkande framlagda avtalsförslaget omfattar därför icke endast en uppgörelse om frågor, som avse Tegelbackens ordnande och vad därmed sammanhänger, utan även om åtskilliga markfrågor, som i och för sig icke äga något samband med förstnämnda fråga. Bland annat till följd härav har den ekonomiska uppgörelsen parterna emellan kunnat resultera i att en mellanavgift av endast omkring 150,000 kronor skulle av ena parten, staden, erläggas till motparten.

Genom det nu framlagda avtalsförslaget vinnes en reglering av åtskilliga för staden viktiga spörsmål. Sålunda erhåller såsom tidigare omnämnts staden möjlighet att åstadkomma en definitiv utformning av Tegelbacken ävensom anlägga nya syd-nordliga trafikleder, däribland förortsbanan från söder. Stadens behov av mark för vidgning av de centralbangårdsområdet angränsande trafiklederna tillgodoses. Vidare lämnar kronan mark för breddning av Hamngatan och Arsenalsgatan utmed Kungsträdgården. Bland andra betydelsefullare markförvärv för stadens räkning märkes övertagande av Karolinska institutets tomt invid Stadshuset ävensom ett ganska betydande område invid Atlasområdet. Vidare tillförsäkras staden nyttjanderätt under 50 år till Kungsträdgården och Humlegården, vilka emellertid kvarbliva i kronans ägo.

Även om den träffade uppgörelsen i första hand torde få anses tillgodose intressen, som äro av särskild aktualitet för staden, medför uppgörelsen också för kronans vidkommande påtagliga fördelar. Kronan erhåller sålunda erforderlig mark för uppförande av nytt bangårdspostkontor och nytt ilgods-

magasin. Särskilt för bangårdspostens del har en snar lösning av lokalfrågan visat sig vara önskvärd. Bland andra viktigare markförvärv för kronans räkning, som omfattas av förslaget, märkes övertagandet av en del fastigheter i kanslihusets omedelbara närhet. Vidare överlåter staden sina samtliga fastigheter å Riddarholmen till kronan. Härigenom tillgodoses ett gammalt önskemål att i görligaste mån samla all mark å Riddarholmen i kronans hand. Slutligen förvärvar kronan ett par fastigheter vid Lästmakargatan, vilka telegrafverket behöver för utvidgning av sina där belägna stationsanläggningar.

Det slutresultat, som uppgörelsen innefattar och vilket parternas representanter å ömse håll funnit riktigt och ansett sig vilja tillstyrka, har, såsom torde framgå av betänkandet, framkommit under en önskan att åvägbringa samförstånd mellan kronan och staden i deras ekonomiska mellanhavanden. Karaktären av samförståndslösning präglar avtalsförslaget särskilt starkt i vad därigenom uppgörelse träffats rörande äganderätten till vissa mellan parterna tvistiga områden, såsom gatumark, vattenområden och utfyllnader. Det kan möjligen ifrågasättas, huruvida icke markkommissionen, särskilt vad beträffar Riddarholmen, låtit områden, till vilka statens äganderätt skulle kunna styrkas, ingå i uppgörelsen såsom tvistiga, men ställning till denna fråga torde svårligen kunna tagas utan att ytterligare undersökningar och utredningar verkställas. Spörsmålet om äganderätten till de tvistiga områdena skulle visserligen, såsom markkommissionen uttalat, kunna hänskjutas till domstols prövning, utan att en sådan åtgärd skulle behöva utgöra hinder för eller fördröja genomförandet av den i avtalet förordade trafikregleringen. Med hänsyn till de skäl, som kunna tala mot ett dylikt förfarande, synes mig emellertid en förlikningsmässig överenskommelse mellan parterna rörande de tvistiga områdena vara att föredraga. Någon fara för att överenskommelsen skall erhålla prejudicerande betydelse i fråga om kronans eller stadens äganderättsanspråk rörande områden, som icke omfattas av nu förevarande uppgörelse, kan knappast anses föreligga. I avtalsförslagets § 48 har för övrigt till förhindrande härav särskilt uttalats, att avtalet icke är prejudicerande för andra äganderättsanspråk.

Vad angår den dominerande frågan i den föreslagna uppgörelsen, nämligen Tegelbackens reglering med vad därmed hör samman, har det av markkommissionen nu förordade förslaget framkommit efter genomgång av tidigare upprättade förslag ävensom av nya sådana, som uppgjorts på föranstaltande av kommissionen. Av den av kommissionen i dess betänkande lämnade sammanställningen å de fördelar och nackdelar, som äro förenade med en lösning i enlighet med å ena sidan det av kommissionen förordade överfartsförslaget, vilket innebär, att den östvästliga gatutrafiken skulle ledas över järnvägen, samt å andra sidan det underfartsförslag, som ansetts böra ställas emot det förra, synes mig framgå, att överfartslösningen ur trafikteknisk synpunkt äger vissa företräden framför underfartslösningen. Vad den estetiska sidan beträffar finner jag det tveksamt, vilket av förslagen som är att föredraga. Ur kostnadssynpunkt må framhållas, att underfarts-

förslaget ställer sig något dyrare än överfartsförslaget, därvid hänsyn jämväl bör tagas till att underfartsförslaget torde nödvändiggöra nedsänkandet av den planerade förortsbanan i tunnel under Norrström, så snart nämnda bana fortsattes norr om Tegelbacken. De kostnader, som skulle falla å kronan i anledning av trafikregleringen, bliva enligt de förutsatta principerna för fördelningen av kostnaderna mellan parterna emellertid lika antingen det ena eller det andra alternativet genomföres. Med hänsyn härtill och då ett underfartsförslag ur statens järnvägars synpunkt jämväl torde vara godtagbart, torde det därför vara utan större betydelse för kronan, vilket alternativ som väljes. Från kronans sida torde i förevarande sammanhang ställning icke behöva tagas till nu ifrågavarande spörsmål. Det kan här erinras, att enligt § 1 i avtalet möjlighet beredes att beträffande lösningen av tegelbacksproblemet vidtaga de ändringar och jämkningar, som under ärendets vidare behandling kunna finnas påkallade. Byggnadsstyrelsen har som sin mening uttalat, att detta finge anses innebära, att varje uppslag, som visade sig innebära bättre lösningar av ifrågavarande trafikproblem, torde kunna även i fortsättningen upptagas till prövning. Även om åt denna paragraf knappast torde kunna givas en så vid tolkning, som byggnadsstyrelsen ansett, förutsätter jag emellertid, att hinder icke skall möta för Kungl. Maj:t att ansluta sig till det förslag, som sedermera, då frågan aktualiseras, kan anses mest ändamålsenligt.

I fråga om principerna för den ekonomiska uppgörelsen mellan parterna innebär förslaget, att byggnadskostnaderna för de ifrågasatta anordningarna för Tegelbackens reglering och vad därmed sammanhänger skola gäldas av parterna allt efter graden av det intresse, parterna finnas äga till de olika anläggningsdelarna. Mot denna princip kan givetvis icke någon berättigad erinran framställas. I enlighet härmed skall sålunda staden helt bekosta framdragandet av lokalbanan (tunnelbanan) från Söder till Norr samt bygandet av ny gatuled utmed den nya sammanbindningsbanan från Munkbron till Tegelbacken. Beträffande stambanans omläggning och ordnandet av Tegelbacken skall en kostnadsfördelning mellan parterna äga rum. För statens järnvägar medför den nödvändiga förflyttningen av järnvägsbron något västerut fördelen av en ny och bättre bro, varjämte plankorsningen mellan järnvägen och gatutrafiken upphör. För vinnande av dessa fördelar synes mig skäligt, att på sätt markkommissionen föreslagit statens järnvägar deltaga i kostnaderna med ett belopp, motsvarande dels de beräknade kostnaderna för den nuvarande brons grundliga reparation och istandsättande, dels ock kapitaliserade värdet av det belopp, vartill kostnaderna för bevakning och underhåll för bomanläggningen vid nuvarande plankorsning å Tegelbacken uppgå. Ej heller synes något vara att erinra mot förslaget i vad avser regleringen av de markfrågor, som uppstå genom den föreslagna trafikregleringen. Enligt principen, att ingendera parten skall på den andras bekostnad få någon obehörig vinst av banomläggningen, har sålunda staden att anskaffa och gälda kostnaden för den mark, som erfordras för stambanan i dess nya läge. I den mån kronan äger rätt till mark, som tages i anspråk, skall därför kronan erhålla gottgörelse av staden. Å andra

sidan förutsattes, att de delar av den äldre bansträckningen, som bliva frilagda genom järnvägens omläggning, utan ersättning skola övergå i stadens ägo. Vid uppgörelsen i enlighet med vad här sagts har emellertid hänsyn tagits till att den nya bansträckningen i järnvägens intresse förutsatts skola erhålla en bredd av cirka 11 meter i stället för såsom är fallet i fråga om den nuvarande 8,5—9,5 meter.

Enligt avtalsförslaget skola omfattande markbyten äga rum mellan parterna i fråga om Stockholms centralbangård berörande områden. Den för kronan viktigaste följden härav är, att kronan väster om centralbangården erhåller ett större område om närmare 29,000 kvadratmeter, avsett att användas för järnvägs- och poständamål. Särskilt för postverkets del föreligger ett trängande behov att inom den närmaste tiden erhålla nya lokaler för bangårdspostkontoret, vars nuvarande byggnad torde få anses vara av mera provisorisk karaktär och för sitt ändamål numera otillräcklig. Enligt det av den särskilda, för utredning av bangårdspostfrågan utsedda delegationen förordade förslaget skulle postkontoret förläggas å förenämnda område väster om centralstationen och omedelbart söder om en projekterad viadukt över järnvägsområdet i Klarabergsgatans förlängning. Såsom av byggnadsstyrelsens utlåtande framgår har däremot styrelsen på närmare angivna skäl ansett sig böra i stället förorda en förläggning av postkontoret till den ankomsthall, som skulle uppföras över järnvägen tvärs över spåren. Med hänsyn till att frågan om postkontorets förläggning icke omfattas av det föreliggande avtalsförslaget, torde ståndpunkt i förevarande sammanhang icke behöva tagas till detta spörsmål. Det torde få ankomma på generalpoststyrelsen att efter samråd med järnvägsstyrelsen och byggnadsstyrelsen inkomma med förslag i ämnet, när så anses erforderligt. Då det värde — 300 kronor per kvadratmeter — med vilket området väster om Centralbangården ingått i uppgörelsen, liksom värdena å övriga här ifrågavarande markområden synes från båda parternas sida vara godtagbart, anser jag mig icke böra framställa någon erinran mot avtalsförslaget i här berörda delar. Enligt förslaget skall staden i anledning av markbytena tillgodoskrivas ett belopp av något mer än tre miljoner kronor.

Djurgårdskommissionen har anmärkt, att sista stycket i § 42 knappast kunde anses uttömmande reglera de förhållanden, som uppkommit i följd av att gränsen för det till kronan överlättna röda området B å pl. III ginge i en bruten linje genom saluhallsbyggnaden och det till staden överlättna lilafärgade området C likaledes begränsades av en bruten linje genom nuvarande bangårdspostkontoret. Då båda områdena böra överlämnas till respektive parter fria från byggnader, därest den mottagande parten så påfordrar, torde uttrycklig bestämmelse härom till förebyggande av missförstånd böra intagas i § 42 av avtalet.

Uppgörelsen angående kvarteret Jericho möter icke någon invändning från min sida. I anslutning till vad djurgårdskommissionen anfört torde emellertid i § 21 av avtalet uttryckligen böra angivas, att kronan frikallas från utgivande av ej blott gatumarkersättning utan även gatukostnadsbidrag i övrigt.

Såsom markkommissionen uttalat torde det föreligga starka skäl för att kronan, som redan äger större delen av Riddarholmen, förvärvar all rätt till den staden tillhöriga, väster om den föreslagna nya sammanbindningsbanan belägna marken å Riddarholmen. Härigenom erhåller kronan möjlighet att på lämpligt sätt utnyttja den för bebyggelse avsedda marken för sina byggnadsändamål. Den ekonomiska uppgörelsen härom har i hög grad blivit beroende av att tvist råder mellan parterna angående ägande- eller dispositionsrätten till vissa delar av den mark, som är föremål för uppgörelse. Ehuru det kan ifrågasättas, huruvida icke markkommissionen tillmätt stadens anspråk på rätt till vissa av markområdena alltför stor betydelse vid den ekonomiska uppgörelsen, anser jag mig dock ej böra förorda någon ändring i denna del av avtalet. För att kronans rätt att bebygga Riddarholmen i enlighet med vad avtalet förutsätter skall kunna anses tryggad, torde det emellertid icke vara tillfyllest, att kronan erhåller äganderätten till all den mark, varom här är fråga. I anslutning till vad djurgårdskommissionen uttalat torde därjämte i § 49 böra intagas föreskrift om att avtalet icke blir bindande, förrän stadsplan i huvudsaklig överensstämmelse med Pl. IV av Kungl. Maj:t fastställts i sådan utsträckning, att de å planschen angivna områdena, vilka angränsa kronans kvartersmark efter avtalets godkännande och som enligt avtalet förutsättas skola få bebyggas, i stadsplanen utläggas såsom kvartersmark.

Med anledning av vad djurgårdskommissionen anmärkt i fråga om §§ 24 och 25 i avtalsförslaget torde dessa paragrafer böra omformuleras i huvudsaklig anslutning till vad kommissionen föreslagit.

Från statens sida torde onekligen föreligga intresse, att staten, då tillfälle erbjödes, förvärvar lämpligt belägen byggnadsmark i det förvaltningscentrum, som nu finnes inom Staden mellan broarna, för att därigenom kunna tillgodose redan föreliggande eller framdeles uppkommande behov av mark för statlig bebyggelse. Jag vill därför tillstyrka, att kronan förvärvar den staden tillhöriga marken, som är belägen inom området mellan Myntgatan, Västerlånggatan och Storkyrkobrinken. Enligt det för området uppgjorda stadsplaneförslaget skulle kronan övertaga ett staden tillhörigt område om cirka 2,360 kvadratmeter, därvid området åsatts ett värde av 1,750,000 kronor eller omkring 742 kronor per kvadratmeter. Med hänsyn till att tvist råder mellan parterna angående äganderätten till den nuvarande gatumarken inom området, har det ansetts motiverat, att staden avstår från den rätt till gatumarksansättning för Myntgatans breddning i enlighet med den förutsatta stadsplanen, som staden äger göra gällande mot kronan såsom ägare icke blott till det nu ifrågavarande området utan även till kvarteret Mars och Vulkanus (Kanslihuset), i den mån gatumarksansättning icke åligger kronan jämlikt punkt 8:o första stycket i 1928 års Kanslihus-Kungsholmsavtal. Mot denna uppgörelse synas erinringar böra framställas endast i följande hänseenden. Förenämnda befrielse från erläggande av gatumarksansättning torde böra avse icke blott nu tillämnad breddning av Myntgatan utan även den tidigare fastställda breddning, som omförmäles i punkt 8:o

andra stycket av förenämnda avtal av år 1928. I anslutning härtill bör uttrycklig bestämmelse härom intagas i § 31 av markkommissionens avtal. Vidare bör på sätt föreslagits i fråga om kvarteret Jericho sistnämnda paragraf kompletteras med en bestämmelse, att kronan friskrives ej blott från gatumarkersättning utan även från gatukostnadsbidrag i övrigt. Vad djurgårdskommissionen uttalat i fråga om Salvii gränd synes mig icke böra föranleda någon ändring i avtalet.

Mot ett förvärv från kronans sida av kvarteret Nemesis (Gamla Rådhuset) kunna givetvis vissa invändningar framställas. Sålunda har förut satts, att byggnaden såsom kulturhistoriskt värdefull skall för framtiden bibehållas. Härigenom betages kronan rätten att i vanlig ordning utnyttja tomtmarken i en eljest möjlig omfattning. Vidare kommer ett iordningställande av byggnaden för statligt ändamål att draga avsevärda kostnader. Då vid byggnadens värdering hänsyn tagits till dessa förhållanden och då dess belägenhet omedelbart intill Kanslihuset får anses för kronan förmånlig, vill jag emellertid icke motsätta mig ett förvärv av fastigheten till det föreslagna priset av 900,000 kronor.

En försäljning till staden av fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket (Karolinska institutet) synes icke böra möta invändning från kronans sida. Enligt statsmakternas tidigare fattade principbeslut skola institutets institutioner och kliniker helt förläggas till det s. k. Norrbackaområdet. I sitt utlåtande över förslaget har karolinska mediko-kirurgiska institutet också anført, att det för institutet vore ett viktigt önskemål, att en avflyttning kunde äga rum så snart som möjligt. Lokalerna i glasbruksfastigheterna vore nämligen i hög grad ålderdomliga, otillräckliga och olämpliga för sitt nuvarande ändamål. Det förutsatta priset, 4,503,820 kronor, motsvarande 430 kronor per kvadratmeter, har statskontoret — under erinran om att det av staden till kronan överlåtna, utmed Myntgatan belägna området i uppgörelsen värderats till 742 kronor per kvadratmeter — funnit lågt och uttalat betänkligheter mot. Med anledning härav vill jag framhålla, att fastigheterna i kvarteret Glasbruket med hänsyn till såväl läge som storlek närmast synas böra jämföras med det område väster om centralbangården, som enligt avtalet skall tillfalla kronan. Detta område har i uppgörelsen mellan parterna ingått med ett värde av 300 kronor per kvadratmeter, d. v. s. ett lägre värde än fastigheterna i kvarteret Glasbruket. För min del anser jag mig icke böra påfordra någon höjning av det glasbruksfastigheterna åsatta värdet.

Frågan om breddning av de Kungsträdgården angränsande trafiklederna och då närmast Hamngatan har länge stått på dagordningen. Att Hamngatan, särskilt vid den av ateljébyggnaden (Blanchs kafé) bildade s. k. puckeln, icke tillgodoser de nuvarande trafikbehoven, synes uppenbart. Lösningen av frågan har hittills försvärats bland annat därigenom, att kronan av naturliga skäl eftersträvat att, samtidigt som kronan avstår mark för gatubreddningen, erhålla en uppgörelse dels beträffande redan tidigare för gatüändamål upplåtna delar av Kungsträdgården, dels ock rörande dispositionen av den återstående delen av Kungsträdgården.

Det av markkommissionen nu framlagda förslaget, att kronan⁷ till staden avstår så mycket mark i norra delen av Kungsträdgården, som erfordras för Hamngatans breddning till 26 meter, synes icke böra möta invändning från kronan. I § 49 av avtalet har för detsammas giltighet bland annat angivits, att stadsplan av Kungl. Maj:t skall fastställas i huvudsaklig överensstämmelse med Pl. VII. Då denna plansch i vad avser Hamngatan upptager två bredder, torde till förekommande av tveksamhet rörande fastställsens omfattning ett förtydligande av paragrafen böra äga rum. I mellanvarandet mellan parterna skall kronan tillgodoföras för den överlåtna delen av ateljébyggnadens byggnadsyta, i avröjt skick, 575,000 kronor och i anledning av uppgörelsen i fråga om de Kungsträdgården i övrigt och Karl XII:s torg berörande gatorna 1,512,500 kronor. I anslutning till vad djurgårdskommissionen anfört anser jag det kunna starkt ifrågasättas, huruvida icke kronan bör gottskrivas sådan gatumarkersättning, som ägare av fastigheter i kvarteret Hästen framdeles kunna bliva skyldiga utgiva till staden, därest med anledning av Hamngatans breddning en ökad hushöjd skulle medgivas för de å norra sidan av Hamngatan belägna fastigheterna i nämnda kvarter. Av kommissionens betänkande framgår nämligen, att majoriteten inom kommissionen förutsatt, att vidgningen av Hamngatan ej skulle få medföra en ökad hushöjd å gatans norra sida. Vid dylikt förhållande torde den mark, som av kronan skulle avstås utmed Hamngatan, hava i uppgörelsen ingått med ett, med hänsyn till att gatumarkersättning icke torde kunna påräknas, motsvarande lägre värde. Enligt vad jag inhämtat har uppgörelsen i nu berörda punkt framkommit efter ingående överväganden inom kommissionen, därvid ett avstående från kronans sida av anspråken på den gatumarkersättning, som i en framtid kan tänkas komma att utbetalas, ansetts motsvaras av medgivanden från stadens sida beträffande vissa andra delar i den stora uppgörelsen. Med hänsyn till dessa förhållanden anser jag — ehuru med viss tvekan — mig icke böra påfordra en ändring i avtalet i den del, varom här är fråga. Såsom förutsättning härför synes mig dock böra uppställas, att kronan såväl för ateljébyggnadens tomt som — för det fall att någon del av Kungsträdgården eller Karl XII:s torg i framtiden skulle av kronan bebyggas — jämväl för övrig mark i Kungsträdgården och för nämnda torg helt friskrives från gatumarkersättning och gatukostnadsbidrag i övrigt i vad avser de breddade gatorna utmed Kungsträdgården och Karl XII:s torg.

Vad angår dispositionen av Kungsträdgården i övrigt, Karl XII:s torg och Humlegården anser jag övervägande skäl tala för att kronan icke avhänder sig äganderätten till dessa områden. Då någon ny statlig bebyggelse i dessa parker — bortsett från en möjligen erforderlig tillbyggnad till bibliotekshuset i Humlegården — icke, såvitt nu kan bedömas, kommer att aktualiseras inom en relativt lång tid framåt, synes emellertid såsom markkommissionen föreslagit en upplåtelse till staden av parkerna lämpligen böra ske. Den av kommissionen föreslagna upplåtelse tiden, 50 år, kan möjligen synas väl lång. Skulle till grund för beräkningen av ersättningen för

en upplåtelse under nämnda tid läggas de värden, som parkerna kunde äga såsom tomtmark, måste därjämte den föreslagna engångsersättningen givetvis vara alltför låg. Å andra sidan kan framhållas, att parkerna i stadens hand avses skola liksom hittills användas såsom för allmänheten utan avgift tillgängliga parker. Härtill kommer att kronan tidigare icke ansett sig böra påfordra någon avgift för parkernas upplåtande. På grund av bland annat nu nämnda förhållanden och då överenskommelsen i nu förevarande avseende utgör en integrerande del av det föreliggande avtalet, torde de föreslagna upplåtelsevillkoren böra godtagas från kronans sida. Det torde emellertid i detta sammanhang böra erinras, att uppgörelsen rörande parkområdena icke får anses äga prejudicerande betydelse för framtida upplåtelser av dessa eller andra kronan tillhöriga parkområden. I likhet med byggnadsstyrelsen förutsätter jag, att upplåtelsen av parkerna icke skall medföra hinder för styrelsen att jämväl i framtiden medgiva temporära upplåtelser i vad avser dessa områden i huvudsakligen den omfattning, som hittills pläгат ske. I § 37 av avtalet torde bestämmelse härom intagas.

Ehuru vissa jämkningar i avtalet utöver dem, som jag i det föregående ansett mig böra föreslå, möjligen skulle från kronans sida kunna vara motiverade, vill jag med hänsyn till de stora fördelar för båda parterna, som ett godkännande av avtalet onekligen torde få anses innebära, emellertid icke ifrågasätta ytterligare justeringar i avtalet. Jag anser därför avtalet, jämkat i de avseenden jag förutsatt, böra föreläggas riksdagen för godkännande. Enligt vad jag inhämtat kommer frågan om avtalets godkännande från stadens sida att behandlas av Stockholms stadsfullmäktige under senare delen av maj månad.

Enligt § 49 andra stycket av avtalet är detsamma förfallet, därest detsamma icke enligt bestämmelserna i nämnda paragrafs första stycke blivit bindande före den 1 juni 1941. För att bundenhet skall uppstå är föreskrivet, bland annat, att vattendomstolen genom utslag, som vunnit laga kraft, bifallit de framställningar, som erfordras för genomförandet av Tegelbackens reglering ävensom därav betingade trafikförbindelser. Såsom markkommissionen liksom även järnvägsstyrelsen uttalat kan det av olika skäl tänkas, att förutsättningarna för avtalets bestånd icke föreligga före den 1 juni 1941 och att därför sagda tidpunkt kan behöva förskjutas. Då jag delar denna uppfattning, anser jag bemyndigande hos riksdagen böra utverkas för Kungl. Maj:t att medgiva förlängning av den tid, under vilken frågan om avtalets bestånd är svävande, samt att vidtaga därav betingade ändringar i fråga om tillträdes- och likvid dagar.

Då ett överklagande från en utomstående parts sida av vattendomstolens utslag kan komma att till men för båda parterna medföra ett avsevärt fördröjande av tidpunkten för avtalets ikraftträdande, synes hinder ej böra möta för Kungl. Maj:t att med staden överenskomma, att avtalet ändock må anses bindande, därest vattendomstolen i sitt utslag medgivit, att de i framställningarna avsedda arbetena må verkställas utan hinder därav, att utslaget icke äger laga kraft.

Vid avtalets tillämpning kan behov tänkas uppkomma att vidtaga en eller annan mindre jämkning i avtalet. Med hänsyn härtill bör möjlighet föreligga för Kungl. Maj:t att medgiva sådan jämkning utan att frågan härom skall behöva underställas riksdagens prövning. Bemyndigande att vidtaga dylik jämkning torde därför böra utverkas hos riksdagen. Jag förutsätter givetvis, att därest jämkningen är av någon betydelse, riksdagens medgivande till ändringen kommer att inhämtas.

I anslutning till de erinringar eller anmärkningar mot avtalet, som jag i det föregående anført, torde §§ 21, 24, 25, 31, 35, 37, 42 och 49 böra erhålla följande ändrade lydelse:

§ 21.

Vederbörande ägare till de i § 19 omförmälda tomterna frikallas från skyldighet att utgiva å dem belöpande gatumarkersättning ävensom i förekommande fall gatukostnadsbidrag i övrigt för Lästmakargatans utläggning i enlighet med nu gällande stadsplan.

Å andra — — — nya bebyggelsen.

§ 24.

Kronan förklarar — — — den nuvarande.

I övrigt — — — allmänna trafiken.

Det skall åligga staden att ombesörja och bekosta de öppethållna områdenas underhåll, renhållning och belysning, allt på sätt sker beträffande stadens gator och öppna platser, därvid staden i fråga om den kronans gatumark, som å bilagda karta, märkt Pl. IV, betecknats såsom gatumark av ålder eller ock enligt vederbörligen fastställd stadsplan utgör gata, skall äga rätt uppbära renhållnings- och andra särskilda avgifter i den mån sådana enligt gällande bestämmelser skola utgå för kronans fastigheter i Stockholm.

§ 25.

Så länge tomten nr 1 i kvarteret Kungl. Boktryckaren innehaves av annan ägare än kronan, skall kronan dels tillhandahålla staden den mark, som erfordras för att körbar förbindelse, ej sämre än den som i anslutning till bestämmelsen i § 11 fjärde stycket åstadkommes, hålles öppen mellan denna tomt och Riddarholmsbron, dels ock bibehålla tomten vid rätt till in- och utfart vid förutom Tryckerigatan och Arkivgatan även Norra Riddarholms hamnen.

Staden skall svara för körförbindelsens underhåll samt, mot vederbörligen bestämd avgift, renhållning.

§ 31.

Kronan befrias från skyldighet att till staden utgiva såväl den gatumarkersättning som i förekommande fall det gatukostnadsbidrag i övrigt för Myntgatans utläggning i enlighet med bifogade karta, märkt Pl. VI, som eljest skolat åvila kronan såsom ägare till dels det i sista stycket av föregående paragraf omförmälda området, dels ock till kvarteret Mars och Vulkanus, dock att härigenom icke göres ändring i den ersättningsskyldighet, som må åligga kronan jämlikt 1928 års Kanslihus-Kungsholmsavtal punkt 8:o första stycket.

Befrielse från sådant bidrag, som omförmäles i föregående stycke, skall tillkomma kronan jämväl för den tidigare fastställda breddning av Myntgatan, som angives i punkt 8:o andra stycket av förenämnda avtal.

Å andra — — — kvarteret Aglaurus.

§ 35.

Kronan överlåter — — — är belägen.

Vidare avstår — — — och Strömgatan.

Staden förklarar — — — betecknade områdena.

Kronan befrias från skyldighet att till staden utgiva såväl den gatumarksersättning som i förekommande fall det gatukostnadsbidrag i övrigt för breddning på sätt förutsatts å Pl. VII av de fastigheterna nr 4 i kvarteret Kungl. Trädgården och nr 3 i kvarteret Norrström angränsande gatorna, som eljest skolat åvila kronan såsom ägare till dessa fastigheter.

§ 37.

Kronan upplåter till staden Karl XII:s Torg (kvarteret Norrström nr 3) och Karl XIII:s Torg (kvarteret Kungl. Trädgården nr 4) samt Humlegården, i den mån nämnda områden icke redan tagits i anspråk för byggnadsändamål eller nyttjanderätt till dem eljest upplåtits åt annan, för en tid av 50 år, räknat från den 1 januari 1942, eller alltså till den 1 januari 1992, för att användas såsom för allmänheten utan avgift tillgängliga parker. Upplåtelsen medför icke någon inskränkning för kronan att i huvudsakligen den omfattning, som hittills pläгат ske, medgiva tillfälliga upplåtelser med avseende å här berörda parker.

Upplåtelsen skall — — — erhållit underrättelse.

De till — — — för upplåtelsen.

§ 42.

Vardera kontrahenten — — — kontrahenterna bindande.

Vid samma — — — av vederbörande.

Sedan detta — — — å densamma.

Varder kontrahenten — — — och styckningsförrättningar.

Överlåten egendom skall, där ej annat av mottagaren medgives, av överlåtare väl vårdas och underhållas, så att den vid avträandet icke befinner sig i sämre skick än för närvarande. Det röda området B och det lilafärgade området C å bilagda karta, märkt Pl. III, skola, därest den mottagande parten så påfordrar, överlämnas till denne fria från byggnader, såvitt icke hyreskontrakt, som icke kunnat bringas att upphöra, eller bestämmelserna i § 9 andra stycket i detta avtal icke lägga hinder i vägen därför.

§ 49.

Detta avtal är icke mellan kontrahenterna bindande, förrän lagakraftägande beslut, varigenom de i § 1 andra stycket omförmälda framställningarna bifallits, föreligger samt stadsplaneändringar av Kungl. Maj:t fastställts i huvudsaklig överensstämmelse med *dels* bilagda kartor, märkta Pl. I, Pl. VI och Pl. VII — den sistnämnda innebärande bland annat en breddning av Hamngatan till 26 meter — *dels ock* bilagda karta, märkt Pl. IV, i sådan utsträckning, att de å planschen angivna områdena, vilka angränsa den kronan efter avtalets genomförande tillhöriga kvartersmarken och som enligt avtalet förutsättas skola få bebyggas, i stadsplanen utläggas såsom kvartersmark; dock att vad sålunda föreskrivits icke skall utgöra hinder för kronan att, med det i § 16 första stycket andra punkten omförmälda undantag, omedelbart tillträda det å Pl. III med bokstäverna l, m, n, o, q, r, s, t, k och l begränsade röda området.

Har avtalet — — — om expropriation.

Därest avtalet godkännes av statsmakterna, uppstår icke någon bundenhet för staten att inom viss fixerad tid medverka till ett genomförande av den förutsatta regleringen av Tegelbacken och vad därmed hör samman. I § 1 av avtalet föreskrives nämligen endast, att arbetena för regleringen skola påbörjas så snart lämpligen kan ske efter närmare överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och staden. Att under nu rådande förhållanden taga ställning till frågan om tidpunkten för arbetenas igångsättande kan givetvis icke ifrågakomma.

Den ekonomiska uppgörelsen mellan kronan och Stockholms stad har resulterat i att staden skall till kronan erlägga ett kontant belopp av 158,239 kronor 65 öre, dock med avdrag för vad staden efter den 1 mars 1940 må komma att avbetala å vissa inteckningslån, besvärande tre av de fastigheter som skola överlåtas till kronan. Detta belopp torde lämpligen böra över fastighetsfonden, byggnadsstyrelsens delfond, inlevereras till riksgäldsfonden. Beträffande de bokföringstekniska åtgärder i övrigt, som föranledas av markbytena, torde det sedan avtalet blivit bindande mellan parterna få ankomma på Kungl. Maj:t att efter förslag av riksräkenskapsverket meddela beslut.

Vad härefter angår det av markkommissionen upptagna spørsmålet om riktlinjerna för dispositionen av de ännu icke stadsplanlagda och bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet torde till en början få erinras, att denna fråga icke beröres i det föreliggande avtalsförslaget. Kommissionen har ansett sig i samband med utredningen i övrigt endast böra framlägga sina synpunkter på frågan. Sälunda anser kommissionen, att till en början en närmare utredning bör verkställas från kronans och stadens sida om föreliggande markbehov för statliga och kommunala byggnader. Då denna utredning föreligger, bör en dispositionsplan upprättas, som förutsättes skola omfatta såväl kronans som stadens mark ända fram till Värtan och Djurgårdsbrunnsviken. I denna plan skulle dels mark reserveras för projekterade statliga och kommunala byggnader eller anläggningar och dels angivas huru stort område, som tills vidare borde bibehållas som allmän plats, och vad som ytterligare kunde upplåtas för enskild bebyggelse.

Markkommissionens förslag om upprättandet av ifrågavarande dispositionsplan torde närmast hava föranletts av en önskan att å Ladugårdsgärdet från bebyggelse bevara en betydande del av den öppna slätten för att användas för utställningar eller såsom mötesplats m. m. Härtill må erinras, att riksdagens revisorer i sin berättelse år 1939, § 15, angående kronans exploateringsverksamhet i Stockholm understrukt, att det av Stockholms stad framlagda förslaget om friläggande och avsättande för kommunala ändamål av områden, vilka i köpeskilling skulle betinga högst betydande belopp, icke längre finge tillåtas stå hindrande i vägen för den avsedda stadsplaneringen och exploateringen av ytterligare delar av Ladugårdsgärdet. I anslutning därtill hava revisorerna anfört, att riksdagen tidigare vid upprepade tillfällen framhållit angelägenheten av att härvidlag komma till ett snabbt resultat. Ytterligare uppskov torde enligt revisorernas mening nu icke böra medgivas, utan det syntes, därest hinder mot det avsedda inta-

gandet av ytterligare områden i stadsplan och exploateringen av densamma fortfarande skulle möta från stadens sida, böra tagas under övervägande, vilka åtgärder, som i dylikt fall borde vidtagas.

Ett friläggande av ett visst område av Ladugårdsgärde för att användas såsom mötesplats eller för utställningar och dylikt synes enligt min mening i och för sig icke böra möta hinder från kronans sida. Jag förutsätter emellertid, att staden i dylikt fall lämnar kronan skälig ersättning. Då det torde få anses vara ett stadens intresse, att ett markreservat kommer till stånd, synes det mig böra ankomma på staden att genom inledande av förhandlingar med djurgårdskommissionen taga initiativ i nu berörda spörsmål.

Det torde enligt min mening icke vara erforderligt att i detta sammanhang fatta slutgiltig ståndpunkt till förslaget om en dispositionsplan rörande ännu icke stadsplanlagda delar av Ladugårdsgärdet. Därest det skulle befinnas ändamålsenligt att låta upprätta en sådan plan, lär det kunna ske utan något uttalande från riksdagens sida.

I fråga om Bellevueområdet torde det likaledes få ankomma på Kungl. Maj:t att, därest upprättande av en plan för området skulle befinnas lämpligt, vidtaga de åtgärder, som härfor kunna vara erforderliga.

Under återopande av vad i skilda hänseenden anförts och under framhållande, att proposition i ärendet, jämlikt § 54 riksdagsordningen, torde kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tiden gått till ända, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att med de ändringar, som i det föregående förordats, å kronans vägnar godkänna ifrågavarande förslag till avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm; Kungl. Maj:t obetaget att *dels* under den i det föregående angivna förutsättningen förklara avtalet för kronan bindande, ändock att laga kraftgäande beslut av vederbörande vattendomstol beträffande de i avtalet avsedda arbetena icke föreligger, *dels* medgiva förlängning av den tid, under vilken frågan om avtalets bestånd är svävande samt i samband med dylik förlängning företaga därav betingade ändringar i fråga om de i avtalet bestämda tillträdes- och likviddagarna m. m., *dels* ock vidtaga de smärre jämkningar i avtalet, som vid dess tillämpning kunna visa sig erforderliga och varom överenskommelse kan komma att träffas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1940: 6
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
ANGÅENDE UPPGÖRELSE MELLAN
KUNGL. MAJ:T OCH KRONAN SAMT
STOCKHOLMS STAD
RÖRANDE
VISSA MARKFRÅGOR M. M. I STOCKHOLM
AVGIVET AV
1939 ÅRS MARKKOMMISSION

STOCKHOLM 1940
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[604 40]

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till Konungen</i>	3
Kap. 1. Tegelbackens reglering, förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm samt centralbangårdsfrågan	7
Avd. I. Översikt över tidigare förslag till lösning av Tegelbacks- frågan m. m.	7
Avd. II. Den tekniska lösningen av Tegelbacksproblemet.	30
Avd. III. Fördelningen av byggnadskostnaderna för Tegelbacks- regleringen m. m.	45
Avd. IV. Mark- och intrångsfrågor vid Tegelbacken, centralban- gården m. m.	47
Kap. 2. Kv. Jericho nr 7 och 8	64
Kap. 3. Västra delen av Riddarholmen	67
Kap. 4. Fastigheter i Staden Mellan Broarna och å Kungsholmen	75
Avd. I. Området mellan Myntgatan, Västerlånggatan, Storkyrko- brinken och Riddarhustorget	75
Avd. II. Gamla rådhuset	77
Avd. III. Karolinska institutets område	81
Kap. 5. Karl XII:s Torg, Karl XIII:s Torg och Humlegården	82
Kap. 6. Ladugårdsgärdet och Bellevue	101
Avd. I. Ladugårdsgärdet	101
Avd. II. Bellevue	114
Kap. 7. Förslag till avtal angående frågorna i kap. 1—5	116
<i>Särskilt yttrande</i> av herr Råstock	120
<i>Bilder</i> till texten i kap. 1	121
<i>Bilaga</i> (kommissionens förslag till avtal)	139
<i>Plansch I—VII</i> (tillhöra avtalsförslaget).	
<i>Plansch VIII</i> (illustration till texten i kap. 6).	

TILL KONUNGEN.

Stadskollegiet i Stockholms stad hade, närmast med utgångspunkt från ett mellan järnvägsstyrelsen och representanter för staden den 21 november 1938 träffat preliminärt avtal angående Tegelbackens reglering och ordnande av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm, i skrivelse den 23 februari 1939 till hans excellens Statsministern — vilken skrivelse för handläggning överlämnats till kommunikationsdepartementet — framställt vissa förslag angående förhandlingar rörande i nyssnämnda preliminära avtal omförmälda jämte vissa andra därmed sammanhängande frågor. Kungl Maj:t hade därefter den 31 mars 1939, på hemställan av chefen för berörda departement, förklarat sig vilja medverka vid tillsättandet av en för staten och Stockholms stad gemensam kommission med uppgift att i enlighet med vissa av föredragande departementschefen angivna riktlinjer utföra undersökningar och föra förhandlingar rörande mellan staten och staden föreliggande markproblem samt att inkomma med de förslag, vartill undersökningarna och förhandlingarna kunde föranleda, varjämte Kungl. Maj:t i den avsedda kommissionen utsett till ordförande överståthållaren T. Nothin samt till representanter för staten generaldirektören H. Leo och riksgäldsfullmäktigen A. Råstock. Enligt beslut av Stockholms stadskollegium den 9 mars 1939 hade till stadens delegerade vid förhandlingarna utsetts stadsfullmäktiges ordförande redaktören F. Ström och förste vice ordförande överdirektören V. Hernlund. Den sålunda bildade

kommissionen, vilken antagit benämningen 1939 års markkommission, har till sekreterare utsett hovrättsassessorn I. Lindell.

I enlighet med den uppfattning, som uttalades av föredragande departementschefen i samband med kommissionens tillsättande, blev kommissionens uppgift att efter en allmän inventering av mellan staten och staden föreliggande markfrågor undersöka möjligheterna att åvägabringa en plan för lösning av de svävande markfrågorna. Kommissionen har även föranstaltat om en dylik inventering, varjämte kommissionen låtit utföra vissa andra, för fullgörandet av dess uppgift nödiga utredningar, däribland ett vidräkningsförfarande i ändamål att bland vissa staten eller staden tillhöriga markområden utskilja sådana områden, om vilka meningsskiljaktighet råder mellan staten och staden beträffande äganderätten — jämväl i vad avser gränserna — eller förfoganderätten. Vid sitt arbete har kommissionen i första hand till prövning upptagit spörsmålet om Tegelbackens reglering och vad därmed äger samband; och har kommissionen härvid även haft att ingå på de tekniska frågor, av vilkas lösning markuppgörelsen i berörda avseende är beroende. Vidare har kommissionen behandlat ett antal andra aktuella markfrågor.

Till kommissionen ha remitterats följande skrivelser nämligen, den 26 april 1939 av chefen för kommunikationsdepartementet, en den 15 i samma månad dagtecknad skrivelse till samme departementschef från Stockholms trafikklubb samt, den 22 juni 1939 av Kungl. Maj:t, en den 18 april 1939 dagtecknad underdånig skrivelse från telegrafstyrelsen.

Såsom resultat av kommissionens hittillsvarande verksamhet får kommissionen härmed i underdånighet avlämna betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm; och torde genom betänkandet jämväl nyssnämnda remisser få anses besvarade.

Kommissionen anser sig böra framhålla, att det genom betänkandet framlagda förslaget till uppgörelse mellan kronan och staden framkommit efter det delegaterna å ömse sidor jämkat sina uppfattningar om de särskilda bytesobjektens värde, så att ena partens medgivande på en punkt fått motsvara motpartens medgivande på en annan. Vidare får kommissionen understryka att åtskilliga uppgörelsen berörande omständigheter måst bedömas ur skälighetssynpunkt. I sistnämnda hänseende kan erinras om att tvist rått mellan kontrahenterna angående ägande- eller nyttjanderätten till vissa av de i det föreslagna avtalet ingående fastigheterna, vidare om att vissa med avtalsförslaget avsedda fördelar för respektive part utgöras av sådant, som icke kan direkt skattas i penningar, samt slutligen om att en gemensam tillträdesdag

för de olika fastigheterna icke kunnat bestämmas. Det slutresultat, som uppgörelsen innefattar och vilket delegaterna å ömse sidor finna riktigt och vilja tillstyrka, har framkommit under en önskan att åvägabringa samförstånd mellan kronan och staden i deras ekonomiska mellanhavanden.

Undertecknad Råstock, som i själva markfrågorna är ense med övriga ledamöter i kommissionen, får beträffande den tekniska lösningen av Tegelbacksfrågan hänvisa till ett av mig avgivet, vid kommissionens betänkande fogat särskilt yttrande.

Då kommissionen genom avlämnandet av detta betänkande framlagt förslag till lösande av de mellan kronan och Stockholms stad föreliggande särskilt aktuella markfrågor, som för närvarande kunna bli föremål för slutligt avgörande, anser sig kommissionen ha redovisat för det åt kommissionen lämnade uppdraget, såvida ej andra direktiv givas.

Stockholm den 16 mars 1940.

Underdånigst

TORSTEN NOTHIN

HENNING LEO
ANDERS RÅSTOCK

FREDRIK STRÖM
VILHELM HERNLUND

Ingvar Lindell

BETÄNKANDE.

KAP. 1.

Tegelbackens reglering, förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm samt centralbangårdsfrågan.

Avd. I. Översikt över olika förslag till lösning av Tegelbacksfrågan m. m.

Allmän översikt.

Den s. k. bangårdsfrågan har genom statens försorg och även under stadens medverkan ända sedan slutet av förra århundradet ägnats ett omfattande utredningsarbete (se härom närmare den utförliga redogörelsen i stadens trafikkommittés betänkande, stadskollegiets utlåtanden bih. 10 A/1934, sid. 31 ff.). Till att börja med gällde det vid dessa utredningar främst att finna en av sjöfarten mera oberoende sträckning för västra stambanans infart till Stockholm än den, som gamla sammanbindningsbanan över Riddarholmen erbjöd. En lösning av detta problem vanns i huvudsak genom stadens beslut år 1914 om Hammarbyledens anläggande, genom 1915 års riksdags beslut om ny järnvägsbro över Hammarbyleden samt genom 1923 års bangårdsavtal, som bestämde läget av denna bro samt järnvägens därav betingade infart till Stockholm. I huvudsak flyttades sjöfarten sålunda från slussen vid Karl Johans Torg till den nya leden genom Hammarby Sjö och Årstaviken. Kvar stod — förutom frågan om regleringen av Tegelbacken och ordnandet av de nordsydliga trafiklederna, varom mera nedan — frågan om sådan ändring av stambanans sträckning över Söderström, att förbättringar även där kunde erhållas för den sjöfart mellan Mälaren och Saltsjön, som krävde mindre fri höjd.

I samband med frågan om ordnande av järnvägens infart i förhållande till sjöfartsleden spelade behovet att kunna överföra lokaltrafiken å en särskild nordsydlig lokalbana genom stadens centrala delar i huvudsaklig anslutning till sammanbindningsbanans sträckning över Strömmarna en alltmera framträdande roll. Från stadens sida förelåg även en strävan att bereda plats för en ny gatuled mellan Norr och Söder väster om Staden mellan broarna. Att i samband med ordnandet av järnvägens infart kunna undanröja de nuvarande plankorsningarna mellan järnväg och gata vid Tegelbacken och vid Söder Mälarstrand var likaledes ett önskemål såväl för staden som för statens järnvägar. En lösning av alla dessa frågor med sammanbindningsbanan kvar-

liggande i stadens centrum mötte stora svårigheter, och möjligheten av fjärrtrafikens omläggning till en kringgående linje över Smedsudden var därför ett alternativ, för vilket staden särskilt intresserade sig.

I 1923 års bangårdsavtal, i vilket man för övrigt begränsade sig till sådana bestämmelser, som voro erforderliga för den nya infarten över Hammarbyleden och för vissa förbättringar av Centralstationen, hölls möjligheten till en framtida omläggning av sammanbindningsbanan öppen, och överenskomelse träffades mellan parterna om markreservationer för en kringgående linje över Smedsudden. Denna linje, vars sträckning och kostnader därefter av en av staden år 1923 tillsatt trafikkommission i samråd med representanter för järnvägsstyrelsen och byggnadsstyrelsen närmare utreddes, mötte emellertid från järnvägens sida bestämt motstånd.

Genom den av 1930 års trafikkommitté föreslagna, år 1931 beslutade Slussregleringen överbyggdes den gamla sjöfartsleden genom stadens centrum med fasta broar för gatutrafiken på sådant sätt, att 5.40 meters fri höjd för sjöfarten erhöles, och därvid räknade man med en motsvarande ombyggnad av järnvägsbron över Söderström. Denna tanke fullföljdes i trafikkommitténs år 1934 framlagda huvudbetänkande, vilket innebar en sammanhängande lösning av järnvägs-, sjöfarts- och gatufrågorna rörande stadens centrala delar, grundad på sammanbindningsbanans kvarliggande i centrum, ehuru med viss ändring av dess nuvarande sträckning.

Tidigare förslag beträffande Tegelbacken.

Vad angår den särskilda frågan om Tegelbackens reglering må omnämnas, att redan 1910 års *bangårdsförslag* omfattade en reglering av Tegelbacken. Den i förslaget ingående nya järnvägsbron över Norrström föreslogs vid Klara Mälarstrand förlagd på låg höjd med konstruktionens underkant strax ovan den reglerade högvattenytan. Vasagatan föreslogs höjd cirka 1.5 meter i sin sydliga del. För gatutrafiken i östvästlig riktning upptog förslaget en viadukt över järnvägen, förlagd på höjden + 11.10 meter över stadens nollplan samt utbildad till en öppen plats över spåren framför ett tvärs över dessa föreslaget stationshus. Till jämförelse må nämnas, att Stadshusbrons hjässa ligger ungefärligen på höjden + 9.20 meter.

1915 års *bangårdskommission* föreslog en järnvägslinje från Mariaberget över västra Riddarholmen fram till Centralstationen. Spårhöjderna blevo här sådana, att gatuviadukten över järnvägen måste förläggas cirka 2.3 meter högre än enligt 1910 års förslag. Förbindelsen mellan gatuviadukten och Vasagatan förmedlades genom ramper, men det oaktat måste Vasagatan och Tegelbacken höjas 1 à 1.5 meter.

Dessa förslag framlades, medan gatutrafiken ännu var relativt obetydlig. Efter motortrafikens genombrott i början av 1920-talet inträdde emellertid en kraftig stegring av trafiken, och behov framträdde av bättre anordningar på Tegelbacken än man tidigare ansett behövliga.

I det förslag, som 1919 års *bangårdsdelegerade* framlade år 1921, var med hänsyn bland annat härtill planskild korsning anordnad mellan den sydnord-

liga och östvästliga gatutrafiken. Den nordgående gatutrafiken leddes nämligen under en för den östvästliga trafiken föreslagen, över järnvägen framdragen viadukt samt vidare norrut i den väster om nuvarande Centralstationsbyggnaden framdragna Östra Järnvägsgatan. Gatuviadukten över spåren var förlagd på höjden + 11.5 meter, och Vasagatan bibehölls i sitt nuvarande höjdläge.

1923 års bangårdsavtal avsåg, att järnvägslinjen mellan Centralstationen och Södra stationen skulle bibehållas tills vidare, och frågan om Tegelbackens reglering berördes sålunda ej i avtalet.

Den allttjämt fortgående ökningen av gatutrafiken medförde emellertid allt större svårigheter, och behovet av snara åtgärder för en förbättring av förhållandena visade sig alltmer trängande. Detta föranledde gatukontoret att åren 1923—1924 i samarbete med Siemens Bauunion utarbeta olika alternativ till provisoriska förbättringar å Tegelbacken. Dessa avsågo i huvudsak en vidgning och fördjupning av nuvarande underfart, så att den kunde upptaga även spårvägstrafik.

I samband med utredningen angående lämplig förläggning av det nuvarande bangårdspostkontoret vid Jakobsgatan utarbetade även stadsplanekontoret under åren 1923—1924 flera olika alternativ till ny underfart under järnvägen ungefär i Herkulesgatans förlängning i förening med cirkulationsplats vid Vasagatan.

Under tiden 1925—1927 arbetade en inom stadsplanekontoret tillsatt särskild generalplanedelegation med frågan om de centrala trafikproblemens lösning. Till chef för dessa arbeten utsågs civilingenjören, sedermera professorn P. G. Hörnell. Ett flertal förslag till ordnande av Tegelbacken och trafikförbindelserna mellan Norr och Söder uppgjordes under denna tid, och av dessa tilldrog sig särskilt det s. k. dubbelbroförslaget allmänt intresse. Enligt detta skulle en bro i tvenne plan byggas, med stambane- och lokalbanespår i det undre och gatuled i det övre planet. Bron skulle från Repslagargatan på Södermalm gå rakt på Riddarholmens östra sida samt härifrån i huvudsak följa den nuvarande bansträckningen till Centralstationen. Någon tillfredsställande reglering av Tegelbacken erbjöd dock icke detta förslag, och betänkligheterna inom staden voro stora beträffande dess inverkan på stadsbilden.

I det av stadsplanedirektören A. Lilienberg framlagda *generalplaneförslaget av år 1928* framfördes en annan lösning med gatuunderfart såsom ett första byggnadsskede. Trafiken söderifrån till Vasagatan leddes å en viadukt utmed järnvägen och passerade sålunda den östvästliga gatutrafiken i annat plan. I övrigt ordnades Tegelbacken i detta förslag i huvudsak enligt cirkulationsprincipen i kombination med stopp- och gåsystem.

Efter ytterligare bearbetning av Tegelbacksproblemet framlade 1930 års *trafikkommitté* år 1934 ett förslag, som i likhet med Slusslösningen byggde på det s. k. klöverbladssystemet. Den östvästliga gatuviadukten förlades i kommitténs förslag i Herkulesgatans förlängning. Den korsade järnvägen på höjden + 12.0 meter, vilket för ernående av tillräcklig fri höjd för järnvägen

nödvändiggjorde en sänkning av spåren från nuvarande höjd + 7.40 till + 5.77 meter. Över Vasagatan leddes viadukten å höjden + 11,0 meter, vilket utan nämnvärd ändring av denna gatas profil medgav en fri höjd av 4.5 meter. I övrigt innebar trafikkommitténs förslag bland annat anordnandet av en ny gatuled Munkbron—Vasagatan, vilken skulle föras fram på östra sidan av Riddarholmen, där plats skulle beredas genom flyttning av järnvägslinjen åt väster.

Stadsplanenämndens förslag 1936.

I enlighet med stadsfullmäktiges beslut 1931 hade stadsplanenämnden utlyst en allmän internationell idétävlan om förslag till ny stadsplan för Nedre Norrmalm. På grundval av det omfattande material, som genom tävlingen erhöles, fortsattes och fullföljdes därefter inom stadsplanenämnden utredningarna angående revidering av stadsplanen för Nedre Norrmalm och därmed sammanhängande spörsmål. Dessa utredningar resulterade i att stadsplanenämnden den 11 mars 1936 framlade *dels* förslag till sträckning för en de västra och södra förortsbanorna sammanbindande tunnelbanelinje genom staden, *dels* förslag till ändrad stadsplan för Nedre Norrmalm, *dels* plan för fortsättning av trafikleden Hamngatan—Klarabergsgatan över Klara Sjö och genom Kungsholmen fram till Drottningholmsvägen, *dels* plan för ny gatuled Munkbron—Vasagatan, *dels ock* plan till Tegelbackens definitiva ordnande samt viss provisorisk ändring av trafikanordningarna därstädes (stadskollegiets utl. bih. 12/1936).

I fråga om tunnelbanans sträckning förordade stadsplanenämnden det av 1930 års trafikkommitté framlagda förslaget, enligt vilket banan skulle ledas från Slussen till Tegelbacken på bro över Söderström och i tunnel under Norrström. Därefter skulle banan fortsätta i tunnel under Tegelbacken, Vasagatan, Klarabergsgatan och den söderut neddragna Sveavägen fram till dennas korsning med Odengatan samt vidare under denna gata, S:t Eriksplan, S:t Eriksgatan och Drottningholmsvägen, där banan skulle komma i dagen omedelbart öster om korsningen med Lindhagensgatan. Inom Norrmalm och Vasastaden skulle tunnelbanan härvid erhålla stationer vid Tegelbacken, Sveaplatsen—Drottninggatan, gatukorsen Sveavägen—Kungsgatan, Sveavägen—Tegnérsgatan och Sveavägen—Odengatan samt Odenplan och S:t Eriksplan. Nämnden förutsatte, att efter tunnelbanans tillkomst såväl de nuvarande spårvägslinjerna till Bromma som även spårvägslinjerna i Vasagatan skulle nedläggas, varvid de senare delvis skulle ersättas med bussar.

Beträffande den nya gatuleden Slussen—Tegelbacken innebar stadsplanenämndens förslag att även denna skulle utformas i huvudsaklig överensstämmelse med 1930 års trafikkommittés förslag. Den skulle sålunda anläggas från Munkbron över Riddarholmskanalen och utmed Riddarholmens östsida samt fortsättas norrut över en ny Vasabro, vars norra landfäste förlades ungefär på den plats, där nuvarande järnvägsbron når Klara Mälarstrand. Den nya gatuleden och gatubron skulle givas en bredd av 24 meter mot av trafikkommittén föreslagna 19 meter. En ny järnvägsbro för sammanbindningsbanan

skulle förläggas utmed den nya brons västra sida. Vasabron kunde därefter borttagas.

Vad angår Tegelbackens definitiva reglering förordade stadsplanenämnden, att området i huvudsak anordnades för cirkulationstrafik, att den östvästliga gatuleden fördes över järnvägen samt att järnvägen såvitt möjligt sänktes så mycket, som erfordrades för att gatuleden över den ej skulle få nämnvärt större höjd än högsta punkten på Stadshusbron.

Då ett ordnande av Tegelbacken enligt ovan angivna principer måste föregås av omfattande andra nybyggnadsarbeten (anläggandet av den nya gatuleden Munkbron—Vasagatan, omläggning av Centralbangården m. m.), vilka komme att taga åtskilliga år i anspråk, föreslog stadsplanenämnden omedelbart vidtagande av vissa provisoriska åtgärder i syfte att avhjälpa de nuvarande trafiksvårigheterna. Dessa åtgärder voro i huvudsak: sänkning av den nuvarande underfarten under järnvägen, så att en fri höjd av 3 meter erhöles, samt denna underfarts disponerande enbart för östgående trafik, anordnande av ytterligare en underfart under järnvägen för den västgående trafiken, likaledes med 3 meter fri höjd, samt anläggande för den norrgående trafiken av en ny gatuled, som fördes på bro över den nuvarande underfarten samt vidare genom järnvägsparken till Vasagatan.

Här må anmärkas, att det i stadsplanenämndens förslag ingående projektet om ett fortsättande av Klarabergsgatan innebar att nämnda gata och Hamngatan skulle vidgas på södra sidan och utbildas till en östvästlig huvudtrafikled, vilken på viadukt över Vasagatan och järnvägen skulle ledas över till Kungsholmen. Den nya trafikleden skulle där till en början sättas i förbindelse med Drottningholmsvägen via Kungsholmsgatan och en tunnel under Kronobergsparken. I ett senare skede skulle den nya leden även förbindas med Hantverkargatan och Norr Mälarstrand medelst en ny gata från Bolinders Plan genom Serafimerlasarettets område.

Sitt förslag angående det definitiva ordnandet av Tegelbacksområdet motiverade stadsplanenämnden sålunda:

Vid det definitiva uppordnandet av Tegelbacksområdet måste uppenbarligen största möjliga hänsyn tagas till att detta stadsparti har ett mycket centralt och samtidigt öppet samt därför ur stadsbildssynpunkt synnerligen känsligt läge. Beaktas bör även enligt stadsplanenämndens mening, att efter eventuell tillbyggnad av Centralstationens södra del med en ifrågasatt ny ankomsthall för söderifrån ankommande resande entrén till huvudstaden för dessa blir förlagd omedelbart invid ifrågavarande plats. Ur dessa synpunkter är det av vikt, att blivande stadsplan för den omgivande trakten ej utformas på sådant sätt, att bland annat därigenom så mycken trafik tillföres Tegelbacken, att en utbildning av platsen huvudsakligen som en trafikmaskin blir nödvändig. Tvärtom bör trafiken, där så utan olägenhet kan ske, ledas förbi området. Den omständigheten, att Tegelbacken är ett utpräglat låg-område utan bakomliggande höjder synes nämnden vidare mana till att vid platsens utformning söka undvika alltför stora höjdskillnader och i synnerhet alltför höga uppbyggnader över nuvarande terrängnivå. Snarare böra så låga konstruktioner som möjligt eftersträvas. En viadukt över Vasagatan måste sålunda anses mindre lämplig.

Förutom till ovanstående måste självfallet vid utarbetandet av förslag till Tegelbackens reglering hänsyn främst tagas till den trafikkapacitet, som

platsen framdeles måste äga. Vid bedömandet av denna fråga har man att med utgångspunkt från nuvarande trafikförhållanden och i övrigt kända omständigheter söka bilda sig en uppfattning om den sannolika framtida utvecklingen.

I anslutning till en därefter lämnad redogörelse för en av stadsplanenämnden år 1935 verkställd trafikräkning anförde nämnden vidare:

I viss mån hava dessa trafikbilder redan förändrats efter öppnandet av Västerbron för trafik. En ännu större förändring är att vänta, när Klarabergsgatan vidgats och förts fram över järnvägsområdet och Klara Sjö, förbundits med Kungsholmens gatunät och satts i direkt förbindelse med Drottningholmsvägen. Denna avlastning av trafik från Tegelbacken kommer givetvis att nå sitt maximum, när Klarabergsgatans fortsättning västerut satts i förbindelse även med Norr Mälarstrand. Det är givetvis omöjligt att exakt beräkna, i hur hög grad dessa omgestaltningar komma att inverka på trafiksiffrorna, men uppenbart är, att de komma att föra med sig en mycket stor minskning i Tegelbackens trafik.

Efter tillkomsten av en nordsydlig tunnelbana med anslutning till de västra förortsbanorna på sätt nämnden föreslagit befrias Tegelbacken vidare från Brommatågen och spårvägarna i nordsydlig riktning. Även om de senare i viss utsträckning måste ersättas med bussar, torde nämnda avlastning dock komma att medföra en stor lättnad i trafikhänseende, enär man slipper den bundenhet i trafikföringen och de korsningar, som spårvägarna naturnödvändigt föra med sig.

På grund av ovan anförda omständigheter anser stadsplanenämnden, att en anordning med cirkulationsplats vid Tegelbacken även vid en betydande allmän stegring av trafiken inom staden och sålunda även vid Tegelbacken bör vara tillfyllest, blott åt nämnda cirkulationsplats givas tillräckligt stora mått och den i övrigt anordnas på ett praktiskt sätt.

Beträffande plankorsningen mellan gatu- och järnvägstrafiken vid Tegelbacken framhöll stadsplanenämnden, att berörda korsning kunde borttagas genom att gatutrafiken fördes antingen under eller över järnvägen. Såväl tidigare som då verkställda utredningar visade, att man genom att leda gatutrafiken under järnvägen, som då måste höjas något, kunde för minsta kostnad erhålla ett i trafiktekniskt hänseende gott resultat. Tegelbacken skulle emellertid enligt nämnda undergångsförslag bli utformad på ett sätt, som icke harmonierade med dess belägenhet inom ett av stadens känsligare partier. Skulle Tegelbacken givas en mot platsens läge svarande gestaltning, vore det alltså nödvändigt, att gatutrafiken fördes över järnvägen. Detta borde emellertid ske på sådant sätt, att gatu- och viadukthöjder inom området ej bleve alltför stora. Områdets karaktär samt hänsynen till det närbelägna, lågt liggande stadshuset krävde detta. Enda sättet att tillgodose nämnda önskemål vore att sänka järnvägen. För att denna sänkning skulle kunna möjliggöra ett förläggande av gatuviadukten över banan på tillräckligt låg höjd — helst ej nämnvärt högre än nuvarande högsta punkten på Stadshusbron — måste den vara så stor, att de för persontrafiken söderifrån och söderut avsedda plattformarna inne på centralbangården måste sänkas.

I enlighet med dessa riktlinjer hade stadsplanenämndens förslag till Tegelbackens definitiva ordnande vunnit sin utformning.

Över de av stadsplanenämnden framlagda förslagen avgåvos yttranden av hamnstyrelsen, byggnadsnämnden, styrelsen för aktiebolaget Stockholms spårvägar, fastighetsnämnden, rådet till skydd för Stockholms skönhet samt gatunämnden. Beträffande innehållet i yttrandena torde få hänvisas till den redogörelse därom, som lämnas i stadskollegiets utlåtande nr 206 för år 1938. Mot stadsplanenämndens förslag till ny gatuled Munkbron—Vasagatan och till plan för slutligt ordnande av Tegelbacksområdet framställdes icke någon erinran av de hörda förvaltningsorganen.

1938 års preliminäravtal.

Ett genomförande av stadsplanenämndens förslag till definitiv utformning av Tegelbacksområdet förutsatte vissa förändringar med avseende å statens järnvägars områden (bangårdens sänkning, bangårdspostkontorets flyttning m. m.). Redan 1934 hade stadskollegiet tillsatt delegerade för att på grundval av trafikkommitténs samma år avgivna förslag underhandla med järnvägsstyrelsen angående genomförandet av detta förslag samt därav betingad revision av 1923 års bangårdsavtal. Då stadens bangårdsdelegerade ansågo, att det av stadsplanenämnden förordade förslaget ur allmän stadsplanesynpunkt och med hänsyn till stadsbilden måste lämnas företräde framför alternativa lösningar, lade delegerade detta förslag till grund för sina utredningar och förhandlingar med statens järnvägar. Delegerade läto också i detalj utarbeta, tekniskt undersöka och kostnadsberäkna detta förslag.

Den 21 november 1938 träffades därefter avtal mellan järnvägsstyrelsen för Kungl. Maj:t och kronan, å ena sidan, samt Stockholms stad, företrädd av 1934 års bangårdsdelegerade, å andra sidan, rörande Tegelbackens reglering, nya trafikförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm m. m. Berörda avtal — här nedan kallat preliminäravtalet — och till detta fogade ritningar, beskrivning och kostnadssammanställning föreligger tryckt i bihanget till stadskollegiets utlåtanden, nr 75/1938, vartill, i den mån redogörelse ej lämnas här nedan, torde få hänvisas.

Beträffande *preliminäravtalets tillkomst* må följande anmärkas.

Vid den av bangårdsdelegerade i samråd med järnvägsstyrelsen utförda detaljgranskningen av stadsplanenämndens från början föreliggande förslag till Tegelbackens reglering, jämväl innefattande de olika byggnadsstadierna vid dess genomförande, framställdes från järnvägsstyrelsens sida krav å en utjämning av stambanans profilkurva vid Tegelbacken, som skulle medföra en höjning av det över stambanan liggande gatuplanet med 65 centimeter från + 9.50 till + 10.15 meter. Från järnvägsstyrelsens sida förutsattes vidare, att staden ej blott påtog sig alla med förslagets genomförande förenade kostnader utan även ersatte statens järnvägar för den till 90,000 kronor årligen beräknade ökningen av bangårdens driftkostnader. En uppdelning av stationen på två hallar medförde nämligen bland annat ökade personalkostnader. Under förhandlingarnas gång meddelade järnvägsstyrelsens representanter, att styrel-

sen för närvarande icke vore benägen att utfästa sig att medverka till förslaget genomförande.

Järnvägsstyrelsen framförde såsom en enligt dess mening ur trafiksynpunkt fullt tillfredsställande, väsentligt billigare och även estetiskt godtagbar lösning ett av styrelsens arkitekt Birger Jonson utarbetat förslag, innefattande den östvästliga gatutrafikens förande å viadukt från Stadshusbrons östra landfäste till Vasagatan över en åt väster förskjutna stambanelinje i samma läge som enligt stadsplanenämndens förslag. I ett senare byggnadsskede skulle denna viadukt anslutas till en öster om Vasagatan anordnad cirkulationsplats för gatutrafiken. Den sydnordliga gatutrafiken fördes enligt detta förslag fritt under viadukten. För det fall, att enighet kunde vinnas om en sådan lösning, skisserades från järnvägsstyrelsens sida även en ekonomisk uppgörelse rörande trafikomläggningen i dess helhet, kombinerad med vissa markbyten mellan parterna.

Såsom tidigare nämnts, ansågo bangårdsdelegerade det förslag, som stadsplanenämnden framlagt och delegerade under förhandlingarna företrätt, med hänsyn till stadsbildens och gatutrafikens intressen så överlägset andra alternativ, att man enligt delegerades mening borde betrakta detta förslag såsom den definitiva lösning av Tegelbacksfrågan, vilken borde eftersträvas. Det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget kunde enligt delegerades mening icke jämföras med det förra förslaget. I det sålunda föreliggande förhandlingsläget och med hänsyn till sannolikheten av att en definitiv lösning enligt stadsplanenämndens förslag under alla förhållanden låge långt fram i tiden, ansågo bangårdsdelegerade sig böra söka ernå en överenskommelse med järnvägsstyrelsen, som — utan att fastlägga en definitiv plan för Tegelbackens reglering — möjliggjorde ett genomförande av styrelsens förslag i dess första skede och som i övrigt, utan att därutöver binda någon av parterna, lade förutsättningarna tillrätta eller hölle möjligheterna öppna för ett senare genomförande av stadsplanenämndens förslag.

Den i preliminäravtalet avsedda *tekniska lösningen* av Tegelbacksproblemet grundades på en förflyttning av järnvägsbron över Norrström till ett definitivt planläge, något västligare än det nuvarande. Största avståndet mellan den nya och den nuvarande stambanesträckningen komme vid Klara Mälarstrand att uppgå till runt 30 meter. Utmed östra sidan av järnvägsbron över Norrström förlades, såsom nu, en gångbro. För den vid Tegelbacken i östvästlig riktning framgående gatutrafiken skulle enligt förslaget uppföras en viadukt över järnvägen.

Viaduktens höjd i hjässan uppgick till + 11.75 meter och Vasagatan i närheten av viadukten måste, till undvikande av alltför starka lutningar å viadukten höjas 40 å 50 centimeter. Järnvägens höjdläge jämkades så att det i lägsta delen utgjorde + 5.15 meter, vilket å sin sida nödvändiggjorde en ombyggnad av den nuvarande perrongtunneln i Centralstationens södra ände. Stadens delegerade tillstyrkte för sin del viaduktens utförande i järnkonstruktion med en bredd

av 21 meter. Den nordgående gatutrafiken leddes å en ny trafikled under viadukten genom järnvägsparken in i Vasagatan, vadan sålunda planskild korsning mellan de östvästliga och sydnordliga trafikströmmarna uppkom.

De genom preliminäravtalet föreslagna nya trafikordningarna å Riddarholmen och söderut överensstämde i stort sett med trafikkommitténs och stadsplanenämndens förslag. Järnvägen förflyttades å norra och mellersta delen av Riddarholmen västerut så långt, att den kom att gå inunder det östligaste hörnet av socialstyrelsens hus. Mellan järnvägen och Aktiebolaget Norstedt & Söners fastighet skulle utrymmet medgiva en gatubredd av 4.1 meter på det smalaste stället. Genom en reglering av Tryckerigatan hade här förbindelse kunnat vinnas mellan denna gata och Kungshusplan—Birger Jarls Torg. Framför riksarkivets hus skulle finnas en passage av ungefär 4 meter utom vid entrén, där bredden blev något mindre. Från Arkivgatan skulle leda en trappförbindelse till planet över järnvägen framför socialstyrelsens hus. Enligt preliminärförslaget skulle stambanan vidare omläggas i nytt läge över Riddarholmskanalen, Köttorget och Söderström öster om nuvarande sträckning till den befintliga stambanetunneln under Södermalm. Gentemot trafikkommitténs och stadsplanenämndens förslag innebar detta den förenklingen, att en ny och dyrbar tunnelanläggning under Götgatan till Södra stationen blev obehövlig samt att korsning under byggnadstiden med den nuvarande sammanbindningsbanan kunde undvikas.

Lokalbanan skulle, i sträckning omedelbart öster om och utmed den nya stambanelinjen, framdragas norrut från stationen vid Slussen — i samband härmed ombyggd till mellanstation — över Söderström och Köttorget till Riddarholmen samt vidare i tunnel under Riddarholmen och Norrström. Vidare tänkte man sig en ny gatuled från Kornhamnstorg genom kvarteren Icarus och Memnon i anslutning till Riddarhustorget och nuvarande trafikled på Riddarholmens östra sida.

I preliminäravtalet fanns intagen en särskild bestämmelse, att den nya järnvägsbron över Norrström samt anordningarna å Tegelbacken och Klara Mälarstrand skulle så utföras, att dessa byggnadsverk framdeles, därest överenskommelse härom träffades, kunde ombyggas i enlighet med stadsplanenämndens förutberörda plan för Tegelbackens ordnande, vilken kontrahenterna vore eniga om att ur teknisk synpunkt godkänna. Av det ovan anförda framgår, att enligt nämnda plan järnvägen och stora delar av bangårdsområdet skulle i betydlig mån sänkas. Vid passerandet under det östvästliga gatuplanet, som enligt vad förut omtalats skulle få en höjd av + 10.15 meter, skulle järnvägen komma att framföras på höjden + 3.65 meter, vilket, då Mälarens medelvattenyta är + 4.20 meter och högvattenytan efter regleringen blir cirka + 4.85 meter, nödvändiggjorde att järnvägen å nyssnämnda ställe förlades i en tråglignande betongkonstruktion. I samband med att bangårdspostkontoret förflyttades till annan plats — förslagsvis till centralsaluhallens tomt söder om Kungsgatan — skulle en stationshall för ankommande trafik med tillhörande trafikplan förläggas utmed den östvästliga gatuleden. Tegelbacksområdet i övrigt skulle i huvudsak anordnas för cirkulationstrafik. Under den i områdets

östra del förlagda, stort tilltagna cirkulationsrefugen skulle emellertid, i fall av behov, kunna upptagas en nordsydlig trafikränna.

I fråga om *kostnaderna* för de nya trafikledernas genomförande utgick man vid uppgörelsen från att vardera parten skulle vidkännas kostnaderna för de anordningar, som betingades av dess intressen. Enligt denna princip betalade staden kostnaderna för den nya bron över Norrström med ett bidrag från järnvägens sida av 1,350,000 kronor, motsvarande kostnaderna för den nuvarande brons grundliga reparation och istandsättande samt de kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnaderna för bomanläggningen vid nuvarande plankorsningen å Tegelbacken. Sammanbindningsbanans nya sträckning å Riddarholmen skulle i sin helhet bekostas av staden, medan däremot den nya järnvägsbron över Söderström, som icke med nödvändighet behövde utföras i samband med tunnelbannan men som med hänsyn till grundläggningar av ekonomiska skäl dock borde byggas samtidigt med denna, bekostades av kronan. Av de beräknade totala kostnaderna för Tegelbacksregleringen och banans ombyggnad mellan Centralstationen och nuvarande stambanetunneln under Södermalm, 8,510,000 kronor, skulle 4,693,000 kronor ankomma å staden och 3,817,000 kronor å kronan. Härtill komme för stadens del, förutom vissa fastighetskostnader, kostnaderna för tunnelbanans framdragande samt den nya gatudelen från Söder till och med Riddarholmen m. m. med sammanlagt 7,500,000 kronor.

Beträffande grunderna för denna ekonomiska uppgörelse lämnade bangårdsdelegerade följande närmare redogörelse:

De arbeten, som innefattas i den mellan parterna uppnådda överenskomsten, avse en förläggning av sammanbindningsbanan över Strömmarna i nytt definitivt planläge, huvudsakligen i anslutning till trafikkommitténs förslag, i syfte att möjliggöra tunnelbanans framdragande från Söder till Norr samt byggande av en ny gatuled utmed den nya sammanbindningsbanan från Munkbron till Tegelbacken samt slutligen en provisorisk reglering av Tegelbacken i enlighet med den tankegång, som här ovan utvecklats. För fördelningen av kostnaderna för dessa arbeten har tillämpats den principen, att staden skall svara för, förutom anläggningskostnaderna för tunnelbanan och gaturegleringarna, kostnaderna för ändringarna av statens järnvägars anläggningar i den omfattning dessa ändringar betingas av stadens intressen, d. v. s. av tunnelbanan eller gatuanordningarna.

Förflyttningen av bron över Norrström, motiverad av tunnelbanans framdragande och behovet av bättre anordningar för gatutrafiken å Tegelbacken, medför för statens järnvägar fördelen av en ny och bättre bro i definitivt läge, oberoende av gatutrafiken. Med hänsyn härtill hava kostnaderna så fördelats, att å järnvägen faller ett belopp, motsvarande dels de beräknade kostnaderna för den nuvarande brons grundliga reparation och istandsättande, 1,000,000 kronor, dels ock de kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnaderna för bomanläggningen vid nuvarande plankorsningen å Tegelbacken, 350,000 kronor, eller sammanlagt 1,350,000 kronor. I övrigt ansvarar staden för kostnaderna för den nya bron och dess anslutning till bangården, beräknade till sammanlagt 2,555,000 kronor, i vilket belopp ej är inräknad kostnaden för ny perrongtunnel, 400,000 kronor.

Sammanbindningsbanans flyttning å Riddarholmen betingas helt av stadens anläggningar, och kostnaderna härför, 1,100,000 kronor förutom eventuell ersättning till vissa fastighetsägare, få följaktligen i sin helhet bestridas av staden.

Såsom redan anmärkts har det visat sig möjligt att giva tunnelbanan en sådan sträckning från nuvarande stationen vid Slussen över Söderström, att den icke behöver beröra den nuvarande järnvägsbron över Söderström. För statens järnvägar är det å andra sidan ett intresse att ombygga den nuvarande bron och viadukten mellan Riddarholmen och Söder. En sådan ombyggnad bör av tekniska skäl utföras i samband med tunnelbanebron. Kostnaderna för denna del av den nya stambanesträckningen, beräknade till 2,467,000 kronor, bäras sålunda av staten. I samband härmed erforderliga ändringar av hamnspår och gata vid Slussen och Söder Mälarstrand, kostnadsberäknade till 283,000 kronor, betalas av staden.

Med preliminäravtalet var förenad en *reglering av vissa markförhållanden*. Inom eller invid bangårdsområdet överläts sålunda enligt denna uppgörelse mot ersättning, av staden till kronan cirka 20,530 kvadratmeter mark och av kronan till staden 9,700 kvadratmeter mark. Därjämte överlät kronan till staden mot ersättning tvenne markområden i Brännkyrka å sammanlagt 346,200 kvadratmeter, tidigare av järnvägen förvärfvade för en rangerbangård, som icke längre ansågs behöva komma ifråga. I samband med markbytet skulle kronan till staden erlägga en mellangift av 3,475,000 kronor.

Beträffande den närmare innebörden av avtalet i avseende å markbytesfrågan lämnade bangårdsdelegerade följande redogörelse:

Staden överläter till staten cirka 18,220 kvadratmeter mark, belägen vid Vintervägen och avsedd för anläggning av nytt ilgodsmagasin m. m. Av denna mark få 1,780 kvadratmeter icke bebyggas, enär den skall utnyttjas för uppställning av fordon intill ilgodsmagasinet. Invid viadukten mellan Torsgatan och Barnhusstranden överläter staden cirka 1,116 kvadratmeter, som dels ligga inom det nuvarande spårområdet dels erfordras för dess utvidgning. Vidare överläter staden vid Norra Bantorget cirka 830 kvadratmeter, utgörande mark, som ingått i den här tidigare befintliga gatuunderfarten, och något längre norrut ett område på cirka 364 kvadratmeter, som delvis är beläget inuti spårområdet. Den mark, som staden sålunda mot ersättning skall avstå till staten, utgör sammanlagt omkring 20,530 kvadratmeter.

Vid Klara Mälarstrand upplåter staden med nyttjanderätt ett område på cirka 850 kvadratmeter för stambanans nya sträckning från kajen till spårområdet. I stället återgår till staden cirka 1,950 kvadratmeter omedelbart öster om detta område belägen mark, som statens järnvägar enligt stadsfullmäktiges beslut av den 13, 14 och 15 juni 1864 äga att utan ersättning disponera, så länge den användes för järnvägsändamål. Sedan nytt bangårdspostkontor byggts på annan plats, återgår dessutom till staden cirka 4,800 kvadratmeter av till statens järnvägar på samma villkor upplåten mark vid det nuvarande bangårdspostkontoret.

Staten överläter till staden dels cirka 110 kvadratmeter mark vid Järnvägs-parken, erforderlig för den sydnordliga gatuledens framdragande, dels cirka 1,700 kvadratmeter vid Östra Järnvägs-gatan för dess vidgning, dels cirka 3,740 kvadratmeter vid Norra Bantorget och Torsgatan samt dels slutligen cirka 4,150 kvadratmeter mitt för Atlasområdet, söder om där befintliga spår-anordningar. Dessa områden uppgå sammanlagt till omkring 9,700 kvm. Härutöver upplåta statens järnvägar även tvenne i Brännkyrka vid Ersta och Östberga

befintliga områden på sammanlagt cirka 346,200 kvadratmeter, tidigare av järnvägen förvärvat för en eventuell rangerbangård, vilken icke längre anses ifrågakomma. De områden, som staten mot ersättning skall överlåta till staden, uppgå alltså enligt ovanstående till sammanlagt 355,900 kvadratmeter.

I samband med detta markbyte skall staten till staden enligt det föreliggande avtalet erlagga en mellangift av cirka 3,475,000 kronor.

Å Riddarholmen framgår stambanan för närvarande å mark tillhörig dels staden, dels staten, upplåten utan ersättning så länge den användes för järnvägsändamål. Enligt det föreliggande förslaget till banans omläggning tagas emellertid delvis nya områden i anspråk, tillhöriga såväl staden som staten.

Av den mark, som stambanan utnyttjar och som frigöres genom omläggningen, behöver staden disponera vissa områden för trafikändamål i samband med ordnandet av förbindelserna mellan Norr och Söder.

Såsom av bilagd¹⁾ markkarta över Riddarholmen framgår, skulle statens järnvägar för den nya stambanesträckningen sammanlagt behöva disponera cirka 1,550 kvadratmeter staden tillhörig mark, och staden för sina trafikbehov cirka 1,350 kvadratmeter mark, som tillhör staten.

Då järnvägsstyrelsen icke äger att avtala om dispositionen av här ifrågasvarande, staten tillhöriga områden, har någon uppgörelse om denna markreglering icke i förevarande sammanhang kunnat träffas, men parterna äro eniga om att tillstyrka, att områdena ifråga utan ersättning upplåtas till statens järnvägar, respektive staden, så länge de användas för nu angivna ändamål.

Stadens delegerade läto inhämta *underhandsyttranden* från vissa kommunala myndigheter över ett enligt här angivna grunder under våren 1938 vunnet preliminärt förhandlingsresultat, nämligen från gatunämnden, hamnstyrelsen och stadsplanenämnden.

Såsom av dessa yttranden, återgivna såsom bilagor till bangårdsdelegerades betänkande (sid. 45 ff.), framgår hade hamnstyrelsen och gatunämnden endast smärre erinringar att framställa emot uppgörelsen.

Stadsplanenämnden underströk vikten av att den föreslagna östvästliga gatuviadukten gäves provisorisk karaktär samt ansåg tillika, att vissa villkor borde uppställas för dess godkännande, främst att uppgörelsen skulle innefatta ett åtagande från den andra partens sida att godkänna stadsplanenämndens förslag såsom den definitiva lösningen av Tegelbacken samt att medverka till ett framtida genomförande av denna lösning.

I anledning av detta stadsplanenämndens yttrande framhöllo bangårdsdelegerade bland annat, att det icke varit möjligt att ernå en sådan utfästelse från järnvägsstyrelsen sida. Däremot hade styrelsen förklarat sig kunna ur teknisk synpunkt godkänna stadsplanenämndens förslag. Ett uttalande av sådan innebörd hade intagits i avtalet. Framtida förhandlingar om förslagets genomförande torde sålunda kunna begränsas till de ekonomiska och byggnadstekniska villkoren härför. Samtidigt som den föreliggande uppgörelsen tillgodosåge trafikens aktuella krav, lade den alltså möjligheterna för en framtida, ur stadsbildssynpunkt tillfredsställande lösning tillrätta.

Enligt *kompletterande förklaringar*, avgivna av järnvägsstyrelsen den 12 januari 1939 och av bangårdsdelegerade den 14 i samma månad, bekräftade

¹⁾ Ej här intagen.

kontrahenterna att med preliminäravtalet avsetts bland annat dels att för omläggning av sammanbindningsbanan från Riddarholmen till tunneln under Södermalm staden utan kostnad för staten skulle ställa all den för ändamålet erforderliga, staden tillhöriga marken till statens förfogande, samt att staden å sin sida skulle återfå ledigblivna områden efter gamla sträckningen, till vilka staden är ägare, och dels att var och en av kontrahenterna skulle bli ägare av de anläggningar, som användas för hans behov.

Såsom *särskild mening* hade en av stadens delegerade, borgarrådet Harry Sandberg, till preliminäravtalet fogat ett uttalande av följande innehåll:

Den provisoriska regleringen av Tegelbacksområdet, som det föreliggande avtalet innefattar, är enligt min mening otillfredsställande särskilt ur estetisk synpunkt. Allmän enighet torde också råda därom, att den föreslagna regleringen såväl ur stadsbildssynpunkt som ur trafiksynpunkt är väsentligt underlägsen det av stadsplanenämnden den 11 mars 1936 framlagda förslaget till permanent ordnande av Tegelbacken och dess anslutningar. Med hänsyn härtill har jag under förhandlingarna yrkat, att kronan i avtalet skulle förbinda sig att medverka till ett genomförande av stadsplanenämndens nyssnämnda förslag, när förutsättningarna för detta förslags realiserande vore för handen, eller alternativt förklara sig godkänna de stadsplaneändringar, som av ett genomförande av samma förslag påkallades. Härigenom skulle garantier erhållas för att ifrågavarande ur stadsbildssynpunkt särskilt ömtåliga parti framdeles skulle kunna ordnas på ett fullt tillfredsställande sätt.

Då emellertid järnvägsstyrelsens representanter icke velat utfästa sig att på så sätt medverka till ett framtida genomförande av stadsplanenämndens förslag till Tegelbackens ordnande och icke heller velat godkänna de av stadsplanenämnden föreslagna provisoriska anordningarna därstädes, har jag sett mig nödsakad att biträda avtalet i dess nu föreliggande form, detta med hänsyn till angelägenheten av att en förbättring i nuvarande trafikförhållanden snarast åstadkommes.

Yttranden över preliminäravtalet.

Järnvägsstyrelsen överlämnade med underdånig skrivelse den 17 december 1938 preliminäravtalet till Kungl. Maj:t för godkännande. Redan dessförinnan, med skrivelse av den 21 november 1938 (se bih. till stadskollegiets utlåt. nr 75/1938), hade bangårdsdelegerade överlämnat preliminäravtalet till stadskollegiet med hemställan, att förslaget måtte underställas stadsfullmäktiges godkännande.

Över preliminärförslaget inhämtades yttranden från statliga respektive kommunala myndigheter på sätt av det följande framgår.

Kungl. Maj:t inhämtade yttranden över förslaget från *byggnadsstyrelsen, kammarkollegiet och djurgårdskommissionen*.

Byggnadsstyrelsen fann, att preliminäravtalet borde i vissa delar göras till föremål för ändringar och kompletteringar, varför styrelsen icke kunde tillstyrka godkännande av detsamma i föreliggande skick. *Kammarkollegiet* ansåg sig icke kunna tillstyrka, att avtalet i föreliggande skick av Kungl. Maj:t godkändes eller att bemyndigande för närvarande lämnades att träffa avtal rörande markdisposition å Riddarholmen i enlighet med vad avtalet

förutsatte. *Djurgårdskommissionen* slutligen — som uteslutande granskade avtalet ur de synpunkter kommissionen hade att företräda, alltså i de delar, som berörde kronans markinnehav i Stockholm eller förvärv eller överlåtelse av mark — ifrågasatte en begränsning av avtalet till vissa, nedan närmare angivna delar, därvid beträffande utformningen borde beaktas åtskilliga av kommissionen gjorda påpekanden. Beträffande övriga delar av förslaget krävdes enligt *djurgårdskommissionens* mening ytterligare utredningar och förhandlingar.

Den tekniska sidan av saken berördes utförligt av *byggnadsstyrelsen*, som beträffande den reglering, vilken i preliminäravtalet avsetts för själva Tegelbacksområdet, bland annat anförde följande:

Beträffande i avtalet föreslagna byggnadsanordningar å Tegelbacken, avsedda att nu komma till utförande, synes i och för sig knappast vara något att i huvudsak invända, under förutsättning, att de komma att bli av enbart provisorisk art och inom ej alltför lång tidrymd ersättas eller kompletteras med anordningar för en mera definitiv reglering av Tegelbacken och därmed sammanhörande frågor.

I detta senare hänseende har, såsom ovan nämnts, tvenne förslag utarbetats, det ena, framlagt av stadsplanenämnden den 11 mars 1936, det andra av järnvägsstyrelsen. Av dessa torde stadsplanenämndens äga vissa företräden framför det av järnvägsstyrelsen framlagda. Förslaget upptager bland annat en öppen plats framför en tänkt ny stationsbyggnad för järnvägens ankommande passagerartrafik. Denna plats synes kunna, trots den ofrånkomliga nivåskillnaden, bringas i organiskt sammanhang med angränsande delar av stadsområdet Tegelbacken, Vasagatan och stadshustrakten.

Å andra sidan företer förslaget även vissa nackdelar, från vilka det icke lär vara möjligt att helt bortse. Till dessa hör bland annat nödvändigheten att nedsänka spårsystemet vid järnvägens införande till centralstationen under vattenytan, varigenom broanläggningen i denna del kommer att avsevärt lida ur utseendesynpunkt. En stor del av spårsystemet måste härvid förläggas i trågkonstruktion. Ekonomiskt sett torde dessutom detta förslag ställa sig något dyrare än det av järnvägsstyrelsen utarbetade.

Emellertid innehåller avtalet icke någon som helst förpliktelse för ena eller andra parten att genomföra någon fullständig lösning av problemet enligt vare sig stadsplanenämndens eller järnvägsstyrelsens förslag. Ett omnämnande av att parterna anse stadsplanenämndens förslag tekniskt godtagbart är det enda uttalande, syftande på en mera fullständig lösning, som förekommer i avtalet.

Under sådana förhållanden kan antagas, att de i avtalet avsedda och såsom provisoriska antydda anordningarna icke komma att bli av provisorisk utan fastmera av permanent natur. Ytterligare stöd för ett sådant antagande ligger givetvis i den omständigheten, att det s. k. provisoriet för avsevärd tid framåt torde komma att tillgodose det huvudsakliga av staten järnvägars intressen, vilket givetvis innebär, att järnvägsstyrelsen torde bli föga hägad att bidra till bestridande av de ytterligare kostnader, som ett mera omedelbart fullföljande av åtgärder för Tegelbackens reglering skulle medföra, medan å andra sidan staden helt visst kan förväntas komma att tveka att genomföra en sådan reglering inför utsikten att få ensam bära kostnaderna därför.

Ett för längre tid bestående provisoriskt ordnande av Tegelbacksfrågan på sätt i avtalet avses, måste emellertid betecknas såsom otillfredsställande och olämpligt. Det gäller här ett ytterst ömtåligt område, vars stora naturliga skönhetsvärden och förutsättningar för skapandet av nya sådana böra omsorgs-

fullt tillvaratagas, och i varje fall icke utan tvingande nödvändighet förminskas. Läget i hjärtat av staden, den omedelbara närheten till vattnet, utsikten mot Gamla staden, Riddarholmen, stadshuset och Söder Mälarstrand giver Tegelbacken en förnämlig ställning i stadsbilden. Det kan därför icke vara lämpligt med en lösning, som i huvudsak endast innebär att från Vasagatan till stadshusbron drages en stålviadukt — enligt förslaget på vissa ställen liggande dryga 6 meter över den omgivande marken — och låta denna i årtionden bestå. Frånsett andra omständigheter må framhållas, hurusom järnvägsområdet med dess till följd av sakens egen natur delvis oordnade bebyggelse komme att både från viadukten och från planet under och omkring densamma erbjuda en mycket litet tilltalande aspekt. Den ifrågasatta lösningen kan, såsom redan framhållits, anses godtagbar om den blott avser att vara ett tillfälligt och ofrånkomligt arrangemang under tiden för förberedelserna till och arbetena med platsens definitiva ordnande. Men såsom under längre tid bestående kan den ur ovan angivna synpunkter icke anses lämplig.

Byggnadsstyrelsen påpekade, att av det ovan återgivna, av borgarrådet Sandberg till preliminäravtalet antecknade särskilda uttalandet framginge, att byggnadsstyrelsens berörda åsikt även hysts bland stadens delegerade under de med järnvägsstyrelsen förda förhandlingarna, varefter byggnadsstyrelsen fortsatte:

Av detta uttalande torde framgå, att bland stadens representanter vid förhandlingarna väl insetts de olägenheter, som äro förbundna med den i avtalet föreslagna lösningen, och att staden för sin del önskat ett avtal om realiserande i en följd av hela utbyggnadsplanen i enlighet med stadsplanenämndens förslag. Ett beslut därom synes hava strandat framför allt på järnvägsstyrelsens obenägenhet att vilja bidra till kostnaderna för planens förverkligande. Denna järnvägsstyrelsens hållning torde åter vara motiverad av en i och för sig fullt förklarlig obenägenhet att vilja belasta affärsföretaget statens järnvägar och dess räntepliktiga kapital med utgiftsbelopp, som icke äro strängt nödvändiga för järnvägsdriftens upprätthållande och ej kunna förväntas bliva räntabla.

Under sådana förhållanden synes böra undersökas, huruvida icke på annat sätt en mera godtagbar lösning kan vinnas. Att snara åtgärder äro erforderliga för lättande av svårigheterna för gatutrafiken vid Tegelbacken är uppenbart, liksom ock att det är av största vikt för staden att åtgärderna så planeras och utföras, att ifrågavarande område får en värdig och tilltalande utformning. Vad statens järnvägar beträffar, så torde det finnas anledning till förmodan att detta företag, även om inga fördelar ur driftssynpunkt omedelbart stå att vinna genom ett definitivt ordnande av Tegelbacksfrågan, dock har intresse av att detta spörsmål bliver slutgiltigt löst innan den fortsatta utvecklingen gör problemet ytterligare invecklat. Och slutligen torde med visst fog även den meningen kunna framföras, att även det allmänna har ett visst intresse av att ifrågavarande plats, med sin omedelbara närhet till bland annat den livligast trafikerade inkörsporten till rikets huvudstad, gives en i olika avseenden tillfredsställande utformning.

Utifrån nu anförda synpunkter vill byggnadsstyrelsen ifrågasätta huruvida icke möjligheterna till en lösning baserad både på stadens, statens järnvägars och statens medverkan böra undersökas. Styrelsen vill därvid framhålla, att de arbeten, som äro erforderliga för genomförande av en fullständig utbyggnadsplan enligt stadsplanenämndens förslag, till stor del äro sådana, som synas lämpade att utföras såsom beredskapsarbeten vid en tid av större arbetslöshet, till vilka slag av arbeten staten plägar lämna icke oväsentliga bidrag.

Om arbetena skulle ämnas bli utförda först under en eventuellt kommande arbetslöshetsperiod, kan uppenbarligen någon bestämd, alltför nära liggande tidpunkt för deras påbörjande svårigen fastställas i avtal. För undvikande av allt för lång tidsutdräkt vore det emellertid önskvärt, att överenskommelse träffades om att arbetet med den slutliga utbyggnaden skulle påbörjas vid inträffande arbetslöshet, dock senast inom viss tid, exempelvis fem år. Vad som emellertid främst är av vikt är att båda parterna i avtalet enas om en plan för Tegelbackens definitiva ordnande och förbinda sig att medverka till en sådan plans genomförande. Även om statens järnvägar för sin del som villkor för ett biträdande av en dylik överenskommelse skulle finna sig böra fästa förbehåll av finansiell art, komme dock hela frågan i ett tekniskt och stadsplanemässigt sett annat och bättre läge än i nu förevarande avtalsförslag. Parterna hade då gemensamt uttalat sig för ett visst förslag till frågans tekniska, arkitektoniska och stadsplanemässiga lösning, och under tiden till dess förslaget utförande befunnas lämpligt kunde detsamma i sina detaljer närmare genomarbetas. Frågor rörande för förslaget genomförande erforderliga markbyten och markförvärv m. m., vilka i avtalsförslaget icke tillräckligt klarlagts eller tillfredsställande reglerats, kunde, om så skulle befinnas lämpligt, göras till föremål för underhandlingar och överenskommelser i ett större sammanhang. Det viktiga spörsmålet om kostnadernas fördelning och överhuvudtaget finansieringen av planens genomförande kunde förväntas få en med hänsyn till läget och omständigheterna vid tidpunkten för arbetenas påbörjande avpassad lösning.

I övrigt uttalade byggnadsstyrelsen sina allvarliga betänkligheter mot den utfyllning av Barnhusviken, som enligt avtalet avsåges skola äga rum.

Kammarkollegiet stannade i sitt yttrande huvudsakligen vid förhållandena å Riddarholmen samt anförde i fråga om de tekniska anordningarna därstädes bland annat följande:

Kollegiet torde i första hand hava att yttra sig rörande de markdispositioner å Riddarholmen, som avtalet förutsätter. Enligt detta skall sammanbindningsbanan över Riddarholmen förläggas i ett läge väster om järnvägens nuvarande läge utom längst i söder, där sträckningen föreslås östligare än för närvarande. Banans förflyttning åt väster synes helt betingas av stadens intresse att enligt stadsplanenämndens förslag av år 1936 i framtiden kunna framdraga en gatuled över Riddarholmen mellan Tegelbacken och Köttorget. Den nya sträckningen av sammanbindningsbanan synes komma att på Riddarholmen medföra bestående skadeverkningar ur skönhetssynpunkt jämte ekonomisk skada på kronans mark och tomter.

Innan statsmakterna binda sig för den nya sträckningen av sammanbindningsbanan över Riddarholmen, synes slutlig ståndpunkt böra tagas till frågan om den nya gatuleden mellan Tegelbacken och Köttorget, så att garantier erhållas för att ej betydande värden av olika art på Riddarholmen offras utan någon nytta. Om emellertid, såsom i avtalet förutsattes, frågan om den nya gatuledens och tunnelbanans utförande lämnas åt framtiden, föreställer kollegiet sig, att det skulle vara tekniskt och ekonomiskt möjligt att utan rubbning av förslaget till provisorisk reglering av Tegelbacken utföra en ny järnvägsbro över Norrström, som ansluter sig till sammanbindningsbanans nuvarande sträckning över Riddarholmen, samt likaså att till denna sträckning ansluta den nya linjen över Köttorget och söderut. Mindre jämkningar i sammanbindningsbanans läge såväl å norra som södra delen av Riddarholmen torde därvid icke komma att vålla någon påtaglig olägenhet. Skulle i en oviss framtid en ny gatubro över Norrström komma till stånd enligt 1936 års stads-

planeförslag och kräva, att järnvägen över Riddarholmen förflyttas till det nu föreslagna västliga läget, torde de delar av järnvägsbron, som då ej kunna begagnas för järnvägsändamål, kunna ingå i gatubron. Tegelbacken synes under sådan förutsättning kunna regleras och nya järnvägsbroar utföras över Norrström och Söderström utan någon förflyttning av sammanbindningsbanan på Riddarholmen. Härigenom skulle vinnas den fördelen, att slutlig prövning rörande framdragandet av den nya gatuleden och tunnelbanan och de villkor härför, som av kronan måste uppställas, skulle kunna ske, när fråga uppkommer om dessa arbetens utförande, utan att statsmakterna i förväg ovillkorligen bundit sig vid en viss lösning, som då kanske synes mindre lämplig.

Djurgårdskommissionen ingick icke alls på den tekniska sidan av saken.

I vad angår markfrågorna väckte preliminäravtalet kritik från samtliga de tre hörda statsmyndigheternas sida.

Djurgårdskommissionen ägnade denna del av avtalet en ingående granskning. Av denna framgick, att äganderätten till åtskilligt av den mark som ingick i avtalet icke, såsom avtalet syntes förutsätta, var ostridig mellan kronan och staden. Genom att godkänna avtalets ordalag och beteckningar i förevarande avseende skulle enligt *djurgårdskommissionens* mening kronan kunna anses avstå från sina hittillsvarande anspråk å mark av motsvarande beskaffenhet. Enligt en *djurgårdskommissionens* yttrande bilagd promemoria, mot vilken kommissionen icke hade något att erinra, skulle värdet å de av kronan till staden överlämnade områdena understiga värdet å de områden, staden överlämnade till kronan, med högst 1,130,150 kronor, mot i avtalet upptagna dels kontant 3,475,000 kronor dels ock områdena vid Årsta gärde.

Beträffande särskilt den med preliminäravtalet avsedda regleringen av Stockholms centralbangård och vad därmed sammanhänger anmärkte *djurgårdskommissionen* även följande.

Bangårdsfrågans lösning på möjligast rationella sätt lär få anses vara ett intresse ej blott för staten-kronan utan även för Stockholms stad. Detta stadens intresse torde böra, i likhet med vad som i analoga fall skett å andra orter, föranleda deltagande jämväl från stadens sida — i skälig omfattning — i kostnaderna för åvägabringandet av bangårdsfrågans reglering. Överenskommelsen innebär i denna del uppenbarligen, att staden betingar sig full valuta för all mark, som av staden överlåtes å kronan för att disponeras för bangårdsändamål. Fastsläendet av en sådan princip — att staden i dylika fall icke skall delta i kostnaderna — synes betänklig.

Vidare anförde *djurgårdskommissionen* följande beträffande den med preliminäravtalet åsyftade lösningen av bangårdsfrågan.

Det är dock icke klargjort, att härmed Stockholms bangårdsfråga i dess helhet blivit behörigen tillgodosedd; nu medtagas allenast vissa delar, medan andra skjutas på framtiden. Så tillvida har alltså här skett en ur saklig synpunkt icke motiverad uppdelning av Stockholms bangårdsfråga. Förvärvet av det gröna området¹⁾ synes böra ske samtidigt med att övriga markbyten äga rum.

¹⁾ Färgbeteckning å en preliminäravtalet bifogad. här ej intagen karta; avser plats reserverad för blivande bangårdspostkontor.

Härtill kommer frågan, huruvida det verkligen är lämpligt, att kronan erlägger likvid för marken ifråga i kontanter.

Kommissionen vill erinra om de förutsättningar för reglering av kronans och stadens markfrågor, som vid förberedande förhandlingar mellan parternas förhandlingsdelegerade så småningom utformats. I dessa förutsättningar har såsom ett led ingått ett såvitt möjligt fullständigt uppordnande av Stockholms bangårdsfråga i hela dess vidd, och en möjlighet härtill har man trott sig finna i att sammanföra denna fråga med vissa andra kronans-stadens mark-mellanhavanden. Genom denna kombination skulle möjliggöras en eljest rätt svårnåelig uppgörelse mellan parterna. Om nu marken vid centralstationen tages bort från sagda kombination, försvårar detta uppenbarligen berörda större uppgörelse. Vidare betyder det, att kronan tvingas utge ersättningen kontant, ehuru kronan äger mark, som kan gå i likvid. För stadens del synes markfrågans indragande i förevarande sammanhang vara av tvivelaktigt värde, eftersom detta skulle medföra motsvarande kontanta utlägg vid de blivande stora markbytena.

Djurgårdskommissionen erinrade vidare i förevarande sammanhang om de direktiv för kronans markbytesförhandlingar, som lämnats av 1925 års riksdag (skrivelse nr 264) och vari bland annat underströks vikten av att såväl från Kungl. Maj:ts som vederbörande ämbetsmyndigheters sida icke några dispositioner företoges, vilka kunde anses i en eller annan form för framtiden binda kronan eller å annat sätt lägga hinder i vägen för en uppgörelse mellan kronan och staden.

Djurgårdskommissionen förklarade sammanfattningsvis att den icke kunde underlåta att uttala sig för ett övervägande, huruvida avtalet — därest ett sådant ansåges böra omedelbart komma till stånd — skulle kunna begränsas till de frågekomplex, som avse reglering av Tegelbacken samt de Riddarholmen berörande järnvägs-, tunnelbane-, spårvägs- och allmänna gatutrafiklederna å sträckan mellan Centralstationens södra område och Södermalm. Från de synpunkter kommissionen hade att företräda syntes erinringar ej vara att göra mot ett sålunda begränsat avtal, med beaktande vid dess utformning av vad kommissionen i denna del påpekat. De framförda betänkligheterna i fråga om övriga delar av förslaget vore enligt kommissionens uppfattning av sådan art, att de torde kräva ytterligare utredningar och förhandlingar.

Även *kammarkollegiet* och *byggnadsstyrelsen* framställde åtskilliga anmärkningar mot det sätt, på vilket markfrågan vunnit sin lösning i preliminäravtalet. Vidare framhölls i yttrandena från dessa båda myndigheter att omfattningen av de skador, som uppkomme genom omläggningen av sammanbindningsbanan, icke torde kunna bedömas förrän förslag till stadsplan för områdena i fråga förelåge.

De statliga myndigheternas uttalanden i mark- och intrångsfrågorna komma i det följande att fullständigare återgivas vid varje särskild sådan fråga som av markkommissionen upptages.

Preliminäravtalet tillstyrktes i avgivna yttranden av *hamnstyrelsen*, *stadsplanenämnden*, *gatunämnden*, *fastighetsnämnden*, *spårvägsstyrelsen* och *drätsel-nämnden*. Härvid uttalade sig stadsplanenämnden, gatunämnden och

spårvägsstyrelsen för den östvästliga viaduktens utförande med en bredd av 24 meter.

De av de hörda myndigheterna, som tidigare under hand yttrat sig över grunderna till preliminärförslaget, nämligen hamnstyrelsen, stadsplanenämnden och gatunämnden, hänvisade till dessa utlåtanden. *Hamnstyrelsen* framhöll därvid att, enär de av styrelsen tidigare framförda önskemålen blivit tillgodosedda, anledning icke föreläge för styrelsen att åter yttra sig i ärendet.

Vad beträffar de tekniska anordningarna underströk *stadsplanenämnden* önskvärdheten av att beslut om den södra tunnelbanans framdragande från Slussen till Vasagatan fattades samtidigt med beslut om Tegelbackens ordnande och ny järnvägsbro över Norrström. Härutinnan åberopade stadsplanenämnden de skäl som angivits av stadsplanekontoret i ett av detta avgivet yttrande, varav här följande må återgivas:

En överenskommelse om stambanans omläggande mellan norr och söder på sådant sätt, att tunnelbanan och en ny gatuled här kunna framdragas, har med fog betecknats såsom nyckeln till lösandet av Stockholms kommunikationsproblem, och det måste anses vara av stort värde för staden, att avtal härom nu kunnat träffas.

Omöjligheten att definitivt lösa Tegelbackens trafikproblem, innan det nuvarande bangårdspostkontoret bortflyttats, har gjort det nödvändigt att i förevarande sammanhang godtaga en provisorisk lösning därstädes. Gatunämnden och spårvägsstyrelsen hava icke varit benägna att godkänna det av stadsplanenämnden framlagda förslaget till dylikt provisorium, och att statens järnvägar icke ansett sig kunna med staden träffa ett ur ekonomisk synpunkt så vittgående avtal som det nu föreliggande, under annan förutsättning, än att de nuvarande bommarna vid Tegelbacken borttagas, är i och för sig förklarligt. Som provisorium betraktat torde också det nu föreliggande förslaget under nämnda förutsättning vara det enklaste och måhända bästa.

Frågan om den nordsydliga banans läge vid Tegelbacken måste emellertid avgöras, innan gatuviadukten kommer till utförande, så att de delar av banan, som komma under viadukten, färdigställas samtidigt med denna. Alldenstund några meningsskiljaktigheter icke föreligga om sättet för tunnelbanans ledande från Slussen till nedre Vasagatan, är det även angeläget, att stambanan snarast omlägges å hela sträckan norr—söder, så att tunnelbanan här kan utbyggas. För enbart Tegelbackens reglering enligt det nu framlagda förslaget erfordras endast att stambanan ombygges över Norrström och vid Riddarholmens norra kaj provisoriskt anslutes till sin nuvarande sträckning. Skall även tunnelbanan mellan norr och söder utbyggas, måste däremot stambanan omläggas även över Riddarholmen, varav automatiskt följer dess ombyggnad även över Söderström. En logisk följd av att man enligt det föreliggande förslaget tills vidare avstår från gatuledens förande från Riddarholmen över Norrström till Tegelbacken synes också vara, att tunnelbanan utbygges från Slussen till norr, ty därigenom skulle de nuvarande, mindre tillfredsställande gatulederna genom Gamla staden komma att i viss mån avlastas och även i övrigt stora fördelar erhållas för den nordsydliga trafiken.

I 1930 års trafikkommittés utredningar belyses frågan om vilket antal förortsresande från de södra områdena, som åren 1929—1931 voro hänvisade att taga omstigning till annat trafikmedel, för det fall att resan skulle utsträckas till de norra stadsdelarna.

Förortstrafiken å linjer med slutstationer å Södermalm uppgick sålunda till			
år 1929		17,2	miljoner resor
» 1930		19,8	» »
» 1931		21,6	» »

Det kan antagas, att antalet dylika resor i fortsättningen ökat i samma tempo och självfallet är det både opraktiskt och oekonomiskt att den del av resorna, som utsträckes till norr, nu måste ske med i gatuplanet framgående trafikmedel. Tunnelbanan skulle därför ha en stor uppgift att fylla redan genom att den utsträcktes till de norra stadsdelarna, så att Brännkyrka i trafikhänseende jämfördes med Bromma. Förutsättningen för att tomtmarken i Brännkyrka i fortsättningen skall kunna utnyttjas för bostadsändamål i tillfredsställande omfattning torde också vara, att åtminstone denna del av tunnelbanan snarast utbygges.

Stadsplanenämnden framhöll även, att nämnden alltjämt vidhölle sin tidigare uttalande uppfattning, att den med preliminäravtalet avsedda gatuviadukten mellan Vasagatan och Stadshusbron endast kunde godtagas såsom ett provisorium i avvaktan på en definitiv reglering av Tegelbacksområdet i huvudsaklig överensstämmelse med nämndens år 1936 avgivna förslag.

Gatunämnden hänvisade till sitt tidigare avgivna utlåtande. Däri hade nämnden bland annat uttalat, att nämnden funne den föreslagna lösningen till ordnande av förbindelserna över Söderström och Riddarholmen tekniskt och ekonomiskt förmånlig. I fråga om förbindelserna över Norrström framhöll nämnden, att dessas utformning väsentligen betingades av den slutliga lösningen av Tegelbacksproblemet, men då en definitiv reglering på denna plats nu icke vore möjlig, måste dessa förbindelser tills vidare givas en provisorisk utformning. Nämnden förordade den föreslagna lösningen med bibehållande tills vidare av Vasabron, i synnerhet som särskilt den sydgående trafiken vunne vissa lättnader genom trafikleden genom nuvarande kvarteren Icarus och Memnon. Det väsentliga i förslaget vore dock enligt nämndens mening, att de många trafikproblemen därigenom kunde erhålla en snar, om ock delvis provisorisk lösning. Med hänsyn till svårigheterna att nu kunna genomföra en mera definitiv lösning av Tegelbacksproblemet i enlighet med stadsplanenämndens förslag fann nämnden provisoriet med en viadukt över järnvägen böra från stadens sida godtagas, då en definitiv reglering härigenom ej försvårades.

Fastighetsnämnden meddelade, att nämnden icke funnit något att erinra mot det nu framlagda förslaget till nya trafikförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm.

Spårvägsstyrelsen förklarade, att preliminärförslaget innebure en lösning av Tegelbacksproblemet efter de principiella riktlinjer, som spårvägsbolaget tidigare angivit. Enligt spårvägsbolagets mening utgjorde förslaget — även vad detaljutformningen beträffade — en tillfredsställande lösning, vars genomförande snarast möjligt borde eftersträvas. Vad angår de nya trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm innebure förslaget en god trafiklösning. Till frågan om en eventuell framtida ombyggnad av Tegelbacken och därmed sammanhängande spörsmål syntes det bolaget icke finnas anledning att nu taga närmare ställning, särskilt som det preliminära avtalsförslaget i

detta hänseende lämnade möjligheterna öppna. Bolaget framhöll slutligen angelägenheten av att Tegelbackens reglering omedelbart komme till stånd, då ett borttagande av den nuvarande plankorsningen vore av synnerlig betydelse för spårvägs- och busstrafiken.

Drätselnämnden åberopade ett yttrande av *kammarkontoret*, vari bland annat anfördes följande:

Överenskommelsen synes giva en tillfredsställande provisorisk lösning av de nuvarande trafiksvårigheterna vid Tegelbacken genom att eliminera plankorsningen mellan järnvägs- och gatutrafik samt mellan den nordsydliga och östvästliga gatutrafiken. Med provisoriet kan skjutas på framtiden genomförandet av det av stadsplanenämnden framlagda, kostnadskrävande förslaget till slutgiltig reglering av trafikförhållandena i denna trakt av staden, vilket förslag anses innebära den bästa definitiva lösningen. Vidare skapas genom avtalet förutsättningar för staden att på lämpligt sätt ordna en ny gatutrafikled mellan Norr och Söder utmed Riddarholmen ävensom för tunnelbanans fortsättande från Slussen norrut över strömmarna. En avgjord vinst är också, att stambanan kan bibehållas i sin nuvarande tunnel under Södermalm och att således en ny och dyrbar tunnelanläggning under Götgatan till Södra stationen undviks.

Ur såväl pris- som arbetsmarknadssynpunkt är önskvärt, att förevarande arbeten planeras så, att de i största möjliga utsträckning komma till utförande under en lågkonjunktur. Med ett godkännande av avtalet avsäger sig visserligen staden rätten att fritt bestämma tidpunkten för arbetena, då nämligen i punkt 1:o näst sista stycket stadgas, att arbetena för trafikförbindelsernas ordnande skola påbörjas inom ett år efter det avtalet trätt i kraft. En reglering av trafikförhållandena vid Tegelbacken torde emellertid å andra sidan vara ett så angeläget intresse för staden, att ett uppskov med de avtalade trafikledsregleringarnas realiserande icke bör av staden eftersträvas. Arbetena komma också att sträcka sig över flera år, och i samband med anvisande framdeles av anslag för ändamålet erhålles möjlighet att, så långt detta är förenligt med ett behörigt tillgodoseende av trafikbehovet, lämpa utbyggnadstakten efter rådande konjunktur- och budgetläge.

I fråga om fördelningen av kostnaderna för anordningarna förekommo en del uttalanden från de kommunala myndigheternas sida. Ur det av *kammarkontoret* avgivna, av *drätselnämnden* biträdda yttrandet må sålunda här återgivas följande uttalande:

Emot den till grund för den träffade överenskommelsen liggande principen, att statens järnvägar respektive staden skola delta i kostnaderna i förhållande till parternas intresse av de olika anläggningsdelarna, lär någon anmärkning icke vara att rikta. I avtalets punkt 2:o stadgas emellertid, att statens järnvägar för sträckan Centralstationen—Riddarholmen skall bidra med ett fast belopp av 1,350,000 kronor och staden således svara för kostnaderna i övrigt. Om kostnaderna komma att överstiga de beräknade — vilket måhända icke är osannolikt, då såsom ovan nämnts beräkningarna hänföra sig till 1935 års prisnivå — kommer staden att ensam få svara för merkostnaden. Enligt kontorets mening vore det i princip riktigare, att en eventuell merkostnad fördelades mellan parterna i samma proportion som den, i vilken de enligt avtalet skola bära de beräknade kostnaderna. Då emellertid skillnaden i prisnivå antagligen icke torde bliva så synnerligen stor och bestämmelsen ifråga för övrigt ingår som ett led i ett förhandlingsresultat, synes densamma kunna från stadens sida godtagas.

Gatunämnden framhöll, att fördelningen av kostnaderna för det föreslagna avtalets genomförande självfallet i hög grad vore ett förhandlingsresultat, men att nämnden funne intet att erinra mot den princip, som i huvudsak legat till grund härför, i vad gällde själva arbetena, nämligen att parterna finge betala efter graden av sina intressen av olika anläggningsdelar. Av de på staden belöpande arbetena torde en avsevärd del, kostnadsberäknade till sammanlagt 2,663,000 kronor, vara att hänföra till sådana arbeten, för vilka statsbidrag av automobilskattemedel torde kunna påräknas.

Beträffande markuppgörelserna framhöll *stadsplanekontoret* i sitt av *stadsplanenämnden* biträdde yttrande — sedan kontoret understrukit, att järnvägsstyrelsen icke ägt avtala om disposition av de å Riddaholmen befintliga, staten tillhöriga områdena men att parterna enats om att tillstyrka viss reglering av markfrågan därstädes — att den i övrigt träffade markuppgörelsen, som bland annat tillförsäkrade staden möjlighet att vidga Torsgatan, syntes för stadens del vara fördelaktig och böra godkännas.

Fastighetsnämnden förklarade att den ej funnit anledning till erinran mot den föreliggande uppgörelsen mellan bangårdsdelegerade och järnvägsstyrelsen. I vad uppgörelsen avsåge byte av mark mellan kronan och staden hade fastighetskontoret under utredningens gång lämnat delegerade erforderligt biträde.

Kammarkontoret framhöll i sitt av *drätselnämnden* återopade yttrande, vad angår uppgörelsen om markbyte, att kammarkontoret inhämtat att fastighetskontoret vid sin granskning av avtalet visserligen funnit sig icke kunna godkänna de markvärden, som i varje särskilt fall åsatts de avsedda markområdena, men likväl ansett markuppgörelsen såsom helhet betraktad vara för staden godtagbar. Inom fastighetskontoret gjorda sammanställningar över de beräknade värdena av de markområden, som överlättes mellan parterna, hade kammarkontoret på begäran beretts tillfälle taga del av, och kunde kontoret biträda fastighetskontorets uttalande.

För preliminäravtalets giltighet förutsattes, bland annat, att det blivit förenat 1 juli 1939 godkänt av Kungl. Maj:t och riksdagen, å ena, samt före den 1 april 1939 av Stockholms stadsfullmäktige genom beslut, som vinner laga kraft, å andra sidan. På därom av vederbörande borgarråd gjord framställning medgav järnvägsstyrelsen den 24 mars 1939 att tiden för stadsfullmäktiges prövning av preliminäravtalet finge utsträckas till den 15 maj 1939. Sedan därefter i anslutning till Kungl. Maj:ts beslut den 31 mars 1939 tillsättning skett av markkommissionen, beslöt stadskollegiet att icke underställa preliminäravtalet stadsfullmäktiges prövning. Nämnda avtal, vilket icke heller godkänts av Kungl. Maj:t och riksdagen, är således att anse såsom förfallet.

Frågorna om ny stadsplan för Nedre Norrmalm och framdragande av tunnelbana.

Slutligen må här med några ord antydast det läge, vari frågorna om ny stadsplan för Nedre Norrmalm och om framdragandet av tunnelbanan befinna sig.

Vad beträffar den förra frågan påpekade stadskollegiet i sitt i anledning av stadsplanenämndens förslag avgivna utlåtande den 12 maj 1938 (nr 206/1938) bland annat, att stadsplanenämndens förslag till en ny gatuled Munkbron—Vasagatan och till plan för definitivt ordnande av Tegelbacksområdet tillstyrkts av de hörda nämnderna samt att efter stadskollegiets uppdrag förhandlingar då påginge mellan staden och statens järnvägar om genomförandet av dessa förslag.¹⁾ Med hänsyn härtill syntes med stadsfullmäktiges ställningstagande till förslagen böra tills vidare anstå. Det av stadsplanenämnden framlagda och av nämnderna tillstyrkta förslaget till ny huvudled för den östvästliga trafiken genom breddning av Hamngatan—Klarabergsgatan samt Klarabergsgatans fortsättande på viadukt över bangården och Klaraviken ville stadskollegiet i princip förorda. Stadskollegiet hade även i likhet med stadsplanenämnden funnit angeläget, att Sveavägen fortsattes söderut. I motsats mot nämnden ansåg dock stadskollegiet, att denna trafikled ej borde framdragas längre än till Hamngatan—Klarabergsgatan. Den av de hörda nämnderna uttryckta uppfattningen, att en trafikförbindelse mellan Skeppsbron och Blasieholmen snarast möjligt borde komma till stånd, delades av stadskollegiet. Stadskollegiet, mot vars utlåtande vissa reservationer avgävos, hemställde bland annat att stadsfullmäktige måtte uppdraga åt stadsplanenämnden att med beaktande av vad stadskollegiet anfört uppgöra förslag till stadsplan för Nedre Norrmalm ävensom att upprätta principförslag till den nya Blasieholmsleden.

Sedan ärendet handlagts av stadsfullmäktige den 20 juni 1938, men då bordlagts, förhades detsamma ånyo den 19 september 1938, varvid ärendet — närmast i anledning av ett nytillkommet, av professorn Paul Hedqvist utarbetat förslag till lösning av stadsplanefrågan utan Sveavägens neddragande till Gustav Adolfs Torg — återremitterades till stadskollegiet.

Beträffande frågan om tunnelbanans sträckning förordade fastighetsnämnden, gatunämnden och drätselnämnden den av stadsplanenämnden föreslagna sträckningen (Sveavägslinjen). Spårvägsdirektören föreslog ett tunnelbanenät innefattande dels en nordsydlig linje med sträckning från Odengatan till Norra Bantorget och därifrån rakt söderut i Vasagatan dels ock en östvästlig linje från Fridhemsplan till Sveavägen med tre alternativa sträckningar.

Stadskollegiet förklarade i sitt i ärendet den 3 mars 1938 avgivna utlåtande (nr 98/1938), att stadskollegiet ansåge det vara synnerligen angeläget, att utredningsarbetet rörande en de södra och västra förortsbanorna sammanbindande tunnelbana skyndsamt fortsattes och fullföljdes. Det fortsatta utredningsarbetet borde enligt stadskollegiets mening avse dels en tunnelbana med den av stadsplanenämnden föreslagna sträckningen dels ock en dylik bana i enlighet med det av spårvägsdirektören framlagda förslaget. Stadskollegiet hemställde, att stadsfullmäktige måtte uppdraga åt gatunämnden att i samråd med stadens övriga vederbörande organ skyndsamt utarbeta och framlägga

¹⁾ Härmed avsågos de förhandlingar, som föregingo preliminäravtalets tillkomst.

förslag rörande utförande av en tunnelbana i huvudsaklig överensstämmelse med dels stadsplanenämndens och dels spårvägsdirektörens förslag. Vid sammanträde den 21 mars 1938 biföllo stadsfullmäktige denna hemställan.

De sålunda begärda utredningarna och förslagen rörande stadsplan för Nedre Norrmalm och tunnelbanesträckning torde vara att förvänta inom en tämligen nära framtid.

Avd. II. Den tekniska lösningen av Tegelbacksproblemet.

Markkommissionens uppgift är, såsom av de för densamma lämnade direktiven framgår, att verkställa undersökningar och föra förhandlingar angående de mellan kronan och Stockholms stad föreliggande markproblemen. Lösningen av den fråga, vilken närmast föranlett kommissionens tillsättande, nämligen det i detta betänkande behandlade spörsmålet om Tegelbackens reglering och ordnandet av de nordsydliga trafiklederna, förutsätter även att mellan kronan och staden träffas vissa markuppgörelser. Det preliminära avtal angående Tegelbacksfrågan, som år 1938 slöts mellan statens järnvägar och representanter för staden, blev — såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår — så vitt angår den i avtalet föreslagna lösningen av förekommande markproblem föremål för åtskilliga erinringar från de hörda statliga myndigheternas sida. Det hör tydligen till markkommissionens uppgift att söka få till stånd en uppgörelse mellan parterna härutinnan.

Likaledes framkommo anmärkningar mot preliminäravtalet även i andra avseenden än i fråga om dess behandling av markproblemen. Byggnadsstyrelsen anförde sålunda betänkligheter av estetisk art mot den föreslagna första utbyggnaden av Tegelbacksområdet, vilket provisorium enligt vad byggnadsstyrelsen befarade kunde komma att bli bestående under längre tid; och ansåg sig styrelsen bland annat på grund härav icke kunna tillstyrka avtalets godkännande. Då de markfrågor som aktualiseras i förevarande sammanhang i viss mån äro beroende av den trafiktekniska och arkitektoniska lösning som gives åt Tegelbacksfrågan, har kommissionen även funnit sig böra till granskning upptaga spörsmålet om utformningen av de ifrågavarande trafik-anordningarna. Sedan därvid i samarbete med Stockholms stads stadsplane-kontor framlagts ett förslag till definitiv lösning, som till sina huvuddrag syntes vara ägnat att kunna godtagas, har kommissionen, med detta förslag som grundval, sökt ernå en uppgörelse i markfrågorna.

Erinringar mot 1936 års förslag.

Vad till en början beträffar det av stadsplanenämnden år 1936 förordade förslaget till en definitiv utformning av Tegelbacksområdet — till vilket förslag, uppgjort av professorn Paul Hedqvist, den i preliminäravtalet avsedda viaduktlösningen är tänkt såsom ett första utbyggnadsskede — erbjuder nämnda förslag, förutom en tillfyllestgörande trafikteknisk lösning, vissa förtjänster av estetisk art. Genom en betydande nedsänkning av järnvägen (lägst + 3.65 meter över slusströskeln) kan det över densamma framgående

gatuplanet hållas på relativt låg höjd (+ 10.15 meter), något som med hänsyn till stadsbilden anses fördelaktigt. Den östvästliga gatuleden och det parallellt med densamma förlagda stationshuset med tillhörande trafikplan ansluta sig väl till omgivningen.

Mot nyssberörda skäl för stadsplanenämndens förslag uppställa sig emellertid vissa erinringar. Till en början må framhållas, att förslaget är synnerligen kostnadskrävande. Sålunda skulle enbart den för förslagets genomförande nödiga sänkningen av bangårdsplanet draga en utgift av icke mindre än 4.4 miljoner kronor. Denna sänkning medför även icke obetydliga olägenheter för stationsdriften under ombyggnadstiden. Vidare följa flera nackdelar med den föreslagna nedsänkningen av järnvägen vid Klara Mälarstrand under Mälarens vattenyta. Till följd av nedsänkningen kommer järnvägsbron över Norrström att vid Klara Mälarstrand erhålla en viss lutning norröver, något som ur utseendesynpunkt måste betecknas såsom mindre tilltalande. Vidare ha ur militärteknisk synpunkt rests bestämda erinringar mot nedsänkningen av järnvägen på det sätt förslaget innebär.

En av chefen för försvarsstaben till kommissionens förfogande ställd militär expert har i sistnämnda hänseende inför kommissionen framhållit i huvudsak följande. Under krigstillstånd är det med hänsyn till såväl de rent militära transporterna som den civila järnvägstjänsten angeläget att den nuvarande järnvägsförbindelsen över Strömmarna icke avbrytes. En järnvägsbro sådan som den nuvarande är tämligen okänslig för bombverkan. Det kräves nämligen ganska tunga bomber för att slå sönder dennas bärande konstruktioner; förstörda brospann kunna med någorlunda lätthet ersättas med nya. Annorlunda ställer det sig med en bro som, på sätt stadsplanenämnden föreslagit, nedsänkts under vattenytan i ett betongtråg. Redan en mindre bomb kan förstöra ett sådant tråg och detta även om trågets väggar göras grövre än som förutsatts i förslaget. Träffytan å betonganordningen blir även betydligt större än vid en vanlig brokonstruktion. Slutligen märkes att, om tråget skulle skadas, reparationer å ifrågavarande nivå erbjuda särskilda svårigheter.

Med hänsyn till de invändningar, som sålunda kunna riktas mot stadsplanenämndens förslag, har markkommissionen funnit, att detsamma icke gärna kan ifrågakomma till utförande. Vid sådant förhållande lär aktualitet icke heller kunna tillskrivas den viaduktlösning, som närmast avses i 1938 års preliminära avtal mellan järnvägsstyrelsen och stadens representanter. Sistnämnda lösning är tänkt och i detaljerna utformad såsom både ett provisorium och ett första utbyggnadsskede till stadsplanenämndens förslag. Markkommissionen finner vad byggnadsstyrelsen i sitt yttrande över preliminäravtalet framhållit ådagalägga, att förslaget icke kan godtagas vare sig såsom en definitiv eller såsom en för mera avsevärd tid kvarstående provisorisk utformning av ifrågavarande ömtåliga stadsparti.

Andra möjligheter till lösning av Tegelbacksförslaget.

Kommissionen har därför låtit undersöka andra möjligheter till lösning av Tegelbacksproblemet. Tidigare förslag ha därvid ånyo genomgåts. Därjämte

ha genom stadsplane- och gatukontorens försorg flera nya förslag utarbetats och kostnadsberäknats. Detta har skett i visst samråd med representanter för järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen och andra av frågan berörda verk.

Förslagen till lösning av Tegelbacksproblemet kunna indelas i två stora huvudgrupper. Till den ena gruppen höra de förslag där den östvästliga gatuleden — såsom i viss omfattning nu är fallet — ledes *under* stambanan (underfartsförslag). Den andra huvudgruppen omfattar sådana förslag som äro grundade på principen om den östvästliga gatuledens förande i viadukt *över* järnvägen (överfarts- eller viaduktförslag). Innan kommissionen går att närmare dryfta de olika möjligheterna till problemets lösning, vill kommissionen redogöra för en omständighet som enligt kommissionens mening bör särskilt beaktas vid frågans bedömande, nämligen önskemålet att hålla möjligheten öppen till en avlastning av gatutrafiken vid Centralstationen.

All fordons- och gångtrafik till och från Centralstationen måste för närvarande avvecklas över Centralplan. Härvid kunna vissa svårigheter för den allmänna gatutrafiken å Vasagatan icke undvikas. Dessa komma att skärpas såväl genom den alltjämt fortgående ökningen av järnvägstrafiken som genom tillväxten i den allmänna gatutrafiken och dennas motorisering. Trafikpolisintendenten som av kommissionen hörts i ärendet har, med vitsordande av de förutberörda svårigheterna, beträffande Centralplan även framhållit dess nuvarande knapphet å uppställningsplatser för bilar som avlämna eller möta trafikanter. Även sistnämnda olägenhet torde komma att öka med trafikens tillväxt.

Vid nu angivna förhållanden torde det få anses som ett önskemål av vikt att vid regleringen av Tegelbacken hålla möjligheten öppen för ett sådant framtida anordnande av trafiken till och från Centralstationen, att erforderlig avlastning kan ske från ifrågavarande del av Vasagatan. En sådan trafikfördelning synes lämpligen kunna åvägabringas genom att åtminstone i viss mån skilja den ankommande och den avgående trafiken vid Centralstationen från varandra, exempelvis — såsom föreslagits i tidigare projekt — genom byggande tvärs över järnvägsspåren av en stationshall för ankommande järnvägstrafik söderifrån med tillhörande trafikplan för gatutrafiken till och från nämnda hall.

A) *Underfartsförslag.*

Beträffande möjligheten att framledes vidtaga nämnda anordning ställa sig de olika huvudtyperna av förslag till lösning av Tegelbacksproblemet — underfarts- respektive överfartsförslagen — väsentligen olika. De flesta av de av kommissionen granskade förslagen, baserade på principen av den östvästliga gatutrafikens ledande *under* järnvägen, tillgodose sålunda icke på ett tillfyllestgörande sätt önskemålet att hålla berörda möjlighet öppen. Kommissionen kan härvidlag hänvisa till de underfartsförslag som finnas återgivna å de vid detta betänkande fogade bilderna 1—5. Hänvisas må även till de underfartsförslag som återfinnas å fig. 76 och 77 i stadsplanenämndens betänkande 1936 angående stadsplanen för Nedre Norrmalm (bih. till stadskollegiets utl. nr 12/1936).

Mot samtliga nyssnämnda underfartsförslag kunna även andra erinringar framställas än beträffande den bristande möjligheten att framdeles anordna en ny stationshall vinkelrätt över spårplanet jämte tillhörande trafikplan med anslutning till gatunätet. Härom har i en inom stadsplane- och gatukontoren uppgjord, den 12 juni 1939 dagtecknad promemoria anförts bland annat följande.

Genomförandet av förslaget enligt *bild 1*, på sin tid uppskisserat av professor Hedqvist, skulle omedelbart medföra betydande fastighetsengagemang. Förslaget förutsätter vidare, att järnvägen föres i tunnel under det centrala partiet av Riddarholmen, något varemot byggnadsstyrelsen på sin tid framfört mycket tungt vägande invändningar.

I det å *bild 2* återgivna förslaget, jämväl av professor Hedqvist, är järnvägen såsom för närvarande förlagd utmed Riddarholmskanalen. Vid Tegelbacken uppdelas de skilda gatutrafikströmmarna genom ett klöverbladsliknande trafiksystem med stor kapacitet. Förslaget måste emellertid betecknas såsom synnerligen komplicerat och mindre överskådligt. Ur trafikteknisk synpunkt äro de krökta upp- och nedfartsramperna icke tillfredsställande. Därjämte innebär förslaget för järnvägens del en betydande olägenhet däriigenom att utrymmet framför den nuvarande ankomsthallen för söderifrån kommande resande praktiskt taget helt måste tagas i anspråk för en uppfartsramp från gatuunderfarten. Vidare medför förslaget sådant djupläge med därav följande betydande olägenheter och merkostnader för den nordsydliga lokalbanan, att detsamma redan av denna anledning icke torde kunna godtagas. Förslaget medger icke heller förortsbanans förläggande på bro över Norrström i ett första byggnadsskede. Då underfarten icke kan färdigställas förrän bangårds-postkontoret flyttats, torde förslaget även ur utbyggnadssynpunkt få anses synnerligen ogynnsamt.

Mot de förutnämnda förslagen å fig. 76 och 77 i stadsplanenämndens Normalmsbetänkande kan ur utseendesynpunkt anmärkas att, då järnvägsspåren höjts över nuvarande höjdläge samt i förhållande till Vasagatans plan, järnvägen och den öster om densamma placerade, för den norrgående gatutrafiken avsedda gatubron komma att tillsammans bilda en bank, som avskärmar sikten från Tegelbacken söder- och västerut. Ett förslag av liknande principiell uppläggning, vilket framfördes av järnvägsstyrelsen parallellt med viaduktalternativet i början av styrelsens förhandlingar med stadens bangårdsdelegerade, bearbetades och kostnadsberäknades på gatukontoret, varvid detsamma ur trafikteknisk synpunkt och med hänsyn till kostnaderna visade sig jämfäst med viaduktalternativet. Emellertid befanns förslaget ur utbyggnadssynpunkt samt huvudsakligast på grund av nyssberörda estetiska olägenheter icke lämpligt. Kravet på anslutningsmöjlighet för en lokalbana å bro över Norrström kan icke heller förenas med detta förslag.

Såsom ett försök att på basis av en cirkelformad trafikplats, liknande den som förekommer i ett av de förutnämnda Hedqvistska förslagen, erhålla en trafiklösning, som kan utbyggas i ett första skede utan en fullständig omreglering av hela Tegelbacksområdet, har i samråd mellan stadsplane- och gatukontoren uppgjorts det å *bild 3* upptagna underfartsförslaget. Mot förslaget kan ur stadsbildssynpunkt invändas, att det förorsakar en höjddifferens mellan Vasagatans plan och järnvägens överkant av cirka 2 meter. En annan estetisk olägenhet är den sneda inriktningen av genomfartsrännan i Vasagatan samt den härav betingade trätformiga anslutningen av gatubron intill järnvägsbron, vilket medför en landfästebredd av icke mindre än 67 meter. Ur trafiksynpunkt kunna erinringar framställas beträffande bland annat lutnings-

och kurvförhållandena, tillfartsmöjligheterna till bangårdspostkontoret samt möjligheterna för lokalbanans framdragande norrut. Då anläggandet av den nordsydliga genomfartsrännan icke torde kunna tills vidare uppskjutas, men denna ränna omöjliggör bibehållandet av spårvägslinjerna i Vasagatan, blir det första utbyggnadsskedets genomförande beroende på tidpunkten för spårvägstrafikens avlägsnande ur nämnda gata. Å *bild 4* visas en stadsplanemässig utvecklingsform av förslaget. Härvid måste vissa ingrepp i kvartersmarken öster om Vasagatan företagas. Icke heller genom denna utformning synes förslaget ur trafiksynpunkt fullt tillfredsställande.

Då det sålunda icke befunnits lämpligt att anordna en underfartslösning vid Tegelbacken medelst en mindre cirkulationsplats i Vasagatan, har — genom förste byråingenjören G. Lundborg å stadsplanekontoret — en ytterligare bearbetning, åskädliggjord å *bild 5*, skett av den förslagstyp, som tidigare omnämnts i samband med järnvägsstyrelsens underfartsalternativ, i syfte att söka eliminera de främsta olägenheter som tidigare vidlåtits detta. Genom en i gatuunderfarten placerad brygga bortfalla en del korsningsolägenheter vid cirkulationstrafiken, och genom att underfarten förlagts i Stadshusbrons förlängning och alltså sydligare än i övriga förslag erhåller gatuleden sådan längd att den starkaste stigningen kan inskränkas till 1:17, samtidigt som stambanan bibehålles på sin nuvarande höjd. Ur byggnadssynpunkt kompliceras emellertid förslaget av att gatuunderfarten kommer att ligga ungefär mitt i den nuvarande trafikleden. Även mot detta förslag torde kunna resas vissa invändningar av estetisk art; anläggningens förskjutande närmare vattnet medför dessutom betydande utfyllningar. Gemensamt med alla underfartslösningar av denna typ förefinnes en betydande olägenhet med hänsyn till utbyggnadsmöjligheterna för lokalbanan över Norrström, i det nämligen redan det första byggnadsskedet kräver lokalbanans framförande i tunnel under Norrström.

Markkommissionen ansluter sig i huvudsak till de sålunda framförda synpunkterna. På grund av de invändningar, som sålunda kunna resas mot de omförmälda underfartsförslagen och då, såsom tidigare nämnts, samtliga dessa förslag innebära slopandet av möjligheten att i framtiden fördela trafiken vid Centralstationen genom anordnande av en stationshall med tillhörande trafikplan vinkelrätt över spårområdet, anser kommissionen att icke något av dem bör ifrågakomma till utförande.

Emellertid ha även framkommit underfartsförslag, enligt vilka möjligheten till uppförande av en stationshall åt söder hålles öppen. Ett sådant förslag, uppgjort inom stadsplanekontoret av arkitekten N. Grafström, åskädliggöres å *bild 6 A—C*. Förslaget, vars huvudalternativ bygger på principen att Vasabron bibehålles för sydgående trafik men som även medger anslutning av ny bro med dubbelriktad trafik över Norrström, synes enligt markkommissionens mening vara av visst intresse. Första byggnadsskedet av förslaget återgives å *bild 7*. Åtskilliga anmärkningar kunna emellertid riktas även mot förevarande förslag. Kommissionen återkommer därtill senare.

B) Överfartsförslag.

Kommissionen övergår härefter till att redogöra för de möjligheter som förefinns till lösning av Tegelbacksproblemet enligt principen om den östvästliga gatutrafikens ledande *över* järnvägen. I sakens natur ligger att vid dessa förslag icke uppkommer någon större svårighet att till Tegelbacken

ansluta ett trafikplan invid en ny stationshall tvärs över spårområdet. Det av stadsplanenämnden år 1936 förordade förslaget, vilket förutsatte en avsevärd sänkning av stambanan och hela bangårdsområdet, måste emellertid, på skäl som ovan angivits, lämnas ur räkningen. De överfartsförslag som komma i betraktande kunna uppdelas i två grupper. Förslagen enligt den ena gruppen utgå från att den östvästliga trafiken ledes i viadukt jämväl över Vasagatan. I de förslag som höra till den andra gruppen har man däremot sökt att, genom en höjning av trakten kring nedre delen av Vasagatan och av själva Tegelbacken, undvika en sådan viadukt.

Bland förslagen i den första gruppen — förslag som förutsätta en viadukt över Vasagatan — märkes i första hand det förslag som framlagts av 1930 års trafikkommitté i dess betänkande av år 1934. Nämda förslag har ytterligare överarbetats i samband med av markkommissionen föranstaltare utredningar och återfinnes i sitt bearbetade skick å *bild 8 A—C*. Det upptager ett klöverbladssystem med slingor förlagda å öme sidor om en gatuviadukt över Vasagatan. Den i trafikkommitténs förslag förefintliga sydvästra slingan har, av utseendeskäl, ersatts med en ramp i östvästlig riktning, varjämte en cirkulationsplats anordnats i Vasagatans nedre del. Det härigenom erhållna trafiksystemet innebär korsningsfrihet mellan de nordsydliga och östvästliga huvudtrafikströmmarna och företer i övrigt en god trafikfördelning. En nackdel med förslaget är dock att den västsydliga och nordvästliga trafiken måste passera runt kvarteren öster om Vasagatan. Ur estetisk synpunkt innebär förslaget gentemot trafikkommitténs ursprungliga förslag den fördelen, att den avskärmning österifrån, som åstadkommes av den södra uppfartsrampen från brofästet till det högre östvästliga planet, i huvudsak eliminerats. De erinringar, som en viadukt över Vasagatan föranleder, kvarstå emellertid. I vad avser utblicken från Vasagatan söderut understrykes anordningens karaktär av trafikmaskineri av de norr om viadukten anbragta skrymmande upp- och nedfartsramperna.

Bland annat i syfte att undvika den avskärmning, som den södra uppfartsrampen till det högre planet måste åstadkomma, har i överfartsförslag av denna typ den tanken framförts, att i stället för en dubbelriktad gatuled utmed järnvägsbrons östra sida anordna ett enkelriktat stråk på vardera sidan om järnvägen. Ett av arkitekten T. William-Olsson uppgjort förslag, återgivet å *bild 9 A—C*, utgår från denna princip. Förutom att nyssnämnda avskärmning undvikes erbjuder detta förslag i likhet med vissa tidigare förslag bland annat den estetiska förtjänsten att Stadshusbron förläggas i rak linje med den östvästliga gatuleden över spårområdet. Erinringarna mot en viadukt över Vasagatan kvarstå. Ur trafikteknisk synpunkt är förslaget behäftat med den olägenheten att den norrgående trafiken i stor utsträckning förorsakas en omväg åt väster samt måste passera över gatuplanet framför den tänkta stationshallen i västöstlig riktning. Härigenom uppstår en betydande trafikbelastning å sistnämnda gatusträcka, där även trafiken till och från ankomsthallen måste avvecklas. Därjämte är beträffande detta förslag att märka att ett ordnande av Tegelbackstrafiken — så länge bangårdsposten är inrymd i nuvarande lokaler — icke kan ske annat än genom provisoriska utbyggnader.

Vid den andra huvudgruppen av överfartsförslag har man, såsom förut nämnts, sökt undgå viadukt över Vasagatan genom en förhöjning av trakten kring denna gatas nedre del och av själva Tegelbacken. Ett förslag tillhörande denna grupp, som utarbetats inom stadsplanekontoret i anslutning till markkommissionens utredningar och som synes förtjänt av särskild uppmärksamhet, åskådliggöres å *Pl. I*. Fotografier av modell över förslaget återfinnas å *bild 10 A och B*.

Förslaget visar trafiktekniskt i viss mån samma lösning som det av stadsplanenämnden år 1936 förordade förslaget. En väsentlig skillnad mellan de båda förslagen förefinnes dock däri, att enligt nu ifrågavarande förslag någon mera betydande nedsänkning av stambanan icke vidtagits. Rälsens underkant skall nämligen enligt förslaget vid Tegelbacken lägst ligga å höjden + 5.40 meter och alltså mer än en halv meter över Mälarens högvattenyta efter regleringen. Till jämförelse kan nämnas, att järnvägen på en viss sträcka å Riddarholmen för närvarande ligger endast på höjden + 4.77 meter.

Den östvästliga gatuleden över järnvägen måste såsom en följd av järnvägens nyss angivna höjdläge vid Tegelbacken höjas till ungefär + 12 meter, och den söder om Herkulesgatan anordnade stora trafikplatsen kommer i anslutning här till på höjden omkring + 8.0 meter i Vasagatans mittlinje, innebärande en höjning av det nuvarande markplanet vid Tegelbacken av i genomsnitt cirka 1.5 meter.

Jämförelse mellan överfartsförslaget enligt Pl. I och underfartsförslaget enligt bild 6.

Kommissionen har vid sitt slutliga ståndpunktstagande i frågan emot varandra ställt huvudsakligen det sist omnämnda överfartsförslaget (Pl. I och bild 10) och det tidigare behandlade underfartsförslaget enligt bild 6. De första utbyggnadsskedena till dessa båda förslagstyper återgivas, till överfartsförslaget å bild 11 och till underfartsförslaget å bild 7.

Ett stöd för sitt ställningstagande har kommissionen sökt erhålla genom att under hand inhämta yttrande över två förslag, i allt väsentligt överensstämmande det ena med överfartsförslaget enligt Pl. I och det andra med underfartsförslaget enligt bild 6, från dels järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen och chefen för försvarsstaben dels ock stadsplanenämnden. Yttrandena, vilka äro dagtecknade, järnvägsstyrelsens den 24 oktober 1939, generalpoststyrelsens den 14 i samma månad, chefens för försvarsstaben den 19 i samma månad och stadsplanenämndens den 25 i samma månad, innebära i fråga om de statliga myndigheterna svar på en förfrågan från markkommissionen, huruvida de båda nämnda förslagen ur de synpunkter, vederbörande hade att företräda, vore godtagbara samt, i så fall, om något av dem förtjänade mera avsevärt företräde framför det andra. Hos stadsplanenämnden hade kommissionen anhållit om yttrande över förslagen med angivande vilket förslag nämnden ansåge äga företräde. I fråga om innehållet i yttrandena må här i korthet lämnas följande redogörelse.

Järnvägsstyrelsen förklarar sig anse, att båda förslagen principiellt sett äro ur järnvägsteknisk synpunkt godtagbara, dock att företräde avgjort måste givas åt överfartsförslaget. Järnvägsstyrelsens motivering till denna dess ståndpunkt kommer i det följande att något närmare angivas. Överfartsförslagets företräde framför underfartsförslaget gäller enligt järnvägsstyrelsens mening även förslagets första utbyggnadsskede. Järnvägsstyrelsen har ansett sig böra särskilt betona, att vid en första utbyggnad enligt överfartsförslaget man icke låser fast den slutliga utformningen av Tegelbacken i samma grad som enligt underfartsförslaget utan i större utsträckning håller möjligheterna öppna för olika framtida lösningar, vilka måhända kunna komma att bättre anpassa sig efter blivande trafikförhållanden än de nu föreliggande förslagen. Järnvägsstyrelsen har även vissa erinringar att framställa beträffande detaljerna i de olika förslagen.

Generalpoststyrelsen finner, att underfartsförslagets genomförande under det första byggnadsskedet kommer att vålla avsevärda svårigheter för trafiken till och från bangårdspostkontoret. Även överfartsförslaget kan förutses komma att medföra svårigheter för nämnda trafik under det första utbyggnadsskedet. Ur postverkets synpunkt är emellertid detta förslag avgjort att föredraga. Generalpoststyrelsen uttalar vidare att det måhända förtjänar övervägas, huruvida icke bangårdspostkontorets förflyttning borde utgöra ett första led i Tegelbacksproblemets lösning och således böra genomföras innan första utbyggnadsskedet tar sin början. I detta sammanhang framhåller generalpoststyrelsen att det, för att bangårdspostkontoret skall kunna fullgöra sin uppgift, är i varje fall oundgängligen erforderligt, att postkontoret mycket snart beredes ökat utrymme. Ett längre uppskov härmed än två, högst tre år kan, såvitt generalpoststyrelsen nu är i tillfälle bedöma, icke vara möjligt.

Chefen för försvarsstaben förklarar att vissa av honom framhållna förvarssynpunkter tala för en lösning enligt den s. k. överfartsprincipen och med Vasabrons bibehållande, d. v. s. i överensstämmelse med Pl. I. En lösning efter något av de övriga alternativen enligt överfartsprincipen synes dock icke medföra sådana olägenheter ur försvarssynpunkt, att den icke kan godtagas.

Stadsplanenämnden har med sitt yttrande till kommissionen överlämnat ett av stadsplanekontoret den 19 oktober 1939 i ärendet avgivet tjänsteutlåtande, vari kontoret föreslagit, att nämnden ville förordna viaduktförslaget. Nämnden meddelar, att nämnden efter granskning av förslagen kommit till den uppfattningen, att ett acceptabelt underfartsförslag icke torde kunna åstadkommas samt att följaktligen en lösning av problemet bör sökas i enlighet med principen om gatutrafikens förande över järnvägsspåren. Med hänsyn till den korta tid, som stått nämnden till buds för granskningen, har det emellertid ej varit möjligt för nämnden att taga definitiv ståndpunkt till frågan om den lämpliga utformningen i detalj av överfartsförslaget. Nämnden förutsätter att denna fråga kommer att bli föremål för ytterligare prövning.

I detta sammanhang torde böra omnämnas att den allmänna planläggningen av båda förslagen icke röner någon mera betydande inverkan vid en eventuell övergång till högertrafik.

Markkommissionen.

Innan kommissionen går att för egen del granska de ifrågavarande båda förslagstyperna med hänsyn till deras lösning av de allmänna trafikspörsmålen, deras estetiska valör och de kostnader, som krävas för deras genomförande, vill kommissionen något närmare beröra frågan om sättet för framdragande av förortsbanan norrut samt spörsmålet om Vasabron bör i framtiden bibehållas eller ej.

Under senare tid har i diskussionen kring dessa frågor även framförts tanken att förortsbanan tillsvidare icke skulle nedföras i tunnel under Norrström utan förläggas å bro över strömmen, med möjligheten öppen att framdeles nedsänka banan i tunnel. Genom banans framdragande å bro över Norrström vinnes en besparing i anläggningskostnad för själva banan av närmare 3.5 miljoner kronor jämfört med om banan förlägges i tunnel. Merkostnaden för banans senare förläggande i tunnel under Norrström, jämfört med om detta sker redan från början, har beräknats uppgå till cirka 0.5 miljoner kronor.

Med frågan om förortsbanans förläggande å bro eller i tunnel vid passagen från Riddarholmen till Klara Mälarstrand sammanhänger spörsmålet om Vasabrons bibehållande eller ej. Det knappa utrymmet vid Riddarholmskanalen omöjliggör — om icke kanalen helt igenlägges — framdragande av såväl dubbelriktad gatuled som lokalbana utmed järnvägsbron över Norrström. Om alltså å bro över Norrström bredvid varandra förläggas såväl järnväg och lokalbana som gatuled, måste den sistnämnda göras enkelriktad — för nordgående trafik — varav följer att Vasabron tillsvidare måste bibehållas för sydgående, eventuellt dubbelriktad, trafik. Därest emellertid lokalbanan nedsänkes i tunnel och den nya gatuleden över Norrström dubbelriktas, möjliggör detta bortrivandet av Vasabron. För sistnämnda åtgärd ha anförts framförallt estetiska skäl; genom brons borttagande skulle nämligen till båtнад för stadsbilden ernås ett friläggande av relativt stora vattenytor. Å andra sidan har framhållits att detta medför ett så kostnadskrävande företag som nedsänkningen av lokalbanan i tunnel under Norrström, varjämte från militärteknisk synpunkt påpekats att två broar erbjuda större säkerhetsgrad vid bombangrepp än en bro. Då frågan, om man bör gå in för ett system med en eller två broar, icke synes oskiljaktigt förbunden med det nu föreliggande problemet — de förevarande båda förslagen bygga visserligen på principen om Vasabrons bibehållande tills vidare men medgiva även anslutning av ny dubbelriktad bro över Norrström — synes det kommissionen att det utan olägenhet kan tills vidare anstå med ett ståndpunktstagande därutinnan.

Enligt båda de ifrågavarande förslagen skulle förortsbanan till en början framdragas å bro över Norrström, varvid en vändslinga eventuellt skulle anordnas i sydöstra delen av nuvarande bangårdsområdet. Vidtagandet av dessa anordningar draga enligt underfartsförslaget omkring 200,000 kronor mera i kostnad än enligt överfartsförslaget. Beträffande möjligheten att framdeles, då förortsbanan föres vidare norrut, bibehålla banan å bro synes överfartsförslaget vara avsevärt gynnsammare än underfartsförslaget. Enligt

överfartsförslaget kan förortsbanan utan svårighet nedföras till en mitt för Centralstationen belägen underjordisk station i Vasagatan. Vid underfartsförslaget kan banan däremot icke nedföras underjordiskt i Vasagatan under annan förutsättning än att gatuunderfarten, där banan korsar densamma, sänkes från den å förslaget angivna höjden + 2.0 meter till höjden + 1.0 meter. De olägenheter med hänsyn till lutningsförhållanden m. m. samt de kostnader som äro förenade med en sådan nedsänkning av gatuunderfarten torde vara av den storleksordning att det må betecknas såsom praktiskt taget ogörligt vid underfartslösningen att, då förortsbanan föres vidare norrut, bibehålla banan å bro över Norrström. Nämda lösning nödvändiggör alltså redan vid förortsbanans framdragande norr om Tegelbacken anordnandet av en tunnel under Norrström för förortsbanan.

Vad beträffar den *trafiktekniska lösning* som erhålles i de båda förslagens slutliga gestaltning delar kommissionen järnvägsstyrelsens i dess underhandsytrande uttalade mening att enligt överfartsförslaget tillfarterna till stationsplanet invid det föreslagna nya stationshuset för ankommande resande ansluta sig på ett naturligare och smidigare sätt till det övriga gatunätet än enligt underfartsförslaget. Enligt järnvägsstyrelsens i yttrandet närmare motiverade åsikt måste vid underfartsförslaget södra sidan av stationsplanet höjas från å bild 6 angivna + 13.5 meter till mer än + 14.5 meter. Denna höjning av stationsplanet medför att gatuförbindelsen till Vasagatan, om den föreslagna höjden på denna gata bibehålles oförändrad, får en så stark lutning som 1:11.5 eller 1:12.

Såsom en ytterligare särskild olägenhet i fråga om den ramp, som enligt underfartsförslaget har att ombesörja tillfarten till och utfarten från stationsplanet, må nämnas, att denna utmynnar i den del av cirkulationsplatsen, där trafikintensiteten är störst.

Beträffande första byggnadsskedet av underfartsförslaget har järnvägsstyrelsen påpekat, att anslutningsgatan från Stadshusbron till ilgodsmagasinet m. m. blir mindre tillfredsställande ordnad. Generalpoststyrelsen har ifrågasatt vissa ändringar beträffande underfartsförslagets första utbyggnadsskede. Emellertid har generalpoststyrelsen i anslutning därtill framhållit att, även om dessa ändringsförslag vinna tillbörligt beaktande vid förslagets eventuella fortsatta utarbetande, kommer likväl utrymmet söder om bangårdspostkontoret att bliva mycket begränsat, vartill kommer att utfarten från postkontoret kommer att erhålla en ur postverkets synpunkt mindre tillfredsställande utformning.

Ur utbyggnadssynpunkt måste underfartslösningen erbjuda betydande svårigheter. Detta sammanhänger bland annat med att den planerade gatuunderfarten måste givas ungefär samma läge som de nuvarande östvästliga trafiklederna, vilka alltså komma att under ombyggnadstiden mer eller mindre försättas ur funktion.

Överfartsförslaget synes ur trafikteknisk synpunkt vara fullt godtagbart. Liksom det av stadsplanenämnden 1936 förordade förslaget är förevarande

förslag i trafikhänseende i huvudsak grundat å en större cirkulationsplats i områdets östra del. I jämförelse med stadsplanenämndens förslag företer nu förevarande förslag emellertid den väsentliga avvikelser, att det östvästliga gatuplanet höjts till omkring + 12.0 meter från + 10.15 meter i nämndens förslag. Genom denna höjning försämrar givetvis lutningsförhållandena något för de trafikleder som föra upp till nämnda gatuplan. Någon mera betydande olägenhet torde emellertid icke uppstå härigenom. I fråga om trafikkapaciteten är det förevarande överfartsförslaget överlägset 1936 års förslag så till vida som det redan från början erbjuder korsningsfrihet mellan de sydnordliga och östvästliga trafikströmmarna. Härjämte må påpekars att — likom i det av stadsplanenämnden 1936 förordade förslaget — möjlighet föreligger att framdraga en trafikunnel från Vasagatan under cirkulationsplatsen, i förevarande förslag närmast för anslutning till Vasabron. Huruvida behov av en sådan trafikunnel kommer att föreligga blir i viss mån beroende av i vilken utsträckning man för framtiden har att räkna med en trafikavlastning från Tegelbacken. I sådant avseende är att märka att i samband med Norrmalmsregleringen projekterats att Klarabergsgatan vidgas och föres fram å viadukt över bangårdsområdet och Klara Sjö till Kungsholmen.

Inom kommissionen har ifrågasatts huruvida icke den vid ett överfartsförslag nödvändiga nedsänkningen av järnvägen i en svacka under den östvästliga gatuleden komme att innebära en banteknisk olägenhet. Av kommissionen hörda sakkunniga å området ha emellertid sammanstående förklarat, att den av det förevarande överfartsförslaget påkallade nedsänkningen vore av ringa betydelse, särskilt som ifrågavarande bansträcka huvudsakligen endast användes av tåg i rörelse. Vidare ha nämnda sakkunniga påpekat, att det vore mindre olägenhet med en utförslutning, räknat från centralstationen söderut, än en motlutning, såsom vid en underfartslösning måste bliva fallet.

Vad frågans *estetiska sida* beträffar erbjuder underfartslösningen den fördelen att en stor del av Tegelbacksområdet bibehålles i ett lågt plan. Förtjänsten härav reduceras dock väsentligen genom att trafikplanet framför den projekterade nya stationshallen måste givas en så avsevärd höjd som över + 14.5 meter. Såsom järnvägsstyrelsen i sitt förutberörda underhandsyttrande påpekat, bör härjämte observeras att stationsplanet måste förläggas i lutning norrut ned mot den tänkta nya stationshallen, vars golv med hänsyn till nedfarterna till resgodsplattformarna icke kan förläggas högre än + 13.25 meter. För att få plats för nyssnämnda nedfarter kräves vidare, att det projekterade stationshuset förskjutes cirka 10 meter söderut. Överhuvud synes det som skulle Tegelbacksområdet genom den begagnade lösningen i tre plan erhålla ett söndertrasat och oroligt utseende.

Nedre Vasagatan har vid anslutningen till underfarten förlagts på höjden + 6.0 meter. Den sydnordliga gatuleden över underfarten ligger samtidigt på höjden + 8.0 meter. Samma erinringar ur estetisk synpunkt beträffande en skymmande viadukt för sikten västerut, som riktats mot tidigare underfartslösningar, gälla alltså även förevarande underfartsförslag. I detta samman-

hang må understrykas att det kanske förnämsta värde ur utseendesynpunkt, som stadsbilden för de ifrågavarande områdena nu lämnar, just utgöres av utblicken från Tegelbacken åt söder och väster.

I fråga om överfartsförslaget estetiska valör kan till en början nämnas att, efter höjningen av området för cirkulationsplatsen vid Tegelbacken och en motsvarande höjning av nedre delen av Vasagatan, nämnda plats och gata komma att ligga i ungefär samma plan. Höjden å den östvästliga gatuleden — cirka + 12 meter över slusströskeln — och å cirkulationsrefugen — genomsnittligt cirka + 8 meter — måste givetvis ur estetiska synpunkter väcka betänkligheter med hänsyn till ifrågavarande stadsområdes hela karaktär och det närbelägna, lågt liggande stadshuset. Vad den östvästliga gatuviadukten beträffar torde emellertid olägenheten av höjden i viss mån elimineras därigenom att viadukten skjutits så långt norr ut som skett. I jämförelse med nuvarande förhållanden kommer sålunda förslaget genomförande att i viss mån medföra en förbättring av sikten från Tegelbacken söder- och västerut. Beträffande förhöjningen av området för cirkulationsplatsen och trakten däromkring till, genomsnittligen, höjden + 8 meter, må till jämförelse nämnas att den högsta punkten å Vasabron för närvarande ligger å höjden + 8.88 meter och att kajhöjden vid Norrbros anslutning till Gustaf Adolfs Torg är + 10.80 meter. Den sydvästliga gatuledens anslutning till det över stambanespåren utbyggda gatuplanet har självfallet berett vissa svårigheter. Sistnämnda gatuled måste ju nämligen på grund av höjdförhållandena bliva tämligen brant stigande. Detsamma gäller i viss mån även anslutningen mellan den östvästliga gatuleden och cirkulationsplatsen.

En mildring av nämnda svårigheter synes emellertid ha erhållits bland annat genom att en mindre terrass utlagts i nordvästra hörnet av cirkulationsplatsen. Beaktas bör även att vid ett definitivt ordnande av Tegelbacksområdet i enlighet med det förevarande överfartsförslaget sker en avskärmning av bangårdsområdet genom den nya stationshallen, vilket är att betrakta såsom en fördel. Även i östra delen av cirkulationsplatsen är viss ny bebyggelse projekterad. I övrigt kommer platsen — den nya Tegelbacken — enligt förslaget att öppna sig fritt mot Mälaren.

Kostnaderna för det nu förevarande överfartsförslaget enligt Pl. I samt för underfartsförslaget enligt bild 6 — båda förslagen tänkta utan trafiktunnel — äro överslagsberäknade till följande belopp, nämligen för överfartsförslaget 14.75 miljoner kronor, därav fastighetskostnader 5.40 miljoner kronor, samt för underfartsförslaget 15.75 miljoner kronor, därav fastighetskostnader 6.40 miljoner kronor. Härvid märkes att kostnaderna för lokalbanans första utbyggnad ställer sig omkring 0.2 miljoner kronor högre i underfartsförslaget än i överfartsförslaget. Det sistnämnda förslaget synes alltså ställa sig över en miljon kronor billigare än underfartsförslaget. Under förutsättning att trafiktunnlar från Vasagatan söderut i anslutning till Vasabron anordnas i båda förslagen beräknas underfartsförslaget bliva cirka 2 miljoner kronor dyrare än överfartsförslaget. Vid såväl underfarts- som överfartsförslaget kan tänkas

att förortsbanan framdeles befinnes böra nedsänkas i tunnel under Norrström; kostnaden härför uppgår till bortåt 4 miljoner kronor. Att märka är emellertid att, såsom förut påpekats, vid underfartslösningen ett framdragande av förortsbanan norr om Tegelbacken torde omedelbart nödvändiggöra nämnda åtgärd.

Såsom *sammanfattning* må beträffande de båda förslagen anföras följande. Ur trafikteknisk synpunkt torde överfartsförslaget i vissa avseenden vara förmånligare än underfartsförslaget. Stationsplanet invid det föreslagna nya stationshuset tvärs över spårområdet ansluter sig sålunda bättre till gatunätet i det förra förslaget än i det senare. I underfartsförslaget utmynnar utfartsrampen från stationsplanet under stark lutning i en hårt trafikbelastad gata (Vasagatan). Ur utbyggnadssynpunkt erbjuder underfartsförslaget särskilda svårigheter däriigenom att gatuunderfarten måste givas ungefär samma läge som de nuvarande östvästliga trafiklederna. Vad den estetiska sidan beträffar erbjuder underfartslösningen den fördelen att en stor del av Tegelbacksområdet bibehålles i ett lågt plan. Trafikplanet invid den projekterade nya stationshallen kommer emellertid att ligga omkring 2.5 meter högre i detta förslag än i överfartsförslaget, och Tegelbacksområdet synes genom förslagets tre olika höjdplan komma att erhålla ett söndertrasat utseende. Sikten västerut blir vidare avskärmad av en skymmande bank, bildad av järnvägen och den sydordliga gatuleden. Överfartsförslaget nödvändiggör en höjning av Tegelbacksområdet och nedre delen av Vasagatan. Den nackdel som detta utgör torde emellertid få anses åtminstone delvis uppvägd av vissa fördelar, som den föreslagna lösningen innebär. Genom den av den nya stationshallen avvägabragta avskärmningen av bangårdsområdet får sålunda området vid denna del av Riddarfjärden ett lugnare och enhetligare utseende. Ur kostnadssynpunkt må framhållas att underfartsförslaget ställer sig omkring 1 respektive 2 miljoner kronor dyrare än överfartsförslaget, beroende på huruvida trafiktunnlar från Vasagatan söderut anordnas eller ej. Därjämte märkes, att vid underfartslösningen ett framdragande av förortsbanan norr om Tegelbacken torde nödvändiggöra banans omedelbara nedsänkning i tunnel under Norrström med de kostnader detta kan medföra.

De statliga myndigheter, som under hand yttrat sig över de båda förslagen, nämligen generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen och chefen för försvarsstaben, ha samtliga uttalat sig till förmån för överfartsförslaget. Även stadsplanenämnden har kommit till den uppfattningen, att lösningen bör sökas i enlighet med överfartsprincipen.

Under hänsynstagande till vad sålunda och tidigare anförts och med framhållande, hurusom den nu verkställda förnyade undersökningen ytterligare bekräftat svårigheterna att på ett fullt tillfredsställande sätt med varandra förena de tekniska och estetiska intressen som äro knutna till Tegelbacksfrågan, anser sig markkommissionen böra förorda en lösning av nämnda fråga i huvudsaklig överensstämmelse med det å Pl. 1 och bild 10 återgivna överfartsförslaget. Beträffande den arkitektoniska utformningen av förslaget må

här framhållas, att stationshallen liksom övrig tilltänkt bebyggelse i anslutning till cirkulationsplatsen givetvis bör såvitt möjligt gestaltas med tanke på de särskilda krav platsens belägenhet uppställer. Största omsorg bör nedläggas för att åt platsen förläna en sådan utformning och karaktär, att den icke — såsom exempelvis Slussen — kommer att te sig såsom enbart ett trafikmaskineri.

Vidare må påpekas, att den östvästliga trafikleden enligt förslaget, sådant detta är återgivet å Pl. I, kommer att erhålla ett mindre knä vid Stadshusbrons östra ände. I en del andra överfartsförslag, däribland det av 1930 års trafikkommitté avgivna förslaget liksom det ovan omförmälda, av arkitekten William-Olsson upprättade och å bild 9 återgivna förslaget, har emellertid Stadshusbron förlagts i rak linje med den östvästliga gatuleden över spårområdet. Nämda detaljutformning torde — även om också i berörda förslag ett knä uppkommer i gatuleden, nämligen på västra sidan av Klara Sjö — ur arkitektonisk synpunkt vara att anse såsom en mera tillfredsställande lösning än den motsvarande anordningen i förevarande överfartsförslag.

Emellertid möta icke obetydliga praktiska svårigheter för ernäendet av en dylik lösning, enär ett förslag i enlighet därmed icke kan genomföras förrän bangårdspostkontoret bortflyttats från sin nuvarande plats.

Såsom generalpoststyrelsen i sitt underhandsyttrande till kommissionen framhållit, föreligger redan nu ett trängande behov av ökat utrymme för bangårdsposten. Det av kommissionen förordade förslaget förutsätter också i sitt slutskede en förflyttning av bangårdspostkontoret från dess nuvarande plats. I preliminäravtalet hade man tänkt sig att det nya bangårdspostkontoret skulle förläggas till den tomt vid Kungsgatan, som nu upptages av central-saluhallen. Enligt vad kommissionen inhämtat från vederbörande borgarråd skulle emellertid centralsaluhallen kunna rivas och tomten ställas till förfogande för bangårdsposten först om några år. Innan det nya bangårdspostkontoret färdigställts och rörelsen dit överflyttats, skulle sannolikt komma att förflyta ytterligare några år. Trafikregleringen vid Tegelbacken skulle sålunda, om viaduktens iordningställande gjordes beroende av det nuvarande bangårdspostkontorets förflyttning till saluhallstomten, komma att avsevärt fördröjas.

Delvis under trycket av bangårdspostens på sistone allt mer aktuella behov av nya lokaler har emellertid under kommissionens utredningar även andra förslag till förläggning av det nya bangårdspostkontoret framkommit, däribland ett av arkitekten William-Olsson, vars grundtanke är att, sedan nytt ilgodsmagasin m. m. uppförts väster om nuvarande bangårdsområdet å därför avsedd plats vid Vintervägen, för bangårdspostens räkning skulle inredas lokaler dels i de tvenne övre våningarna i den förut nämnda ankomsthall, som skulle uppföras för järnvägen tvärs över spåren, dels i bangårdsområdets sydvästra del, ungefär å platsen för det nuvarande ilgodsmagasinet.

På föranstaltande av kommissionen har frågan om markbehovet för bangårdspostkontor och ilgodsmagasin varit föremål för utredning genom en särskild delegation, bestående av en representant för vardera av generalpost-

styrelsen och järnvägsstyrelsen samt två representanter för staden. Delegationen avgav yttrande i ämnet den 13 januari 1940, vari delegationen, som ej ansåg sig kunna tillstyrka arkitekten William-Olssons förenämnda förslag till disponering av den tillämnade nya stationshallen m. m., för sin del förordade ett förslag, enligt vilket bangårdspostkontoret skulle förläggas väster om Centralbangården omedelbart söder om den projekterade viadukten över järnvägsområdet i Klarabergsgatans förlängning. Då nytt ilgodsmagasin bleve behövt, skulle sådant uppföras norr om sistnämnda viadukt. Magasinet skulle dock tills vidare icke uppföras längre norrut, än att den nuvarande fiskhallen kunde lämnas oberörd. Sedan posten inflyttat i den nya byggnaden, kunde statens järnvägar eventuellt taga i anspråk det nuvarande bangårdspostkontoret med dess järnvägsspår och använda dem till utvidgning av de där intill redan befintliga utrymmena för ilgodsändamål. Delegationen har även närmare angivit vilka markområden som äro erforderliga för bangårdspostkontor och ilgodsmagasin.

Med hänsyn till bangårdspostens till synes oavvisliga och omedelbara behov av nya och ökade lokaler utgår kommissionen ifrån att nytt bangårdspostkontor snarast kommer till utförande. I sitt förslag till markuppgörelse mellan kronan och staden har kommissionen även medtagit de områden som enligt delegationens förslag äro erforderliga för ordnande av frågorna om nytt bangårdspostkontor och nytt ilgodsmagasin. Vad beträffar den byggnadstekniska utformningen av delegationens förslag har vid överläggningarna inom kommissionen framhållits av herr Leo, att en annan lösning än den av delegationen förordade borde sökas, varemot stadens representanter i kommissionen funnit förslaget även härutinnan godtagbart. Kommissionen, som emellertid icke har att ingå på en prövning av delegationens förslag ur nyssnämnda synpunkt, har allenast velat omnämna vad sålunda förekommit.

Ur byggnadstekniska och arkitektoniska synpunkter skulle vid ett genomförande av det av kommissionen förordade förslaget enligt Pl. I fördelar stå att vinna genom att ett nytt bangårdspostkontor uppföres å annan plats än den nuvarande innan den nya trafikordningen anlägges. Därigenom skulle nämligen denna kunna i en följd genomföras och anslutning till Kungsholmsidan ske i enlighet med 1930 års trafikkommittés och arkitekten William-Olssons förslag. Möjligt är även att de tidskrävande förarbetena till trafikordningen icke kunna föreligga i färdigt skick förrän ett nytt bangårdspostkontor i det närmaste hunnit färdigställas, vilket givetvis ytterligare motiverar nu nämnda ordning för hela Tegelbacksplanens genomförande. Å andra sidan måste ihågkommas angelägenheten av att snarast ernå en förbättring i den nuvarande trafiksituationen vid Tegelbacken. Lösningen av denna fråga låter sig icke undanskjutas längre än som är nödvändigt med hänsyn till erforderlig tidsfrist för de nödiga arbetenas tekniska förberedande och utförande. Kan uppförande av ett nytt bangårdspostkontor icke ske inom i huvudsak en dylik tidsfrist, lär arbetet med trafikordningen i stället böra gå före, även om vissa tekniska och arkitektoniska fördelar därvid måste uppgivas. Kommissionen finner sig emellertid böra framhålla vikten av att trafikordningarna

i så fall icke planläggas och utföras såsom ett provisorium, utan att de givas karaktären av en definitiv lösning. Den s. k. första utbyggnadsetappen enligt föreliggande förslag bör således övergå till ett fullständigt genomförande av förslaget så snart övriga förutsättningar därför äro för handen.

Tidpunkten för uppförandet av det föreslagna stationshuset tvärs över spårområdet låter sig icke nu närmare bestämmas. Erinras må därom att järnvägsstyrelsen uttalat, att anordningen med nämnda stationshus icke för närvarande kan anses erforderlig för järnvägstrafiken. När så kan antagas bli fallet, undandraget sig kommissionens bedömande. Tänkbart är att fråga uppkommer om uppförande redan tidigare av ifrågavarande byggnad med användning tills vidare för andra ändamål, t. ex. för stadens behov. En sådan anordning låter sig givetvis vidtagas efter särskild överenskommelse mellan statens järnvägar och staden angående kostnaderna för byggnadens uppförande, sättet för dess anordnande m. m.

I fråga om den inverkan som det inträdande krisläget må ha å möjligheterna att genomföra den ifrågavarande trafikregleringen m. m. vill kommissionen — som icke underskattar de svårigheter av ekonomisk och annan art som under sistförflutna tid uppkommit — påpeka fördelarna av att såvitt möjligt utföra anordningarna vid Tegelbacken medan gatutrafiken är förminskad liksom vikten av att bereda möjlighet att få förortsbanan framdragen från Södermalm till Normalm. Vidare må erinras om det behov att bereda lämpliga arbetstillfällen som kan uppkomma för stat och kommun, därest en längre stagnation inom den privata byggnadsverksamheten skulle uppstå.

Kommissionen förutsätter att staden snarast vidtager åtgärder för fastställande av de stadsplaneändringar, som krävas för ett genomförande av en reglering i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget.

Sedan kommissionen sålunda trott sig finna en med hänsyn till föreliggande omständigheter godtagbar väg för lösningen av de problem, som sammanhånga med Tegelbacksfrågan, övergår kommissionen härefter till att behandla de uppgörelser mellan kronan och staden, som för förslagets genomförande erfordras beträffande fördelningen av byggnadskostnaderna, upplåtelse eller överlåtelse av behörlig mark samt ersättning för skada och intrång, som förorsakas av de nya trafikanordningarnas genomförande.

Avd. III. Fördelningen av byggnadskostnaderna för Tegelbacksregleringen m. m.

I fråga om själva byggnadskostnaderna för de ifrågasatta anordningarna följdes i preliminäravtalet den grundsatsen att parterna skulle deltaga i gäldandet av dessa kostnader allt efter graden av det intresse, parten kunde befinnas äga till de olika anläggningsdelarna. Emot denna inställning framfördes icke några erinringar från de hörda myndigheternas sida. Markkommissionen vill även lägga berörda princip till grund för sitt bedömande av frågan.

Av principen har ansetts följa, att kostnaderna för framdragande av lokal-

bana (fortsättning av tunnelbanan) från Söder till Norr samt byggande av ny gatuled utmed den nya sammanbindningsbanan från Munkbron till Tegelbacken skola helt falla å staden. Beträffande stambanans omläggning och ordnandet av Tegelbacksområdet syntes däremot en kostnadsfördelning mellan kronan och staden böra äga rum.

Förflyttningen av järnvägsbron över Norrström är, såsom stadens bangårdsdelegerade påpekade, motiverad av lokalbanans framdragande och behovet av bättre anordningar för gatutrafiken å Tegelbacken. För statens järnvägar medför förflyttningen fördelen av en ny och bättre bro i definitivt läge, utan plankorsning mellan järnvägen och gatutrafiken. Med hänsyn härtill hade i preliminäravtalet kostnaderna för den nya bron och dess anslutning till bangården, då beräknade till sammanlagt 2,955,000 kronor, så fördelats, att statens järnvägar skulle deltaga med ett belopp, motsvarande dels de beräknade kostnaderna för den nuvarande brons grundliga reparation och istandsättande, 1,000,000 kronor, dels ock de kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnaderna för bomanläggningen vid nuvarande plankorsningen å Tegelbacken, 350,000 kronor, eller sammanlagt 1,350,000 kronor. I övrigt skulle staden ansvara för nyssberörda kostnader för den nya bron och dess anslutning till bangården.

Sammanbindningsbanans flyttning å Riddarholmen till ett mera västligt läge än det nuvarande betingas väsentligen av stadens intresse av att kunna framdraga sina trafikleder — förortsbana och gatuled — öster om stambanan. I anslutning härtill hade i preliminäravtalet bestämts, att den därav föranledda byggnadskostnaden, 1,100,000 kronor, skulle i sin helhet bestridas av staden.

Lokalbanan erhåller enligt vad som föreslagits en sådan sträckning från nuvarande stationen vid Slussen över till Köttorget, att den icke behöver beröra den nuvarande järnvägsbron över Söderström. För statens järnvägar kommer emellertid inom den närmaste framtiden att uppstå behov av att ombygga den nuvarande bron och viadukten mellan Riddarholmen och Söder. En sådan ombyggnad bör av tekniska och ekonomiska skäl utföras i samband med lokalbanebron. Kostnaderna för denna del av den nya stambanesträckningen, beräknade till 2,467,000 kronor, hade i enlighet med det sagda i preliminäravtalet lagts å kronan. Erforderliga ändringar av hamnspår och gata vid Slussen och Söder Mälarstrand, kostnadsberäknade till 283,000 kronor, skulle däremot betalas av staden.

De nyssnämnda kostnadsberäkningarna hänföra sig till 1935 års prisnivå. Under hänvisning därtill har stadens kammarkontor i sitt yttrande över preliminäravtalet — vilket yttrande i huvudsak återopats av drätselnämnden — påpekat, att föreskriften i avtalet, att statens järnvägar för sträckan Centralstationen—Riddarholmen skulle bidra med ett fast belopp av 1,350,000 kronor och staden svara för kostnaderna i övrigt, medförde att, om kostnaderna komme att överstiga de beräknade, staden finge ensam svara för merkostnaden. Enligt kammarkontorets mening vore det i princip riktigare, att en eventuell merkostnad fördelades mellan parterna i samma proportion som den, i vilken de enligt avtalet skulle bära de beräknade kostnaderna. Kammar-

kontoret tillade emellertid att, då skillnaden i prisnivå antagligen icke torde bli så synnerligen stor och bestämmelsen i fråga för övrigt inginge som ett led i ett förhandlingsresultat, densamma syntes kunna från stadens sida godtagas.

På grund av de i vissa avseenden betydande prisförhöjningar, som i anledning av den under senaste tiden inträdda krisen torde vara att förvänta, har givetvis det av kammarkontoret gjorda påpekandet erhållit särskild aktualitet. I fråga om beloppet å 350,000 kronor, vilket svarar mot kapitaliserade bevaknings- och underhållskostnader, har markkommissionen icke ansett tillräcklig anledning föreligga att föreslå ändring i vad som en gång förordats. Vad beträffar beloppet å 1,000,000 kronor, motsvarande kostnaderna för reparation av den nuvarande järnvägsbron, kunna däremot förväntas sådana fluktuationer i fråga om materialpriser och arbetslöner att det synes rimligt att statens järnvägar i viss mån deltaga i de merkostnader, som kunna uppkomma vid uppförande av bron, respektive får räkna sig till godo andel i eventuella besparingar. Med utgångspunkt från att staden bör svara för prisförhöjningar respektive räkna sig till godo besparingar inom gränserna för mera normala fluktuationer i fråga om kostnaderna vill kommissionen — efter att hava under hand inhämtat järnvägsstyrelsens mening i saken — föreslå följande. Av beloppet 1,000,000 kronor anses 650,000 kronor utgöra ersättning för järn och betong samt återstoden, 350,000 kronor, ersättning för andra arbeten, allt beräknat enligt 1935 års priser. Om prisläget för produkterna järn och betong i allmänna marknaden vid tiden för deras anskaffande stigit eller sjunkit i förhållande till prisläget år 1935 för produkt av enhanda slag med mera än 10 procent, skall kronans bidrag ökas respektive minskas med så stor del av beloppet 650,000 kronor, som svarar mot nyss åsyftade procenttal, minskat med 10. På enahanda sätt skall, om den för Stockholms stads grov- och diversearbetare avtalsenliga timlönen vid tiden för utförande av järnvägsbron över Norrström stigit eller sjunkit med mer än 10 procent i förhållande till motsvarande lön 1935, kronans bidrag ökas respektive minskas med så stor del av beloppet 350,000 kronor, som svarar mot sist åsyftade procenttal, minskat med 10. I övrigt torde det sätt, varpå den ovan omtalade, på hänsyn till vardera partens intresse baserade kostnadsfördelningsprincipen vunnit sin tillämpning i preliminäravtalet, böra godtagas även för det avtal, varom kommissionen förlägger förslag.

Avd. IV. Mark- och inträngsfrågor vid Tegelbacken och Centralbangården m. m.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, omfattade 1938 års preliminäravtal en överenskommelse beträffande icke endast de markfrågor, som uppkomma av Tegelbackens reglering och ordnandet av trafiklederna mellan Norrmalm och Södermalm, utan även beträffande en del andra markfrågor. Sålunda skulle enligt berörda avtal staden överlåta till kronan bland annat

ett större område, beläget väster om Centralbangården vid Vintervägen och avsett för anläggning av nytt ilgodsmagasin m. m. Å andra sidan skulle kronan till staden överlåta dels vissa områden, avsedda för utvidgning av de centralbangårdsområdet angränsande trafiklederna och -platserna, bland annat Östra Järnvägs-gatan, Norra Bantorget och Torsgatan, dels ock två i Brännkyrka vid Ersta och Östberga befintliga större områden.

Av den tidigare redogörelsen framgår vidare att djurgårdskommissionen i sitt yttrande över preliminäravtalet förordat att uppgörelsen om bangårdsfrågan och nyssberörda områden i Brännkyrka icke måtte sammankopplas med Tegelbacksavtalet. Såsom skäl härför anfördes bland annat att äganderätten till förutnämnda område vid Vintervägen till vissa delar vore tvistig, varför frågan tarvade ytterligare utredning. Vidare påpekades, att man trots det möjligt att uppordna bangårdsfrågan i hela dess vidd genom att sammanföra den med vissa andra kronans—stadens markmellanhavanden. Om nu marken vid Centralstationen toges bort från sagda kombination, försvårade detta uppenbarligen berörda större uppgörelse. Vidare betydde det att kronan tvingades utge ersättning kontant, ehuru kronan ägde mark som kunde gå i likvid. Å andra sidan framhöll djurgårdskommissionen att en ur saklig synpunkt icke motiverad uppdelning av Stockholms bangårdsfråga skett så tillvida som kronans förvärv av mark för blivande bangårdspostkontor skjutits på framtiden.

Enligt vad som under markkommissionens utredningar framkommit är, såsom förut omtalats, behovet av nya och ökade lokaler för bangårds-posten att beteckna såsom trängande. Vid sådant förhållande och med hänsyn till det samband som föreligger mellan det nuvarande bangårdspostkontorets bortflyttning och det slutliga ordnandet av Tegelbacken — det senare är beroende av det förra — har kommissionen ansett nödigt att i sitt förevarande förslag till markuppgörelse mellan kronan och staden medtaga icke endast de områden som för den nya stambanesträckningen respektive för stadens trafikleder måste tagas i anspråk vid Tegelbacken samt å Riddarholmen, Köttorget och Söder Mälarstrand — områdenas belägenhet och omfattning framgår av de vid denna skrivelse fogade Pl. III—V — utan även de områden som, såvitt nu kan överblickas, erfordras för lösning av centralbangårdsfrågan och vad därmed äger samband, däribland områden för blivande bangårds-postkontor och ilgodsmagasin samt för vidgning av vissa bangårdsområdet angränsande trafikleder. Såsom av följande kapitel framgår föreslår markkommissionen därjämte att mellan kronan och staden träffas åtskilliga andra fastighetsuppgörelser. Tillgodohavandena å ömse sidor i anledning av hela det av kommissionen förordade avtalskomplexet torde i stort sett uppväga varandra; detta synes i viss mån underlätta uppgörelsen.

Samtliga centralbangården berörande områden, som omfattas av nu förevarande avtalsförslag, äro utmärkta å Pl. III. För vinnande av ordning och reda men även av andra skäl synes det kommissionen som borde — med vissa undantag, varom mera nedan — alla erforderliga mark- och vattenområden tilläggas kronan respektive staden med äganderätt.

Vid uppgörelsen beträffande de nu ifrågavarande markspörsmålen har markkommissionen haft att taga hänsyn — förutom till åtskilliga speciella omständigheter som övat inflytande i särskilda fall och vilka komma att i det följande antydast i de olika sammanhangen — till vissa förhållanden av mera allmän innebörd.

Sålunda må nämnas att i fråga om värdet i och för sig å de särskilda markområdena hänsyn ansetts böra tagas till frågan i vad mån för ägaren föreligger möjlighet att ekonomiskt utnyttja dem. Beträffande såväl trafiklederna i nordsydlig som i östvästlig riktning i anslutning till Tegelbacken ha stadens representanter framhållit att de i viss mån äro att betrakta såsom riksvägar genom huvudstaden samt att trafiksvårigheterna vid Tegelbacken uppkommit icke endast genom motorismens utveckling utan även genom ökad trafikintensitet å järnvägen. Häremot har från kronans sida anförts bland annat att den största olägenheten ur trafiksynpunkt vid Tegelbacken icke är avspärrningen genom järnvägsbommarna utan korsningen i samma plan mellan den östvästliga och den sydnordliga gatutrafiken. Beträffande banomläggningen å Riddarholmen har från stadens sida påpekats, att den medför en uträtning av de nuvarande för järnvägsdriften oförmånliga kontrakurvorna därstädes. Vidare har från samma håll understrukits, att banomläggningen å Riddarholmen vore en nödvändig förutsättning för förortsbanans framdragande. De därigenom skapade förbättrade kommunikationerna för de sydliga förorterna komme att inverka fördelaktigt å kronans exploatering av Johanneshov—Kvarnängen-områdena. Av kronans delegerade har beträffande banomläggningen å Riddarholmen anförts, att densamma — även om särskild ersättning lämnades av staden för påvisbart intrång i kronans fastigheter — komme att medföra vissa nu svårbedömbara estetiska och kulturhistoriska skador å denna ömtåliga plats. Beträffande bangårdsfrågan, i vad avser tillgodoseendet av kronans behov av mark för nytt bangårdspostkontor och nytt ilgodsmagasin, har från samma sida påpekats, att lösningen av nämnda fråga måste anses vara även ett stadens intresse, varför staden borde underlätta dess genomförande. Samtliga de sålunda anförda omständigheterna torde förtjäna ett visst beaktande.

Såsom redan den tidigare redogörelsen givit vid handen och än ytterligare kommer att av det följande framgå är äganderätten till åtskilliga markområden, som omfattas av den förevarande uppgörelsen, mellan parterna tvistig. Markkommissionen har genom ett vidräkningsförfarande sökt klarlägga den meringsskiljaktighet som beträffande särskilda områden råder mellan kronan och staden i ägande- eller förfoganderättsfrågan. Såsom vidräkningsmän ha fungerat, å kronans sida sekreteraren i kammarkollegiet Per Gavelius och å stadens sida dess ombudsman J. E. Johansson. Vidräkningsmännen ha till kommissionen inkommit med omfattande, av kartor åtföljda utredningar beträffande de tvistiga områdena. Utredningarna ha på vissa punkter kompletterats inom kommissionen.

Frågan om äganderätten till de tvistiga områdena skulle visserligen kunna hänskjutas till domstols prövning utan att en sådan åtgärd behövde lägga

hinder för eller fördröja genomförandet av trafikregleringen. På grund av de tungt vägande skäl, som tala mot anställandet av en sådan rättegång, har markkommissionen ansett sig böra söka få till stånd en förlikningsmässig överenskommelse mellan parterna angående dessa områden. En sådan har också ernåtts inom kommissionen beträffande de olika tvistepunkterna. I anslutning härtill har vid den ekonomiska uppgörelsen parterna gottskrivits respektive påförts en större eller mindre del av värdet å de ifrågavarande markområdena. Avtalet får emellertid givetvis icke på något sätt uppfattas såsom ett prejudicerande ståndpunktstagande till eventuella tvister av liknande natur.

Tegelbackens reglering och ordnandet av trafiklederna mellan Norrmalm och Södermalm.

1) Markfrågor vid Tegelbacken.

Vidkommande Tegelbacksområdet bör staden till kronan överlåta erforderlig mark för den nya linjesträckningen från kajen vid Klara Mälarstrand till bangårdsområdets sydgräns. Detta område, som har en areal av 1,150 kvadratmeter, har å Pl. III återgivits med röd färg och bokstaven A.

För de kommunala trafikledningens del erfordras vid den av markkommissionen förordade lösningen av Tegelbacksfrågan dels det å Pl. III med gul färg och bokstaven A betecknade, kronan ostridigt tillhöriga området om 172 kvadratmeter dels ock de å samma plansch med violett färg samt bokstäverna A, B och C betecknade områdena om respektive 2,260 kvadratmeter, 7 kvadratmeter och 1,550 kvadratmeter. Vidare behöver staden sannolikt under någon tid nyttja det å planschen med blå färg betecknade området om 900 kvadratmeter för vändslinga till den söderifrån framdragna förortsbanan. Beträffande nämnda violetta och blå områden, vilka ingå i mark, upplåten för järnvägsändamål enligt stadsfullmäktiges beslut av den 13, den 14 och den 15 juni 1864, må här anföras följande.

Enligt preliminäravtalet skulle de för dettas genomförande erforderliga markområdena av motsvarande natur »återgå» till staden. I sitt yttrande över avtalet framhöll djurgårdskommissionen, att kronan gjort gällande, att 1864 års beslut i Stockholms stadsfullmäktige rörande den mark som erfordrades för järnvägen innebar, att staden överlät marken med äganderätt till kronan under villkor, att järnvägen kom till stånd; sedan så skett, hade kronan full äganderätt till marken, och staden ägde ingen rätt till densamma. Staden åter hade gjort gällande, att 1864 års sagda beslut innebar allenast en ändamålsupplåtelse och att, då marken ej längre disponerades för järnvägsändamål, densamma skulle utan vidare återgå till staden. Enligt djurgårdskommissionens mening vore det varken nödigt eller lämpligt att, genom att i avtalet använda vissa ordalag eller beteckningar, söka i detta fastslå, vilkendera av ovanberörda olika meningar, som vore den riktiga. Det vore i förevarande sammanhang fullt tillräckligt, att kronan förklarade sig till staden överlåta

all den rätt, kronan ägde till ifrågavarande violetta områden; därmed skulle ur avtalet utmönstras allt, som innebure ett ståndspunktstagande i berörda fråga. Djurgårdskommissionen ansåg, att kronan borde för avståendet av de violetta områdena av staden erhålla ersättning i motsvarande areal mark, som erfordrades för järnvägens ändamål inom det ovan omtalade stora området vid Vintervägen. En lämplig lösning syntes det djurgårdskommissionen vara, att staden i förevarande sammanhang till kronan av sitt berörda område överläte så stor areal, som svarade mot ifrågavarande violetta områden samt det gula vidliggande området, att, därest ej annan kompletterande överenskommelse träffades, utläggas i en jämbred sträcka utmed Vintervägsområdets östra gräns.

Även byggnadsstyrelsen påpekade i sitt yttrande över preliminäravtalet, att äganderättsförhållandena till bland annat ifrågavarande, genom 1864 års stadsfullmäktigebeslut upplåtna områden icke syntes vara fullt klarlagda.

De av markkommissionen tillsatta vidräkningsmännen ha i en till kommissionen avlämnad utredning angående av statens järnvägar använda markområden mellan Sankt Eriksbron och Södertunneln lämnat en redogörelse för de närmare omständigheterna vid 1864 års upplåtelse av mark för sammanbindningsbanan. Därjämte angiva vidräkningsmännen i korthet kronans och stadens uppfattning beträffande rätten till de nu ifrågavarande områdena. Att märka är härvid, att tvist även råder mellan parterna angående den rättsliga betydelsen därav, att de förevarande violetta eller blå områdena må vara gammal gatumark eller utfylld mark.

Markkommissionen har — under hänsynstagande till förenämnda tvistefrågor beträffande de violetta områdena liksom ock till de tvistigheter, som råda mellan parterna angående bland annat rätten till det å Pl. III med röd färg och bokstaven B betecknade stora området väster om nuvarande centralbangården — funnit att markuppgörelsen i denna del bör ske enligt följande grunder, därvid givetvis förutsättes att jämväl i övrigt kommissionens förslag i allt väsentligt godtages.

Det röda området om 1,150 kvadratmeter avräknas mot enahanda areal inom de violetta områdena A, B och C. För återstoden av nämnda violetta områden, vilken återstod utgör 2,667 kvadratmeter, ävensom för det gula området om 172 kvadratmeter bör kronan få tillgodoräkna sig enahanda areal, alltså tillhoppa 2,839 kvadratmeter, inom nyssnämnda med röd färg och bokstaven B betecknade stora område väster om nuvarande centralbangården. Det blå området, avsett för eventuell vändslinga för den söderifrån framdragna förortsbanan, bör staden få begagna för nämnda ändamål utan ersättning så länge förortsbanan icke öppnats för trafik norr om Centralstationen.

2) *Markfrågor å Riddarholmen.*

Förflyttningen av stambanan å Riddarholmen föranledes, såsom i föregående avdelning framhållits, av stadens behov att framdraga lokalbana och ny gatuled öster om järnvägen. De markområden som beröras av omläggningen av sammanbindningsbanan å nämnda holme äro särskilt utmärkta å Pl. IV, vartill torde få hänvisas.

Då järnvägsstyrelsen icke ägde avtala om dispositionen av ifrågavarande områden i vad dessa tillhöra kronan, kunde någon markuppgörelse härutinnan icke träffas i samband med preliminäravtalets ingående. De avtalsslutande parterna voro emellertid därvid eniga om att tillstyrka att cirka 1,550 kvadratmeter mark, vilken ansågs tillhöra staden, samt cirka 1,350 kvadratmeter mark, som ansågs tillhöra kronan, skulle utan ersättning upplåtas till statens järnvägar, respektive staden, så länge marken användes för de avsedda ändamålen. Ifrågavarande markområden hade utmärkts å en vid preliminäravtalet fogad plansch. Den mark, som sålunda ansågs tillhöra staden, motsvaras av följande å den vid denna skrivelse fogade Pl. IV angivna områden, nämligen dels nr 2, 3, 4, 7 och 8, sistnämnda båda områden i vad de äro belägna nordväst om en linje, dragen i förlängningen av riksarkivets nordvästra fasad, dels nr 10 och 11 dels ock nr 15 och 16, medan den mark, som ansågs tillhöra kronan, motsvaras av områdena nr 5, 12, 17 och 18 å samma plansch.

Emot en sådan uppgörelse framställdes erinringar från samtliga de över preliminäravtalet hörda statliga myndigheternas sida.

Djurgårdskommissionen erinrade att olika meningar framförts om kronans och stadens rätt till Riddarholmen, däribland till vissa delar av den mark som i enlighet med nyssnämnda, vid preliminäravtalet fogade plansch förutsetts tillhöra staden. Djurgårdskommissionen kunde icke förorda, att kronan nu skulle som del av avtalet godkänna planschen och därmed godkänna stadens ståndpunkt i berörda markfrågor samt avstå från sina hittillsvarande anspråk å ifrågavarande områden, detta särskilt som intet behov förelåge av att i avtalet träffa ett avgörande i sagda fråga. I stället borde enligt djurgårdskommissionens mening kunna förfaras så, att staden till kronan överläte den rätt, staden ägde beträffande den mark, som erfordrades för den nya stambanesträckningen, samt kronan till staden återförde den rätt beträffande de i det nuvarande banområdet ingående markområden, vilka staden till kronan upplåtit eller överlåtit i samband med banans anläggning. I fråga om övrig för stadens trafikleder erforderlig mark ansåg djurgårdskommissionen att överenskommelse borde träffas i ett sammanhang och då i samband med regleringen av övriga olösta markfrågor rörande Riddarholmsmarken.

Jämväl byggnadsstyrelsen påpekade, att äganderätten till en del av den ifrågavarande marken var omtvistad.

Kammarkollegiet framhöll, att då den nya sträckningen av sammanbindningsbanan å Riddarholmen tillkommit uteslutande i Stockholms stads intresse, syntes därav följa, att staden icke blott såsom enligt preliminäravtalet borde betala kostnaderna för arbetets utförande utan också borde gratis tillhandahålla mark till den nya linjen samt gälda ersättning för all för kronan och tredje man uppkommande skada. Någon anledning att kronan skulle utan ersättning till staden överlåta den mark, som frigjordes genom järnvägens nya sträckning, syntes ej föreligga. Frågan om dispositionen av denna mark syntes emellertid kunna anstå till en allmän uppgörelse mellan kronan och staden rörande gator och allmänna platser å Riddarholmen.

Kammarkollegiet redogjorde därefter för äganderätten till de områden,

som skulle erfordras för sammanbindningsbanan i dennas nya sträckning. Därvid framkom att kronan gjorde anspråk på äganderätten till vissa delar av ifrågavarande områden, vilka enligt preliminäravtalet förutsattes tillhöra staden. Kollegiet förklarade slutligen sammanfattningsvis att av vad från kollegiets sida anförts framginge, att kollegiet ej biträdde den i ett vid preliminäravtalet fogat bihang uttalade uppfattningen, att områdena å Riddarholmen som erfordrades för gatuändamål borde utan ersättning upplåtas till staden så länge de användes för nu ifrågavarande nya ändamål, samt ansåge, att den eventuella ersättning för skada och intrång till vissa fastighetsägare som enligt berörda bihang skulle bestridas av staden borde gälla icke blott tredje man utan även kronan. Om ej på annat sätt compensation lämnades för marken, syntes i denna skada böra inräknas, att kronan tillhörig mark måste tagas i anspråk för den nya bansträckningen.

Markkommissionen anser för sin del nödigt att en så fullständig reglering nu åvägbringas att, samtidigt som sammanbindningsbanan flyttas något västerut å Riddarholmen, stadens behov av mark för de nordsydliga trafiklederna tillgodoses. Vad särskilt beträffar förortsbanan har önskemålet om dess framdragande norrut med fog betecknats såsom synnerligen angeläget. All mark å Riddarholmen, belägen öster om sammanbindningsbanan i dennas nya sträckning, erfordras för stadens trafikbehov. Vidare torde för stadens framtida trafikanordningar — den ifrågasatta nya bron över Söderström i Södergatans förlängning — även krävas de genom banomläggningen ledigblivna markområdena väster om den nya järnvägssträckningen samt mark, belägen mellan den gamla och den nya banlinjen. Här må anmärkas, att markkommissionen nedan, i kap. 3 av detta betänkande, vill förorda en uppgörelse jämväl angående övriga, enskild ej tillhöriga delar av Riddarholmen.

I överensstämmelse med vad förut framhållits bör kronan respektive staden erhålla den mark, som enligt det nyss sagda tages i anspråk för de olika trafikbehoven, med äganderätt. Kronans överlåtelse till staden av ifrågavarande mark torde böra ske under uttryckligt förbehåll att marken endast får användas såsom öppen plats eller för trafikändamål. Beträffande utnyttjandet av de staden redan förut tillhöriga områdena nr 20, 22 och 23 synes staden böra binda sig på enahanda sätt. En formell bekräftelse härav erhålles genom att markens berörda natur beaktas vid stadsplanläggningen av områdena. Därest områdena nr 17, 18, 23 och 24 å Pl. IV komma att tjäna som landfästeplats för en från Södermalm hit framdragen gatubro, möter givetvis icke hinder för staden att, om så befinnes lämpligt och önskvärt, utnyttja marken under broviadukten såsom upplagsplats eller dylikt.

Såsom en självfallen regel vid den ekonomiska uppgörelsen mellan parterna bör gälla, att ingendera parten skall på den andres bekostnad få någon obehörig vinst av banomläggningen. Då järnvägens förflyttning väsentligen betingas av stadens intresse att kunna framdraga sina trafikleder, har staden — förutom, såsom förut fastslagits, att bekosta själva omläggningen av järnvägen — jämväl att anskaffa och gälda den mark, som erfordras för stambanan i dennas nya läge. I den mån kronan äger rätt till mark, som sålunda tages i anspråk, skall kronan erhålla gottgörelse därför av staden. Å andra

sidan böra de delar av den äldre bansträckningen, som bliva frilagda genom järnvägens omläggning, utan ersättning övergå i stadens ägo.

Medan järnvägslinjen över Riddarholmen nu är cirka 8.5—9.5 meter bred, får den blivande bansträckningen en bredd av cirka 11 meter. Ändringen i bredden sammanhänger med att enligt de av järnvägsmyndigheterna numera tillämpade tekniska principerna större avstånd kräves dels mellan skenparen och dels från spåren till fasta föremål vid sidan av järnvägen. Breddningen medför att — oaktat järnvägen samtidigt göres betydligt rakare — en icke oväsentligt större markareal än för närvarande åtgår för bansträckningen. Då breddningen sker i järnvägens eget intresse, torde den därför erforderliga marken böra bekostas av kronan.

Kronans överlåtande till staden av denna icke förut tillhöriga markområden å Riddarholmen öster om den gamla järnvägssträckningen liksom kronans avstående till förmån för staden från den rätt, kronan må äga till mark, belägen mellan den gamla och den nya bansträckningen, torde böra ske i samband med en ekonomisk uppgörelse mellan parterna, till vilken kommissionen vill återkomma i det följande.

Såsom av de statliga myndigheternas yttranden jämväl framgår, är äganderätten till åtskilliga av de områden, som beröras av de av markkommissionen förordade nya markdispositionerna, förmål för tvist mellan parterna. Den närmare innebörden av de föreliggande tvistefrågorna har belysts av de av markkommissionen tillkallade vidräkningsmännen i bland annat en av dem till kommissionen överlämnad utredning om mark- och vattenområdena å Riddarholmen.

Storleken och läget av de särskilda markområdena framgår av Pl. IV, där ett vart av de nu ifrågavarande områdena — samtliga å kartan belägna öster om linjen a-b-c — åsatts ett visst nummer, varjämte i tabellform angivits arealen för varje område. I anslutning till vidräkningsmännens utredning må här angående de ifrågavarande markområdena anföras följande.

I såväl den nuvarande som den blivande järnvägssträckningen ingå dels två områden, vartill kronan har obestridd äganderätt, nämligen nr 6 och 13, dels ock två områden, som upplåtits enligt 1864 års stadsfullmäktigebeslut och varom äganderätten är tvistig, nämligen området nr 2, som utgör utfyllningsmark, och området nr 10, som till en stor del torde ha ingått i den s. k. Tottska tomten. Härutöver behövas för den nya bansträckningen dels två områden, vartill kronan har obestridd äganderätt, nämligen nr 8 och 14, dels två områden, vartill staden har obestridd äganderätt, nämligen nr 4 och 15, dels ock slutligen fyra områden, vartill äganderätten är emellan parterna tvistig, nämligen områdena nr 3 och 16, vilka utgöras av utfyllningsmark, området nr 7, som utgöres av en enligt beslut av 1868 års riksdag till staden upplåten gångväg, samt området nr 11, huvudsakligen utgörande del av Tottska tomten. Vissa områden, som ingå i den nuvarande bansträckningen, bliva överflödiga för järnvägsändamål genom omläggningen. Så är fallet med tre områden, vartill kronan är obestridd ägare, nämligen nr 5, 12 och 17, samt tre områden, som upplåtits enligt 1864 års stadsfullmäktigebeslut och varom äganderätten är tvistig, nämligen områdena nr 1 och 18, som utgöras av

utfyllningsmark, samt området nr 9, som till större delen torde ha ingått i Tottska tomten. Av områdena öster om såväl den gamla som den nya bansträckningen — vilka områden samtliga äro avsedda att tagas i anspråk för stadens trafikleder — har staden redan tidigare från kronan tillbytt sig områdena nr 20 och 22. Beträffande den övriga marken inom detta avsnitt, nämligen området nr 19, som utgöres av utfyllningsmark, och området nr 21, som till större delen torde ha ingått i Tottska tomten, är äganderätten tvistig mellan parterna. Slutligen utvisar ägokartan, att mellan den gamla och den nya bansträckningen ligga två områden, av vilka det ena (nr 23) innehaves av staden såsom obestridt ägare, medan det andra (nr 24) utgöres av tvistig utfyllningsmark.

I enlighet med vad förut sagts skall alltså staden till kronan med äganderätt överlåta de staden ostridigt tillhöriga, å kartan Pl. IV med röd färg betecknade områdena nr 4 och 15. Vidare skall staden till kronan avstå all den rätt, staden kan äga till de å kartan med brun färg betecknade områdena nr 2, 3, 7, 10, 11 och 16. Å andra sidan skall kronan till staden med äganderätt överlåta de å kartan med gul färg betecknade områdena nr 5, 12 och 17 samt till förmån för staden avstå från den rätt kronan kan äga till de å kartan med grön färg betecknade områdena nr 1, 9, 18, 19, 21 och 24.

Den ekonomiska uppgörelse mellan parterna, som föranledes av dessa marköverlåtelser liksom av att kronan redan förut tillhörig mark å Riddarholmen måste tagas i anspråk för den nya stambanesträckningen, torde böra verkställas i enlighet med de huvudprinciper som förut angivits. I den mån i markregleringen ingå områden, vartill äganderätten är mellan parterna tvistig, lärer därvid det ovan antydda, förlikningsmässiga förfarandet böra vinna tillämpning. Kommissionen har för sin del funnit att kronan bör i anledning av de nu ifrågavarande marktransaktionerna å Riddarholmen samt med hänsyn till vissa utfyllningar m. m., varom redogörelse lämnas nedan i detta kapitel, tillgodoföras en mellangift av 150,000 kronor.

3) *Skada och intrång genom banomläggningen å Riddarholmen.*

I sistnämnda belopp är icke inräknad ersättning för skada och intrång, som må komma att vållas kronan såsom ägare till vissa fastigheter å Riddarholmen utöver att de kronan tillhöriga områdena nr 8 och 14 för tillgodoseende av stadens behov av sydnordlig trafikled bindas för järnvägsändamål. Härom må följande anföras:

Till en början må erinras om att enligt det föreliggande förslaget järnvägen kommer att dragas in i tunnel under sydöstra hörnet av socialstyrelsens hus. Ett däck anordnas över den nya stambanesträckningen från Riddarholmsbron till riksarkivets södra fasad och dess tänkta förlängning mot öster. Mellan järnvägen och Norstedt & Söners fastighet medgiver utrymmet en gatubredd av 4.1 meter på det smalaste stället. Genom en viss reglering av Tryckerigatan kan körförbindelse vinnas mellan denna gata och Kungshusplan-Birger Jarls Torg. Det ändrade läget å järnvägen nödvändiggör icke någon om-

byggnad av riksarkivets hus, framför vilket alltså en passage av ungefär 4 meters bredd kommer att förefinnas utom vid entrén, där denna något inkräktar på utrymmet. Från Arkivgatan föreslås en trappförbindelse till planet över järnvägen framför socialstyrelsens hus.

I ovannämnda bihang till 1938 års preliminäravtal uttalades att — eftersom sammanbindningsbanans förflyttning å Riddarholmen betingades helt av stadens anläggningar — eventuell ersättning för skada och intrång till vissa fastighetsägare finge i sin helhet bestridas av staden.

Här må omnämnas att byggnadsstyrelsen i ett den 28 juni 1938 avgivet yttrande i ämnet framhållit, att skadestånd beträffande socialstyrelsens hus borde beräknas med hänsyn till hyresförlust under byggnadstiden och sänkning av hyresvärdet å lokalerna på grund av störningar, som kunde komma att uppstå på grund av vibration eller ljud från järnvägen. Sänkningen av hyresvärdet vore svår att för närvarande beräkna. Vid bedömandet av konsekvenserna för riksarkivet av ett genomförande av förslaget erinrade byggnadsstyrelsen om att rivning av riksarkivets byggnad i annat sammanhang redan diskuterats men ej torde komma att verkställas inom den närmaste framtiden. När uppförandet på tomten av en nybyggnad bleve aktuell, kunde denna givetvis icke uppföras på hela den tomtyta, som den nuvarande byggnaden upptog, utan den måste indragas så långt, att körtrafik kunde upprätthållas och vändplats erhöles. Härfor erfordrades cirka 12 meters gatubredd. Av den nu bebyggda tomtmarken skulle således omkring 7 meter utmed Arkivgatan bliva att anses såsom gatumark. Värdet av denna mark uppginge enligt byggnadsstyrelsens då uttalade mening till 220,500 kronor.

I sitt yttrande över preliminäravtalet framhöll byggnadsstyrelsen att avtalet icke åtföljdes av något förslag till de ändringar i gällande stadsplan, vilka skulle påkallas vid ett genomförande av avtalet, varför de konsekvenser ur stadsplanesynpunkt, som ett godkännande av avtalet skulle medföra, icke kunde till alla delar bedömas. Efter att hava påpekat, att en rivning av riksarkivets byggnad i sinom tid kunde befinnas påkallad och att nybyggnad då icke kunde uppföras i samma gatulinje som den nuvarande, utan finge dragas längre in på tomten, förklarade byggnadsstyrelsen, att skulle så ske, syntes staden böra vara skyldig lösa den mark, som därigenom frigjordes, till ett pris per kvadratmeter, om vilket redan nu överenskommelse borde träffas. Vidare syntes det byggnadsstyrelsen, såsom styrelsen ock framhållit i sitt ovanberörda yttrande av den 28 juni 1938, att ersättning för skada och intrång i socialstyrelsens hus och nya riksarkivet i sin helhet borde bestridas av staden. I den mån uppskattning i nämnda hänseenden icke kunde ske förrän efter järnvägens förflyttning, borde avtalet försetts med bestämmelse av innebörd, att byggnadsstyrelsen, efter det banans flyttning skett, skulle verkställa sådan uppskattning.

Såsom av det föregående framgår, förklarade kammarkollegiet i sitt yttrande över preliminäravtalet, att den nya sträckningen av sammanbindningsbanan syntes komma att på Riddarholmen medföra bestående skadeverkningar ur skönhetssynpunkt jämte ekonomisk skada på kronans mark och tomter. Då

sträckningen tillkommit uteslutande i stadens intresse, borde staden bland annat gälda ersättning för all för kronan uppkommande skada. Omfattningen av skadorna kunde enligt kammarkollegiets mening ej bedömas, förrän förslag till stadsplan för områdena å Riddarholmen närmast väster om järnvägen blivit upprättat. Det syntes osannolikt, att aktiebolaget P. A. Norstedt & Söner för sin tomt och kronan för riksarkivets tomt kunde nöja sig med en bredd på Arkivgatan av endast 4 meter. Alla kostnader, som bleve följden av genomförandet av en sådan stadsplaneändring, borde staden i avtalet tillförbindas att gälda och kronan befrias från skyldighet att utgiva gatumarks- och gatukostnadsersättningar. Beträffande socialstyrelsens hus framhöll kammarkollegiet, att husets användbarhet såsom bostad och arbetslokal syntes komma att väsentligt minskas genom bullret från tågen, som komme att passera under detsamma.

Djurgårdskommissionen påpekade i sitt yttrande, att i preliminäravtalet saknades bestämmelse om att kronan icke skulle hava att utgiva gatumarksersättning eller gatukostnadsbidrag för mark, som genom avtalet överlättes å kronan, eller för gata som berörde dylik mark eller annan del av den nya banlinjen.

Stadsplanenämnden framhöll att byggnadsstyrelsens i ovanberörda yttrande av den 28 juni 1938 gjorda uttalande angående den framdeles erforderliga gatubredden framför blivande nybyggnad å riksarkivets tomt icke borde få anses bindande för staden, då frågan om stadsplan därstädes skulle behandlas.

Markkommissionen anser att, då omläggningen av stambanan å Riddarholmen väsentligen betingas av stadens intresse, det bör i främsta rummet ankomma å staden att ersätta skada och intrång som genom omläggningen vållas kronans fastigheter likaväl som enskild tillhörig fastighet. Då emellertid omläggningen av stambanan är förknippad med en breddning av järnvägsområdet samt uppkommande skada och intrång måste anses vara en följd jämväl härav, synes rättvisan kräva att en emot breddningen svarande del av ersättningen för skada och intrång å ifrågavarande fastigheter stannar å, respektive gäldas av kronan. Den del av ersättningen, varför kronan sålunda bör svara, synes skäligen kunna sättas till 15 procent av det belopp, vartill skadan och intrånget å fastigheten kunna skattas. Enär den närmare beskaffenheten och storleken av uppkommande skada och intrång å socialstyrelsens och riksarkivets byggnader icke torde kunna nu överblickas — frågan härom är beroende bland annat av huru stort område, som väster om järnvägen anses erforderligt till gatumark — lär det få ankomma å parterna att framdeles därom träffa överenskommelse eller att låta hänskjuta saken till skiljemän. Av det belopp, som då befinnes motsvara skadan och intrånget, har staden alltså att utgiva 85 procent. Anmärkas må att till skada och intrång å Riddarholmen jämväl bör hänföras kostnaderna för reglering av Tryckerigatan så att körförbindelse vinnes mellan denna gata och Kungshusplan — Birger Jarls Torg. Till frågan om bestämmelser angående gatumarksersättning och gatukostnadsbidrag återkommer kommissionen nedan. I nu före-

varande sammanhang erinras om att kronan bör befrias från skyldighet att utgiva gatumarkersättning och eventuellt gatukostnadsbidrag för den gata, som må komma att framdragas omedelbart öster om tomten nr 1 i kvarteret Gråbrödraklostret (gamla riksdagshuset).

4) *Markfrågor söder om Riddarholmen.*

I fråga om de markområden, som beröras av omläggningen av stambanan söder om Riddarholmen, gävos icke några särskilda föreskrifter i preliminäravtalet. Genom skriftväxling mellan järnvägsstyrelsen och stadens bangårdsdelegerade i januari 1939 bekräftades emellertid att med avtalet avsetts bland annat att för nämnda banomläggning staden skulle utan kostnad för kronan ställa all den för ändamålet erforderliga, staden tillhöriga marken till kronans förfogande, samt att staden å sin sida skulle återfå ledigblivna områden efter gamla sträckningen, till vilka staden vore ägare.

Markkommissionen önskar påpeka att, såsom framgår av vidräkningsmännens utredning rörande av statens järnvägar använda markområden mellan Sankt Eriksbron och Södertunneln, äganderätten till marken å Köttorget är föremål för tvist mellan parterna, varjämte, enligt vad tidigare omtalats, olika meningar råda om innebörden av 1864 års upplåtelse av mark för järnvägsändamål. Markfrågorna å Köttorget torde ordnas så, att å ena sidan staden till kronan överlåter den rätt, staden må äga till den för den nya bansträckningen erforderliga marken, å bifogade karta Pl. V utmärkt med röd färg, samt att, å den andra sidan, kronan till förmån för staden avstår från den rätt, kronan enligt 1864 års upplåtelse äger till den gamla bansträckningen, å kartan betecknad med violett färg. Enahanda förfarande torde böra vinna tillämpning å Söder Mälarstrand.

5) *Utfyllningar m. m.*

Ett genomförande av förslaget förutsätter att vissa utfyllningar verkställas bland annat vid Riddarholmen och Köttorget. Utfyllningarna, vilka äro avsedda att verkställas vid Köttorget i viss mån av kronan och i övrigt av staden, framgå av Pl. I. Vad beträffar utfyllningen å östra sidan av Riddarholmen, vilken skall verkställas av staden, må framhållas, att densamma svarar mot det ökade markutrymme, som erfordras för framdragande norrut, förutom av förortsbanan, av en enkelriktad gatuled jämte gångbana. Dessa anordningar ha givits en sammanlagd bredd av 19 meter. Skulle emellertid framdeles, i samband med en nedsänkning av förortsbanan i tunnel under Norrström, gatuleden utmed järnvägsbron dubbelriktas, kräves en ytterligare utfyllning på ett par meters bredd å östra sidan av Riddarholmen, vilken utfyllning torde böra åtföljas av en motsvarande förskjutning av Riddarholmskanalen österut. Förflyttningen skulle innebära att den vid mitten av förra århundradet breddade kajen utanför Riddarhuset åter inflyttades.

Parterna torde böra, envar till den andre, avstå från den rätt vederbörande må äga till de vattenområden, som i enlighet med Pl. I erfordras för att, såsom utfylld mark, ingå i den andres trafikanordningar. De nu berörda rätts-

överlåtelseerna ha, såsom tidigare nämnts, vunnit visst beaktande vid den ekonomiska uppgörelsen mellan parterna i hithörande delar.

Skada och intrång som genom de ifrågavarande trafikregleringarna vid Tegelbacken förorsakas fastighet, belägen utanför järnvägsområdet, bör helt gäldas av staden.

Stockholms centralbangård berörande markfrågor.

Vad beträffar det statliga och kommunala markbehovet berörande centralbangården och de till denna angränsande trafiklederna hänvisas till Pl. III.

För järnvägs- och poständamål erfordras det väster om centralbangården belägna området B om tillhoppa 28,760 kvadratmeter, dock att norra delen av området icke torde behöva tillträdas av kronan förrän efter den 1 januari 1948. I samband med en omläggning av spårsystemet i trakten av kvarteret Lokstallet erfordras det därinvid belägna röda området om 1,003 kvadratmeter. Vidare har statens järnvägar önskat erhålla obestridd äganderätt till de i bangårdsområdet insprängda röda områdena om respektive 113 kvadratmeter, 364 kvadratmeter och 830 kvadratmeter. Slutligen böra de med grön färg utmärkta områdena om respektive 10,000 kvadratmeter och 90 kvadratmeter reserveras för framtida användning för järnvägsändamål.

För stadens trafikändamål erfordras följande med gul färg angivna områden, nämligen dels de tre områdena utmed Östra Järnvägs-gatan om respektive 70 kvadratmeter, 330 kvadratmeter och 1,300 kvadratmeter dels de båda områdena vid Norra Bantorget om respektive 1,300 kvadratmeter och 1,925 kvadratmeter — dessa områden äro redan nu utarrenderade till staden — dels området vid Torsgatan om 640 kvadratmeter dels ock slutligen området vid Barnhusviken om 4,150 kvadratmeter. De med brun täckfärg samt bokstäverna A och B betecknade områdena å respektive 2,500 kvadratmeter och 8 kvadratmeter, vilka områden ingått i mark upplåten av staden enligt 1923 års bangårdsavtal för järnvägsändamål, komma att behövas för stadens räkning för bland annat ny hall för partihandel med fisk och fördelningscentraler för vissa företag inom livsmedelsbranschen.

1938 års preliminäravtal avsåg att åvägabringa en uppgörelse beträffande åtskilliga av de sålunda angivna markfrågorna. Staden överlät sålunda till kronan mot ersättning nyssnämnda röda områden, till vilka samtliga staden förutsattes vara ägare. Det stora röda området B väster om centralbangården ingick dock i preliminäravtalet med en areal av endast 18,220 kvadratmeter. Området var nämligen icke avsett att bereda plats jämväl åt bangårdspostkontor. För sistnämnda ändamål hade i preliminäravtalet intagits bestämmelse om reservation av centralsaluhallens tomt vid Kungsgatan och marken närmast nordväst därom. Samtliga nyssnämnda gula områden — med i allt väsentligt samma gränser — överlätos enligt preliminäravtalet av kronan till staden mot ersättning.

Mot den i preliminäravtalet framlagda uppgörelsen beträffande bangårdsområdena framställdes från de hörda statliga myndigheternas sida dels vissa

erinringar av mera vittsyftande natur — redogörelse därför har lämnats i avd. I av detta kapitel, vartill torde få hänvisas — dels ock vissa anmärkningar på närmare angivna punkter.

Beträffande de tre röda områdena om respektive 113 kvadratmeter, 364 kvadratmeter och 830 kvadratmeter framhöll djurgårdskommissionen att det icke kunnat utredas, på vad sätt statens järnvägar förvärvat rätt till desamma. Områdena, vilka ingingo i kronans donationer till Stockholms stad, utgjordes till större delen av gammal gatumark; kronan hade aldrig avhänt sig äganderätten till denna. Statens järnvägar hade disponerat områdena för nuvarande ändamål i mer än en mansålder. Med hänsyn till det anförda ansåg djurgårdskommissionen det icke vara möjligt att från kronans sida gå med på en prejudicerande överenskommelse, som skulle innebära att kronan till staden utgäve ersättning för dessa tre områden.

I fråga om det stora röda området väster om centralbangården gällde enligt djurgårdskommissionens mening vad som nyss nämnts om kronans anspråk på rätt till gatumark ävensom att nu ifrågavarande område torde utgöra utfyllning i Klara sjö samt att från kronans sida ifrågasatts, huruvida i Norrmalmsdonationen ingått vattenrätten utmed stadsdelen.

Byggnadsstyrelsen framhöll att äganderättsförhållandena beträffande vissa i markbytet ingående områden icke syntes vara fullt klarlagda. Detta gällde bland annat det ifrågavarande stora röda området, vilket utgjordes av utfylld mark.

Även kammarkollegiet omnämnde, att stadens äganderätt till vissa av ifrågavarande områden syntes tvivelaktig.

De av markkommissionen tillsatta vidräkningsmännen ha närmare undersökt och angivit parternas ståndpunkt till de sålunda aktualiserade tvistefrågorna i sin utredning om av statens järnvägar använda markområden mellan Sankt Eriksbron och Södertunneln. Av undersökningen framgår att tvist även föreligger beträffande det röda området vid Torsgatan om 1,003 kvadratmeter. I en särskild utredning har redovisning skett av stadens åtkomst till de olika områden som ingå i dels det stora röda området väster om centralbangården dels ock nyssnämnda röda område vid Torsgatan.

Murkkommissionen har till en början funnit, att förutnämnda med brun färg betecknade områden om tillhoppa 2,508 kvadratmeter böra återgå till staden mot det att kronan vid en kommande uppgörelse angående statens järnvägars övertagande av å kartan med grön färg betecknade områden skall äga att med full äganderätt tillgodoräkna sig enahanda areal utfylld mark inom sistnämnda områden. Vid sitt ståndpunktstagande till de ekonomiska konsekvenser, vilka i övrigt böra följa med en markuppgörelse beträffande bangårdsområde av nu förevarande omfattning, har kommissionen bland annat tagit del av den värdering av de flesta av de ifrågavarande markområdena som på uppdrag utförts av arkitekten Arvid Sjöqvist och kaptenen Åke Virgin och återfinnas i ett av dem den 22 maj 1935 avgivet värderingsutlåtande. De därvid framkomna värdena ha emellertid icke kunnat oförändrade läggas till grund

för den av kommissionen nu förordade uppgörelsen bland annat av den anledningen att hänsyn av dem icke tagits till den mer eller mindre tvistiga beskaffenheten av åtskilliga äganderättsfrågor.

Värderingen av det röda området B väster om centralbangården måste på grund av områdets storlek och beskaffenhet tilldraga sig särskilt intresse. Såsom utgångspunkt för kommissionens värdesättning har i viss mån tjänat den omständigheten, att vid en år 1936 avslutad förrättning för expropriation för statens järnvägars räkning av den i ifrågavarande röda område insprängda tomten nr 8 i kvarteret Tjärbrännaren nämnda tomt åsatts ett värde av cirka 425 kronor per kvadratmeter. Under hänsynstagande till att vid en eventuell kommersiell exploatering av det röda området viss del av detsamma måste utläggas såsom gata eller öppen plats, med därav föranledda kostnader, samt under beaktande av den rättstvist, som råder mellan kontrahenterna beträffande stora delar av den i området ingående marken, har kommissionen, som dessutom funnit att det även för staden torde föreligga ett visst intresse av att markbehovet för järnvägens och postens räkning tillgodoses i erforderlig utsträckning, ansett sig böra stanna vid att låta området ingå i avtalet efter ett råmarksvärde av 300 kronor per kvadratmeter. Vid uträknet av det belopp staden bör gottskrivas för det ifrågavarande röda området bör dock bemärkas, att kronan vid markuppgörelsen angående Tegelbacksområdet erhållit ett marktillgodohavande inom det röda området B om tillhoppa 2,839 kvadratmeter. För återstoden av nämnda röda område, vilken återstod utgör 25,921 kvadratmeter, har alltså kronan av markkommissionen befunnits böra påföras ett belopp av 7,776,300 kronor.

Vad beträffar övriga nu ifrågavarande områden inom eller invid bangårdsområdet må här endast nämnas, att de kronan ostridigt tillhöriga båda områdena vid Norra Bantorget påförts staden efter ett pris av 350 kronor per kvadratmeter. Ett så pass högt pris synes motiverat bland annat av dessa områdens läge och därav att områdena, vilka visserligen icke få fasadrätt i full utsträckning mot bangården, kunna i sin helhet betraktas såsom tomtmark. Slutligen kan omtalas att kommissionen, med hänsyn såväl till arten av den tvist, vilken föreligger angående de röda områdena om 113 kvadratmeter, 364 kvadratmeter och 830 kvadratmeter, som till nämnda områdens belägenhet inne i centralbangården, låtit dessa områden ingå i parternas ekonomiska mellanvarande efter ett mycket ringa värde per kvadratmeter.

Under beaktande av vad sålunda anförts samt med hänsynstagande jämväl till övriga omständigheter har markkommissionen funnit, att staden bör i mellanvarandet mellan parterna i anledning av den nu behandlade uppgörelsen angående bangårdsfrågan tillgodoföras en mellangift av 5,599,525 kronor.

Vid den av markkommissionen föranstaltade markinventeringen uppgav järnvägsstyrelsen att det å den vid detta betänkande fogade Pl. III med gul färg och bokstaven I betecknade området, vilket område, i areal innehållande omkring 7,300 kvadratmeter, utgör del av kvarteret Lokstallet, kunde avyttras, då det icke tjänade något direkt järnvägsändamål. Redan tidigare — den

6 november 1937 — hade mellan järnvägsstyrelsen och en enskild firma träffats ett villkorligt avtal, enligt vilket firman skulle förvärva sagda område inklusive en där befintlig förrådsbyggnad för en köpeskilling av omkring 2,240,000 kronor. Något slutgiltigt avtal kom emellertid aldrig till stånd. Då å ena sidan statens järnvägar, såsom nyss nämnts, behöver utvidga bangårdsområdet åt väster samt, å den andra sidan, den nu förevarande med gul färg och bokstaven I betecknade delen av bangårdsområdet icke längre är behövlig för järnvägsändamål, synes det vara ur järnvägsmyndigheternas synpunkt önskvärt, att ett slags utbyte kommer till stånd. En försäljning av det ifrågavarande gula området skulle, åtminstone till en del, täcka utgiften för fastighetsförvärvet utmed västra sidan av bangårdsområdet. Stadens representanter i kommissionen ha, även för att underlätta den nu förevarande större uppgörelsen mellan kronan och staden, ansett sig kunna förorda att staden ställer sig som köpare till ifrågavarande gula område i kvarteret Lokstallet.

Kommissionen har på grund av det anförda funnit lämpligt medtaga förevarande del av kvarteret Lokstallet i uppgörelsen mellan kronan och staden. Området har på uppdrag av kommissionen värderats av intendenten i byggnadsstyrelsen Knut Bildmark och intendenten å stadens fastighetskontor Jarl Berg; och hava dessa värderingsmän i ett den 16 februari 1940 avgivet utlåtande värderat området med därå befintliga byggnader till 2,380,000 kronor. Vid värderingen, som hänfört sig till det i augusti 1939 rådande prisläget, har förutsatts ett utnyttjande av området i överensstämmelse med av Kungl. Maj:t den 30 december 1938 fastställd stadsplan. Vidare har förutsatts att till området hör fasadrikt mot statens järnvägars banområde. Hänsyn har också tagits till att området besväras av skyldighet att utgiva gatumarksansättning för Lokstallsgatan. En eventuell enskild köpare av området har sålunda att utgiva dylik ersättning som av värderingsmännen uppskattats till 125,000 kronor.

Markkommissionen har funnit påkallat att företaga någon jämkning uppåt av det av värderingsmännen åsatta värdet. Staden bör sålunda enligt kommissionens mening för den ifrågavarande delen av kvarteret Lokstallet i mellanvarandet mellan parterna påföras ett belopp av 2,555,000 kronor, motsvarande ett markvärde av — oberäknat nyssberörda gatumarksansättning — 350 kronor per kvadratmeter. Genom att Lokstallsområdet sålunda medtages i uppgörelsen angående bangårdsområdet kommer alltså stadens slutliga tillgodohavande i anledning av nämnda uppgörelse att sjunka till 3,044,525 kronor.

I övrigt må beträffande uppgörelsen i denna del här allenast omnämnas att densamma förutsätter att kronan frikallas från skyldighet att utgiva gatumarksansättning och gatukostnadsbidrag för de gator som må framdragas *invid* det röda området B väster om centralbangården; skulle emellertid fråga uppkomma om exploatering av det röda området för andra ändamål, är ägaren till samma område icke befriad från sina lagenliga skyldigheter i förevarande avseende beträffande de gator och öppna platser, som må komma att förläggas *inom* området.

Slutligen må i fråga om dispositionsrätten till de överlåtna områdena anmärkas, att överlåtare — vare sig denne är kronan eller staden — lärer vilja genom uppsägning av de hyres- och arrendekontrakt, som kunna ha träffats med enskilda rörande olika fastigheter, i av förvärvaren önskad omfattning medverka till att den sistnämnde kan få fritt disponera över till honom överlåtna områden från tillträdesdagen eller så snart som möjligt därefter.

Till vissa spörsmål av mera speciell karaktär berörande nu ifrågavarande delar av uppgörelsen återkommer kommissionen nedan i kap. 7.

KAP. 2.

Kvarteret Jericho nr 7 och 8.

I enlighet med Kungl. Maj:ts därom i proposition nr 294 till 1939 års riksdag framlagda förslag ha fastigheterna nr 11, 12, 13 och 20 i kvarteret Jericho i Stockholm inköpts för telegrafverkets räkning.

Fastighetsförvärvet föranledes av en underdånig skrivelse den 18 april 1939 från telegrafstyrelsen, vari styrelsen, efter att ha erinrat om att telegrafverket då i nämnda kvarter ägde två fastighetskomplex, det ena med adressnummer Jakobsbergsgatan 24 och Lästmakargatan 21, färdigställt år 1912, och det andra med adressnummer Jakobsbergsgatan 18—22 och Lästmakargatan 15—17, färdigställt år 1936, framhöll, att det inom kort komme att bli nödvändigt att anskaffa lämpligt belägna tomtutrymmen för telegrafverkets nuvarande och framtida behov i Stockholm. Förutom de nyssnämnda fastigheterna borde enligt telegrafstyrelsens mening förvärv ske av de Stockholms stad tillhöriga fastigheterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho; och anförde styrelsen härom i sin ifrågavarande skrivelse bland annat följande:

Ur telegrafverkets synpunkt vore det högeligen önskvärt att även kunna förvärva de Stockholms stad tillhöriga fastigheterna vid Lästmakargatan, som ligga mellan telegrafverkets och Schumachers fastighetskomplex. På förfrågan har emellertid Stockholms stads fastighetskontor meddelat, att »frågan uppkommit om dessa tomters användning för visst stadens eget ändamål och att kontoret i avvaktan på resultatet av pågående utredningar härom icke har möjlighet att nu ingå på förhandlingar om eventuell försäljning av tomterna».

Ett förvärv av de två ifrågavarande fastigheterna vore emellertid så mycket mera önskvärt, som blivande utbyggnad av namnanropsstationen lämpligen bör äga rum i anslutning till stationens nuvarande lokaler, vilket endast kan ske genom tillbyggnad av den nuvarande stationsfastigheten utmed Lästmakargatan. Telegrafstyrelsen finner det därför vara lämpligt, att frågan om inköp för telegrafverkets räkning av de Stockholms stad tillhöriga fastigheterna kunde tagas upp i samband med pågående underhandlingar om tomtuppgörelse mellan staten och staden.

Telegrafstyrelsen hemställde därför — förutom om inköp av fastigheterna nr 11, 12, 13 och 20 i kvarteret Jericho — att frågan om inköp av fastigheterna nr 7 och 8 i samma kvarter måtte överlämnas till förhandlingsdelegerade rörande markuppgörelse mellan staten och staden.

Med hänsyn till vad telegrafstyrelsen anfört om betydelsen av ett förvärv jämväl av sistnämnda båda fastigheter ansåg vederbörande departementschef, att ett dylikt överlämnande borde ske; och överlämnade Kungl. Maj:t med skrivelse den 22 juni 1939 telegrafstyrelsens omförmälda framställning av den 18 april 1939, i vad avser frågan om inköp för telegrafverkets räkning av fastigheterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho, till markkommissionen för att av kommissionen tagas i övervägande i samband med det kommissionen lämnade utredningsuppdraget.

Redan dessförinnan hade telegrafstyrelsen — därtill föranledd av en av markkommissionen gjord förfrågan om de markproblem som kunde föreligga mellan styrelsen och staden — i skrivelse till kommissionen av den 15 juni 1939 framfört önskemålet att få förvärva fastigheterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho. Styrelsen påpekade därvid, att de då av telegrafverket ägda fastigheterna i kvarteret disponerades för stora och synnerligen dyrbara stationsanläggningar ävensom för linjedistriktsförvaltningen i Stockholm. Till följd av de senare årens ökning i fråga om telefonabonnemang och telefontrafik vore nuvarande utrymmen otillräckliga. Styrelsen påpekade vidare, att riksdagen då godkänt inköpet av fastigheterna nr 11, 12, 13 och 20 i kvarteret. Ur telegrafverkets synpunkt vore det emellertid mycket önskvärt, ja till och med nödvändigt, att även kunna förvärva fastigheterna nr 7 och 8 i kvarteret, vilka fastigheter låge mellan telegrafverkets dåvarande fastigheter och de fastigheter, som omfattades av riksdagens nyssberörda godkännande. Ett förvärv av fastigheterna nr 7 och 8 vore särskilt påkallat, enär blivande utbyggnad av den s. k. namnanropsstationen i Stockholm borde äga rum i anslutning till stationens nuvarande lokaler, vilket endast kunde ske genom tillbyggnad av stationsfastigheten utmed Lästmakargatan.

Markkommissionen har ansett sig böra i det nu förevarande markbytesavtalet även upptaga frågan om förvärv för telegrafverkets räkning av stadens ifrågavarande båda fastigheter nr 7 och 8 i kvarteret Jericho.

Fastigheterna, vilka hava en sammanlagd areal av 556.1 kvadratmeter och ett taxeringsvärde av tillhoppa 153,000 kronor, ha på anmodan av kommissionen värderats av intendenten i byggnadsstyrelsen Knut Bildmark och ingenjören å stadens fastighetskontor, kapten Åke Virgin. Av värderingsutlåtandet, dagtecknat den 3 november 1939, framgår, att enligt fastställd stadsplan Lästmakargatan utmed kvarteret skall på visst sätt vidgas, varjämte gatan utmed fastigheterna skall sänkas omkring 1.0 meter. Beträffande värderingen uttala värderingsmännen bland annat att fastigheterna ha mindre gott butiksläge men att det centrala läget i närheten av Stureplan verkar höjande på tomtmarkens värde under det att deras belägenhet vid Lästmakargatans branta backe ned mot Norrlandsgatan medför en värdeminskning. Efter en beräkning av byggnadskostnaden och avkastningsvärdet för en nybyggnad på tomterna ha värderingsmännen åsatt de båda fastigheterna nr 7 och 8 ett värde av respektive 140,000 kronor och 160,000 kronor eller tillsammans 300,000 kronor. Detta värde förutsätter dels att staden befriar köparen från skyldighet att framdeles utgiva gatumarksansättning för Lästmakargatans vidgning, dels att köparen avstår från skadeståndsanspråk för de möjliga olägenheter, som kunna uppstå vid tomternas bebyggande till följd av att gatan utmed desamma vid denna tidpunkt eventuellt ännu icke blivit reglerad till fastställt höjdläge. Staden bör emellertid på lämpligaste sätt ordna gatan i anslutning till en blivande nybyggnad på tomterna, om dessa skulle bebyggas tidigare än en slutlig reglering av gatans höjdläge.

Då å ena sidan staden synes kunna undvara de ifrågavarande båda fastigheterna samt, å den andra sidan, ett förvärv av desamma för telegrafverkets räkning synes angeläget, vill markkommissionen föreslå, att fastigheterna ingå i det förevarande markbytesavtalet. Vad köpeskillingen beträffar torde det av värderingsmännen åsatta värdet — under de av dem angivna förutsättningarna — böra godtagas.

Anmärkas må att fastigheterna för närvarande äro besvärade av inteckningslån å tillhopa 53,705 kronor 30 öre; då kronan bör gälda den däremot svarande delen av köpeskillingen genom övertagande av betalningsansvaret för berörda lån, bör kronan i mellanvarandet mellan kontrahenterna påföras 246,294 kronor 70 öre.

KAP. 3.

Västra delen av Riddarholmen.

Tomtmarken å Riddarholmen äges till större delen av kronan. Enskild ägare finnes endast till en tomt, nämligen kvarteret Kungl. Boktryckaren nr 1, vilken fastighet äges av aktiebolaget P. A. Norstedt & Söner. I övrigt är Stockholms stad ägare till tomtmarken å Riddarholmen. Staden innehar sålunda äganderätten till fastigheterna kvarteret Kidskär nr 2 (det s. k. västra gymnasiehuset) och kvarteret Västertorn nr 2 (stadens auktionsverk och arkiv). Vidare nyttjar staden fastigheten kvarteret Kidskär nr 1 (det s. k. östra gymnasiehuset) men rätten till sistnämnda fastighet är mellan kronan och staden tvistig.

Vad beträffar den å Riddarholmen väster om sammanbindningsbanan belägna, nu såsom gata, öppen plats eller hamnområde disponerade marken märkes till en början, att nämnda mark i stor omfattning utgör del av de kronan ostridigt tillhöriga tomtområdena. Härutinnan hänvisas till den vid detta betänkande fogade kartan, märkt Pl. IV, å vilken ifrågavarande tomt-delar — liksom den Norstedtska tomten — lämnats ofärgade. Till belysning av det sagda må nämnas, att över 70 procent av den för kvarteret Kungshuset nr 1 (Wrangelska palatset) och kvarteret Kidskär nr 4 (kammarrättens hus) tidigare gemensamma tomten är tagen i anspråk för allmän trafik samt att detsamma är fallet med hela den väster om sammanbindningsbanan belägna delen av den s. k. Geijerska tomten.

För Riddarholmen har aldrig fastställts någon stadsplan enligt nutida begrepp. Den nu för trafikändamål nyttjade marken torde emellertid till en del få anses ingå såsom gatumark i en »av ålder» bestående stadsplan. Äganderätten till denna gatumark »av ålder», vilken å Pl. IV utmärkts med prickning, är mellan kronan och staden stridig. Detsamma är fallet med större delen av den såsom hamnområde begagnade marken. Av all den ifrågavarande, för trafik- eller hamnändamål disponerade marken är staden obestridd ägare till allenast fyra smärre gatubitar invid kvarteret Kungl. Boktryckaren nr 1 (A, B, C och D å kartan). I detta sammanhang må omnämnas att genom nådiga brev den 4 februari 1829 och den 13 juni 1865 vissa kronan tillhöriga områden å Riddarholmen upplåtits för hamn- respektive trafikändamål.

Statsmakterna ha vid flerfaldiga tillfällen såväl tidigare som senare givit uttryck åt önskemålet, att kronan måtte förvärva all tomtmark å Riddarholmen. De skäl som tala för en sådan anordning äro alltför uppenbara för att behöva här närmare angivas; erinras må endast om Riddarholmens centrala läge i närheten av kanslihuset och den redan föreliggande koncentrationen av statliga ämbetsbyggnader till holmen.

I början av 1900-talet framkommo flera förslag, avseende en reglering av

kronans och stadens markinnehav å Riddarholmen. I samband med väckt förslag om förläggning av det nya kanslihuset till nordvästra delen av Riddarholmen avgav sålunda staden ett den 19 mars 1900 dagtecknat förslag till bytesavtal, enligt vilket staden skulle till kronan överlåta bland annat auktionsverkets tomt och de båda gymnasiehustomterna med den mellanliggande gränden. Sedan därefter tanke uppkommit att förlägga kanslihuset till sydvästra delen av Riddarholmen och en ny ämbetsbyggnad för kammarrätten m. fl. ämbetsverk å holmens nordvästra del, framlade staden ett nytt, den 12 december 1901 dagtecknat förslag till bytesavtal, innebärande, utöver vad som omfattades av det föregående förslaget, en fullständig reglering av kronans och stadens markmellanhavanden å Riddarholmen. Enligt förslaget skulle staden erhålla full äganderätt till de sedan gammalt såsom gata eller öppen plats nyttjade områden, som icke erfordrades för kronans då aktuella byggnadsplaner; viss framtida ändring av byggnadsplanen för riksarkivets och socialstyrelsens nuvarande byggnader möjliggjordes även. I proposition (nr 34) till 1902 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att, med godkännande av sistnämnda förslag till bytesavtal, medgiva användandet av vissa medel för bland annat de byggnadsföretag, vilkas genomförande hade utgjort förutsättningen för bytesavtalet. Propositionen avslogs av riksdagen, därvid såsom motivering bland annat anfördes att det icke vore med god hushållning förenat att rasera de byggnader, å vilkas plats det nya kanslihuset skulle uppföras. Riksdagen framhöll emellertid även i sin underdåniga skrivelse, att riksdagen funne ändamålsenligt att stadens samtliga byggnader å Riddarholmen förvärvades för statsverkets räkning.

I det av tillkallade sakkunniga år 1925 avgivna betänkandet angående ordnandet av statens byggnadsverksamhet inom Stockholm (statens off. utredn. 1925: 15) upptogs även (å sid. 71—80) frågan om reglering mellan kronan och staden av markfrågorna å Riddarholmen. Med utgångspunkt från att stadsplan för Riddarholmen komme att antagas i enlighet med ett av byggnads-sakkunniga upprättat förslag förordade de sakkunniga en uppgörelse mellan kronan och staden, enligt vilken å ena sidan staden till kronan överlät sin rätt till auktionsverkets fastighet, gymnasiehusen med mellanliggande gränd samt den mark som i övrigt erfordrades för vissa av byggnadssakkunniga för kronans räkning projekterade nya byggnadsföretag å Riddarholmen m. m. och å andra sidan kronan till staden överlät sin rätt till åtskillig mark, avsedd att tjäna såsom gata eller öppen plats.

Kammarkollegiet hade den 17 december 1924 avlatit en underdånig skrivelse med hemställan om inledande av förhandlingar mellan kronan och staden rörande dispositionen av det för närvarande såsom hamnplan använda området å Riddarholmen jämte därmed sammanhängande andra frågor beträffande Riddarholmens mark och tomter m. m. Kungl. Maj:t överlämnade den 16 september 1925 skrivelsen till kronans fastighetskommission av år 1925 att tagas i övervägande vid fullgörandet av det nämnda kommission meddelade uppdraget att ombesörja de utredningar och underhandlingar mellan kronan och staden, som avsåges i riksdagens skrivelse den 31 maj 1925, nr 264.¹⁾

¹⁾ Här om mera nedan i kap. 6.

Genom Kungl. Maj:ts skrivelse den 2 november 1928 erhöill fastighetskommissionen sedermera i uppdrag bland annat att underhandla med staden rörande reglering av samtliga kronans och stadens mellanhavanden å Riddarholmen. Fastighetskommissionens uppgift har från och med år 1933 övertagits av djurgårdskommissionen; men hade något förhandlingsresultat härutinnan ännu vid tiden för markkommissionens tillsättande icke framkommit.

I anledning av den av markkommissionen verkställda förfrågingen angående markproblem, som borde göras till föremål för förhandlingar mellan kronan och staden, har ånyo — av, förutom andra, byggnadsstyrelsen — understrukits kronans intresse av att förvärva de staden tillhöriga tomterna å Riddarholmen.

Markkommissionen.

Såväl det förut omnämnda, i proposition till 1902 års riksdag framlagda förslaget till bytesavtal som byggnadssakkunnigas förslag till markuppgörelse förutsätter att den statliga bebyggelsen å Riddarholmen sker i enlighet med vissa på förhand fixerade byggnadsplaner. Då svårigheter onekligen möta att nu definitivt fastslå det lämpligaste sättet för kronans utnyttjande av byggnadsmarken å Riddarholmen har den tanken framförts, att äganderättsförhållandena å nämnda holme borde mellan kronan och staden ordnas utan att lösningen knötes alltför strängt till en i detalj utformad stadsplan.

En uppgörelse, som icke alltför hårt binder kronans framtida utnyttjande av den byggbara marken å Riddarholmen, skulle i formellt avseende kunna ske efter endera av två huvudlinjer. Antingen skulle kronan kunna försäkra sig om äganderätten till *all* mark å Riddarholmen, givetvis dock under visst hänsynstagande till trafik- och hamnbehoven. Eller också skulle kronan kunna begränsa sig till att förvärva äganderätt till de områden vilka, såvitt nu kan bedömas, komma att erfordras för statlig byggnadsverksamhet, medan staden skulle bliva ägare till gator och öppna platser, därvid staden borde förbinda sig att under vissa omständigheter tillhandahålla kronan sådana delar av nämnda mark som framdeles kunde befinnas erforderliga för kronans byggnadsändamål.

Den förra huvudlinjen synes på det klaraste och mest överskådliga sättet leda till det åsyftade resultatet. En reglering av markfrågorna å Riddarholmen, i den mån förslag därom icke redan framlagts i kap. 1 av detta betänkande, torde därför böra ske så att kronan förvärvar all stadens mark å ifrågavarande del av Riddarholmen, d. v. s. väster om linjen a—b—c å bifogade karta, märkt Pl. IV. Kronan får därigenom möjlighet att på lämpligt sätt utnyttja marken för sina byggnadsändamål. Det må hållas för visst, att kronan därvid kommer att pietetsfullt beakta Riddarholmens traditioner, som anknyta i högre grad till rikets än till stadens historia.

Emellertid böra vissa inskränkningar i kronans dispositionsrätt göras, väsentligen med hänsyn till den å Riddarholmen förlagda hamnrörelsen; och må därom anföras följande.

De vid Mälaren belägna kajerna å Riddarholmen hava sedan lång tid till-

baka använts för en del av den fartygstrafik, som från Stockholm bedrives på Mälaren, Hjälmaren, Göta kanal och Sveriges södra kuster. Staden har därvid bland annat disponerat det område, som å bilagda karta, märkt Pl. IV, är betecknat med streckning. På detta område ha uppförts tre varuskjul samt en tullpaviljong och några mindre kiosker. Enligt vad hamnstyrelsen meddelat kommissionen komma från och med sommaren 1940, på grund av en rationalisering av lastnings- och lossningsarbetet för hamnarbetarekårens vidkommande, dessa kajer att ytterligare utnyttjas, i det att dit kommer att förläggas alla båtar på Mälaren, som icke gå i närtrafik, samt vidare båtar på Hjälmaren, Södertälje, Nyköping, Linköping och Norrköping ävensom båtarna på Göta kanal och på Sveriges sydöstra och södra kuster. Härigenom skulle kajsträckan komma att helt och hållet tagas i anspråk.

På grund av att ifrågakommande sjötrafik särskilt omfattar styckeegods torde båtarna böra ha en central förlägningsplats. Någon annan lämplig sådan plats än Riddarholmen finnes icke för närvarande. Avsevärda hinder av såväl ekonomisk som annan art möta med hänsyn härtill mot en bortflyttning av ångbåtstrafiken från Riddarholmen. Då därtill kommer att hamnverksamheten lämnar ett inslag av liv och rörelse åt stadsbilden, finner markkommissionen starka skäl tala för att den även framdeles bibehålles å platsen. Härvid förutsätter kommissionen givetvis, att icke till Riddarholmen förläggas hamnverksamhet av sådan beskaffenhet att den verkar störande för de där förlagda ämbetsverken.

Vad beträffar omfattningen av den mark å Riddarholmen, som bör för ändamålet reserveras, har hamnstyrelsen i anledning av förfrågan från markkommissionen förklarat, att, i stort sett, de å kartan Pl. IV med streckning betecknade områdena vore nödiga för hamnändamål. Endast om ett av varuskjulen — det mellersta — finge ombyggas och något förstoras, så att de lokaler, som vore inrymda i tullpaviljongen, där kunde finna ersättning, skulle hamnstyrelsen, såvitt nu kunde bedömas, kunna undvara någon del av kajplanet eller det område, varå paviljongen är uppförd, å kartan begränsad med bokstäverna d, e, f, g, h och d.

Hamnstyrelsens berörda önskemål torde böra tillmötesgå. Staden bör alltså medgivas rätt att allt framgent disponera det å kartan med streckning betecknade området för hamnändamål, den med bokstäverna d, e, f, g, h och d utmärkta marken dock endast så länge den erfordras för tullpaviljongen. Detta innebär bland annat, att så länge det streckade området utnyttjas för hamnändamål detsamma icke får tagas i anspråk för statlig bebyggelse med mindre särskild överenskommelse därom träffas mellan kronan och staden.

Såsom nyss antytts bör hamnrörelse av annat slag än som för närvarande bedrives å området icke heller i fortsättningen tillåtas där. Tyngre lasttrafik som föranleder uppförandet av lastkranar eller andra dylika skrymmande eller bullersamma anordningar får självfallet icke ifrågakomma å Riddarholmen. Hänsyn till stadsbilden förbjuder även att för hamnrörelsen uppföras byggnader till större takhöjd än omkring 3 meter. Såsom en garanti härvidlag bör gälla att för uppförandet av ny byggnad eller vidtagande av annan anordning av stadigvarande natur Kungl. Maj:ts tillstånd bör inhämtas.

Kronan bör medgiva att tillfartsled till hamnplanet från Riddarholmsbron tvärs över holmen alltid må hållas öppen. I detta sammanhang kan omnämnas att den å Pl. I åsyftade trafikregleringen bland annat innebär att en ny körtrafikled öppnas mellan Köttorget, å ena sidan, samt Södra Riddarholms- hamnen, å den andra sidan.

I övrigt böra gator och öppna platser å Riddarholmen hållas öppna för allmänheten och, i erforderlig utsträckning, för den allmänna trafiken. Underhåll, belysning och renhållning av nämnda områden bör jämväl i fortsättningen ombesörjas och bekostas av staden.

Den ekonomiska uppgörelse mellan kronan och staden, som bör följa med en reglering av markförhållandena å Riddarholmen i enlighet med det förut sagda, måste i hög grad bliva beroende av att i icke obetydlig omfattning tvist råder mellan kronan och staden angående rätten till eller gränserna för de ifrågavarande områdena. Såsom ovan i kap. 1 omförmäls ha de av markkommissionen tillkallade vidräkningsmännen verkställt en utredning om mark- och vattenområdena å Riddarholmen. Utredningen, som i koncentrerad form angiver parternas ståndpunkter beträffande de olika tvistepunkterna, är bland annat grundad å de genom riksarkivets försorg verkställda utredningarna rörande statens mark och tomter i Stockholm (del I) liksom å vissa av borgarrådet H. Sundberg verkställda, i manuskript föreliggande utredningar om Riddarholmen.

Av vidräkningsmännens utlåtande framgår att staden äger obestridd rätt till de å kartan Pl. IV med röd färg betecknade områdena men att tvist råder mellan parterna angående äganderätten till den å samma karta med brun färg betecknade marken. Stadens äganderätt till fastigheten kvarteret Kidskär nr 2 (västra gymnasiehuset) samt till de fyra, å kartan Pl. IV med A, B, C och D utmärkta gatudelarna invid Norstedtska komplexet är alltså icke ifrågasatt från kronans sida. Vidare är det ostridigt att staden äger fastigheten kvarteret Västertorn nr 2 (auktionskammaren och stadsarkivet med det s. k. Birger Jarls torn). Tvist råder emellertid om den rätta sträckningen av den södra och västra gränsen för denna tomt.

Bland tvistefrågorna märkes vidare den om rätten till fastigheten kvarteret Kidskär nr 1 (östra gymnasiehuset). I enlighet med nådigt brev den 21 juli 1813 skulle nämnda fastighet, som tidigare tillhört riddarholmsförsamlingen, men vid dennas upphörande överlåtits till finska församlingens disposition, för evärderliga tider avträdas och upplåtas till skolhus för huvudstadens katedralskola samt nödiga rum för lärarna därstädes emot det att Stockholms stad till finska församlingen såsom ersättning för huset likaledes evärderligen erlade en årlig avgift av 666 riksdaler 32 skillingar banko, motsvarande 1,000 kronor. I samband med omorganisationen av stadens elementarläroverk i början av 1880-talet ingick det i huset inrymda läroverket i andra läroverk med lokaler annorstädes i staden. Ifrågavarande fastighet har emellertid jämväl i fortsättningen använts för skoländamål, ehuru av annan art än det som avsågs med den ursprungliga upplåtelsen. Från kronans sida har gjorts gällande att fastigheten upplåtits till staden endast med dispositionsrätt under

villkor bland annat att den användes för gymnasieundervisningen. Staden förmenar däremot att, sedan Stockholms gymnasium uppgått i de nya läroverken, staden vore oförhindrad att fritt förfoga över sin evärdeliga besittningsrätt till fastigheten. Äganderätten till den mellan gymnasiehusen belägna stadsägan nr 224 är icke heller ostridig mellan parterna.

I övrigt hysa parterna olika meningar om vem av dem som är rätter ägare till stora delar av de nuvarande för hamn- eller trafikändamål utnyttjade områdena å Riddarholmen. Tvist råder sålunda om de båda å kartan med E och F betecknade områdena invid kvarteret Gråbrödraklostret, vidare om den del av förra tomten nr 6 i kvarteret Riddarholmen, varå det av staden år 1845 inköpta före detta sundhetskollégii hus var beläget (det rektangulära området väster om kvarteret Kungshuset), än ytterligare om stora utfyllda områden runt holmen samt slutligen om all gatumark »av ålder».

På föranstaltande av markkommissionen ha fastigheterna kvarteret Västertorn nr 2, kvarteret Kidskär nr 1 och 2 samt stadsägan nr 224 värderats av intendenterna K. Bildmark och J. Berg. Värderingsmännen ha framlagt sina beräkningar i två den 10 respektive den 11 februari 1940 dagtecknade värderingsutlåtanden. Värderingarna hänföra sig till det i augusti 1939 rådande prisläget.

Värderingen av kvarteret Västertorn nr 2 avser endast en viss del av tomten, i areal innehållande omkring 2,960 kvadratmeter. I norr har sålunda ur värderingen uteslutits den del av tomten som för närvarande är utlagd till Norra Riddarholmshamnen, i areal utgörande omkring 260 kvadratmeter. Vidare ha värderingsmännen såsom gräns för tomten åt väster följt det å kartan Pl. IV med röd färg angivna områdets västra gräns. I söder ha värderingsmännen däremot gått ungefär efter gränsen för den nuvarande bebyggelsen och inhägnaden. Vid värderingen ha värderingsmännen, i överensstämmelse med av kommissionen lämnade anvisningar, förutsatt, att arkivbyggnaden och tornet skola såsom kulturhistoriskt värdefulla byggnader för framtiden bibehållas. Däremot ha värderingsmännen icke ansett sig böra ingå på frågan, huruvida fastigheterna med hänsyn till sitt nuvarande användningssätt kunna ha ett särskilt värde för staden. Under angivna förutsättningar anse värderingsmännen, att ifrågavarande del av fastigheten kvarteret Västertorn nr 2 har ett värde av 1,000,000 kronor.

Värderingen av fastigheterna kvarteret Kidskär nr 1 och 2 avser tomternas hela arealer, utgörande 859.3 kvadratmeter för tomten nr 1 och 771 kvadratmeter för tomten nr 2. Vid värderingen av den förra tomten har, i enlighet med markkommissionens därutinnan intagna ståndpunkt, förutsatts, att östra gymnasiehuset såsom kulturhistoriskt värdefull byggnad skall för framtiden bibehållas, att på den del av tomten, varå på kartan tomtnumret är placerat, får uppföras en byggnad till högst en vånings höjd samt att tomten i övrigt icke får bebyggas. Förutsättning för värderingen av tomten nr 2 är, att en eventuell nybyggnad på tomten icke får uppföras på större yta och icke till större höjd än den nuvarande byggnaden samt att tomten i övrigt skall läm-

nas oobebyggd. Värderingsmännen anse att fastigheterna under angivna förutsättningar ha ett värde, tomten nr 1 av 180,000 kronor och tomten nr 2 av 225,000 kronor. Stadsågan nr 224, som i areal innehåller omkring 145 kvadratmeter, har värderats till 10,000 kronor.

De av värderingsmännen sålunda angivna värdena torde böra godtagas. Emellertid påkallas vissa jämkningar bland annat av hänsyn till de förut nämnda rättstvisterna. Vad beträffar kvarteret Kidskär nr 1 bör emellertid beaktas att, då gymnasiehuset å nämnda tomt är avsett att bevaras för framtiden samt tomten i övrigt förutsättes skola utnyttjas för bebyggelse i allenast obetydlig omfattning, det vid värderingen framkomna värdet är att uppfatta väsentligen som en kapitalisering av det nuvarande bruksvärdet. Med hänsyn härtill och till arten av den tvist som föreligger mellan parterna angående denna fastighet synes därför fastigheten böra övergå till kronan mot det att staden tillgodoföres det av värderingsmännen angivna värdet med i stort sett allenast den reduktion som betingas av att kronan övertager stadens förpliktelse gentemot finska församlingen.

Beträffande fastigheten Västertorn har, förutom tvistigheterna i fråga om gränserna m. m., av kommissionen uppmärksamats, att den till tomten förlagda byggnaden för stadens auktionsverk anses med hänsyn till sitt läge särskilt förmånlig samt att vissa svårigheter kunna möta för staden att erhålla lokaler å annan lämplig plats för ändamålet.

Vad angår de av värderingsmännen i enlighet med kommissionens direktiv uppställda förutsättningarna om bevarande av vissa byggnader av kulturhistoriskt intresse samt om inskränkningar i bebyggelsen av vissa områden med hänsyn till stadsbilden, vill kommissionen påpeka att en förändring i läget härvidlag kan uppkomma genom eldsvådor eller förstörelse av annat slag. Då därtill kommer att kronan genom stadens rättsöverlåtelse erhåller full och oinskränkt dispositionsrätt till större delen av marken å Riddarholmen, skulle händelser av nyssberörda art kunna föranleda en radikal omgestaltning av bebyggelsen å holmen; att häri ligger ett potentiellt värde utöver det av värderingsmännen åsatta å den till kronan överlättna marken kan icke förnekas. I detta sammanhang må även omnämnas att taxeringsvärdena för fastigheterna kvarteret Västertorn nr 2 samt kvarteret Kidskär nr 1 och 2 ligga icke obetydligt högre än de av värderingsmännen angivna värdena.

I övrigt har vid den ekonomiska uppgörelsen beträffande förevarande del av Riddarholmen beaktats betydelsen av att staden nu erhåller en ostridig rätt att för all framtid begagna Riddarholmen såsom hamnplats. Å andra sidan har från stadens sida påpekats att staden kommer att få svara för underhåll, renhållning och belysning av gator och öppna platser å Riddarholmen utan att staden kan i vanlig stadsplanemässig ordning inverka på den närmare dispositionen av dessa områden.

Under hänsynstagande till vad sålunda framkommit och efter att hava tagit del av de olika rättstvisterna får kommissionen föreslå att staden bör i anledning av uppgörelsen beträffande Riddarholmen i mellanvarandet mellan

parterna tillgodoföras ett belopp av 1,445,000 kronor. Kommissionen utgår härvid ifrån att kronan övertager stadens förpliktelse gentemot finska församlingen för fastigheten kvarteret Kidskär nr 1.

Beträffande uppgörelsen i denna del må härutöver allenast framhållas, att staden självfallet i fortsättningen bör befrias från skyldighet att förvärva mark för gator å Riddarholmen samt från kostnader för anläggning av nya eller ändrade trafikleder därstädes, allt naturligtvis under förutsättning att trafikleden icke, såsom t. ex. kan bli fallet med den tilltänkta leden från Södermalm, tillkommer just i anledning av stadens särskilda önskan.

KAP. 4.

Fastigheter i Staden mellan broarna och å Kungsholmen.**Avd. I. Området mellan Myntgatan, Västerlånggatan, Storkyrkobrinken och Riddarhustorget.**

Den 7 oktober 1932 anbefallde Kungl Maj:t kronans fastighetskommission av år 1925 att upptaga förhandlingar med Stockholms stad rörande eventuella ändringar i stadsplanen för området mellan Myntgatan, Västerlånggatan, Storkyrkobrinken och Riddarhustorget ävensom beträffande förvärf för kronans räkning av mark inom samma område. Fastighetskommissionens uppgift har från och med år 1933 övertagits av djurgårdskommissionen; men hade något förhandlingsresultat härutinnan ännu vid tiden för markkommissionens tillsättande icke framkommit.

I anledning av den av markkommissionen verkställda förfrågningen angående markproblem, som borde göras till föremål för förhandlingar mellan kronan och staden, har byggnadsstyrelsen framhållit att staten hade intresse att förvärva staden tillhöriga fastigheter i närheten av kanslihuset, däribland all staden tillhörig mark inom här ifrågavarande område.

Staden äger inom området — vilket omfattar, förutom gatumark, kvarteren Aglaurus, Cephalus, Lychaon, Nessus och Minotaurus — all tomtmark med undantag för kvarteret Aglaurus (Brandkontorets byggnad), tomterna nr 3.6 (Rosengrens källare) och 5 i kvarteret Cephalus samt nr 3 i kvarteret Minotaurus. Stadens tomtmark har förvärvats genom olika köp under åren 1900—1926 för en sammanlagd kostnad av bortåt 3 miljoner kronor. Under åren 1930—1932 ha vissa av de inköpta byggnaderna utmed Myntgatan nedrivits.

Tidigare utredningar ha givit vid handen, att förevarande område vid Myntgatan lämpligen bör stadsplaneregleras på sätt Pl. VI utvisar. Enligt en av byggnadsstyrelsens utredningsbyrå den 8 november 1934 uppgjord, den 15 februari 1937 bearbetad skissritning skulle å den nya triangulära tomten kunna uppföras en byggnad till en höjd av, i stort sett, fyra våningar jämte en indragen våning.

Markkommissionen.

Den stora triangulära byggnadstomt, som bildas vid den ifrågasatta stadsplaneregleringen, synes böra förvärfas av kronan. Dess omedelbara närhet till kanslihuset gör den nämligen synnerligen lämplig såsom plats för en statlig byggnad.

Stadens del av området — å Pl. VI återgiven med röd kantlinje samt bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m och a — har på föranstaltande av

markkommissionen värderats av intendenterna K. Bildmark och J. Berg. I det av värderingsmännen avgivna, den 19 januari 1940 dagtecknade utlåtandet har förutsatts, att stadsplan för området fastställas i överensstämmelse med Pl. VI, att den för bebyggande avsedda delen av området får bebyggas till nyssangivna höjd samt att det å samma plansch med prickning betecknade gårdsområdet lämnas obebyggt. Därjämte har förutsatts att kronan såsom blivande ägare till det ifrågakvarteret befrias från skyldighet att till staden utgiva gatumarkensättning för Myntgatans vidgning utmed området.

Vid värderingen har det ifrågakvarteret, vilket i areal innehåller omkring 2,360 kvadratmeter, åsatts ett värde av 1,750,000 kronor. Kalkylerna till värderingen — som bland annat avse det beräknade hyresvärdet för lokalerna i den av byggnadsstyrelsens utredningsbyrå skisserade bebyggelsen ävensom de uppskattade kostnaderna för rivning av befintliga byggnader och för uppförande av en ny byggnad — äro baserade på i augusti 1939 rådande prisläge.

Markkommissionen finner, att det resultat, vari den av kommissionen föranstaltade värderingen utmynnat, i och för sig är av beskaffenhet att kunna godtagas. Det av värderingsmännen åsatta värdet motsvarar i genomsnitt omkring 742 kronor per kvadratmeter. Vid ifrågakvarteret markuppgörelse bör emellertid även följande omständigheter uppmärksammas.

Såsom Pl. VI utvisar ingår i ifrågakvarteret område delar av Stenbadstu-, Kolmätar och Klockgjutargränderna. Från kronans sida göres gällande att dylik gatumark inom staden mellan broarna i fall av förevarande beskaffenhet bör utan ersättning överlämnas till kronan. Liknande synpunkter framfördes av kronan vid Kanslihus-Kungsholmsuppgörelsen 1928; och vunno de då ett visst beaktande.

Beträffande tvisten må hänvisas till dels riksarkivets »Utredningar rörande statens mark och tomter», del II, dels den för stadens räkning av numera borgarrådet Halvar G. F. Sundberg verkställda utredningen »Om äganderätten till kvarteren Nemesis, Mars och Vulcanus samt angränsande mark» (tryckt i Stockholms stadskollegii utlåtanden och memorial 1925), dels ock en av numera kammarrådet Sten Grönvall år 1925 verkställd »Utredning angående kronans rätt till viss mark inom staden mellan broarna jämte vattenområdet utanför stadsdelen».

Markkommissionen anser att den tvistiga beskaffenheten av ifrågakvarteret gatudelar bör vinna tillbörligt beaktande vid uppgörelsen. Därvid bör emellertid även bemärkas, att igenläggandet av gränderna i viss mån motväges av Myntgatans breddning. Genom att det nya kvarteret Aglaurus icke framdrages längre åt sydväst än som angivits å planschen erhåller kronan en öppen plats framför sina byggnader. Denna plats, som kommer att utgöra en fortsättning av Riddarhustorget, blir av betydelse bland annat såsom parkeringsplats för motorfordon, vilka besöka trakten på grund av ärenden till de kringliggande statliga förvaltningsbyggnaderna.

I detta sammanhang må ock nämnas, att kronan i egenskap av ägare till

kvarteret Mars och Vulcanus (Kanslihuset) blir skyldig att till staden utgiva lagenlig gatumarkersättning för Myntgatans vidgning i enlighet med här ifrågavarande stadsplaneförslag.¹⁾ Vidare erinras om att, då kvarteret Aglaurus ombildas på sätt framgår av planschen, Salvii gränd kommer att igenläggas i sin utmed Myntgatan belägna del.

Under hänsynstagande till de sålunda omförmälda omständigheterna har kommissionen ansett sig böra framlägga följande förslag till uppgörelse härutinnan.

Staden överlåter till kronan all den rätt staden äger till det å Pl. VI med röd kantfärg samt bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m och a betecknade området. Vidare avstår staden från den rätt till gatumarkersättning för Myntgatans breddning i enlighet med den förutsatta stadsplanen, som staden äger göra gällande mot kronan såsom ägare icke blott till den nu överlåtna fasta egendomen utan även till kvarteret Mars och Vulcanus, i den mån gatumarkersättning för sistnämnda kvarter icke redan tidigare fixerats.²⁾ Kronan avstår från varje anspråk på ersättning för den med den ifrågasatta stadsplaneringen åsyftade igenläggningen av Salvii gränd, varjämte kronan till förmån för staden avsäger sig all den rätt kronan må äga till den del av samma gränd som är avsedd att ingå i kvarteret Aglaurus, sådant detta kommer att te sig efter stadsplaneförslaget genomförande. I anledning av vad sålunda avtalats betalar kronan till staden 1,750,000 kronor, därav 2,739 kronor 35 öre genom övertagande av betalningsansvaret för ett fastigheten nr 8 i kvarteret Lychaon besvärande inteckningslån.

I samband med utläggandet av kvarteret Aglaurus i enlighet med stadsplaneförslaget läser staden komma att stå såsom ägare till åtminstone en del av nämnda kvarter. Då kronan torde vara intresserad av att förvärva jämväl det nybildade kvarteret Aglaurus eller så stor del därav som möjligt, synes lämpligt att kronan genom nu förevarande avtal tillförsäkras företrädesrätt till förvärfv av stadens omförmälda mark.

Avd. II. Gamla rådhuset.

Enligt det förslag, som de s. k. kanslihusdelegerade den 28 augusti 1926 framlade angående reglerandet av vissa tomtrågor berörande den nya byggnaden för Kungl. Maj:ts kansli, skulle staden till kronan med äganderätt överlämna bland annat gamla rådhuset (f. d. Bondeska palatset) jämte tillhörande tomtdelar av fastigheten nr 1 i kvarteret Nemesis.

Till stöd för sitt förslag härutinnan framhöllo kanslihusdelegerade bland annat följande:

Man kunde knappast tänka sig möjligheten av att enbart i kvarteren Vulcanus och Mars (ungefärligen motsvarande nuvarande kanslihustomten) sammantränga statsrådsberedningen och samtliga departement, som avsåges skola förläggas till det nya kanslihuset. Dessutom tillkomme kravet på en allmän lokalreserv. Någon väsentligt ökad höjd ansåge sig delegerade med

¹⁾ Jfr punkt 8:o andra stycket av 1928 års Kanslihus-Kungsholmsavtal.

²⁾ Jfr punkt 8:o första stycket av 1928 års Kanslihus-Kungsholmsavtal.

hänsyn till gamla rådhuset och stadsbilden i allmänhet förhindrade att förutsätta. Fasthölles önskemålet att inom ett och samma byggnadskomplex samla alla de begärda lokalerna, måste alltså ytterligare markområde disponeras i omedelbart grannskap till kvarteren Vulcanus och Mars. Delegerade vore för sin del ense med byggnadsstyrelsen, att den naturliga och enligt delegerades mening praktiskt taget enda utvägen för vidgning av området vore ett förvärfv av kvarteret Nemesis (gamla rådhuset). Detta kvarter utgjorde nämligen tillsammans med kvarteren Mars och Vulcanus en naturlig enhet, väl lämpad för ifrågavarande ändamål. Genom överbyggnad av Rådhusgränden kunde här även förbindelsegångar skapas mellan gamla rådhuset och det övriga kanslihuskomplexet, en anordning, som knappast låte sig göra över den i framtiden kanske starkt trafikerade och dessutom väsentligt breddade Myntgatan.

Då emellertid i gamla rådhuset ej utrymme kunde beredas för mer än ett större departement, kvarstode fortfarande kravet på möjligheter till framtida utvidgningar, d. v. s. en begärd allmän lokalreserv.

Det kunde härvid ifrågasättas, huruvida icke denna lokalreserv med uppförande av önskemålet om departementens samlande i ett byggnadskomplex först borde komma i åtanke vid utnyttjandet av den föreslagna utvidgningen. De i det övriga byggnadskomplexet förlagda departementen skulle härigenom erhålla möjligheter till framtida utvidgningar eller omgrupperingar genom att denna lokalreserv i större eller mindre utsträckning toges i bruk.

Oavsett de sålunda genom kanslihusets lokalbehov väckta kraven på statens förvärfvande av gamla rådhuset kunde även framhållas, hurusom denna byggnad genom sitt läge i en trakt, där större delen av statens ämbetsverk i Stockholm redan låge koncentrerade, vore synnerligen väl ägnad för inrymmande av även andra statsinstitutioner än Kungl. Maj:ts kansli.

Nämnas må att gamla rådhuset — i enlighet med värdering av förste ingenjören å stadens fastighetsavdelning G. Ernst Eggert och arkitekten hos byggnadsstyrelsen A. Sjöqvist — jämlikt kanslihusdelegerades förslag skulle överlåtas för ett pris av sammanlagt 2,164,000 kronor.

Kronans fastighetskommission av år 1925, som yttrade sig över kanslihusdelegerades förslag, stannade icke i samma mening som delegerade i vad angår lämpligheten av att kronan skulle från staden förvärva och till allmän lokalreserv för de i det egentliga kanslihuskomplexet inrymda departementen avsätta fastigheten i kvarteret Nemesis. I anslutning till vissa av fastighetskommissionen gjorda beräkningar angående lokalreserven i det tillämnade kanslihuset anförde kommissionen följande:

Kommissionen anser utredningen hava visat, att de i det egentliga kanslihuskomplexet inrymda departementens behov av lokalreserv för överskådlig framtid kan fullt tillfredsställande tillgodoses inom sagda komplex, och att det sålunda ej är påkallat att nu försäkra sig om ytterligare lokalreserv för dessa departement. Kommissionen anser också, att, även om man ej delar kommissionens sistangivna ståndpunkt, tillräcklig utredning likväl icke förbringats därom, att denna eventuellt behöfliga ytterligare lokalreserv ej med större fördel kunde ernås genom kanslihuskomplexets utvidgning söderut än, som rådhusförslaget innebär, västerut.

Kommissionen anser sig på grund av det ovan anförda icke kunna tillstyrka ett antagande från kronans sida av det föreliggande förslagsavtalet i oförändrad form. Ytterligare skäl för detta avstyrkande har kommissionen funnit däri, att å ena sidan statsverkets kostnader för dessa tjänstelokaler

inom den nuvarande gamla rådhusbyggnaden skulle ställa sig avsevärt högre, än en nybyggnad med motsvarande rumsantal och tillhörande tomt inom ifrågavarande del av staden kan antagas betinga, samt å andra sidan ett utvinnande av ytterligare lokaler å denna fastighet ej kan ifrågakomma, enär nuvarande byggnader enligt avtalet icke skulle få undergå någon väsentlig ändring.

Kommissionen delar till fullo åsikten därom, att Stockholms gamla rådhus bör bevaras såsom ett kulturhistoriskt monument, men finner det naturligt, om Stockholms stad bibehålles vid sin rätt och möjlighet att själv taga en pietetsfull omvårdnad om denna märkliga och med stadens historia så intimt förbundna byggnad.

Byggnadsstyrelsen uttalade att, även efter någon inskränkning i den av fastighetskommissionen angivna lokalreserven, denna dock torde vara så pass omfattande, att ett behov av förvärv för kronans räkning av rådhuset för vinnande av erforderliga reservutrymmen för Kungl. Maj:ts kansli näppeligen kunde sägas för närvarande föreligga. Utan att frångå av byggnadsstyrelsen tidigare uttalad uppfattning att vid framtida behov den naturliga utvidgningen av byggnaden för Kungl. Maj:ts kansli måste anses böra ske västerut genom anlåtande av det gamla rådhuset, allra helst därigenom med fördel kunde vinnas kommunikation mellan i komplexet i sin helhet förlagda avdelningar av kansliet, ansåge byggnadsstyrelsen dock, med hänsyn såväl till den, efter vad styrelsen för det dåvarande kunde bedöma, fullt betryggande lokalreserv, som stode att vinna inom en å kvarteren Mars och Vulcanus uppförd kanslibyggnad, som ock till den höga kostnad, som ett förvärv av rådhuset otvivelaktigt skulle betinga, ett dylikt förvärv för statsverkets räkning för det dåvarande och i förenämnda sammanhang icke vara av behovet påkallat.

Vid ärendets föredragning i statsrådet den 15 oktober 1926 anförde statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, efter gemensam beredning med statsrådet och chefen för finansdepartementet, angående det ifrågasatta förvärvet av gamla rådhuset följande:

I fråga om förvärv av gamla rådhuset föreligger en bestämd meningskiljaktighet, grundad på olika uppfattningar angående det lokalbehov, som genom det nya kanslihuset bör tillgodoses. I detta avseende synes mig uppenbart, att ett förvärv för statens räkning av denna byggnad endast bör ske, för såvitt ett trängande behov därav föreligger. Gamla rådhuset har under avsevärd tid utgjort en av huvudstadens centrala kommunala byggnader och ideella skäl torde starkt tala för att detta betydande kulturminnesmärke allt fortfarande förblir i stadens ägo. Uppenbarligen kan ej heller en byggnad av den kulturhistoriska betydelse, som rådhuset äger, i statens hand underkastas några mera betydande förändringar, vilket även i avtalsförslaget förutsatts. Dess omdaning till lämpliga ämbetslokaler för statsverket torde därför bli en svårlöst och kostsam uppgift. Vad slutligen angår kravet på lokalutrymme inom det nya kanslihuset, så synes en avvikelse från det ursprungliga programmet därutinnan, att ett större departement, exempelvis försvarsdepartementet, icke finge sina lokaler förlagda i omedelbart sammanhang med övriga departement, icke behöva innebära någon olägenhet av avgörande betydelse, då lokaler för ett dylikt departement redan nu finnas i närheten av kanslihuset. Beträffande åter den erforderliga lokalreserven, så

framgår det av den av kronans fastighetskommission och byggnadsstyrelsen verkställda utredningen, att sådan reserv i skälig omfattning kan påräknas inom det ifrågsatta nya kanslihuset, utan att gamla rådhusets utrymmen härför behöva tagas i anspråk.

Vid nu anförda förhållanden synas tillräckliga skäl icke föreligga för fullföljande av förslaget, att kronan skulle förvärva gamla rådhuset jämte därtill hörande tomt.

I enlighet därmed uteslöts gamla rådhuset ur det markavtal, som sedermera avslöts mellan kronan och staden angående kanslihuset m. m.

Här må även nämnas att statens byggnadssakkunniga i sitt år 1925 avgivna betänkande (statens off. utredn. 1925:15) ifrågasatt ett förvärv av gamla rådhuset för Svea hovrätts räkning. Hovrätten skulle, enligt nämnda sakkunnigas av planritning åtföljda beräkningar, i byggnaden kunna erhålla 58 salar och tjänsterum med en sammanlagd nyttig golvyta av 1,350 kvadratmeter samt 115 fönster.

I anledning av den av markkommissionen föranstaltade inventeringen av mellan kronan och staden föreliggande önskemål i fråga om ömsesidiga markförvärv har byggnadsstyrelsen framhållit, att kronan hade intresse av att förvärva gamla rådhuset.

Markkommissionen.

Markkommissionen har beaktat de starka skäl, som tala för att kronan förvärvar ifrågavarande, i kanslihusets omedelbara närhet belägna fastighet. Fastigheten, som för närvarande utnyttjas av bland annat stadens gatukontor, kan av staden avvaras så snart andra lokaler anskaffats. På grund av det sålunda sagda synes ifrågavarande fastighet, kvarteret Nemesis nr 1, böra ingå i förevarande markuppgörelse. Då emellertid gamla rådhuset är en byggnad, som av kulturhistoriska skäl måste bevaras, synes köpeskillingen icke kunna bestämmas högre än till, i stort sett, det kapitaliserade bruksvärdet.

Fastigheten kvarteret Nemesis nr 1, som har en areal av omkring 2,560 kvadratmeter och å kartan Pl. VI utmärkts med röd kantlinje samt bokstäverna n, o, p, q och n, har på uppdrag av markkommissionen värderats av intendenterna K. Bildmark och J. Berg. Värderingsmännen ha i ett den 19 februari 1940 avgivet värderingsutlåtande — hänföra sig till det i augusti 1939 rådande prisläget och under förutsättning, att byggnaden skall, såsom kulturhistoriskt värdefull, bibehållas för framtiden — värderat fastigheten till 900,000 kronor.

Delegaterna i kommissionen ha å ömse sidor enat sig om att ifrågavarande fastighet bör, under nyssberörda villkor i avseende å det framtida bevarandet, ingå i förevarande markbytesavtal. Det av värderingsmännen åsatta värdet torde böra godtagas såsom köpeskillning. Nämnda värde kan väl, med hänsyn till å ena sidan att byggnaden icke får rivas eller eljest i mera avsevärd mån omformas och å andra sidan att byggnaden erfordrar betydande och kostsamma inre arbeten, synas något högt. Emellertid måste, på sätt närmare

utvecklats i kap. 3 här ovan i fråga om vissa fastigheter å Riddarholmen, vilka likaledes böra av kulturhistoriska skäl bevaras, en viss hänsyn tagas till det ekonomiska öfervärde, som kan aktualiseras genom eldsolyckor och dylikt.

Avd. III. Karolinska institutet.

Fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket, vilka upptagas av byggnader för Karolinska mediko-kirurgiska institutet, ha en areal av sammanlagt omkring 10,474 kvadratmeter.

Vid den av markkommissionen föranstaltade markinventeringen uttalades från stadens sida önskemål att få förvärva ifrågavarande fastigheter.

I planen för uppförandet av Karolinska sjukhuset ingår även en överflyttning av Karolinska institutet intill Norrbackaområdet. Av de etapper, som beräknas för planens slutliga realiserande, utgör dock institutets fullständiga flyttning en av de sista.

Markkommissionen.

För staden föreligger stort intresse att få förvärva fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket. Fastigheternas närhet till stadshuset gör dem mycket lämpliga till plats för en kommunal byggnad. Vidare behöver staden råda över fastigheterna — liksom över vissa delar av Serafimerlasarettets område — med hänsyn till vissa projekterade stadsplaneregleringar, vilka antytts ovan i detta betänkande, 1 kap. I avd., och åsyfta att sammanbinda den till Bolinders Plan framdragna Klarabergsgatan med Norr Mälarstrand. Med hänsyn härtill och då fastigheterna tämligen snart torde kunna av kronan avvaras, har markkommissionen funnit dem böra ingå i förevarande markbytesavtal.

Fastigheterna ha på föranstaltande av kommissionen värderats av intendenterna K. Bildmark och J. Berg. Dessa ha i ett den 17 februari 1940 afgivet värderingsutlåtande — hänförande sig till det i augusti 1939 rådande prisläget — förklarat sig anse fastigheterna med därå befintliga byggnader ha ett sammanlagt värde av 4,250,000 kronor. Vid värderingen ha värderingsmännen förutsatt kvarterets exploatering för bostadsbebyggelse efter en stadsplan, uppgjord enligt allmänt tillämpade normer, därvid hushöjderna antagits utgöra sex våningar.

Markkommissionen finner att, med hänsyn icke minst till fastigheternas synnerligen fördelaktiga läge, desamma böra ingå i bytesavtalet efter ett något högre värde än det dem av värderingsmännen åsatta. Enligt kommissionens förslag bör staden för ifrågavarande fastigheter i mellanvarandet mellan parterna påföras ett belopp av 4,503,820 kronor, motsvarande ett pris av 430 kronor per kvadratmeter.

KAP. 5.

Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg samt Humlegården.

Beträffande frågorna, när och hur Karl XII:s Torg (kvarteret Norrström nr 3) och Karl XIII:s Torg (Kungsträdgården i egentlig mening; kvarteret Kungl. Trädgården nr 4) kommo i kronans hand, torde få hänvisas till dels riksarkivets utredningar angående kronans mark och tomter i Stockholm del V dels ock ett av borgarrådet H. Sundberg den 24 april 1935 afgivet utlåtande angående stadens rätt till Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg. (Bih. till stadskollegiets utl. och mem. nr 14 för 1935.)

Av nämnda utredningar inhämtas bland annat att Karl XII:s Torg omfattar mark, som tidigare ingick i den s. k. arsenalstomten. Denna tomt donerades 1647 till riksmarsken Jakob de la Gardie, vilken här uppförde sitt berömda palats, kallat Makalös. Genom Karl XI:s reduktion kom tomten sedermera åter i kronans ägo, och äganderätten till densamma har därefter icke avhänkts kronan. Sedan det de la Gardieska palatset, vilket sist nyttjades som dramatisk teater, den 24 november 1825 nedbrunnit, nedrevos kvarstående byggnadsdelar påföljande år. Arbetet med platsens avjämning torde hava slutförts under 1830-talets början. Sedan denna tid synes området hava disponerats såsom öppen plats. Genom kungl. brev den 8 maj 1868 till överståthållarämbetet lämnade Kungl. Maj:t tillstånd till uppsättande av Karl XII:s staty inom området.

När Karl XIII:s Torg eller Kungsträdgården i egentlig mening kom i kronans besittning, är icke med säkerhet känt; möjligen skedde det redan under konung Karl Knutssons regeringstid. Att den nuvarande Kungsträdgården fanns 1636, då Norrmalm donerades till staden, torde vara ställt utom allt tvivel. Området synes hava använts såsom en konungens trädgård. Allmänheten synes under 1700-talet hava erhållit tillträde till området. Under samma århundrade uppfördes ett orangeri och ett trädgårdsmästarboställe i trädgården. Det förra, som låg i områdets norra del nära Hamngatan och sedermera utnyttjades såsom arsenal och förlustelselokal, nedrevs 1851. Trädgårdsmästarbostället låg på den plats, vilken 1865 uppläts till Ateljébyggnadsaktiebolaget för uppförande av den ännu kvarstående, numera av kronan inlösta s. k. ateljébyggnaden. 1821 avtäcktes Karl XIII:s staty å området, och påföljande år förordnade Kungl. Maj:t att platsen skulle benämnas Karl XIII:s Torg. 1871 lämnade Kungl. Maj:t tillstånd till uppförande av Molins fontän å torget.

De av markkommissionen tillkallade vidräkningsmännen, sekreteraren i kammarkollegiet P. Gavelius och stadens ombudsman J. E. Johansson, hava i av dem verkställda utredningar angående Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg sammanfattat kronans och stadens ståndpunkt till de ägande- och disposi-

tionsrättspörsmål som anknyta till nämnda platser och angränsande gator. Av utredningarna framgår, att kronans äganderätt till Kungsträdgården och f. d. arsenalstomten är ostridig samt att områdena, vilka i areal innehålla sammanlagt över 35,000 kvadratmeter, äro att betrakta såsom tomtmark. Begränsningslinjen mellan Karl XIII:s Torg och omgivande gator har fastställts i ett i samband med regleringen av äganderättsförhållandena å Helgeandsholmen tillkommet, den 12 november 1895 och den 8 februari 1898 dagtecknat avtal mellan kronan och staden. Linjen är utmärkt å bilagda karta, märkt Pl. VII, under benämningen »gräns enligt 1895 års avtal». Beträffande gränserna för arsenalstomten — Karl XII:s Torg — råder, såsom av vidräckningsmännens utredning framgår, tvist mellan kronan och staden. Äganderätten till Kungsträdgårdsgatan och de hithörande delarna av Arsenal- och Strömgatorna är ävenledes omtvistad.

Någon uttrycklig upplåtelse till staden av Karl XII:s Torg föreligger icke. I detta sammanhang må även erinras om den tvist som uppkommit mellan kronan och staden i anledning av att staden låtit till Karl XII:s Torg förlägga en pumpstation.

Vad beträffar dispositionen av Karl XIII:s Torg bör nämnas att staden i ett den 24 mars 1874 mellan överintendentsämbetet och stadens drätselnämnd upprättat kontrakt förband sig att ombesörja vården och underhållet av nämnda torg med undantag för befintliga statyer och Molins fontän mot en ersättning av 5,000 kronor om året. Den 4 februari 1907 beslöto stadsfullmäktige på framställning från överintendentsämbetet att staden efter den 1 april samma år skulle bestrida kostnaderna för vården och underhållet av Karl XIII:s Torg. Härefter har något bidrag härtill icke erhållits av kronan.

Däremot erlägger kronan fortfarande gaturenhållningsavgift till staden för Kungsträdgården med 1,978 kronor årligen, beräknad för Hamngatan, Kungsträdgårdsgatan och Strömgatan, men däremot icke för Arsenalsgatan.

Då man sökte efter plats för Nationalmuseum, var norra delen av Kungsträdgården starkt ifrågasatt, och detsamma var fallet, då frågan om Operabyggnadens lämpligaste placering var före. Senast har ifrågasatts att där uppföra det nya kanslihuset; och må härom omtalas följande.

Enligt de ovan i kap. 3 omförmälda, i samband med projekteringen av det nya kanslihusbygget av staden åren 1900 och 1901 avgivna förslagen till bytesavtal mellan kronan och staden skulle kronan avstå vissa fastigheter till staden samt därutöver dels ställa till stadens förfogande mark för breddning av Hamngatan till 18 meter på södra sidan mellan Västra Trädgårdsgatan och Kungsträdgårdsgatan dels ock förbinda sig att »för all framtid lämna den återstående ej bebyggda delen av Kungsträdgården mellan Hamngatan och Norrström obebyggd samt förty medgiva, att samma del av Kungsträdgården intages i stadsplanen såsom öppen plats». Staden skulle enligt bytesavtalen dels till kronan överlåta vissa fastigheter m. m. å Riddarholmen dels ock utgiva en mellangiftssumma å 1,000,000 kronor.

I en till 1902 års riksdag avlåten proposition (nr 34) föreslog Kungl. Maj:t

riksdagen att, med godkännande av 1901 års förslag till bytesavtal mellan kronan och staden, medgiva disposition av vissa medel för uppförande av kanslihus å Riddarholmen. Beträffande en tanke att förlägga kanslihuset till Kungsträdgården — ett förslag därom av innebörd, att en större monumentalbyggnad skulle uppföras i områdets norra del, hade upprättats av arkitekten C. Möller — framhöll föredragande departementschefen att, fränsett att byggnadsgrunden vore otillfredsställande, berörda område i och för sig erbjöde en lämplig byggnadsplats. Utan synnerligt nödfall torde emellertid kronan icke böra för byggnadsändamål taga i anspråk en av huvudstadens av ålder mest uppskattade och centralast belägna offentliga platser. Ett sådant nödläge föreläge icke enligt departementschefens mening. Att Stockholms stad velat åt staden såsom öppen plats bevara den icke bebyggda delen av Kungsträdgården mellan Hamngatan och Norrström fann departementschefen helt naturligt. Och då de av staden till kronan gjorda utfästelserna innefattade fullt vederlag för det servitut, som genom kronans tillförbindande att för all framtid lämna berörda område obebyggt komme att belasta Kungsträdgården, ansåg han att vad staden i denna del påyrkat icke borde möta gensägelse. Propositionen avslogs emellertid av riksdagen.

Efter ytterligare utredningar med förslag till kanslihusets förläggande dels på dess nuvarande plats dels på Riddarholmen, framlade Kungl. Maj:t i proposition (nr 96) till 1905 års riksdag förslag till uppförande av kanslihus m. m. i Kungsträdgården. Dåvarande departementschefen, som fann nyssnämnda andra förslag till förläggning av kanslihuset icke godtagbara, ansåg att på grund därav synnerligt nödfall förelåg att förlägga kanslihuset till Kungsträdgården. Det i propositionen framlagda byggnadsförslaget, som uppgjorts av arkitekten Ludv. Peterson, omfattade en sammanhängande svit av ämbetsbyggnader utefter Kungsträdgårdens norra gräns mot Hamngatan samt utefter dess västra gräns mot Västra Trädgårdsgatan från Hamngatan till Jakobs kyrkogård. I dessa längor skulle inrymmas Kungl. Maj:ts kansli, bostad för statsministern, marinförvaltningen, lantmäterikontoret m. m. Riksdagen, som visserligen ansåg kanslihusets förläggande vid Kungsträdgården från flera synpunkter icke olämpligt, kunde av åtskilliga andra skäl icke biträda Kungl. Maj:ts förslag.

Anmärkas må att byggnaderna enligt arkitekten Möllers förslag skulle upptagit nästan $\frac{1}{4}$ av Karl XIII:s Torg men enligt arkitekten Petersons förslag endast omkring $\frac{1}{10}$ av nämnda torg.

Statens byggnadssakkunniga ha i sitt år 1925 avgivna betänkande (statens off. utredn. 1925: 15), efter att ha omnämnt de nyssberörda byggnadsplanerna, understrukt att statsmakterna sålunda allvarsamt ifrågasatt ett bebyggande av norra delen av Kungsträdgården. De sakkunniga framhöll, att varje sådant förslag givetvis uppväckte mycket litet sympati bland huvudstadens innevånare, vilka blivit vana att betrakta denna kronans tomt såsom en öppen plats. I anslutning till sistnämnda påpekande funno sig de sakkunniga, som i sitt betänkande återgivit en flygbild av Kungsträdgården och trakten där omkring, böra uttala följande.

Ur stadsplanesynpunkt är det dock en sak som är viktigare för Stockholm såsom landets huvudstad och storstad än att bevara varje kvadratmeter av den nuvarande Kungsträdgården obebyggd, och det är att få en monumental fondbyggnad för torget, en byggnad som dominerar torget, och till vilken torget är den naturliga förplatsen. Behovet av en dylik avslutning på Kungsträdgården framträder synnerligen påtagligt å flygbilden. Detta mål skulle väl kunna nås även med en monumental byggnad på norra sidan av Hamngatan i kvarteret Hästen. Härvid inställa sig dock vissa svårigheter dels genom grannskapet av Nordiska kompaniets höga byggnadsmassor, dels genom de betydande kostnaderna för förvärvandet av de för ändamålet erforderliga tomterna.

Byggnadssakkunniga anse visserligen, att det nya kanslihuset bör förläggas å annan plats, men hava med det anförda velat framhålla vikten utav att åtminstone norra delen av Kungsträdgården tillsvidare bibehållas som tomtmark, och att några väsentliga eller dyrbarare förändringar av anläggningarna i Kungsträdgården icke borde verkställas förrän i samband med uppförandet av en monumentalbyggnad i dess fond.

Vid 1928 års riksdag väcktes en motion av herr Larson i Lerdala rörande skyldighet för Stockholms stad att erlägga en rimlig avgift för nyttjanderätten av kronan tillhöriga områden inom Stockholms stads område. Till stöd härför anförde motionären bland annat följande.

Ingen stad i riket torde genom statens medgivande äga sådana förmåner som Stockholms stad. Detta har sin förklaring i att Stockholm är huvudstad och på grund härav särskilt gynnats. Bland andra förmåner, som inrymts åt Stockholm, är att staten låtit staden avgiftsfritt begagna staten tillhöriga områden för parkanläggningar och promenader. Kungsträdgården, Humlegården, Djurgården, Bellevueparken, Hagaparken och Valhallavägen användas sålunda av staden såsom parker och promenadvägar utan eller med relativt obetydlig ersättning till staten.¹⁾ Därest en annan stad i riket velat utlägga ett område till park, har staden först fått förvärva området i fråga.

Rättvisan synes kräva, att Stockholms stad tillförbindes att erlägga till staten en rimlig avgift för begagnandet av ifrågavarande synnerligen värdefulla, men för staten för närvarande icke räntabla områden. Det synes icke vara rimligt, att Stockholms stad, som i sin egenskap av huvudstad åtnjuter så betydande fördelar framför andra kommuner i riket, dessutom skall premieras genom att kostnadsfritt få disponera kronans områden för parker och planteringar.

Genom åsättande av en rimlig avgift i förhållande till markvärdet för begagnande av kronans områden inom Stockholm torde betydande belopp komma att inflyta till staten. Markvärdet av enbart Humlegården, som omfattar 110,875 kvadratmeter, lär enligt en nyligen gjord värdering hava uppskattats till cirka 900 kronor per kvadratmeter. Stockholm har i jämförelse med andra kommuner i riket mycket väl råd att betala nyttjanderättsavgift för kronans områden, då kommunalskatten i Stockholm är ganska låg. Det synes därför icke föreligga några billighetsskäl för att Stockholm skulle sättas i en förmånligare ställning.

I anledning av motionen hemställde riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t (nr 359) om vidtagande av åtgärder för att vid de då pågående underhandlingarna mellan kronans fastighetskommission av år 1925 och delegerade för Stockholms stad jämväl måtte upptagas frågan om skyldighet för staden att

¹⁾ Beträffande en del av dessa områden har sedermera inträtt ändrade förhållanden.

till kronan utgiva skälig ersättning för sådana områden inom Stockholms stads område, vilka befinnas böra med nyttjanderätt upplåtas till staden eller eljest hållas öppna för allmänheten. Riksdagen framhöll i skrivelsen bland annat, att för kronans del påkallades ett övervägande, huruvida ifrågavarande områden alltjämt borde helt eller delvis disponeras på hittillsvarande sätt, samt, i den mån så befunnes böra tillsvidare ske, huruvida nyttjanderätt till sådana områden borde genom formliga avtal upplåtas till Stockholms stad eller ock dessa eljest borde hållas öppna för allmänheten, ävensom huruvida med hänsyn härtill viss ersättning skäligen borde av staden utgivas till kronan. Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 14 juni 1928 uppdrogs åt fastighetskommissionen att vid underhandlingarna med staden jämväl upptaga den i nämnda riksdags-skrivelse behandlade frågan.

I fråga om Hamngatans och Kungsträdgårdsgatans breddning utmed Kungsträdgården gjorde förhandlingsdelegerade för staden — efter vissa preliminära förhandlingar med kronans fastighetskommission av år 1925 — framställning till Kungl. Maj:t den 19 mars 1928, vari hemställdes, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för att staden med äganderätt finge förvärva så stor del av Ateljébyggnadsaktiebolagets fastighet (Blanchs kafé), som erfordrades för Hamngatans vidgning till 19,8 meter, ävensom att Kungl. Maj:t ville för den allmänna trafikens behov tills vidare upplåta så stor del av Kungsträdgården, som erfordrades för vidgning av Hamngatan fram till Norrlandsgatan samt jämväl för vidgning av Kungsträdgårdsgatan så mycket att plats för en fri körfil kunde beredas mellan spårvägen och parken samt bekvämare utrymme för trafiken i korsningen mellan Hamngatan och Norrlandsgatan.

Till motivering av framställningen anfördes bland annat följande:

Sedan länge har en vidgning av Hamngatan mellan Västra Trädgårdsgatan och Kungsträdgårdsgatan till åtminstone samma bredd som den omedelbart angränsande västra delen av Hamngatan, vilken numera är 18 meter bred, utgjort ett angeläget önskemål. Efter den starka ökningen av gatutrafiken på senare år framstår en dylik vidgning såsom ett behov, vilket så snart ske kan borde tillfredsställas. I främsta rummet avser detta behov den genomgående trafiken; men därjämte har traktens utveckling till ett betydande affärscentrum ställt krav på ökat gatuutrymme, som föranlett stockningar och synnerligen stora besvärigheter för trafiken.

Flera förslag till vidgning av Hamngatan å denna del hava även tidigare uppgjorts, men de hava icke kunnat genomföras, då den erforderliga marken icke stått till stadens förfogande. I anledning av framställning från polismyndigheten har inom stadens gatukontor och stadsplanekontor under sommarens 1927 utarbetats ett nytt förslag till frågans ordnande. Förslaget avser en vidgning av Hamngatan å nyss angivna del till 19,8 meter samt jämväl så stor vidgning av Kungsträdgårdsgatan, som är möjlig att genomföra utan att den yttersta trädraden i Kungsträdgårdens östra allé därav beröres. Att den här ifrågavarande delen av Hamngatan sålunda göres något bredare än gatudelen mellan Regeringsgatan och Västra Trädgårdsgatan betingas av det behov av uppställningsplats för bilar, som här föreligger. Den föreslagna vidgningen av Kungsträdgårdsgatan är önskvärd för att utrymme må kunna beredas åt en körfil mellan spårvägsspåren och Kungsträdgården, varigenom de svårigheter, som göra sig gällande särskilt i korsningen mellan denna gata och Hamngatan, kunna förminska.

Genomförandet av denna vidgning förutsätter emellertid, att staden medges att för den allmänna trafikens behov få disponera av vidgningen berörd, kronan tillhörig mark.

Denna mark utgöres av *dels* cirka 105 kvadratmeter av den tomtedel, varå det s. k. ateljébyggnadsbolagets hus är uppfört, *dels* ock omkring 1,170 kvadratmeter av i Kungsträdgården ingående, för gångtrafiken upplåtet alléområde.

Stadens delegerade föreslogo att köpeskillingen för den nyss angivna fastighetsdelen i överensstämmelse med en då företagen värdering bestämdes till 247,500 kronor jämte en ersättning av 91,700 kronor för de om- och tillbyggnadsarbeten samt inredningsarbeten, som i samband med den förvärvade byggnadsdelens nedrivning kunde ifrågakomma å den återstående delen av byggnaden. Därest å den återstående delen av fastigheten uppfördes nybyggnad med utnyttjande av den större höjd, som gatuvidgningen medgäve, borde gatumarkersättning enligt i stadsplanelagen stadgade grunder utgå.

Över denna stadens förhandlingsdelegerades framställning avgav kronans fastighetskommission den 23 april 1928 yttrande. Enligt vad kommissionen härvid uttalade, fann kommissionen en breddning av Hamngatan och Kungsträdgårdsgatan ur trafiksynpunkt ofrånkomlig. Kronan borde, enligt kommissionens mening, bereda Stockholms stad möjlighet till de erforderliga gatubreddningarna. Kommissionen tillstyrkte följaktligen framställningen om rätt för staden att förvärva den angivna delen av ateljébyggnadsaktiebolagets fastighet mot den ersättning, som av stadens delegerade angivits. Vad vidgningen av Hamngatan i övrigt samt av Kungsträdgårdsgatan anginge, borde i samband med erforderlig stadsplanereglering av Kungsträdgården mellan kronan och staden träffas en för all framtid gällande uppgörelse om markens utläggande till gata. I avvaktan härå och då från stadens sida skäl förbragts för att de föreslagna gatuvidgningarna borde ske snarast möjligt, ansåg sig fastighetskommissionen kunna tillstyrka, att staden redan nu medgäves rätt att för angivet ändamål tillsvidare disponera marken i fråga i vad avsåge mark för Hamngatans breddning, dock endast till så stor del, som erfordrades för gatans breddning till 18 meter. Vid förhandlingarna med stadens representer hade det nämligen visat sig, att bredden nedanför Blanchs kafé någon tid framåt skulle kunna inskränkas till detta mått.

Emot den ståndpunkt, fastighetskommissionen sålunda intagit, avgavs emellertid reservation av kommissionens ordförande landshövding Kvarnzelius.

I fråga om stadens förvärv av en del av ateljébyggnadsbolagets hus framhöll reservanten, att staden borde iklädas skyldighet att jämte själva köpeskillingen erlägga det belopp av 91,700 kronor, som avsågs till ersättning för vissa ombyggnads- och inredningsarbeten, oavsett om dessa arbeten komme att vidtagas eller icke.

Av vid kommissionens utlåtande fogade kartor, fortsatte reservanten, framginge vidare, att förutom den del av parken, som nu vore avsedd att läggas ut till gata, delar av Kungsträdgårdens mark tidigare fått ingå i gata utan att någon uppgörelse därom träffats. Av den gamla arsenalstomten (Karl XII:s Torg) hade till Arsenalsgatan och Kungsträdgårdsgatan utlagts cirka

600 kvadratmeter. Av den egentliga Kungsträdgården syntes omkring 500 kvadratmeter efter 1830 hava utlagts till Hamngatan och Kungsträdgårdsgatan. Sammanlagt skulle alltså redan runt 1,100 kvadratmeter hava disponerats för de Kungsträdgården angränsade gatorna. Tomtomarksvärdet enbart av denna mark hade de båda parterna värderingsmän uppskattat till cirka 1,000,000 kronor. Den mark, som nu staden ytterligare önskade utlägga till Hamngatan och Kungsträdgårdsgatan, omfattade en areal av cirka 1,170 kvadratmeter, såsom tomtmark värderad till omkring 1,100,000 kronor. Vid en slutlig uppgörelse rörande Kungsträdgården torde emellertid kronan icke böra av staden för den till gator utlagda marken utkräva ersättning med ovan angivna belopp utan ersättningen reducerades högst väsentligt i förhållande till de sålunda beräknade »tomtomarksvärdena».

Den nu av staden ifrågasatta och även av reservanten såsom nödvändig vitsordade breddningen av Hamngatan och Kungsträdgårdsgatan borde icke från kronans sida medgivas utan att samtidigt en reglering skedde mellan kronan och staden beträffande den mark, som av Kungsträdgården tidigare utlagts till angränsande gator. De nu begärda upplåtelseerna vore uppenbarligen av permanent och icke av provisorisk natur. Skedde icke uppgörelse nu omedelbart, torde den undanskjutas för oöverskådlig framtid. Ett återställande av marken vore otänkbart, och ett upplåtande av marken utan ersättning bleve alltså faktiskt liktydigt med markens avstående till staden. Sedan reservanten vidare erinrat om förutnämnda av herr Larson i Lerdala vid 1928 års riksdag väckta motion avstyrkte reservanten stadens framställning i vad den avsåg, att till staden skulle för den allmänna trafikens behov upplåtas sådan mark av Kungsträdgården, som hålles öppen för allmänheten.

Yttrande över stadens framställning avgavs vidare den 25 september 1928 av byggnadsstyrelsen, som fann den ifrågasatta breddningen av Hamngatan och Kungsträdgårdsgatan behövlig och tillstyrkte, att för ändamålet erforderlig överenskommelse träffades med staden. Byggnadsstyrelsen yttrade sig för övrigt om markupplåtelseerna endast ur ren stadsplanesynpunkt. I likhet med fastighetskommissionen fann styrelsen breddningen av Hamngatan böra inskränkas till 18 meter. Styrelsen hemställde att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, som kunde finnas erforderliga för möjliggörande av det snara genomförandet av den begärda gatuvidgningen.

I skrivelse den 2 november 1928 uppdrog Kungl. Maj:t åt fastighetskommissionen att underhandla med staden bland annat om upplåtelse, i samband med stadsplanereglering av Kungsträdgården, av för gatuutvidgning erforderlig mark.

I nådigt brev den 13 maj 1929 medgav sedemera Kungl. Maj:t att vissa områden av Karl XIII:s Torg finge avgiftsfritt upplåtas till staden att intill den 1 oktober 1931 användas för utvidgning av Hamn- och Kungsträdgårdsgatorna, med skyldighet för staden att till sagda tidpunkt hava återställt de sålunda upplåtna områdena i då befintligt skick, därest ej dessförinnan definitivt avtal träffats mellan kronan och staden om stadens förvärv av äganderätten till samma områden och desamma i stadsplan, som före sagda tidpunkt godkänts av stadsfullmäktige och underställts Kungl. Maj:ts prövning, intagits såsom gata eller allmän plats. På enahanda villkor ha genom nådiga brev den 20 juni 1929 och den 30 december 1936 smärre områden av Karl XII:s Torg

respektive Karl XIII:s Torg upplåtits till breddning av Arsenalsgatan. Av Kungl. Maj:t har staden tid efter annan erhållit medgivande till fortsatt användande av de i berörda tre kungl. brev avsedda områdena till angivet ändamål, sista gången i nådigt brev den 14 oktober 1939 för tiden till den 1 oktober 1940.

Upplåtelsen utmed Hamngatan avser en markremsa som skulle möjliggöra en breddning av nämnda gata, utom invid ateljébyggnaden, till 18 meter.

Större delen av den vid Hamngatan upplåtna marken ligger för närvarande innanför kantstenen. Såsom av vidräkningsmännens utredning beträffande Karl XIII:s Torg framgår ligger den av nämnda torg för breddning av Arsenalsgatan upplåtna marken till större delen utanför den i 1895—1898 års avtal för torget bestämda gränsen mot Arsenalsgatan och lär därför till den del så är förhållandet få anses ingå i nämnda gata.

Djurgårdskommissionen, som från och med 1933 övertagit fastighetskommissionens uppgifter, begärde i skrivelse till byggnadsstyrelsen den 6 oktober 1934, att styrelsen ville tillhandahålla utredning beträffande uppkommen fråga, att vid eventuell överlåtelse av Kungsträdgården från kronan till Stockholms stad skulle undantagas vissa delar av Kungsträdgården, avsedda att tilläggas angränsande, kronan delvis tillhöriga tomter, ävensom beträffande i övrigt en reglering av gränserna för den kronan tillhöriga tomten nr 2 i kvarteret Norrström (operatomten).

I svarsskrivelse till djurgårdskommissionen av den 15 oktober 1934 hänvisade byggnadsstyrelsen beträffande tomten nr 2 i kvarteret Norrström till ett P. M. av den 10 oktober 1930, som dåvarande byggnadsrådet Carl Bergsten överlämnat till kronans fastighetskommission av år 1925 och vari anfördes, att operabyggnaden måste anses i sitt nuvarande skick vara för all framtid till sin grundbebyggelse fullt utbyggd och att eventuellt framdeles påfordrade utvidgningar av lokalerna kunde tillgodoses medelst påbyggnad av terrassen mot Kungsträdgården ävensom att den nuvarande tillfartsvägen utmed Kungsträdgården och dispositionen av den utmed denna befintliga platsen för parkeering till den begränsning denna nu hade, borde för all framtid tillförsäkras Kungl. Operan.

I övrigt anförde byggnadsstyrelsen:

Av övriga kronan tillhöriga fastigheter invid Kungsträdgården, fastigheterna nr 1 och 4 inom kvarteret Kungl. Trädgården, är lantmäteristyrelsens fastighet inom nr 1 icke i behov av någon utökning, då den om- och tillbyggnad, som för närvarande pågår, är avsedd att täcka lantmäteristyrelsens lokalbehov, så länge ämbetsverket kan komma att kvarligga på denna plats. Om däremot fastigheten nr 4 vid en utvidgning av Hamngatan skall kunna på ett rationellt och ekonomiskt sätt utnyttjas för bebyggelse, är densamma i behov av utvidgning på den för närvarande ej bebyggda delen av Kungsträdgården. I det förslag, som av styrelsen nu uppgjorts, har förutsatts en breddning av Hamngatan till 22 meter, vilken bredd styrelsen anser vara ett minimum, även om Hamngatan ej komme att ingå i en projekterad trafikled, upptagande den stora genomgående ostvästliga trafiken genom denna del av staden. Den föreslagna tomten har fått ett djup av omkring 22 meter och en bredd av i

medeltal 24 meter. Bebyggelsen förutsättes givas en höjd av omkring 26 meter, motsvarande 8 våningar. Tomtens värde har preliminärt uppskattats till omkring 2,000 kronor per kvadratmeter eller omkring 1,000,000 kronor.

I samband med utformningen av sistnämnda tomt hava intilliggande tomter nr 2 och 5 utökats in emot Kungsträdgården. Denna utökning, som avser att åt dessa tomter giva en mera rationellt användbar byggnadsyta än vad dessa för närvarande äga, har åstadkommits genom en mot Kungsträdgården jämnlopande byggnadslinje, som ej spolierar befintliga trädbestånd. Härvid förutsättes, att för tomten nr 2 förvärvas ett område, upptagande en yta av omkring 80 kvadratmeter och avsett att bebyggas med 5 våningar. Detta område har av styrelsen åsatts ett ungefärligt värde av omkring 100,000 kronor. I analogi härmed har framför tomten nr 5 avdelats ett område, innehållande en yta av omkring 35 kvadratmeter, vilken åsatts ett ungefärligt värde av omkring 40,000 kronor.

Anmärkas må i detta sammanhang, att numera även fastigheten nr 3 i kvarteret Kungl. Trädgården står under byggnadsstyrelsens förvaltning. Fastigheterna nr 2, 5 och 6 i nämnda kvarter äro däremot fortfarande i enskild ägo.

I sitt betänkande 1936 med förslag till stadsplan för Nedre Norrmalm (Bih. till stadskollegiets utl. och mem. nr 12 för 1936) föreslog stadsplanenämnden, att Klarabergsgatan måtte givas en bredd av 36 meter samt Hamngatan en bredd av 26 meter väster om Kungsträdgården och 29 meter mellan Kungsträdgårdsgatan och Norrmalmstorg.

Sedermera har stadsplanenämnden förordat en breddning av Hamngatan mellan Västra Trädgårdsgatan och Kungsträdgårdsgatan till 26 meter, av Norrlandsgatan mellan Hamngatan och Smålandsgatan till 21 meter samt av Hamngatan mellan Kungsträdgårdsgatan och Norrmalmstorg till 30 meter. I anledning av förfrågan från markkommissionen har stadsplanenämnden vidare uttalat sig för en bredd å Kungsträdgårdsgatan av 17 meter samt för en bredd å Arsenalsgatan mellan Kungsträdgårdsgatan och Jakobs Torg av 18 meter.

I fråga om Humlegården torde få hänvisas till de genom riksarkivets försorg verkställda utredningarna rörande statens mark och tomter i Stockholm, del V. Humlegården, som i fastighetsregistret betecknas såsom stadsägan nr 169, tillhör ostridigt kronan. Området har en areal av omkring 110,000 kvadratmeter, varav över 2,000 kvadratmeter upptagas av Kungl. biblioteket.

Humlegården anlades, såsom namnet angiver, för odling av humle. Sedermera bedrevs även annan trädgårdsskötsel därstädes, varjämte Humlegården tidtals användes såsom kunglig lustgård, särskilt av drottning Ulrika Eleonora d. ä. Under senare delen av 1700-talet och början av 1800-talet var Humlegården utarrenderad till en enskild person och hans rättsinnehavare, med skyldighet att »efter hand därstädes anlägga en engelsk trädgård». Sedan nämnda dispositionsrätt upphört, fick chefen för artilleriet besittningsrätten till Humlegården, varvid huvudstadens invånare där bereddes »en allmän promenad». Under 1870-talet uppfördes kungl. biblioteket i Humlegården.

Enligt kontrakt den 8 maj och den 13 juni 1877 uppläts Humlegården till

staden tills vidare och under förbehåll av två års ömsesidig uppsägning, utan avgift, med förbindelse för staden att låta försätta och underhålla densamma i ett efter tidens fordringar avpassat och prydligt skick såsom en för allmänheten utan avgift tillgänglig promenadplats. Därest under upplåtelse tiden beslöts vare sig tillbyggnad av bibliotekshuset eller uppförande i parken av annan byggnad för allmänt behov, finge sådant utan hinder av upplåtelsen äga rum ett år efter det staden därom erhållit underrättelse. I den staden enligt kontraktet åliggande vården av parken inbegreps renhållningen av de parken tillhörande gatudelarna.

Enligt det förut omnämnda i samband med regleringen av äganderättsförhållandena å Helgeandsholmen tillkomna, den 12 november 1895 och den 8 februari 1898 dagtecknade avtalet mellan staten och staden medgav staten den ändring i kontraktet av den 8 maj och den 13 juni 1877, att uppsägnings tiden förlängdes från två till tio år, dock med staten fortfarande förbehållen rätt att, därest under upplåtelse tiden beslöts vare sig tillbyggnad av bibliotekshuset eller uppförande i Humlegården av annan byggnad, sådant finge utan hinder av upplåtelsen äga rum ett år efter det staden därom erhållit tillkännagivande.

Sedermera har åtminstone en gång på allvar ifrågasatts, att uppföra ytterligare en byggnad i Humlegården för statens räkning. I den till 1883 års riksdag avgivna statsverkspropositionen föreslog nämligen Kungl. Maj:t riksdagen att bevilja medel till uppförande av ny byggnad för riksarkivet i nordvästra delen av Humlegården. Det begärda anslaget blev emellertid icke av riksdagen beviljat, och därmed fick frågan förfalla.

Här må även nämnas att statens byggnadssakkunniga behandlat frågan om dispositionen av Humlegården i det av dem år 1925 avgivna betänkandet (sid. 142 ff.). De sakkunniga sammanfattade sin mening angående Humlegården sålunda: Humlegården borde bibehållas såsom en kronan tillhörig tomtmark och tills vidare upplåtas till allmänt begagnande som park. Utöver vad som erfordrades för utvidgning av kungl. biblioteket, behövde icke Humlegårdens mark tagas i anspråk för något statens byggnadsändamål under, mänskligt att döma, mycket lång tid framåt. De sakkunnigas utredning syntes nämligen visa, att kronan ägde högst betydande marktillgångar, som kunde tagas i anspråk innan Humlegården behövde offras.

Slutligen må erinras om statsmakternas år 1928 tagna initiativ till förhandlingar rörande frågan om skyldighet för staden att erlägga avgift för nyttjandet av kronan tillhöriga områden inom stadens område.

I avsikt att utröna i vad mån i olika främmande rikshuvudstäder upplåtelse skett för parkändamål av respektive stat tillhöriga markområden har markkommissionen genom utrikesdepartementets förmedling hänvänt sig till beskickningarna i Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrike, Nederländerna, Norge, Schweiz och Tyskland. Svar i anledning av förfrågningen ha inkommit från samtliga nyssberörda länder med undantag av Frankrike. Ur svaren och andra tillgängliga källor har inhämtats följande.

I huvudstäderna för samtliga de ifrågavarande staterna med undantag för Nederländerna och Schweiz finnas för allmänheten upplåtna parkområden vartill äganderätten icke tillkommer staden utan staten (kronan). Vad sistnämnda land beträffar är den där gällande ordningen en följd av den historiska utvecklingen på det offentligrättsliga området. Staten (kantonen) Bern har sitt upphov i staden Bern.

I Belgien, Danmark, England, Frankrike och Tyskland äro de statliga områden i respektive huvudstad, som upplåtits för parkändamål, av icke obetydlig omfattning. I *Bryssel* äger staten sålunda Parc du Cinquantenaire, Parc Royal, Parc de Bruxelles, Parc de Laeken m. fl. parker med en sammanlagd yta av cirka 290 har. I *Köpenhamn* med Fredriksberg kommun äger staten parkområden å omkring 125 har, däribland Botanisk Have, Kongens Have, Kastelvolden, Fredriksberg Have och Söndermarken. I grannkommunerna finnas dessutom en rad staten tillhöriga skogsarealer, som intaga en mellanställning mellan allmän park och allmän skog, t. ex. Charlottenlund Skov (cirka 65 har), Ermelunden (cirka 73 har) och Jägersborg Dyrehave (cirka 1,000 har). Arealen av de kungliga parkerna i *London* — Hyde Park, Green Park, Kensington Gardens m. fl. — utgör sammanlagt mera än 2,000 har; till jämförelse må nämnas att arealen av övriga parker uppgår till över 10,000 har. Inom *Paris'* stadsområde finnas följande statliga parker, nämligen Jardin des Tuileries, Jardin du Palais Royal, Jardin du Luxembourg och Jardin des Plantes. Tillsammans upptaga dessa parker en areal av över 80 har. Dessutom finnes statliga parker i stadens omgivningar. Av de större parkanläggningarna i *Berlin* ägas ett halvt dussin av preussiska staten, däribland Grosse Tiergarten (219 har), Kleine Tiergarten, Schlosspark Niederschönhausen, Schlosspark Bellevue och Schlossgarten Charlottenburg. Den sammanlagda arealen av dessa parker uppgår till cirka 330 har; rikshuvudstaden å sin sida äger parker med en sammanlagd areal som är mera än tre gånger så stor.¹⁾

I Finland och Norge äro de statliga områden, som upplåtits i huvudstaden för parkändamål, relativt ringa. I själva staden *Helsingfors* finnas sålunda endast några smärre dylika områden, Ständerhus-, Ateneums- och Riksdagshusskvärerna, i areal utgörande sammanlagt en hektar. Å Sveaborg, som är statsegendom, ha vissa parker och bastionsområden om tillhopa cirka 7 har upplåtits för allmänheten. Vad slutligen beträffar *Oslo* äro ett par staten tillhöriga parkområden inom själva staden, såsom Slottsparken och Studentelunden, upplåtna för allmänheten. Områdena torde tillsammans tagna vara ungefär 20 har. Flera staten tillhöriga öar i fjorden liksom den s. k. Kungsgården med tillhörande skog samt Gaustadskogen, vilka ägas av staten, äro även upplåtna för allmänheten.

De statliga parker som sålunda i olika rikshuvudstäder hållas tillgängliga för allmänheten ha endast i några undantagsfall förvärvats av staten för sådant ändamål. Parc du Cinquantenaire i *Bryssel* förvärvades sålunda omkring 1895 av belgiska staten i ändamål att dit förlägga muséer och där anordna en offentlig park. I en del fall, t. ex. i fråga om Jägersborg Dyrehave invid *Köpenhamn*, har staten för att erhålla en avrundning av den bestående parkanläggningen inköpt vissa angränsande områden.

För upplåtelsen av de ifrågavarande statliga parkerna utgår i allmänhet icke något särskilt vederlag från vederbörande huvudstads sida. Såsom ett undantag må sålunda betecknas, då staden *Berlin* för förbättringar och försköningar i Grosse Tiergarten utger ett överenskommet årligt tillskott å 75,000 riksmark.

Vad beträffar underhåll och renhållning av de förevarande statliga park-

¹⁾ Till jämförelse må nämnas, att arealen utgör för Humlegården cirka 11 har, för Kungsträdgården cirka 3.5 har och för Djurgården söder om Djurgårdsbrunnsviken, med avdrag för upplåtna områden, cirka 185 har.

områdena gäller som en huvudregel att staten (kronan) själv svarar därför, antingen så att staten genom sina egna organ handhar bestyret eller så att det utföres av staden på statens bekostnad. I ett par undantagsfall svarar dock vederbörande stad själv för utgifterna för underhåll och renhållning; detta är förhållandet med Kleine Tiergarten i Berlin, Parc Royal i Bryssel, en del av Kastelsvolden i Köpenhamn och Studenterlunden i Oslo.

I en del fall finnas i vederbörande rikshuvudstad eller dess närhet parkområden, vartill äganderätten tidigare tillkommit staten men av denna överlåtits å staden. Belgiska staten har sålunda 1861 till staden Bryssel överlåtits en del av Soignesskogen, kallad Bois de la Cambre. Staden skall därför erlagga en årlig avgift, motsvarande egendomens avkastning. — I London ha Victoria Park, Battersea Park m. fl. parker, vilka förvärvats av staten för parkändamål, genom en parlamentsakt 1887 överlåtits till vederbörande lokala myndighet eftersom de helt och hållet tjänade de lokala innevånarna; ersättning för överlåtelsen utgick ej. — I Berlin har 1915 Grunewald överlåtits av preussiska staten till staden för park- och liknande ändamål (»Dauerwald-zweche»). För tillsammans cirka 10,000 har skogsmark uppgick köpeskillingen till 0.50 riksmark per kvadratmeter. — Vid ett stort ägobyte 1927 emellan finska staten och staden Helsingfors överlät staten områden å Drumsö om cirka 39 ha till staden, som genast iordningställde dem till folkpark; vederlaget beräknades sannolikt efter gängse pris. Slutligen kan i detta sammanhang nämnas att i Köpenhamn vissa områden, som tidigare utnyttjats för militära ändamål, övertagits helt av staden. Beträffande Fælledparken skedde detta 1893. Kastrupfortet överfördes till kommunen i samband med vissa markbyten 1925.

Markkommissionen.

Frågan om breddning av *de Kungsträdgården angränsande trafiklederna* och då närmast Hamngatan har länge stått på dagordningen. Att Hamngatan, särskilt vid den av ateljébyggnaden bildade s. k. puckeln, icke tillgodoser de nuvarande trafikbehoven, synes uppenbart. Lösningen av frågan har hittills försvärats bland annat därigenom att kronan av naturliga skäl eftersträvat att, samtidigt som kronan avstår mark för gatubreddningen, erhålla en uppgörelse dels beträffande redan tidigare för gatuändamål upplåtna delar av Kungsträdgården, dels ock rörande dispositionen av den återstående delen av Kungsträdgården.

Vad beträffar breddningen av Hamngatan har från vissa håll förmenats att i samband därmed borde ske en reglering av det norr om nämnda gata belägna kvarteret Hästen sålunda, att av kvarteret avskures och utlades till gata ett triangulärt område, beläget mellan Hamngatan, Norrlandsgatan och en linje, dragen från sydöstra hörnet av Nordiska kompaniets fastighet till den punkt, där den tänkta förlängningen västerut av södra begränsningslinjen för kvarteret Norrmalm nr 4 träffar den östra begränsningslinjen för kvarteret Hästen. Till stöd för en sådan reglering av Hamngatan har åberopats i huvudsak följande synpunkter. Därigenom skulle det nu i gatan utskjutande sydöstra hörnet av kvarteret Hästen försvinna. Det torde komma att dröja åtskillig tid innan norra begränsningslinjen för kvarteret Styrpinnen kunde, på sätt av stadsplanenämnden i princip godkänts, förflyttas söderut; om Hamngatan nu breddades allenast å sydsidan, skulle detta alltså innebära att nämnda gata

vid Norrlands- och Kungsträdgårdsgatorna erhöles en ur trafiksynpunkt synnerligen hinderlig parallellförskjutning. Omförmälda indragning av sydöstra delen av kvarteret Hästen skulle även medföra den arkitektoniska fördelen att den projekterade nya bebyggelsen inom nämnda kvarter komme att ligga mera vinkelrätt mot Kungsträdgårdens längdaxel än den nuvarande fondbebyggelsen för Kungsträdgården. Visserligen skulle genom indragningen Hamngatan vid sydöstra hörnet av Nordiska kompaniets fastighet erhålla ett mindre knä; olägenheten härav, vilken väsentligen torde vara av estetisk art, syntes emellertid icke böra tillmätas större betydelse, helst som avsikten torde vara att bibehålla den s. k. ateljébyggnaden — sedan norra delen därav bortrivits — eller att förlägga annan liknande bebyggelse till samma del av Kungsträdgården.

Markkommissionen har i skrivelse till stadsplanenämnden anhållit om dess yttrande angående lämpligheten och möjligheten av att på nyssnämnda sätt eliminera det »hak» i Hamngatans norra begränsningslinje som det i gatan utskjutande sydöstra hörnet av kvarteret Hästen nu utgör. Stadsplanenämnden har i svarsskrivelse till kommissionen den 10 januari 1940 bestämt avstyrkt en reglering av Hamngatan på berörda sätt samt till stöd för denna sin ståndpunkt anfört:

Behovet av en breddning av Hamngatan å sträckan mellan Västra Trädgårdsgatan och Kungsträdgårdsgatan är med hänsyn till trafikförhållandena av trängande natur. Den avsedda breddningen bör självfallet snabbare kunna genomföras på gatans södra, obebyggda sida, än på den norra sidan, där den komme att beröra bebyggda fastigheter. I de stadsplaneförslag, innefattande breddning av Hamngatan, som stadsplanenämnden godkände den 5 april och 24 maj 1939 (Pl. 2282 och 2308) och som därefter överlämnats till byggnadsnämnden, har breddningen i enlighet härmed förlagts till gatans södra sida. Nämnda stadsplaneförslag avse en gatubredd av 26 meter, vilket är ett minimimått om trafikens behov skall kunna tillgodoses. Nämnda gatubredd medger sålunda, förutom en erforderlig körbanebredd av 18 meter, en sammanlagd gångbanebredd av endast 8 meter. Med hänsyn till den här mycket livliga gångtrafiken är denna gångbanebredd att anse såsom synnerligen knapp. Å sträckan mellan Norrlandsgatan och Norrmalmstorg är gatubredden för närvarande 22 meter. Så länge spårvägen kvarligger, medger detta mått en sammanlagd gångbanebredd av endast 7 meter. På denna sträcka bör gångbanebredden framdeles ökas till 7 meter å norra sidan och 5 meter på södra sidan, eller till sammanlagt 12 meter. Den sammanlagda erforderliga gatubredden blir då här 30 meter, vilket också av stadsplanenämnden förordats. Ett bibehållande för längre tid framåt av den nuvarande bredden av 22 meter på denna gatusträcka torde med hänsyn till trafikens krav få anses uteslutet.

Efter genomförande av Hamngatans breddning på hela sträckan mellan Regeringsgatan och Norrmalmstorg i enlighet med vad av stadsplanenämnden sålunda föreslagits kan den kvarstående mindre förskjutningen av gatulinjerna vid korsningen med Norrlandsgatan icke beräknas medföra några olägenheter ur trafiksynpunkt.

Därest med hänsyn till bebyggelsen i kvarteret Styrpinnen Hamngatans breddning öster om Kungsträdgårdsgatan icke skulle kunna genomföras samtidigt med breddningen väster om samma gata, komme givetvis vissa olägenheter för trafiken att uppstå under mellantiden, men även för detta fall torde en ur trafiksynpunkt acceptabel utformning av ifrågavarande gatukorsning kunna ernås.

Med hänsyn till de olika meningar som kommit till synes i denna stadsplanefråga har kommissionen funnit sig böra avstå från att föreslå en reglering av Hamngatan på det omdiskuterade sättet.

Markkommissionen — som i det följande även kommer att framlägga förslag om att Kungsträdgården skall tills vidare under vissa villkor disponeras såsom park — vill därför tillstyrka att kronan till staden mot ersättning avstår de områden av Kungsträdgården som erfordras för breddning av Hamngatan å dess södra sida.

En bredd av 18 meter — eller samma bredd som nu finnes å Hamngatan väster om Västra Trädgårdsgatan — synes snarast möjligt böra åvägbringas. I detta sammanhang kan nämnas att, sedan ateljébyggnaden 1934 varit utsatt för brand, byggnadsstyrelsen vid fastighetens ombyggnad påföljande år låtit genom källaren och bottenvåningen uppföra vissa murkonstruktioner, avsedda att utan större svårigheter ur konstruktiv synpunkt möjliggöra byggnadens ändring för Hamngatans vidgning utmed densamma till en bredd av 19.8 meter.

En ytterligare breddning av Hamngatan utöver 18 meter kan emellertid förr eller senare komma att visa sig erforderlig och detta även om gatan icke kommer att ingå i en projekterad trafikled, upptagande den genomgående östvästliga trafikströmmen. Kommissionen vill i anledning härav föreslå att kronan till staden nu överlåter så mycket mark i norra delen av Kungsträdgården, som erfordras för Hamngatans breddning till 26 meter eller till samma bredd, som av stadsplanenämnden föreslagits för Hamngatan å sträckningen mellan Västra Trädgårdsgatan och Regeringsgatan. Medan den mark, som erfordras för breddningen till 18 meter, bör avträdas snarast möjligt, torde däremot de områden, som behövas för den ytterligare utvidgningen till 26 meter, icke böra få tagas i anspråk för sitt nya ändamål förrän i samband med en vidgning av de å ömse sidor om ifrågavarande avsnitt av Hamngatan befintliga delarna av samma gata till en minst lika stor bredd. I detta sammanhang må även understrykas, att en förutsättning för uppgörelsen i denna del måste vara, att den på Kungsträdgårdens bekostnad breddade gatan icke tages i anspråk för parkeringsändamål i större omfattning än som för närvarande är fallet. Kommissionen är nämligen enig därom, att då den, på sätt i det följande anges, föreslår Kungsträdgårdens bibehållande såsom park, syftmålet därmed icke får förtryckas genom anordningar som verka störande eller förfulande för den park- och trädgårdsnatur som här är tillämnad.

Vidare vill markkommissionen, med godtagande jämväl därutinnan av den gatubredd som av stadsplanenämnden förordats, föreslå att kronan till staden överlåter den mark som erfordras för breddning av Arsenalsgatan mellan Jakobs Torg och Kungsträdgårdsgatan till 18 meter. Påpekas må, att Arsenalsgatan omedelbart öster om Kungsträdgårdsgatan enligt fastställd stadsplan skall hava en bredd av omkring 25 meter. Däremot kan kommissionen icke biträda stadsplanenämndens förslag om en, visserligen relativt ringa, vidgning av Kungsträdgårdsgatan in över den nuvarande kantstenen. Något omedelbart, trängande behov av en sådan åtgärd, vilken skulle föranleda att den östligaste trädraden i Kungsträdgården offrades, synes nämligen icke föreligga.

I detta sammanhang må beröras frågan om stadsplaneringen av Kungsträdgårdstrakten. Såsom av kommissionens redogörelse framgår förordade statens byggnadssakkunniga i deras år 1925 avgivna betänkande uppförande i övre delen av Kungsträdgården av en monumental fondbyggnad, som dominerade torget och till vilken detta utgjorde den naturliga förplatsen. Då tanken att uppföra en byggnad i Kungsträdgården vid ett genomförande av det förslag till disposition av området i fråga, som av markkommissionen i det följande framlägges, för en avsevärd tid framåt fränkännes aktualitet, kommer spörsmålet ur kommissionens synpunkt att röra sig särskilt om planeringen av kvarteret Hästen och om den lämpligaste höjden å bebyggelsen därstädes. Härvid må erinras, att åtskilliga byggnader utmed Kungsträdgården, däribland de arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla Jakobs kyrka och lantmäteristyrelsens hus, uppvisa en skala som väl överensstämmer med och lämpar sig för Kungsträdgårdens mått och allmänna karaktär, mot vilken en modern höghusbebyggelse skulle stå i direkt strid. Man torde därför icke böra ytterligare förlägga höga byggnader till Kungsträdgårdens omgivningar utan i stället söka att, i den mån sig göra låter utan ekonomiska uppoffringar för staden, återföra den nu förefintliga högbebyggelsen därstädes till mera måttliga dimensioner.

Markkommissionen vill i förevarande avseende framhålla, att kommissionen utgår ifrån att den genom förutberörda marköverlåtelse möjliggjorda breddningen av Hamngatan icke tages till intäkt för en ökning av den tillåtna hushöjden i kvarteret Hästen, och kommissionen anser sig icke kunna underlåta att här understryka den synnerliga angelägenheten av att bebyggelsen kring Kungsträdgården ordnas med särskilt avseende vid vad som med hänsyn till belägenheten vid nämnda park är ur utseendesynpunkt lämpligast.

Kommissionens ledamot herr Hernlund har för sin del velat framhålla att han ansåge, att bebyggelsen i kvarteret Hästen borde anpassas till vad som med hänsyn till den kringliggande bebyggelsen vore ur arkitektonisk och stadsplanemässig synpunkt lämpligast, samt att han därför icke kunde ansluta sig till kommissionens ovan uttalade uppfattning angående hushöjden i nämnda kvarter.

Till frågan om ersättning av staden till kronan för de av markkommissionen sålunda förordade markupplåtelseerna återkommer kommissionen nedan.

Vad beträffar *dispositionen av Kungsträdgården* synes av skäl, som icke torde behöva här närmare utvecklas, en bebyggelse icke kunna ifrågakomma annat än å den längst i norr belägna delen av Karl XIII:s Torg. Kommissionen bortser härvid ifrån de jämkningar, som kunna befinnas påkallade i den utmed västra sidan av Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg förlagda bebyggelsen. Förslag om ett ianspråktagande av den intill Hamngatan belägna delen av Karl XIII:s Torg för statliga byggnadsändamål ha, såsom kommissionens redogörelse utvisar, framkommit under relativt sen tidpunkt. Kommissionen anser för sin del, att det skulle vara lyckligast om även denna del av Kungsträdgården kunde i framtiden lämnas obebyggd.

Enligt vissa vid sekelskiftet framkomna förslag till bytesavtal mellan kronan och staden, omnämnda i kommissionens ovan lämnade redogörelse, skulle kronan förbinda sig att för all framtid lämna Kungsträdgården obebyggd. Sedermera ha även dryftats förslag att staden skulle förvärva Kungsträdgården med äganderätt, givetvis för att låta den intagas i stadsplanen såsom öppen plats. Ett flertal värderingar av området ha i anslutning till dessa förslag verkställts; de värden som därvid framkommit ha emellertid skiftat högst avsevärt, alltefter de olika principer som vederbörande värderingsman ansett böra ligga till grund för värderingen.

Då markkommissionen, trots sin principiella inställning, likväl inser att det av olika skäl kan komma att visa sig nödvändigt för kronan att i viss mån utnyttja sin rätt att förfoga över Kungsträdgården, finner kommissionen sig icke kunna medverka till att denna möjlighet nu stänges. De nyssberörda linjerna för bevarandet av Kungsträdgården obebyggd synas därför icke kunna förordas. Å andra sidan torde det vara ur stadens synpunkt önskvärt att nu erhålla en garanti för att Kungsträdgården under någon icke alltför kort tidrymd kommer att i sin helhet bibehållas såsom park.

Kommissionen vill därför föreslå att kronan, utan att avstå från äganderätten till Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg, upplåter dem till staden för en tid av 50 år att användas för parkändamål. Upplåtelsen bör givetvis icke medföra hinder för kronan att vidtaga jämkningar i planen för de kronan tillhöriga byggnaderna utmed områdenas västra sida samt, om kronan skulle förvärva enskild tillhöriga fastigheter därstädes, jämväl i planen för dessa. Någon ändring i kronans befogenhet att själv utöva eller åt enskild förläna fasadrätt emot Kungsträdgården följer självfallet icke med parkupplåtelsen till staden. I samband med ifrågavarande parkupplåtelse bör staden medgivas rätt att allt framgent bibehålla den till Karl XII:s Torg förlagda pumpstationen. Staden måste dock låta sig angeläget vara att tillse att icke sådana anordningar vidtagas vid pumpstationen, att områdets utseende därigenom störes. Överhuvudtaget bör det åligga staden att hålla parken i ett välvårdat och tilltalande skick. Till frågan om skyldighet för staden att till kronan utgiva ersättning i anledning av de nyssberörda upplåtelseerna vill kommissionen nedan återkomma.

Humlegården är sedan mer än ett halvsekel tillbaka upplåten till staden tills vidare för parkändamål enligt formligt kontrakt, för närvarande gällande med 10 års ömsesidig uppsägning. Särskild avgift för upplåtelsen utgår icke. I avtalet har kronan förbehållit sig rätt att, efter ett års varsel, tillbygga bibliotekshuset eller i parken uppföra annan byggnad för allmänt behov.

Markkommissionen finner av skäl, liknande dem som av kommissionen anförts beträffande Kungsträdgården, önskvärt och lämpligt att jämväl Humlegården upplåtes för parkändamål till staden för en längre tid — 50 år — samt att under nämnda tid kronans möjligheter att bebygga Humlegården begränsas till att allenast avse tillbyggnad för bibliotekshuset eller uppförande av annan byggnad för bibliotekets behov.

Härefter vill kommissionen upptaga frågan om skyldighet för staden att till kronan utgiva *ersättning* dels för kronans avstående, på sätt ovan förordats, av mark för gatuändamål dels ock för nyssberörda upplätelser för park- och andra ändamål. Att nämnda båda ersättningsspörsmål, i den mån de beröra Kungsträdgården, äga ett visst inre samband synes uppenbart.

Vad beträffar gatumarken vid Kungsträdgården bör staden ersätta kronan såväl den tomtmark, som enligt vad av kommissionen föreslagits skall utläggas till gata, som den tomtmark som redan tidigare tagits i anspråk för sådant ändamål. I fråga om Karl XIII:s Torg kan arealen av vad som sålunda bör ersättas, på grund av förefintligheten av den genom 1895—1898 års avtal tillskapade gränslinjen, bestämmas genom direkt mätning. Såsom bilagda karta, märkt Pl. VII, utvisar, uppgår arealen, med bortseende från den mark, varå norra delen av ateljébyggnaden är belägen, till sammanlagt cirka 2,025 kvadratmeter. Vad Karl XII:s Torg beträffar möta avsevärda svårigheter av rättslig art att bestämma storleken av den tomtmark som redan utlagts till gata eller som nu tages i anspråk för dylikt ändamål. En närmare redogörelse för de olika rättstvister, som härutinnan föreligga mellan kronan och staden, har lämnats av de av markkommissionen tillkallade vidräkningsmännen i en av dem gjord utredning angående Karl XII:s Torg. Å här bilagda karta, märkt Pl. VII, utgöra de med gul färg och de med grön kantfärg betecknade områdena vad som enligt en av stadsingenjören Tillæus 1723 upprättad, av stadsingenjören Ygberg 1890 reviderad karta tillhör arsenalstomten. Arealen av den gula marken, motsvarande vad som enligt kommissionens förslag sammanlagt tages i anspråk för gatuändamål av tomten, sådan denna ter sig enligt nämnda reviderade karta, är ungefär 1,000 kvadratmeter. Enligt Tillæi ursprungliga karta, vilken ägde viss officiell karaktär, var vinkeln i tomtens nordöstra hörn trubbig, något som innebär en ökning av tomten å dess östra sida utöver vad som å kartan angivits med gul färg. I det ovanberörda av borgarrådet Sundberg lämnade utlåtandet angående Karl XII:s Torg anses, i viss motsättning till vad staden vid en del tidigare tillfällen gjort gällande, att tomtens gräns i söder ungefärligen sammanfaller med Strömgatans inre linje eller, om man ser på kartan, med södra gränsen av det med grön täckfärg betecknade området. Enligt kronans mening hör emellertid till tomten all utfylld mark ända fram till Norrström. Äganderätten till de med brun färg betecknade områdena i övrigt synes även till åtminstone deras större del vara mellan parterna omtvistad.

Under beaktande av de sålunda omförmälda tvistigheterna samt med hänsynstagande jämväl till övriga vid kommissionens undersökningar framkomna omständigheter har kommissionen ansett att en uppgörelse beträffande de med gul eller brun färg betecknade, redan till gata utlagda eller för sådant ändamål avsedda områdena bör ske så, att kronan till staden överlåter dels de gula områdena — till dessa områden, vilka, med undantag för vad som upptages av ateljébyggnaden, tillhoppa utgöra 3,025 kvadratmeter, synes kronans äganderätt vara tämligen klar — och dels all sin rätt till de bruna områdena. Å andra sidan bör staden avstå från varje anspråk å äganderätt till det å kartan

med grön täckfärg betecknade området samt, då gränsen åt söder för det med grön kantfärg betecknade området icke är ostridig, jämväl från alla sådana anspråk å sistnämnda område.

Markkommissionen har ansett nödigt att anlita särskilda värderingsmän för bestämmande av värdet å vad som bör av staden utgivas för kronans överlåtelse av de med gul färg betecknade områden, varå norra delen av ateljébyggnaden för närvarande är belägen och vilka i areal innehålla, den del som erfordras för en vidgning av Hamngatan å denna del till en bredd av 19.8 meter (bredden betingad av de förut omnämnda murförhållandena i ateljébyggnaden) cirka 105 kvadratmeter och den del som därutöver erfordras för en breddning av gatan till 26 meter omkring 80 kvadratmeter. Värderingsmännen, vilka varit intendenterna K. Bildmark och J. Berg, ha i ett den 15 februari 1940 avgivet värderingsutlåtande, hänförande sig till det i augusti 1939 rådande prisläget, uppskattat värdet av den del av ateljébyggnadens byggnadsyta som erfordras för breddning av Hamngatan till 19.8 meter (105 kvadratmeter), däri inberäknat ombyggnadskostnader m. m., till 305,000 kronor samt hela den del av byggnadsytan, som erfordras för vidgning av Hamngatan till 26 meter (182 kvadratmeter), däri inberäknat ombyggnadskostnader m. m., till 445,000 kronor. Bildmark ansåg, att dessa belopp avsåge uteslutande arealerna 105 kvadratmeter respektive 182 kvadratmeter. Berg höll däremot före att beloppen skulle utgöra ersättning jämväl för den markremsa om 8.25 meters bredd, som öster om ateljébyggnaden finge anses vara till sitt utnyttjande bunden av denna byggnad och som enligt det första alternativet utgjorde omkring 72 kvadratmeter och enligt det andra alternativet omkring 123 kvadratmeter. I ett den 16 februari 1940 dagtecknat tillägg till nyssnämnda värderingsutlåtande ha värderingsmännen meddelat att, under den av kommissionen i dess förslag uppställda förutsättningen att Hamngatan å detta ställe först vidgas till 19.8 meters bredd och att en ytterligare vidgning av gatan till 26 meter företages vid en senare tidpunkt, för denna andra etapp uppstår en merkostnad av 130,000 kronor.

Markkommissionen har funnit skäligt, att kronan i mellanvarandet mellan kontrahenterna tillgodoföres för den överlåtna delen av ateljébyggnadens byggnadsyta, i avröjt skick, 575,000 kronor samt, i anledning av uppgörelsen i fråga om gatorna och beträffande äganderätten till Karl XII:s Torg, 1,512,500 kronor. Vad särskilt beträffar den för gatuändamål upplåtna marken vill kommissionen understryka, att en uppskattning av denna mark efter fullt tomtmarksvärde icke kunnat ifrågakomma; emot en sådan åtgärd talar bland annat den omständigheten att, reellt sett, kronan icke genom gatumarksupplåtelsen erhåller någon nämnvärd inskränkning i de möjligheter att bebygga Kungsträdgården som eljest skolat föreligga. Å andra sidan kan i detta sammanhang erinras om att utmed gatorna belägna delar av Kungsträdgården, vilka avses fortfarande skola förbliva i kronans ägo, i viss mån komma att brukas för gångtrafiken. De nyssnämnda ersättningsbeloppen böra ses i ett visst samband med den ekonomiska uppgörelse, som kommissionen vill föreslå beträffande park- och pumpstationsupplåtelseerna; och må i sistnämnda hänseende anföras följande.

Såsom av den av kommissionen lämnade redogörelsen framgår förekommer i åtskilliga främmande rikshuvudstäder att respektive stat tillhöriga områden, ofta av betydande omfattning, upplätas för parkändamål utan att därför betingas någon särskild ersättning av staden. I överensstämmelse därmed borde, har man menat, sådana parkupplåtelser som de av kommissionen nu förordade lämnas åt Sveriges huvudstad utan att svenska staten därför påfordrade särskild gottgörelse. Talesmännen för denna uppfattning ha även betonat, att hittills icke utgått någon ersättning för nyttjandet av Kungsträdgården och Humlegården. Bemärkas må emellertid att kronan, utöver Kungsträdgården och Humlegården, utan ersättning eller mot endast obetydlig sådan tillhandahåller staden avsevärda områden för parkändamål. Den i omedelbar anslutning till stadens bebyggda delar belägna, kronan tillhöriga södra delen av Djurgården innehåller sålunda, om man frånräknar särskilt upplätta områden, icke mindre än omkring 1,850,000 kvadratmeter mark.

Markkommissionen anser det med rätt och billighet överensstämmande att staden lämnar kronan en rimlig ersättning för att Kungsträdgården och Humlegården bibehållas vid sin parkkaraktär under den av kommissionen angivna tiden. Såsom gottgörelse för dessa markupplåtelser ävensom för uppgörelsen i fråga om nyttjandet av marken för pumpstationsanläggningen i Karl XII:s Torg har kommissionen ansett ett engångsbelopp av tillhoppa 800,000 kronor böra utgå. Därutöver synes lämpligt att staden, till erinran om parkupplåtelseernas natur, till kronan utgiver en formell årlig avgift, förslagsvis bestämd för Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg till sammanlagt 100 kronor och för Humlegården till likaledes 100 kronor.

KAP. 6.

Ladugårdsgärdet och Bellevue.**Avd. I. Ladugårdsgärdet.**

Konungens dispositionsrätt över Djurgården grundar sig på riksens ständers underdåniga skrivelse den 1 december 1809, varigenom ständerna erbjödo Karl XIII att till bestridande av samtliga utgifter för hovhållning m. m. emottaga en viss årlig summa mot det att till riksens ständer överlämnades »såsom en i evärdliga tider åt dem förbehållen rättighet» förvaltningen och användandet av de kungs- och kungsladugårdar m. m., som förut stått under Konungens omedelbara styrelse, med iakttagande dock, att »den här vid huvudstaden belägna Djurgården bör förbliva under Kungl. Maj:ts enskilda disposition», i sammanhang varmed ständerna emellertid anhöllo, »att den s. k. Djurgårdskassan måtte endast få användas till Djurgårdens förbättring och förskönande samt därvarande broars och vägars underhåll, och icke graveras med särskilda avlöningar eller gratifikationer till några vissa personer». Enligt statsrådsprotokollet den 26 februari 1810 antog Kungl. Maj:t riksens ständers erbjudande på sätt och med villkor ovannämnda skrivelse innehöll.

Emellertid ha, vad beträffar den s. k. Norra Djurgården, olika delar såväl upplåtits för särskilda, allmänna eller enskilda ändamål som ock, under medverkan av riksdagen, med äganderätt överlåtits till Stockholms stad eller enskilda.

Sålunda har alltsedan den tid, då trupper först började förläggas i garnison till huvudstaden, Ladugårdsgärdet utgjort exercis- och manöverplats för dessa, och så småningom togs för detta ändamål i anspråk större delen av Norra Djurgårdens odisponerade område. I samma mån som delar av Norra Djurgården sedermera blevo upplåtna för andra ändamål — hamnanläggningen vid Värtan, järnvägsanläggningar, Sturevägen, kaserntomterna m. m. — inskränktes Stockholmstruppernas övningsterräng.

Vid 1901 års riksdag väcktes en motion om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning angående avyttrande för byggnadsändamål av vissa delar av Ladugårdsgärdet m. m. Motionen avstyrktes av statsutskottet, som emellertid i motiveringen anförde, att det var förvissat om, att Kungl. Maj:t skulle ha sin uppmärksamhet fäst på saken.

Riksdagens beslut i denna fråga utföll visserligen i enlighet med statsutskottets hemställan, men i sin till Konungen den 2 juni 1901 avlätna skrivelse i fråga om Kungl. Maj:ts proposition om ny härordning anförde riksdagen — i enlighet med av statsutskottet framlagt förslag — bland annat, att i och för bestridande av de med den nya härordningen förenade extra utgifter borde vissa delar av det kronan tillhöriga, norr om Djurgårdsbrunnsviken

och Djurgårdsbrunnskanalen belägna området kunna med fördel för staten försälas.

Med anledning av vad sålunda förekommit tillsattes den s. k. ladugårdsgärdeskommittén. I sitt den 19 maj 1903 avgivna betänkande anförde kommittén, att av verkställd utredning i första hand framgått, att Ladugårdsgärdet dåmera vore otillräckligt och även i övrigt olämpligt såsom övningsfält för de i Stockholm förlagda trupperna och att det därför måste, oavsett andra på frågan om Norra Djurgårdens försäljning inverkan omständigheter, ersättas med ett nytt övningsfält. Såsom sådant föreslog kommittén det s. k. Järvafältet.

I sitt utlåtande behandlade kommittén frågan om Norra Djurgårdens exploatering. Kommittén anförde därvid bland annat, att Norra Djurgården med avseende å därstädes befintliga, i allmänhet goda terrängförhållanden samt möjligheter till fördelaktiga avlopps- och dräneringsledningar vore ett ur sanitär synpunkt synnerligen gynnsamt område för bebyggande. Markens beskaffenhet vore ock sådan, att utmärkt byggnadsgrund å de flesta ställen förefunnes. Omväxlingar mellan höjder och dalgångar samt de långa strandlinjerna utmed vackra vattendrag utgjorde naturliga förutsättningar för att en här uppstående stadsdel borde bliva estetiskt tilltalande. Alla omständigheter tydde alltså därpå, att, om Norra Djurgården upplåtes till bebyggande, därstädes inom en jämförelsevis ej alltför långt avlägsen framtid komme att växa upp en ny, modern stadsdel, i fråga om naturliga betingelser för sundhet, omväxling och trevnad fullt jämförlig med, om icke överträffande, de bästa Stockholm dittills ägde.

Kommittén hyste den uppfattningen, att Norra Djurgården, så snart ske kunde, borde upplåtas till bebyggande ävensom att försäljningen borde så ordnas, att de områden först avyttrades, vilka kunde undvaras för truppernas övningar, eller alltså trakterna i närheten av Östra stationen samt mellan Valhallavägens förlängning och Djurgårdsbrunnsviken.

I utlåtande över ovannämnda kommittébetänkande anförde riksmarskalksämberet bland annat, att Djurgården, som av ålder varit upplåten till den regerande Konungens disposition, hade såsom folkpark och förlustelseort för huvudstadens invånare, i synnerhet av de obemedlade klasserna, en mycket viktig uppgift att fylla både ur sanitär och estetisk synpunkt. Riksmarskalksämberet kunde icke för sin del instämma i kommitténs uppfattning om lämpligheten och önskvärdheten av hela Norra Djurgårdens intagande i stadsplanen och upplåtelse till bebyggande, utan måste tvärtom såsom sin åsikt uttala, att det huvudsakliga av ifrågavarande vidsträckta område helst borde bibehållas för sitt nuvarande ändamål att vara ett park- och skogsområde, ordnat för utflykter och besök av stadens lustvandrande invånare. Då det emellertid vore av vikt för statsverket att redan nu kunna försälja någon del av den värderika marken närmast staden för att därigenom bereda erforderliga medel till inköp av nytt övningsfält, och då det ur Stockholms stads synpunkt torde vara önskligt, att staden mot denna del av Djurgården bleve reglerad, ansåge sig riksmarskalksämberet böra framlägga förslag om, att vissa mindre delar av

den ifrågavarande marken omedelbart måtte intagas i stadsplanen och upplåtas till bebyggande.

De områden, som riksmarskalksämbetet därvid avsåg, utgjordes av dels det sedermera s. k. Karlaplansområdet, dels ock det område vid Djurgårdsbrunnsviken, som skogsinstitutet då disponerade, jämte den närmast öster därom belägna marken fram utöver Källhagens område ungefär till gränsen av kavallerietablisementets tomt.

I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag beslöt 1905 års riksdag därefter bland annat dels upplåtandet av det s. k. Järvafältet till övningsplats för Stockholmstrupperna, dels försäljning av omförmälda två områden av Norra Djurgården, dels ock att av därvid inflytande försäljningsmedel finge täckas vissa kostnader för Järvafältet och nytt skogsinstitut, varefter återstoden skulle tilläggas lantförsvarets fond för byggnader och andra försvarsändamål.

Vid 1906 års riksdag medgavs därefter i enlighet med Kungl. Maj:ts därom framställda förslag försäljningen av veterinärinstitutets dåvarande område vid Karlaplan.

I en vid 1913 års riksdag väckt motion (II: 229) hemställdes, att riksdagen ville, för sin del uttalande den önskan att Djurgården vid Stockholm i så stor utsträckning som möjligt bibehölles såsom naturlig park, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att utredning verkställdes för att snarast möjligt en lämplig gräns kunde fastslås för de områden, som borde såsom park för all framtid bevaras.

I anledning av motionen avlät riksdagen underdånig skrivelse (nr 69), vari anfördes:

En storstads behov av öppna parker till motvikt mot den sammanpackade befolkningens mer eller mindre ohygieniska liv är numera allmänt erkänt. I Djurgården äger Stockholms befolkning tillgång till en naturpark av säregen skönhet och enastående behag. För denna befolkning är det därför av utomordentligt intresse, att dessa skatter åt densamma bevaras. Men det är givetvis därjämte även av stort intresse för hela vårt land, att Sveriges huvudstad i all framtid omgives av en väl bevarad ursprunglig natur av utpräglad svensk typ.

Riksdagen vill emellertid i samband härmed framhålla, att det speciella intresset för Djurgårdens bevarande i orubbat skick enligt riksdagens mening ej lär få mer än nödvändigt inkräkta på Djurgårdens egenskap av att vara Stockholms befolknings främsta tillflykts- och rekreationsort. I denna sin egenskap är nämligen Djurgården så intimt förenad med vår huvudstads historia, att ingen svensk önskar, att den traditionen skall brytas, utan att Djurgårdens minnesrika platser i sitt ursprungliga skick skola bevaras till glädje och nytta även för kommande generationer av vår huvudstads och vårt lands befolkning.

Vid övervägande av, i vad mån ett förverkligande av de i motionen uttalade önskemålen kan låta sig göra, synes, vad södra Djurgården beträffar, grundad anledning finnas att hoppas, att den fara, som här en tid tycktes hota i form av tomtupplåtelser till villabyggnader, nu är förbi. Enskild besittningsrätt till delar av en offentlig parks område är naturligen synnerligen olämplig och bör så mycket som möjligt undvikas, då en folkparks alla vackra platser böra vara för den stora allmänheten tillgängliga, och synes detta krav å Södra Djurgården bliva alltmer beaktat, vilket framgår jämväl därav att nya vägar anläggas och strandpromenader framdragas på förut avstängda områden.

Vidkommande härefter norra Djurgården, så uppträda här starka och å sin sida berättigade intressen hotande mot detta områdes bevarande som öppen park. Såväl statsverkets ekonomiska intresse av tomtförsäljningar som expansionsbehovet hos statens till huvudstaden förlagda institutioner hava givit anledning till inkräktningar på parkområdet, som, i och för sig förklarliga, dock giva full aktualitet åt det av motionären framförda spörsmålet. Då enligt riksdagens förmenande visserligen betydliga delar av norra Djurgården, men dock på långt när icke hela dess område, böra ekonomiskt exploateras, synes riksdagen därför starka skäl föreligga att överväga, vad som lämpligen bör bibehållas som park och vad som kan upplåtas till andra ändamål.

Om således Djurgårdens bibehållande i största möjliga grad såsom park i sin nuvarande utsträckning framstår såsom önskvärt för riksdagen, må å andra sidan framhållas, att då, såsom också av vad ovan anförts framgår, detta önskemåls förverkligande skulle i främsta rummet komma att innebära ett tillgodoseende av Stockholms stads befolknings intressen, staten till gengäld för sin underlåtenhet att exploatera ifrågavarande markområden med fog kan göra anspråk på att vid kommande eventuella mellanhavanden med Stockholms stad röna största tillmötesgående från stadens sida.

På grund av vad sålunda anförts hemställde slutligen riksdagen, under uttalande av den önskan, att Djurgården vid Stockholm i så stor utsträckning som möjligt bibehölles såsom naturlig park, att utredning måtte verkställas, så att snarast möjligt en lämplig gräns kunde fastslås för de områden, som borde såsom park för all framtid bevaras.

Den av riksdagen begärda utredningen verkställdes av de s. k. djurgårds-sakkunniga. I sitt den 15 maj 1917 dagtecknade betänkande, vilket åtföljdes av tre särskilda kartor, framlade de sakkunniga ett förslag angående den framtida dispositionen av Djurgården, vari bland annat förordades, att vissa områden å Norra Djurgården för framtiden skulle bevaras såsom naturlig park samt att vissa andra områden därstädes måtte, i den mån de erfordrades för byggnadsändamål, bebyggas så glest och till så ringa höjd, att byggnaderna kunde sägas underordna sig trädvegetationen.

Frågan om exploateringen av Norra Djurgården har alltsedan år 1914 varit i icke ringa grad sammankopplad med frågan om landets försvarsorganisation på så sätt, att vissa engångskostnader m. m. för försvaret täckts eller avsetts skola täckas genom exploatering av Norra Djurgården. Så kan nämnas att 1918 års riksdag, i anledning av en kungl. proposition och i sammanhang med anläggning av ny docka vid flottans station i Stockholm, godkände vissa mellan delegerade för kronan och Stockholms stad träffade avtal om markbyten. Enligt dessa skulle kronan av staden för avsedd flottstation och docka m. m. förvärva vissa delar av den s. k. Djurgårdsstaden samt Beckholmen och Fjäderholmarna, varemot kronan till staden skulle överlåta vissa områden å Djurgården, avsedda för blivande hamnanläggningar m. m. I dessa områden ingingo en betydande del av de områden vid Kaknäs och Lindarängen, som djurgårdssakkunniga föreslagit skola bibehållas såsom park; i övrigt utgjordes de överlåtna områdena av mark, som djurgårdssakkunniga ansett kunna upplåtas för huvudsakligen slutet byggnadssätt.

I syfte att förbereda den vidare exploateringen av vissa delar av Ladugårds-

gärdet anbefalldes Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 23 januari 1920 djurgårdskommissionen — denna hade verkat inom särskilda åt densamma anförtrordade områden sedan år 1910 — att i samråd med byggnadsstyrelsen samt, beträffande här nedan under punkterna 2), 3) och 4) lämnade uppdrag, jämväl med riksmarskalksämberet,

1) inleda underhandlingar med Stockholms stad beträffande ekonomiska frågor, som stode i samband med införlivande med stadens planlagda område av nya delar utav Norra Djurgården samt avgiva de förslag, som härav kunde föranledas, eventuellt innefattande ändring i gällande lag om fastighetsbildning i stad,

2) uppgöra förslag till sådana oundgängligen nödvändiga trafikleder å Norra Djurgården, av vilka trängande behov föreläge,

3) uppgöra program till pristävlan om upprättande av en skelettplan för de genomgående trafiklederna över Norra Djurgården,

4) på grundval av nämnda pristävlans resultat uppgöra ett förslag till dylik skelettplan, samt

5) därefter träffa preliminära överenskommelser med kommuner eller enskilda, som kunde hava intresse av kommunikationsfrågans lösning, om utförandet, såväl över Norra Djurgården som i fortsättningen intill anknätningspunkterna med befintliga trafikleder, av de trafikleder, vilka inginge i det under 4) nämnda förslag till skelettplan och ansåges böra inom en närmare framtid komma till utförande.

I anledning därav överlämnade djurgårdskommissionen med utlåtande av den 27 januari 1925 förslag till program för en allmän pristävlan rörande skelettstadsplan för Norra Djurgården.

I sitt den 18 mars 1925 avgivna betänkande ha även statens byggnadssakkunniga berört frågan om Norra Djurgårdens exploatering och därvid anfört bland annat följande.

Det förnämsta hindret för Norra Djurgårdens ordnande har varit och vore alltjämt, att så stor del därav användes till övningsfält för militären. Härigenom hade man, för tillfredsställandet av expansionsbehovet hos statens till huvudstaden förlagda institutioner nödgats inkräkta på mark, som bort tillhöra parkområdet, och gått miste om fördelen av att kunna förlägga sådana institutioner, som stimulerade bostadsbyggande i sin närhet, till Ladugårdsgärdet, där icke blott möjligheter till exploatering av mark för bostadsändamål förefunnes, utan det ock från statsverkets sida vore högeligen önskvärt, att sådan exploatering kunde äga rum så hastigt som möjligt.

Djurgårdssakkunniga hade i sitt betänkande framhållit även denna sistnämnda synpunkt, och byggnadssakkunniga ville här ytterligare betona såsom ett viktigt moment vid ordnandet av statens byggnadsverksamhet å Ladugårdsgärdet, att valet av institutioner och tomtplats skedde med hänsyn även till institutionens förmåga att stimulera bostadsbyggande och till den omgivande terrängens lämplighet därför.

En absolut nödvändig förutsättning för tillämpandet av denna metod vore emellertid, att Ladugårdsgärdet i sin helhet definitivt upphörde att vara övningsfält. Upplåtande till försäljning av smala markremsor i gårdets kanter, såsom dittills ägt rum, vore ur denna synpunkt mindre tillfredsställande, bebyggandet måste kunna förläggas till vilken del av gårdet som helst.

Medel till inköp och ordnande av ett enligt moderna begrepp lämpligare övningsfält än Ladugårdsgärdet beviljades av 1905 års riksdag, i samband varmed man tänkte sig, att nya kaserner skulle uppföras invid detta fält för samtliga till huvudstaden förlagda regementen utom Livgardet till häst. Sedan många år vore det nya övningsfältet vid Järva i användning men kasernerna alltjämt kvar i Stockholm. Att döma av förhållandena i andra huvudstäder, torde det knappast vara nödvändigt att invid i själva staden belägna kaserner hava ett stort övningsfält. Om så vore fallet, skulle frågan om Ladugårdsgärdets exploatering vara oberoende av frågan om kasernernas förflyttning och frågor rörande gärdets bebyggande kunde avgöras utan hänsyn till de militära intressen, som stode i samband med dess användning till övningsfält.

Att denna tankegång icke är främmande för Kungl. Maj:t torde man måhända vara berättigad att antaga på grund därav, att ett betydelsefullt steg tagits i antydd riktning i och med det åt djurgårdskommissionen lämnade nädiga uppdraget att upprätta förslag till program för en allmän pristävlan i fråga om förslag till skelettstadsplan för Ladugårdsgärdet. Hela denna fråga om Norra Djurgårdens ordnande delvis som park och delvis enligt fastställd stadsplan syntes sålunda sent omsider vara förd in på rätt spår. De för dess rätta bedömande nödiga förberedande utredningarna vore dels redan utförda (djurgårdssakkunnigas betänkande), dels under arbete (pristävlingen).

Sedan 1925 års riksdag i skrivelse den 31 maj 1925 (nr 264) anhållit att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder *dels* för att få nu svävande frågor rörande äganderätten till och användningen av kronans inom Stockholms stads område belägna markområden definitivt lösta, *dels ock* för att åstadkomma en revision av nu gällande avtal och uppgörelser mellan kronan och staden, i den mån en sådan revision efter närmare utredning befundes ur kronans intressesynpunkt vara önskvärd, uppdrog Kungl. Maj:t den 12 juni 1925 åt en särskild kommission — kronans fastighetskommission av år 1925 — att ombesörja de utredningar och underhandlingar mellan staten och Stockholms stad, som avsåges i riksdagens berörda skrivelse. I skrivelse den 23 september 1926 be- myndigade Kungl. Maj:t därefter kommissionen att förhandla med delegerade för Stockholms stad om stadsplan i lämplig utsträckning för Norra Djurgården.

Med utlåtande den 17 mars 1928 överlämnade fastighetskommissionen, bland annat, en samma dag mellan kommissionen, å kronans vägnar, och delegerade för Stockholms stad, å stadens vägnar, träffad överenskommelse angående grunder för exploateringen av viss del av Norra Djurgården. Detta stadsplaneavtal omfattade i huvudsak den del av Norra Djurgården, som är belägen sydost om Sturevägen. Enligt avtalet skulle kronan vid exploatering av nämnda område låta i samråd med stadens myndigheter utarbeta förslag till stadsplan för delområde efter delområde.

I proposition den 20 april 1928, nr 247, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att godkänna förenämnda överenskommelse.

Den 7 maj 1928 beslöto Stockholms stadsfullmäktige godkänna samma överenskommelse, dock med inskränkning av dess giltighet intill dess ny eller ändrad lagstiftning angående förhållandet mellan kommun och markexploatör trädde i kraft samt under vissa angivna förbehåll i övrigt.

I skrivelse den 5 juli 1928, nr 357, anmälde riksdagen bland annat, att riks-

dagen i anledning av förenämnda proposition dels godkänt överenskommelsen rörande grunderna för exploatering av vissa områden å Norra Djurgården, dock under villkor, att Stockholms stadsfullmäktige, såsom tillägg till sitt beslut den 7 maj 1928 rörande begränsning av sagda överenskommelsens giltighetstid, före den 1 oktober 1928 förklarade, att — oavsett huruvida ny eller ändrad lagstiftning angående förhållandet mellan kommun och markexploatör komme till stånd — överenskommelsens bestämmelser i punkterna 1—11 skulle gälla ett område i huvudsak anslutande sig till det å en av överstelöjtnanten Ingemar Peterson den 25 maj 1928 upprättad karta med röd linje avgränsade området, dels medgivit vissa modifikationer i avtalet.

Det område, beträffande vilket överenskommelsens bestämmelser i punkterna 1—11 skulle äga tillämpning oförändrade, omfattade i huvudsak dels den mark, som är belägen mellan Valhallavägen, Sturevägen och Banérgatans förlängning norrut, dels ett i anslutning till Karlaplansområdet och övriga redan exploaterade delar av Norra Djurgården beläget område söder om Valhallavägens tilltänkta förlängning, dels ock en fortsättning norrut av sistnämnda område utmed den blivande stora utfartsleden till frihamnen.

Å sammanträde den 17 september 1928 beslöto Stockholms stadsfullmäktige biträda riksdagens beslut beträffande sagda överenskommelse.

Genom beslut den 19 oktober 1928 godkände därefter Kungl. Maj:t ifrågasvarande överenskommelse med de av riksdagen och stadsfullmäktige däri beslutade ändringarna (1928 års ladugårdsgärdesavtal).

Beträffande åtgärderna för exploateringen igångsättande hade föredragande departementschefen anført i det vid förenämnda proposition fogade statsrådsprotokollet, att den första åtgärden syntes bliva att uppgöra en skelettplan för trafikleder m. m. samt en generalplan för dispositionen av hela området, varefter skulle följa upprättande av stadsplan för delområde efter delområde.

Sedan ladugårdsgärdesavtalet slutligen godkänts den 19 oktober 1928 samt Kungl. Maj:t den 15 mars 1929 bemyndigat byggnadsstyrelsen att efter allmän svensk pristävlan uppgöra förslag till stadsplan för de områden å Norra Djurgården, som närmare utmärkts å ovannämnda karta, anordnade byggnadsstyrelsen sådan tävlan samt lät på grundval av tävlingsmaterialet utarbета förslag till stadsplan och stadsplanebestämmelser. Efter åtskilliga förhandlingar mellan kronan och staden träffades år 1931 sådan slutlig överenskommelse mellan kontrahenterna att exploateringen kunde igångsättas (1931 års ladugårdsgärdesavtal).

I enlighet med statsmakternas redan år 1930 fattade beslut (jfr prop. 252/1930) har exploateringen handhafts av djurgårdskommissionen.

Beträffande omfattningen av det nu stadsplanelagda området av Ladugårdsgärdet hänvisas till bilagda karta, märkt Pl. VIII.

På därom av djurgårdskommissionen i skrivelse den 22 november 1933 gjord framställning har Kungl. Maj:t den 24 november 1933 uppdragit åt kommissionen att med Stockholms stad upptaga skyndsamma förhandlingar rörande *dels* intagande i stadsplan av det område å Ladugårdsgärdet, som helt omramades av de delar, vilka ingingo i 1928 års förenämnda Ladugårds-

gärdesavtal, jämte sådana andra delar av Ladugårdsgärdet, som prövades lämpligen böra i det sammanhanget intagas i stadsplan, samt villkoren härför ävensom rörande viss ny avloppskulvert, *dels ock* angående sådana ändringar av stadsplanen för de söder om berörda områden belägna delarna av nuvarande stadsplaneområden, som från kronans sida funnes böra i förevarande sammanhang påkallas.

I skrivelse till Stockholms stadskollegium den 5 december 1933 hemställde djurgårdskommissionen — som därvid överlämnade avskrift av Kungl. Maj:ts förenämnda beslut — till stadskollegiet att besluta om upptagande med kommissionen av skyndsamma förhandlingar i de avseenden, som avsåges i Kungl. Maj:ts ifrågavarande beslut. Därefter översändes av kommissionen med skrivelse den 2 januari 1934 till Stockholms stads stadsplanekontor ett på kommissionens föranstaltande av arkitekten J. Alb. Stark och förste ingenjören hos kommissionen H. Frölén utarbetat förslag till stadsplan för de i Kungl. Maj:ts merberörda beslut angivna jämte vissa angränsande områden för att utgöra underlag för de avsedda förhandlingarna mellan kommissionen och staden.

Sedan därefter vissa överläggningar hållits mellan djurgårdskommissionen och Stockholms stads för ändamålet utsedda förhandlingsdelegerade, överlämnade de sistnämnda med skrivelse den 22 mars 1935 ett av stadens stadsplanenämnd i ärendet avgivet utlåtande, vari framfördes vissa erinringar mot stadsplaneförslaget. Därvid framhölls, bland annat, att det ännu obebyggda området mellan Värtavägen—Borgen—Djurgårdsbrunnsviken borde för framtiden behållas obebyggt och en eventuell bebyggelse förläggas å höjderna norr och öster om sagda område. För egen del anförde stadens delegerade, att de i likhet med stadsplanenämnden ville framhålla angelägenheten av att en allmän dispositionsplan för hela östra delen av Norra Djurgården uppgjordes. Tillgången till en dylik plan borde, syntes det de delegerade, i väsentlig mån underlätta bedömandet av i vad mån och i vilken omfattning ytterligare delar av Ladugårdsgärdet lämpligen borde bebyggas. Önskvärt vore därför, enligt delegerades mening, att diskussionen rörande det föreliggande stadsplaneförslaget uppsköttes, till dess en sådan allmän dispositionsplan föreläge.

Sedermera ha ytterligare förhandlingar i ämnet förts mellan djurgårdskommissionen och representanter för staden.

Vid behandlingen inom markkommissionen av frågan om dispositionen av de ännu icke stadsplanelagda och bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet har av Stockholms stads representanter inom kommissionen framhållits angelägenheten av att särskilt en betydande del av den öppna slätten förbleve obebyggd. Det vore nämligen önskvärt att i huvudstadens omedelbara närhet hålla frilagt ett område, som kunde upplåtas för utställningar eller begagnas såsom mötesplats vid utomordentliga tillfällen m. m. Därjämte vore ett bevarande av vad som återstode av denna vackra och säregna hednatur ur naturskydds- och kulturhistorisk synpunkt av stort allmänt intresse.

I anledning av vad sålunda från stadens representanter anförts, har kommissionen för ett närmare klarläggande av denna markfråga funnit sig böra så långt möjligt få utrönt i vilken omfattning krav på mark inom ifrågavarande område för statliga eller kommunala byggnader kunde komma att framställas under de närmaste årtiondena. I detta syfte har en förfrågan framställts hos byggnadsstyrelsen. Stockholms stad hade redan i anledning av den av markkommissionen gjorda inventeringen över föreliggande markproblem förtecknat stadens markbehov å Gärdet.

Byggnadsstyrelsens utredningsbyrå har i anledning av kommissionens förfrågan meddelat följande.

Byggnadsstyrelsen har den 29 april 1938 erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att låta verkställa utredning angående statens lokalfrågor i Stockholm och därmed sammanhängande spörsmål.

Såsom en första åtgärd för fullgörande av detta uppdrag har byggnadsstyrelsen från samtliga statliga verk och myndigheter i Stockholm införskaffat uppgifter rörande deras lokalbehov. Bearbetningen av dessa uppgifter pågår. Samtidigt pågår utredning rörande det eller de lämpligaste områdena för förläggning av de nya statliga byggnader, som utredningen kan visa vara erforderliga. Arbetet med den påbjudna undersökningen är sålunda icke avslutat, varför intet bestämt uttalande nu kan göras rörande resultatet. Emellertid torde man bland annat få räkna med, att nedannämnda, under närmaste framtid erforderliga nybyggnader till avsevärd del kunna befinnas lämpligen böra förläggas å Ladugårdsgärdet eller å områden i dess omedelbara närhet:

Akademien för de fria konsterna, arméförvaltningen, allmänna barnbörds- huset, byggnadsstyrelsen, domänstyrelsen, flygmuseum, länsstyrelsen i Stockholms län, högre allmänna lärarinneseminariet, museum för konstindustri, museum för modern konst, musikaliska akademien, ostasiatiska samlingarna, radiotjänst, tekniska skolan samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dessutom skall, enligt redan föreliggande beslut av statsmakterna, hit förläggas nybyggnader för marinförvaltningen, flygförvaltningen, militära högskolorna, pensionsstyrelsen samt riksförsäkringsanstalten.

Ovan uppräknade byggnader torde kräva en areal av sammanlagt 250,000 å 300,000 kvadratmeter.

Vederbörande kommunala myndigheter ha uppgivit, att för särskilda ändamål nu eller i en icke alltför avlägsen framtid erforderades tomter och mark å Ladugårdsgärdet om tillhopa över 280,000 kvadratmeter, däribland mark för polisstation, sjukhus (200,000 kvadratmeter), folkskola (22,000 kvadratmeter), nya elementarskolan (16,000 kvadratmeter), småskola (5,000 kvadratmeter) och idrottsplats (12,000 kvadratmeter).

I förevarande samband må även omtalas, att i anledning av markkommissionens inventering av föreliggande markfrågor från de militära myndigheternas sida framställts vissa önskemål beträffande förfogandet över staden tillhörig mark å Norra Djurgården. Vissa områden och byggnader vid Kaknäs äro av staden upplättna till nyttjande för skjutbanor för andra militära ändamål enligt kontrakt som gälla tills vidare med 12 månaders uppsägning (se kartan Pl. VIII). Chefen för IV arméfördelningen anser det erforderligt, att kronans dispositionsrätt till dessa områden och byggnader tryggas. Även sedan Svea livgarde, Livregementet till häst och Svea artilleriregemente

blivit förlagda till Järvafältet, föreligger nämligen för till Stockholm förlagda garnisonskompanier behov av nämnda områden, dock att området öster om skjutbanorna vid Kaknäs — med undantag av badplatsen norr om St. Hundudden — är av mindre betydelse ur övningssynpunkt. Arméfördelningschefen framhåller även, att skjutbanorna, så länge flottans station är förlagd till Stockholm, äro erforderliga för marinen.

Markkommissionen.

Av de från byggnadsstyrelsen och Stockholms stad sålunda lämnade uppgifterna framgår, att det anses föreligga stora såväl aktuella som framtida behov av mark å Ladugårdsgärdet för statliga och kommunala ändamål. Att nu närmare fastställa dessa behov låter sig självfallet icke göra, och de lämnade uppgifterna äro givetvis icke att anse såsom ett definitivt angivande av markbehov, som föreligga eller framdeles komma att föreligga. Med undantag för de mera aktuella byggnadsfrågorna måste det nämligen uppenbarligen möta stora svårigheter att närmare fastställa de byggnadsbehov, som för kronan och staden kunna komma att förefinnas under en tidrymd av ett par tre årtionden framåt. Utvecklingen kan medföra en minskning i dessa behov, sådana de nu kunna förutses, men också, vilket hittills vunnit erfarenhet giver vid handen, en ökning.

Även om de angivna markbehoven i stort sett skulle befinnas vara riktigt angivna, bör emellertid övervägas, huruvida icke andra för ändamålet lämpligare områden stå till buds. I detta avseende får kommissionen anföra följande.

En granskning av de av Stockholms stad angivna byggnadsfrågorna visar, att de till sin natur äro sådana att de svårigen låta sig lösas utan anlitande av mark å Ladugårdsgärdet. Sålunda har det ofrånkomliga behovet av nya skolbyggnader uppkommit eller i varje fall aktualiserats genom den skedda exploateringen av Gärdet för bostadsbebyggelse, och då ifrågavarande skolor äro avsedda att tjäna icke minst Gärdesbefolkningens behov, böra de givetvis så vitt möjligt förläggas i anslutning till nämnda bebyggelse. Detsamma gäller i stort sett de angivna behoven av sjukhus m. m., vartill kommer att något annat lämpligt område än Ladugårdsgärde över huvud taget icke finnes tillgängligt för ifrågavarande ändamål inom de östra stadsdelarna. Det byggnadsbehov, som av Stockholms stad anmälts, torde sålunda näppeligen kunna tillgodoses med mark inom annan stadsdel.

Vad de statliga byggnadsbehoven beträffar, avse de i huvudsak ämbetsbyggnader, muséer och vissa centrala skolor (tekniska skolan). Ett inre samband mellan dylika anläggningar och den nuvarande bebyggelsen å Ladugårdsgärdet eller Östermalm i övrigt torde förefinnas allenast i begränsad omfattning. Ur denna synpunkt föreligger alltså intet hinder att välja de andra områden, som kunna erbjuda sig, för tillgodoseende av de statliga byggnadsbehoven. Huvudsakligen två utvägar synas därvid stå öppna. Den ena är att genom inköp av fastigheter i det centrala Stockholm förvärva erforderlig mark. Härigenom skulle den fördelen vinnas, att den statliga förvaltningen

bleve så nära som möjligt samlad i stadens centrala delar. Den andra är att förlägga nybyggnaderna till av staten ägda, för exploatering avsedda obebyggda områden i andra delar av staden, därvid närmast Konradsbergs-, Mariebergs- och Johanneshovsområdena torde erbjuda sig.

Den första av nu nämnda båda utvägar anser sig kommissionen — som därvid bortser från de relativt blygsamma möjligheter till statligt bebyggande, som skulle yppa sig vid ett godtagande av de av kommissionen förordade förslagen till markuppgörelse beträffande Riddarholmen och Staden mellan broarna — icke för sin del kunna förorda, och detta huvudsakligen av ekonomiska skäl. Inom Stockholms centrala delar finnes numera, med undantag för förefintliga parker, icke något obebyggt eller outnyttjat område av betydelse i detta avseende. Uppförandet av statliga byggnader inom dessa delar av staden förutsätter alltså åtminstone i stort sett förvärv av redan bebyggda tomter, varvid nära nog undantagslöst befintliga byggnader måste rivas, enär de icke lämpa sig för eller i vart fall endast med stora kostnader kunna omändras till ämbetsbyggnader. Priset för dessa fastigheter kommer därmed i själva verket att bli liktydigt med ett tomtpris, som skulle ytterligare stegras därest det bleve känt, att kronan ämnade uppträda som spekulant i större skala. Därtill kommer, att vid ett byggande i stadens centrala delar all annan möjlighet till utvidgning och tillbyggnader än genom förvärv av angränsande fastigheter torde vara utesluten. Dylika förvärv låta sig emellertid ofta alls icke eller blott till orimliga kostnader genomföras.

Ur kostnadssynpunkt torde det alltså ställa sig avgjort fördelaktigare att bygga på kronans egna, outnyttjade områden, där, såsom på Ladugårdsgärdet, tomtpriset rör sig om väsentligt lägre belopp än i stadens centrala delar. Visserligen kan invändas, att om kronan på ett dylikt område uppför sina byggnader i form av friliggande, låga anläggningar, så åtgår härför så mycket mark i förhållande till en höghusbebyggelse på ett mera begränsat område, att det verkliga tomtpriset icke blir mycket lägre i det förra fallet än i det senare. Markkommissionen, som givetvis icke har att yttra sig om den statliga bebyggelsens art eller form, vill härtill endast anmärka, dels att en ämbetsbyggnad även torde kunna uppföras i form av höghus, om så eljest skulle anses önskvärt och lämpligt, dels att vid en mera låg, friliggande bebyggelse möjligheter till utvidgningar och tillbyggnader finnas, utan att förvärv av angränsande fastigheter behöver ske.

Vad åter angår anlitaudet av den ovan antydda andra utvägen för anskaffande av mark för kronans byggnadsbehov, så torde, med hänsyn till Johanneshovsområdets avlägsna läge, Konradsbergs- och Mariebergsområdena vara de, som närmast skulle kunna ifrågakomma. Dessa områden äro visserligen redan stadsplanlagda, men exploateringen av dem har icke börjat, varför hinder ej torde möta att vidtaga de ändringar i stadsplanen, som för en statlig bebyggelse skulle kunna visa sig nödvändiga. Vissa erinringar av annan art synas dock kunna riktas mot ett förläggande till nämnda områden av statliga byggnader av den natur, varom här är fråga.

Den statliga förvaltningen har sedan gammalt haft sitt säte i de centrala

delarna av Stockholm. Till Riddarholmen äro sålunda förlagda Svea hovrätt, socialstyrelsen, kammarkollegiet, statskontoret, kammarrätten, riksräkenskapsverket, riksarkivet, domänstyrelsen och kommerskollegium. I nära anslutning till Riddarholmen ligger kanslihuset och strax därbredvid försvarsdepartementets byggnader. Riksdagshuset med riksbanken ligger på Helgeandsholmen och på andra sidan norra strömfåran finner man Rosenbad med justitierevisionen, lantbruksstyrelsen, riksgäldskontoret m. fl. verk och inrättningar. I stadens centrum ligga vidare, bland andra, utrikesdepartementet, arméförvaltningen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, generaltullstyrelsen och lantmäteristyrelsen. Bristen på tomtmark har emellertid under de senaste årtiondena föranlett att vissa delar av den statliga förvaltningen nödgats söka utrymme längre ut, och upplåtelse av erforderlig mark har skett å Östermalm intill Ladugårdsgärdet samt, på sistone, å själva Ladugårdsgärdet. Vid Valhallavägen, mitt emot Ladugårdsgärdet, är sålunda patentverkets byggnad uppförd och strax bakom denna ligger militärstabernas byggnad. I närheten av dessa byggnader är vid Valhallavägen tomt reserverad för riksarkivets sedan länge tänkta nybyggnad. På Ladugårdsgärdet vid Valhallavägen, norr om Värtavägen, ha statsmakterna beslutat uppföra ämbetsbyggnader för marinen, krigshögskolorna, riksförsäkringsanstalten och pensionstyrelsen, varjämte i närheten därav skall uppföras en ämbetsbyggnad för flygvapnet.

För den statliga förvaltningens byggnader har således redan ett andra eller, om man så vill, ett tredje centrum börjat bildas. Till det område, som i stort sett grupperar sig kring kanslihuset och riksdagshuset, samt till området med spridda förvaltningsbyggnader å nedre Norrmalm har uppstått ett nytt område med förvaltningsbyggnader å Östermalm och Ladugårdsgärdet. Frågan är nu, om det kan vara lämpligt att planera ett fjärde sådant område å yttre Kungsholmen. I detta sammanhang kan nämnas, att vissa statliga myndigheter redan nu äro förlagda till huvudsakligen nedre delen av Kungsholmen. Kommissionen tänker därvid särskilt på de institutioner, som äro förlagda till ämbetsbyggnaden Hantverkaregatan 29, nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, skolöverstyrelsen samt rikets allmänna kartverk.

Då Stockholms stad av naturliga orsaker söker koncentrera sin förvaltning till Kungsholmen, har kommissionen, som finner starka skäl tala för lämpligheten av en sådan koncentration, övervägt om icke nämnda ämbetsbyggnad borde kunna få övertagas av staden, helst som en del av nyss berörda ämbetsverk i allt fall inom en nära framtid måste avflytta från byggnaden. Med hänsyn till bland annat tidsläget har emellertid kommissionen icke ansett sig böra framlägga något förslag därutinnan.

Såväl ur intern statlig förvaltningssynpunkt som icke minst ur allmänhetens synpunkt finner markkommissionen det önskvärt att undvika tillskapandet av nya centra för den statliga förvaltningen. Med de relativt stora avstånd mellan de olika områdena, som det här är fråga om, torde icke kunna undvikas både tidsspillan och andra olägenheter vid en dylik ytterligare decentrali-

sering. Kommissionen håller därför för sannolikt, att de ytterligare nybyggnader för statliga ämbetsverk och liknande ändamål, som kunna komma att visa sig erforderliga under de närmaste åren och för vilka utrymme ej kan beredas i stadens centrala delar, till större delen komma att förläggas till Ladugårdsgärdet.

Vid sådant förhållande återstår att utröna, huruvida och i vilken omfattning stadens önskemål och behov i fråga om ett friläggande av de ännu icke bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet kunna tillgodoses. De preliminärt angivna anspråken på mark från kronans och stadens sida äro, såsom förut omtalats, tillsammans tagna mycket betydande och uppgå till 500,000 å 600,000 kvadratmeter. Även om det visar sig, att denna siffra kan reduceras, återstår ett högst betydande markbehov. Till jämförelse kan nämnas, att det hittills icke stadsplanlagda mittpartiet av Ladugårdsgärdet mäter omkring 650,000 kvadratmeter.

Kommissionen delar den från stadens sida framförda uppfattningen om önskvärdheten av att bevara ett öppet område, som kan hållas tillgängligt för utställningar och andra dylika ändamål. Härjämte torde föreligga visst fog för den åsikten, att det ur naturskydds- och kulturhistorisk synpunkt är av intresse att bevara åtminstone en del av den säregna natur Ladugårdsgärdet erbjuder. Å andra sidan måste kronans och stadens ofrånkomliga behov av byggnadsmark tillgodoses. Förrän närmare utredning vunnits om i vilken utsträckning detta måste ske med anlitande av ifrågavarande område torde icke kunna angivas, i vilken omfattning Gärdet kan lämnas obebyggt eller huru stort område, som kan exploateras genom bebyggelse med bostadshus.

Från stadens sida har tidigare anförts, att staden önskade disponera de områden, staden anser böra friläggas, med äganderätt.

Kronans representanter i markkommissionen ha emellertid redan nu uttalat som sin åsikt, att kronan icke bör, i varje fall icke tills vidare, avhända sig äganderätten till de områden, varom sålunda kan bliva fråga. Därvid har gjorts gällande, att betydelsen av att kronan i sin hand äger kvar viss obebyggd tomtmark i en stad som Stockholm icke borde underskattas. Dylik mark utgjorde alltid en säker kapitaltillgång och gäve åt kronan såsom byggherre en friare och säkrare ställning vid de tillfällen, då fråga om större statliga byggnadsföretag i huvudstaden kunde uppstå. Kronan hade redan avyttrat betydande delar av Ladugårdsgärdet, varigenom bostadsbyggandet främjats och betydande inkomster tillförts statsverket. Visserligen kunde en försäljning av även de områden, som komme att visa sig återstå, sedan erforderlig mark enligt vad ovan sagts upplåtits för statliga och kommunala byggnader, väntas kunna ske till relativt höga priser, men genom en sådan försäljning skulle kronan kunna för framtiden äventyra egna viktiga intressen. Ett frilagt område av Gärdet kunde för övrigt komma att visa sig behöfligt även för rent statliga ändamål. I omedelbar anslutning till huvudstadens tätbebyggda delar funnes intet annat område än Gärdesheden, som bildade en öppen slätt lämpad för massmöten, utställningar och dylikt. Även kronan kunde tänkas någon gång få behov av området för nu nämnda eller närbesläktade ändamål.

Av skäl som sålunda å ömse sidor anförts anser markkommissionen, att det område å Gärdet, som kan bliva möjligt hålla öppet som allmän plats, icke bör försälgas, men väl upplåtas att av staden begagnas i samförstånd med kronan enligt den närmare överenskommelse, som kan varda träffad. Såsom vederlag bör staden dels åta sig skyldigheten bekosta platsens renhållning och underhåll, dels ock erlägga viss avgift.

Sammanfattningsvis vill kommissionen angiva sin ståndpunkt till här behandlade fråga i följande punkter:

1. Sedan från kronans respektive stadens sida närmare utredning gjorts om föreliggande markbehov, upprättas en dispositionsplan för de ännu icke bebyggda delarna av Ladugårdsgärdet. Med hänsyn till bland annat de militära myndigheternas önskemål beträffande förfogandet över vissa staden tillhöriga markområden å Norra Djurgården — Kaknäsområdena — torde planen böra omfatta all mark ända fram till Värtan och Djurgårdsbrunnsviken.

2. I denna plan reserveras mark för dels projekterade nybyggnader för statliga ämbetsverk eller andra liknande statliga ändamål och dels erforderliga kommunala byggnader eller anläggningar, varjämte anges huru stort område, som tills vidare bör bibehållas som allmän plats och vad som ytterligare kan upplåtas för enskild bebyggelse.

3. Med Stockholms stad upptagas därefter förhandlingar om försäljning av den för kommunala byggnader och anläggningar erforderliga marken. Hinder bör dock givetvis icke möta att, där så låter sig göra utan att den större planeringen därav influeras, redan nu tillgodose de mest trängande behoven.

4. Den av kronan bibehållna allmänna platsen får under viss tidrymd disponeras av staden på villkor, varom närmare överenskommelse träffas mellan kronan och staden.

Avd. II. Bellevue.

Egendomen Bellevue (kvarteret Kråkvilan nr 24), som har en areal av omkring 115,000 kvadratmeter, är ställd under Haga kungsgårds förvaltning. Egendomen genomskäres av Värtajärnvägen.

Genom kontrakt av den 5 mars 1889 utarrenderades egendomen till Stockholms stad för en tid av 50 år, räknat från den 1 april 1889, för ett årligt arrende av 3,000 kronor. Enligt detta kontrakt förband sig Stockholms stad att vidmakthålla egendomen som offentlig park i samma utsträckning som vid emottagandet samt att icke utan ståthållareämbetets på Haga medgivande vidtaga förändringar eller uppföra andra än för egendomens förvaltning behövliga byggnader. Genom överenskommelse mellan kontrahenterna den 29 mars 1939 har kontraktet förlängts för en tid av tre år eller till den 1 april 1942 mot ett till 20,000 kronor förhöjt årligt arrendebelopp.

Statens byggnadssakkunniga anförde i sitt år 1925 avgivna betänkande (statens off. utredn. 1925: 15) beträffande egendomen Bellevue följande:

Dess synnerligen vackra trädbestånd i förening med den kuperade terrängen samverka till att göra Bellevue till en av de vackrare delarna av parkhäftet

kring Brunnsviken. På den del av området, som ligger emellan Brunnsviken och järnvägsskärningen, torde enligt vårt förmenande någon byggnadsplats icke böra upplåtas, då Brunnsvikens karaktär av parksjö måste vidmakthållas. På den högsta bergsplatån närmast Roslagsgatan står ännu kvar den gamla huvudbyggnaden samt ett annat bostadshus av senare dato. Denna bergplåt skulle möjligen kunna tänkas ytterligare bebyggd med någon institutionsbyggnad, som dock icke finge uppföras till större höjd än två våningar och förläggas så, att den icke verkade störande från stränderna kring Norra Brunnsviken.

I anledning av förslag till ändring av stadsplanen för del av kvarteret Getingen och området öster om Norrtull har djurgårdskommissionen, med instämmande av riksmarskalksämberet, i anmärkningsskrivelse yrkat, att förslaget icke måtte företagas till vidare handläggning i annat sammanhang än med en stadsplanereglering för hela området norr om Sveaplan fram till Brunnsviken mellan Norrtull och Roslagstull. Stadsfullmäktige ha den 20 december 1939 antagit förslaget och underställt detsamma Kungl. Maj:ts prövning. Förslaget har därefter remitterats till byggnadsstyrelsen för yttrande.

Markkommissionen.

Bellevue-området utgöres till vissa delar — det norr om järnvägen belägna partiet och även en del av det södra partiet — av sådan, nu såsom park utnyttjad mark, vilken antingen icke är tjänlig för bebyggelse eller beträffande vilken det får anses föreligga ett betydande allmänt intresse att parkegenskapen bibehålles jämväl i fortsättningen. För utrönande i vad mån Bellevue-området bör bliva föremål för bebyggande och i vilken omfattning det bör bevaras såsom park, finner även markkommissionen — utan att taga ställning till frågan om det ovanberörda stadsplaneförslagets fastställande eller ej — erforderligt, att en plan för området upplägges. Med denna som utgångspunkt torde därefter vidare överläggningar böra upptagas mellan kronan och staden angående villkoren för bibehållandet av parkområdet vid denna dess egenskap.

KAP. 7.

Förslag till avtal angående frågorna i kap. 1—5.

I anslutning till vad av markkommissionen ovan i kap. 1—5 förordats har kommissionen upprättat ett såsom *Bilaga* till detta betänkande fogat förslag till avtal mellan kronan och staden. Avtalsförslaget behandlar dels Tegelbackens reglering samt förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm, dels vissa Stockholms centralbangård berörande markfrågor m. m., dels kvarteret Jericho nr 7 och 8, dels västra delen av Riddarholmen, dels fastigheter i Staden mellan broarna och å Kungsholmen och dels Karl XII:s Torg, Karl XIII:s Torg och Humlegården m. m. Slutligen ha i förslaget upptagits vissa gemensamma bestämmelser m. m.

Beträffande de i avtalsförslaget upptagna särskilda bestämmelserna kan hänvisas till den motivering, som lämnats i kap. 1—5 av detta betänkande. Därutöver må här allenast följande omnämnas.

Då i § 1 förklaras, att kontrahenterna avse att trafikförhållandena å Tegelbacken m. m. skola ordnas i huvudsaklig överensstämmelse med ritningarna, har avsikten varit att bereda möjlighet till de ändringar och jämkningar, som kunna finnas påkallade. Helt uteslutet är ju ej heller, att vid förslagets närmare utarbetande nya uppslag kunna framkomma, som särskilt ur estetisk synpunkt kunna finnas böra vinna beaktande. Hinder bör då givetvis icke föreligga för staden att, i samförstånd med därav berörda statliga myndigheter, vidtaga därav betingade ändringar. Påpekas må att, så länge stationshallen icke uppförts, anledning torde saknas att, åtminstone i dess fulla utsträckning, utlägga den till densamma hörande trafikplatsen.

Tidpunkten för påbörjandet av arbetena för den ifrågavarande trafikregleringen har, såsom av sista stycket framgår, med hänsyn till det rådande krisläget icke ansetts kunna nu närmare fixeras; i bestämmelsens formulering ligger emellertid en anmaning till kontrahenterna att icke onödigtvis uppskjuta igångsättandet av arbetena. Erinras må även om möjligheten att redan nu påbörja färdigställandet av arbetsritningar m. m.

I fråga om det i § 14 första stycket andra punkten omförmälda, för fordonsuppställning avsedda området må påpekas att kronan (statens järnvägar, postverket) äger att, utan att dessförinnan hava behövt inhämta stadens medgivande, bebygga området *under* markplanet. Bestämmelsen i sista stycket av paragrafen därom, att fönstren å områdena E och F mot bangårdsområdet skola vara av viss beskaffenhet, har nödvändiggjorts främst därav att starkströmsledningar för järnvägsdriften äro framdragna i omedelbar närhet av områdena.

I § 16 har bland annat föreskrivits, att det med röd färg samt bokstäverna l, m, n, o, q, r, s, t, k och l betecknade, närmast för postverkets behov avsedda området, med visst undantag, må tillträdas omedelbart, d. v. s. så snart av-

talet blivit av kontrahenterna å ömse sidor godkänt och underskrivet. Nämnda bestämmelse har tillkommit på grund av det föreliggande trängande behovet av förbättrade lokaler för bangårdspostkontorets räkning. I detta fall behövs alltså icke ens avvaktas att avtalet, på sätt i § 49 stadgas, blir emellan kontrahenterna bindande. Skulle, sedan postverket tillträtt nyssnämnda område, visa sig att ett för kontrahenterna bindande avtal icke kommer till stånd, skall den ersättning kronan har att erlægga bestämmas enligt expropriationslagen utan hänsynstagande till vad i förevarande avtal kan vara överenskommet beträffande köpeskillingen för området.

Den i § 23 andra stycket andra punkten meddelade bestämmelsen om skyldighet att söka Kungl. Maj:ts tillstånd för uppförande av byggnad m. m. innebär givetvis icke, att sådant tillstånd skulle krävas för vidtagandet av mindre väsentliga ändringar i den nu å hamnområdet förefintliga bebyggelsen.

Beträffande de i §§ 27 och 30 angivna tidpunkterna för dels stadens tillträde av kvarteret Glasbruket nr 3 och 4 (Karolinska institutet) och dels kronans tillträde av kvarteret Västertorn nr 2 (stadens auktionsverk och stadsarkivet) och kvarteret Nemesis nr 1 (gamla rådhuset) må erinras, å ena sidan, om de svårigheter som kunna föreligga för avträdaren att avstå respektive fastighet samt, å andra sidan, om angelägenheten för förvärvaren att snarast få tillträda fastigheten. Kunna icke stadens nyssnämnda båda fastigheter avträdas till kronan inom en någorlunda näraliggande tidpunkt, måste måhända det lokalbehov, som skulle kunnat tillgodoses med fastigheterna, täckas å annat håll; syftet med förvärvet blir då i viss mån förfelat. Å andra sidan kan det komma att visa sig olägligt för staden att avstå från gamla rådhuset, som nu disponeras av bland annat gatukontoret, innan staden fått tillträda Karolinska institutets område och där uppföra en kommunal förvaltningsbyggnad. Under hänsynstagande till bland annat de nu nämnda synpunkterna ha förevarande regler i dessa paragrafer utformats så, att kronans rätt att tillträda kvarteret Västertorn nr 2 och kvarteret Nemesis nr 1 skall inträda samtidigt med att kronan lämnar staden Karolinska institutets område, respektive ett år efter det att detta skett.

I anslutning till bestämmelserna i § 31 må omnämnas att framdeles fråga kan uppkomma om att förmedelst en gatutunnel förbinda Rådhusgränd med den blivande nordsydliga trafikleden. Nämnda gatutunnel, genom vilken skulle vinnas planskild korsning mellan den södergående trafiken över Vasabron och den östvästliga trafiken i Myntgatan, skulle framgå under det sydvästliga hörnet av det nybildade triangulära kvarteret. Vid uppförandet av den nya kanslihusbyggnaden i kvarteret Mars och Vulcanus togs viss hänsyn till denna projekterade trafikled i det att gårdsområdet i sistnämnda kvarter förlades på den lägre höjd som Rådhusgränd efter gatutunnelns utförande skulle erhålla. Kommissionen förutsätter att kronan även då det gäller bebyggandet av det till kronan nu överlätna triangulära kvarteret kommer att tillmötesgå stadens önskemål att hålla möjligheten öppen till anordnandet av en dylik trafikled. De särskilda kostnader, som kunna uppkomma för härav betingade grundförstärkningar och dylikt, falla givetvis å staden. Vid

kvarterets utbyggande bör hänsyn tagas till detta önskemål så att staden icke behöver vidkännas särskilda kostnader i övrigt.

De i § 36 angivna tidpunkterna den 1 oktober 1941 respektive den 1 oktober 1946 äro bestämda under behörigt hänsynstagande till de för ateljébyggnaden nu gällande nyttjanderättsupplåtelseerna.

Då i första stycket av § 37 föreskrives, att Karl XII:s Torg, Karl XIII:s Torg och Humlegården skola användas såsom för allmänheten utan avgift tillgängliga parker, innebär detta givetvis icke något hinder för vederbörande myndigheter att, i särskilda fall, medgiva anordnarna av uppvisningar, välörenhetstillställningar och dylikt rätt att upptaga entré.

I § 40 uttalas, att en förutsättning för avtalet är, att bland annat gymnasiebyggnaden å tomten nr 1 i kvarteret Kidskär för framtiden bibehålles. Av värderingsmännen ha, i enlighet med kommissionens direktiv, uppställts jämväl vissa andra normer för bebyggelsen å denna tomt liksom å tomten nr 2 i kvarteret Kidskär; och har värderingen skett i anslutning därtill. Självfallet är att icke heller i sistnämnda avseenden väsentliga förändringar få vidtagas annat än i samförstånd med staden.

§ 41 innehåller bestämmelser om likvidering av de olika beloppen. Då de särskilda fastigheterna tillträdas vid olika tillfällen, skulle egentligen stipulerats ett motsvarande antal betalningsdagar, på vilka än den ene än den andre kontrahenten skulle haft att verkställa likvid. Markkommissionen har emellertid funnit sig böra föreslå en gemensam likviddag, den 1 oktober 1941. Nämnda dag skall staden enligt avtalsförslaget hava att till kronan utgiva ett saldo å 158,239 kronor 65 öre, från vilket belopp dock må avdragas vad staden kan hava avbetalt å vissa inteckningslån. En överslagsberäkning torde giva vid handen, att ingendera sidan genom antagandet av en sådan gemensam likviddag tillfogas någon större orätt. Däremot medför anordningen, vilken synes väl överensstämma med hela det förevarande bytesavtalets anda och syfte, påtagliga praktiska fördelar för båda de avtalsslutande parterna.

I § 42 sista stycket föreskrives, att överlåten egendom skall, där ej annat av mottagaren medgives, av överlåtaren väl vårdas så att den vid avträdandet icke befinner sig i sämre skick än för närvarande. En dylik bestämmelse påkallas av den relativt långa tid, som i fråga om vissa fastigheter kommer att förflyta mellan avtalets ingående och tillträdandet av egendomen. Huruvida en besiktning av fastighetens tillstånd dels nu och dels vid tiden för avträdandet är av behovet påkallad, torde få avgöras i varje särskilt fall. Anmärkas må i detta sammanhang, att de av kommissionen tillkallade värderingsmännen tagit en del av de utav dem värderade fastigheterna i närmare skärskådande liksom att i samband med värderingarna även undersökts vissa grundförhållanden m. m. I de fall då en fastighet är avsedd att av förvärvaren omedelbart rivas, torde denne kunna medgiva ett eftersättande av den överlåtarens eljest åvilande underhållsskyldigheten.

Till förståelse av bestämmelserna i § 46 meddelas, att § 17 i 1923 års bangårdsavtal innehåller föreskrifter om reservation av vissa områden för järnvägsändamål samt att enligt § 10 av samma avtal kronan medgivit staden

rätt att utan särskild markersättning och enligt plan, som av statens järnvägar godkännes, på egen bekostnad anlägga erforderliga förbindelseleder över eller under järnvägsområdet.

I § 49 angivas de förutsättningar, som skola föreligga för att avtalet skall bli mellan kontrahenterna bindande, nämligen att ansökningen till vattendomstolen skall vara genom lagakraftätagande beslut bifallen samt att stadsplaneändringar i huvudsaklig överensstämmelse med vederbörande kartor skola ha fastställts för dels trafikregleringen Tegelbacken—Riddarholmen—Slussen dels området vid Myntgatan och dels Kungsträdgården. Att avtalet redan dessförinnan träder i kraft i ett visst avseende — tillträddandet av det för postverkets behov avsedda området — har ovan omtalats. Har avtalet icke före viss tid — i förslaget angiven till den 1 juni 1941 — blivit mellan kontrahenterna bindande, skall det anses förfallet. Kommissionen har ansett det lämpligt att allt vad av kommissionen i förevarande sammanhang förordats på dylikt sätt följes åt. En förutsättning för uppgörelsen beträffande varje särskild av avtalet omfattad fråga torde nämligen vara, att även övriga däri reglerade spørsmål vinna sin lösning i enlighet med parternas överenskomelse. Ena partens medgivande på en punkt svarar mot den andre partens medgivande på en annan. Att uppställa några undantag från denna regel — förutom den nyssnämnda modifikationen i fråga om tillträddandet av det för postverket avsedda området — synes icke av omständigheterna påkallat.

Slutligen bör påpekas att kommissionen vid uppgörandet av förslaget till avtal utgått ifrån att detsamma varder inom den närmaste tiden av kontrahenterna å ömse sidor antaget. En förutsättning härför är att förslaget hinner genom kungl. proposition underställas den nu församlade riksdagen. Skulle emellertid avtalet icke kunna avslutas förrän nästkommande år, påkallas därav ett uppskjutande av vissa av de utav kommissionen föreslagna tidpunkterna för tillträde av fastigheter, likvidering m. m.

Om avtalet väl undertecknas nu men det under loppet av tiden intill den 1 juni 1941 visar sig, att de i § 49 angivna förutsättningarna för dess bestånd icke vid sistnämnda tidpunkt kunna förväntas föreligga — vattendomstolsbehandlingen kan t. ex. komma att draga ut på tiden — synes sagda tidpunkt böra i erforderlig utsträckning förskjutas. Även i detta fall torde en jämkning av tillträdes- och likviddagarna bli nödvändig. Möjligen är mest ändamålsenligt, att riksdagen bemyndigar Kungl. Maj:t att medgiva en dylik förlängning av den tid, under vilken frågan om avtalets bestånd är svävande, samt att vidtaga därav betingade ändringar i fråga om tillträdes- och likviddagarna m. m.

Särskilt yttrande av herr Råstock

beträffande den tekniska lösningen av Tegelbacksfrågan.

»För min del gör jag ingen erinran mot den av markkommissionen förordade markuppgörelsen som tillkommit genom parternas ömsesidiga eftergifter och under hänsynstagande till en mängd olika synpunkter.

Däremot har jag icke kunnat ansluta mig till kommissionens förslag beträffande lösningen av trafikfrågorna vid Tegelbacken. Väl hava de allvarliga brister av militärteknisk och järnvägsteknisk art som enligt min och många andras mening vidlådde det tidigare överfartsförslaget numera undanröjts. Järnvägen behöver sålunda icke nedsänkas under vattenytan i ett bland annat för bomber lätt sårbart betongtråg, liksom icke heller en kostsam och för järnvägsdriften besvärande ombalansering av stationsplanet är erforderlig. Den, visserligen relativt måttliga, nedsänkning av järnvägen, som även det nu förordade förslaget nödvändiggör, är icke tilltalande, allra minst ur estetiska synpunkter. Sålunda torde den nu förefintliga symmetrin mellan de överströmmen ledande broarna komma att försvinna emedan järnvägsbron kommer att te sig som om den med sitt nedsänkta läge endast vore ett provisorium avsett att snarast möjligt ersättas av något bättre.

Överfartsförslaget medför också såsom framgår av förslaget en höjning av Tegelbacken med omkring 1.5 meter, vartill även må sägas att gatubron över järnvägens plan med all sannolikhet kommer att föranleda många frågor om det verkligen varit nödvändigt att så allvarligt skada en för närvarande vacker plats. Enligt min mening behöver en överfartslösning icke tillgripas. Det å bild 6 i kommissionens betänkande återgivna underfartsförslaget erbjuder såvitt jag förstår en tillfredsställande lösning inom samma kostnadsram men utan de olägenheter som vidlåda ett överfartsförslag.

Alltnog, för min del anser jag att lösningen av Tegelbackens trafikproblem bör sökas efter underfartsprincipen; framtiden torde komma att giva dem som velat lösa problemet efter den riktlinjen rätt.»

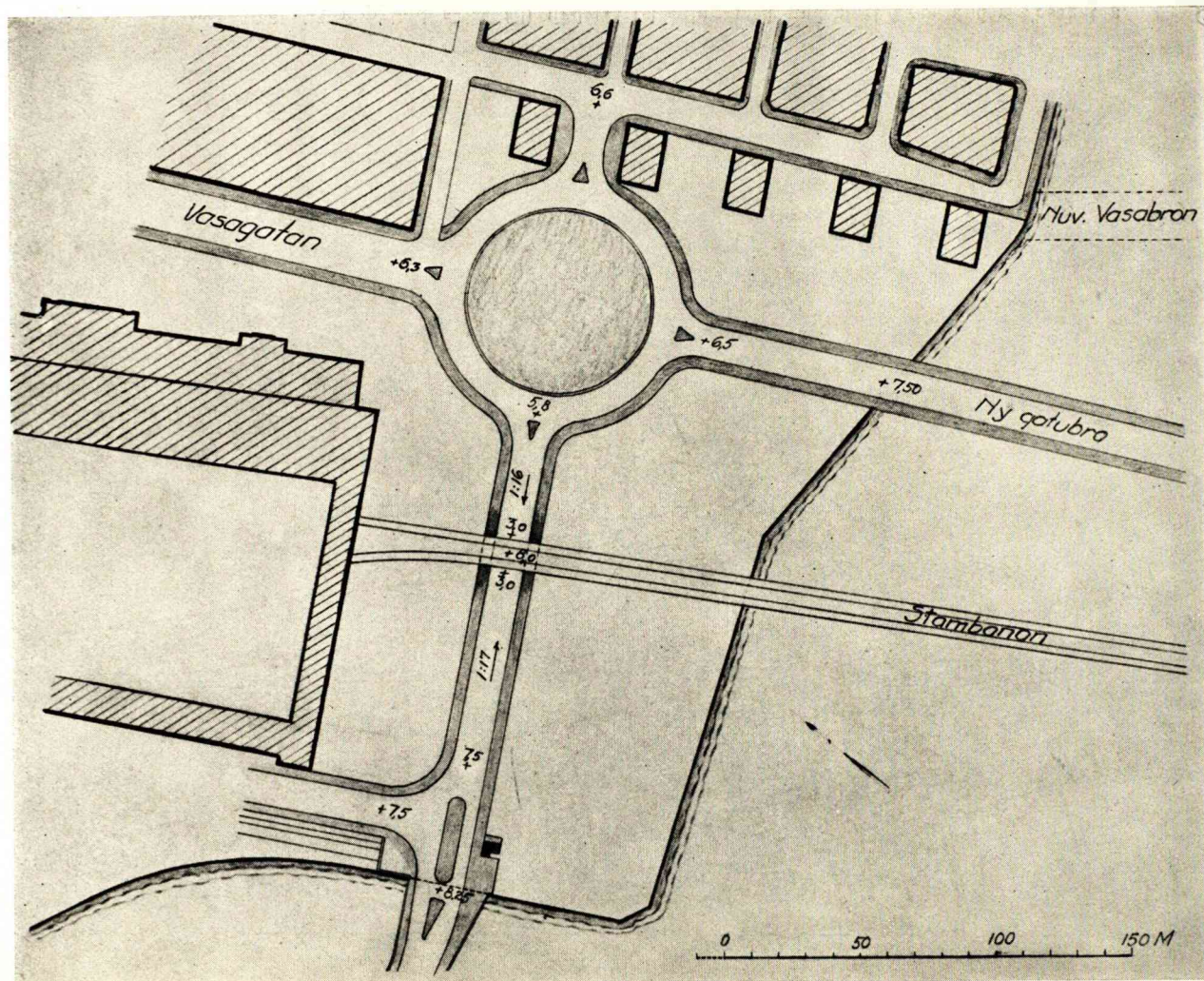


Bild. 1. Av professor Hedqvist uppgjord skiss till underfartslösning.

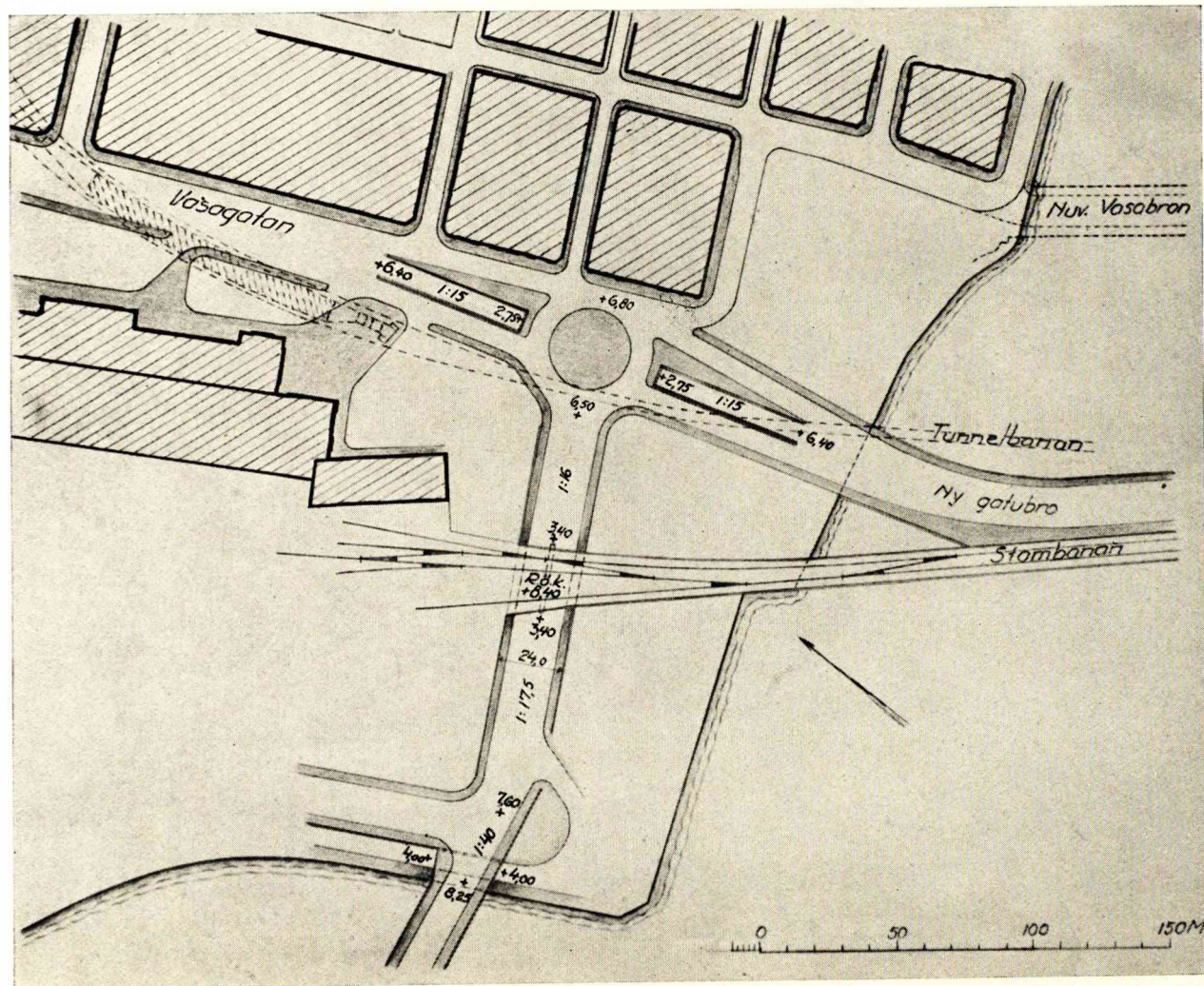


Bild 3. Inom gatukontoret uppgjord skiss till underfartslösning med mindre cirkulationsplats.

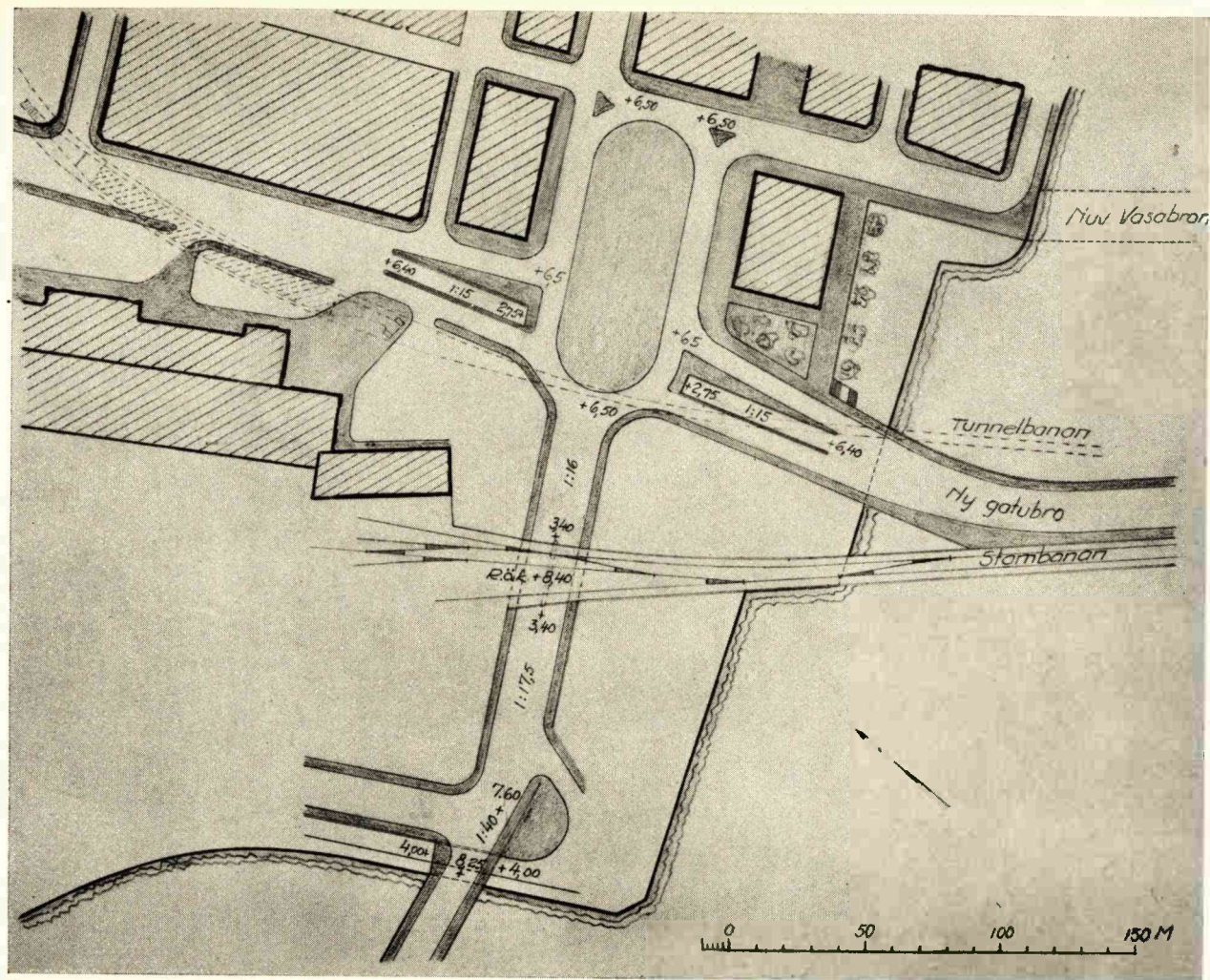


Bild 4. Inom gatukontoret uppgjord skiss till underfartslösning med större cirkulationsplats.

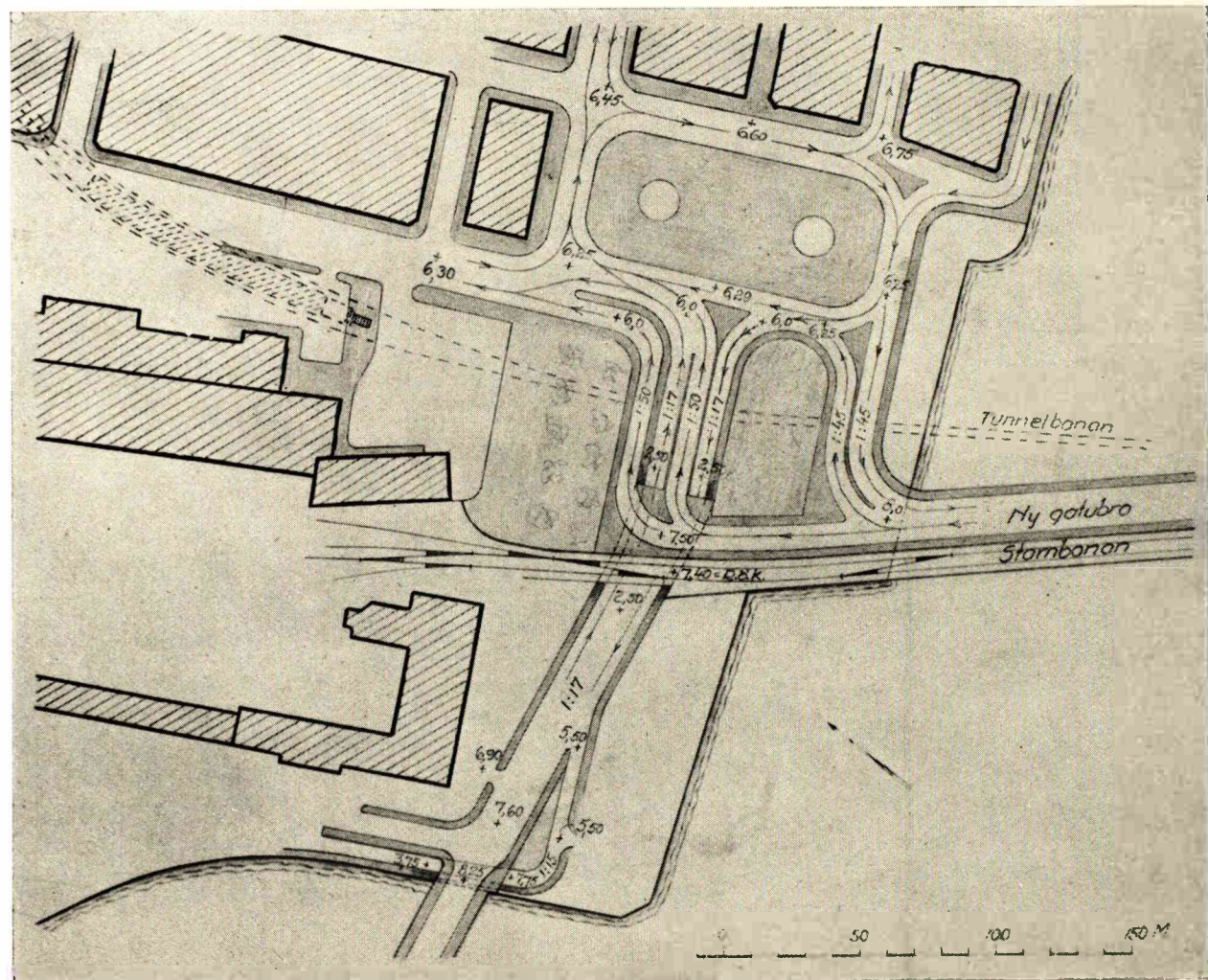


Bild 5. Inom stadsplanekontoret uppgjord skiss till underfartslösning. Brygga i underfarten eliminerar vissa plankorsningar.

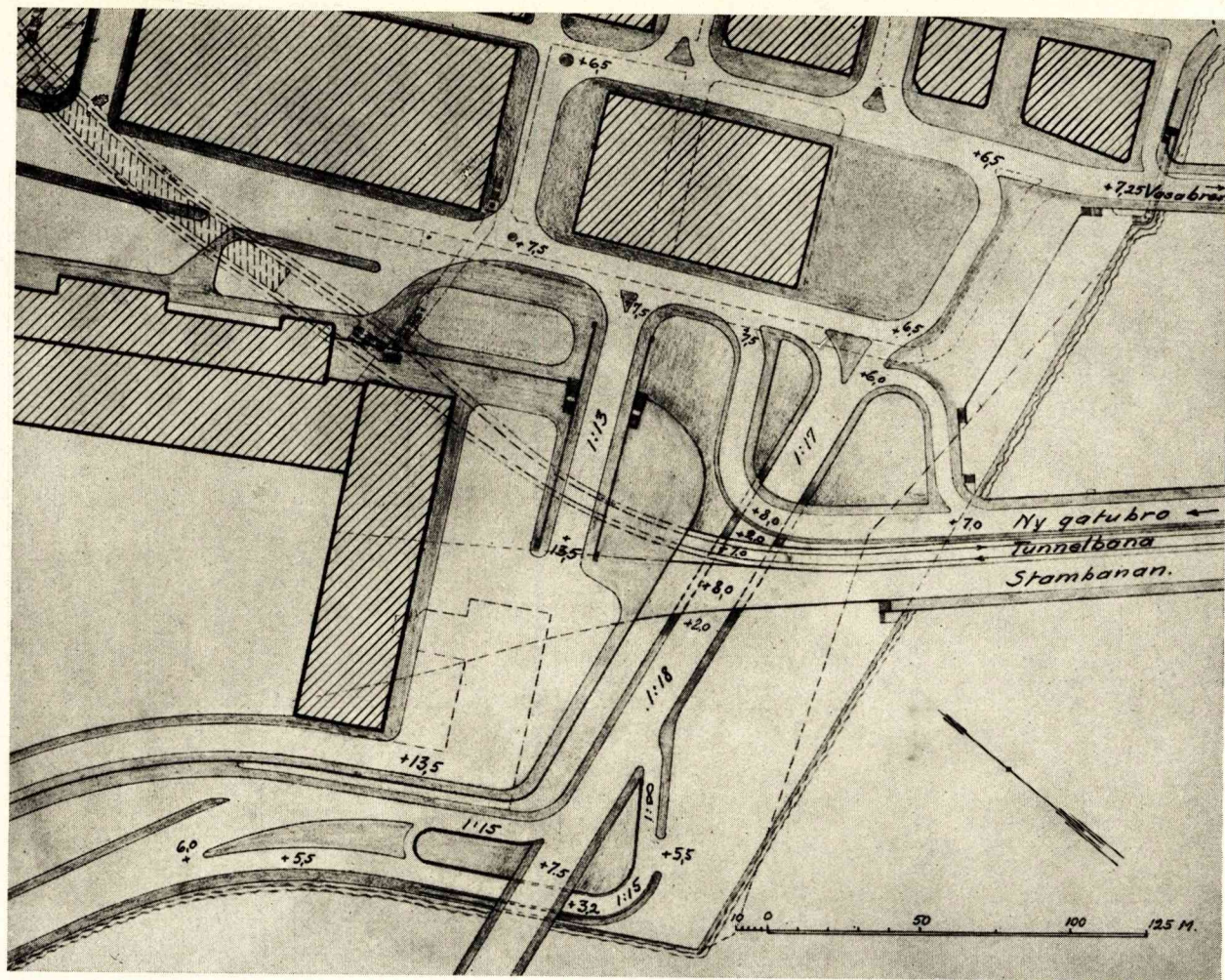


Bild 6 A. Inom stadsplanekontoret uppgjort förslag till underfartslösning med ankomsthall för S. J. över spåren.

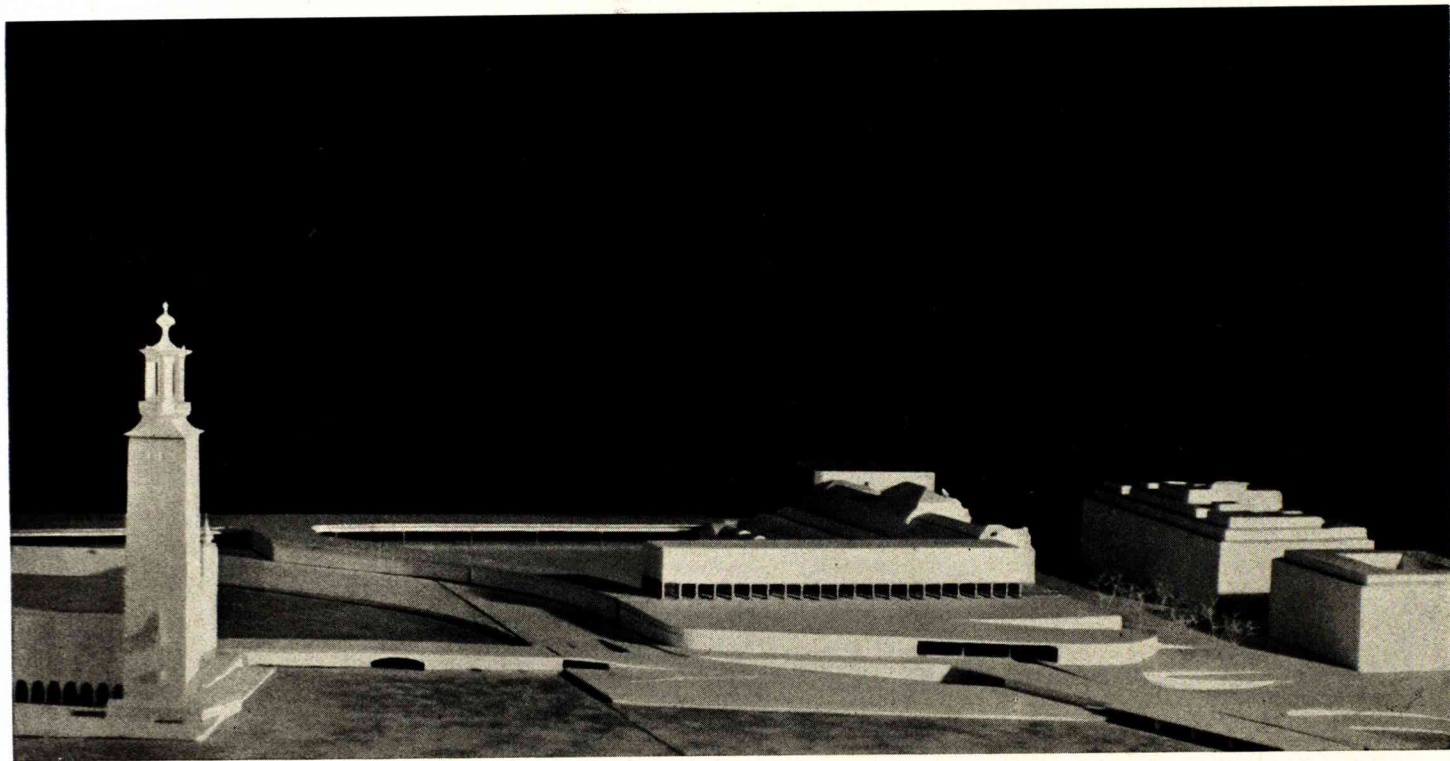


Bild 6 B. Modellfotografi av det å bild 6 A visade förslaget, sett från söder.

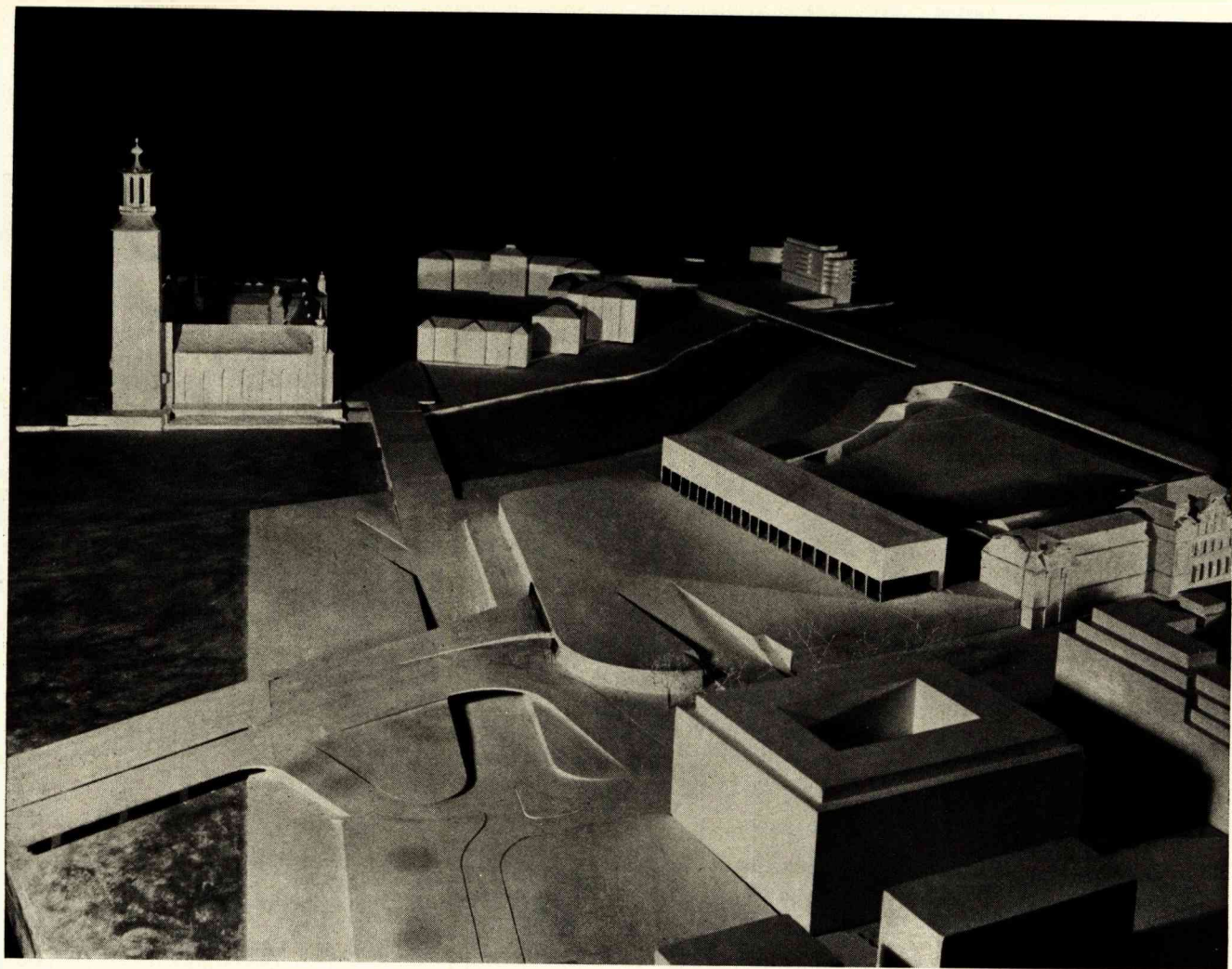


Bild 6 C. Modellfotografi av det å bild 6 A visade förslaget, sett från öster.

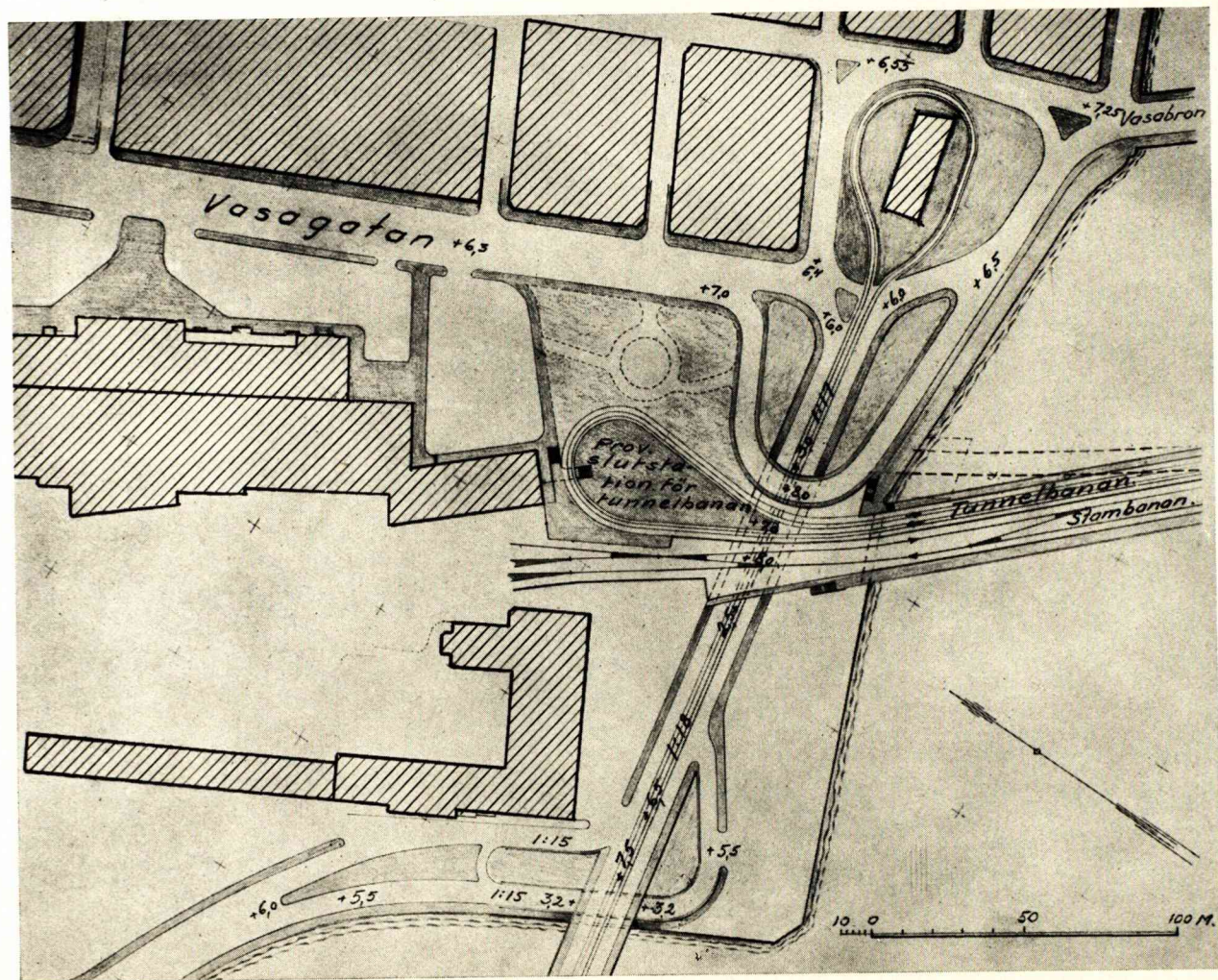


Bild 7. Första byggnadsskedet av det å bild 6 A visade förslaget.

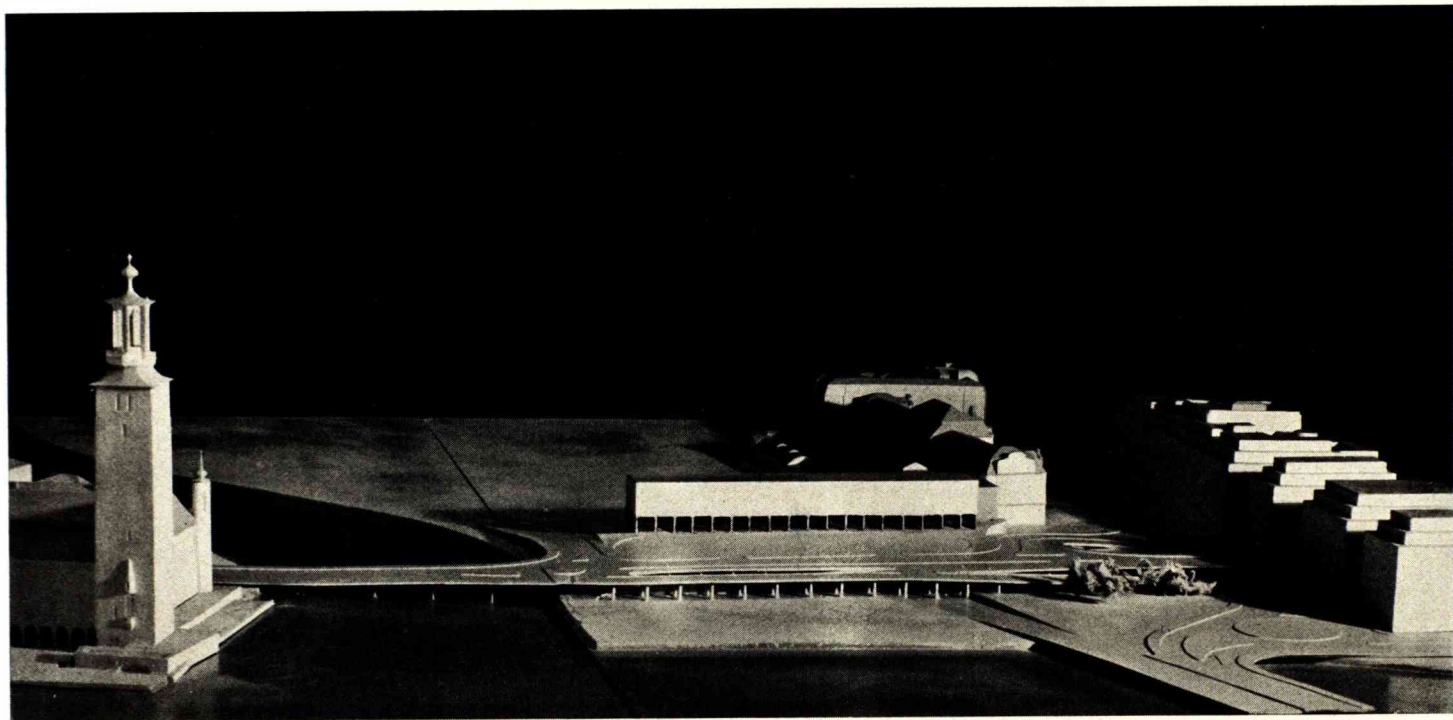


Bild 8 B. Modellfotografi av det å bild 8 A visade förslaget, sett från söder.

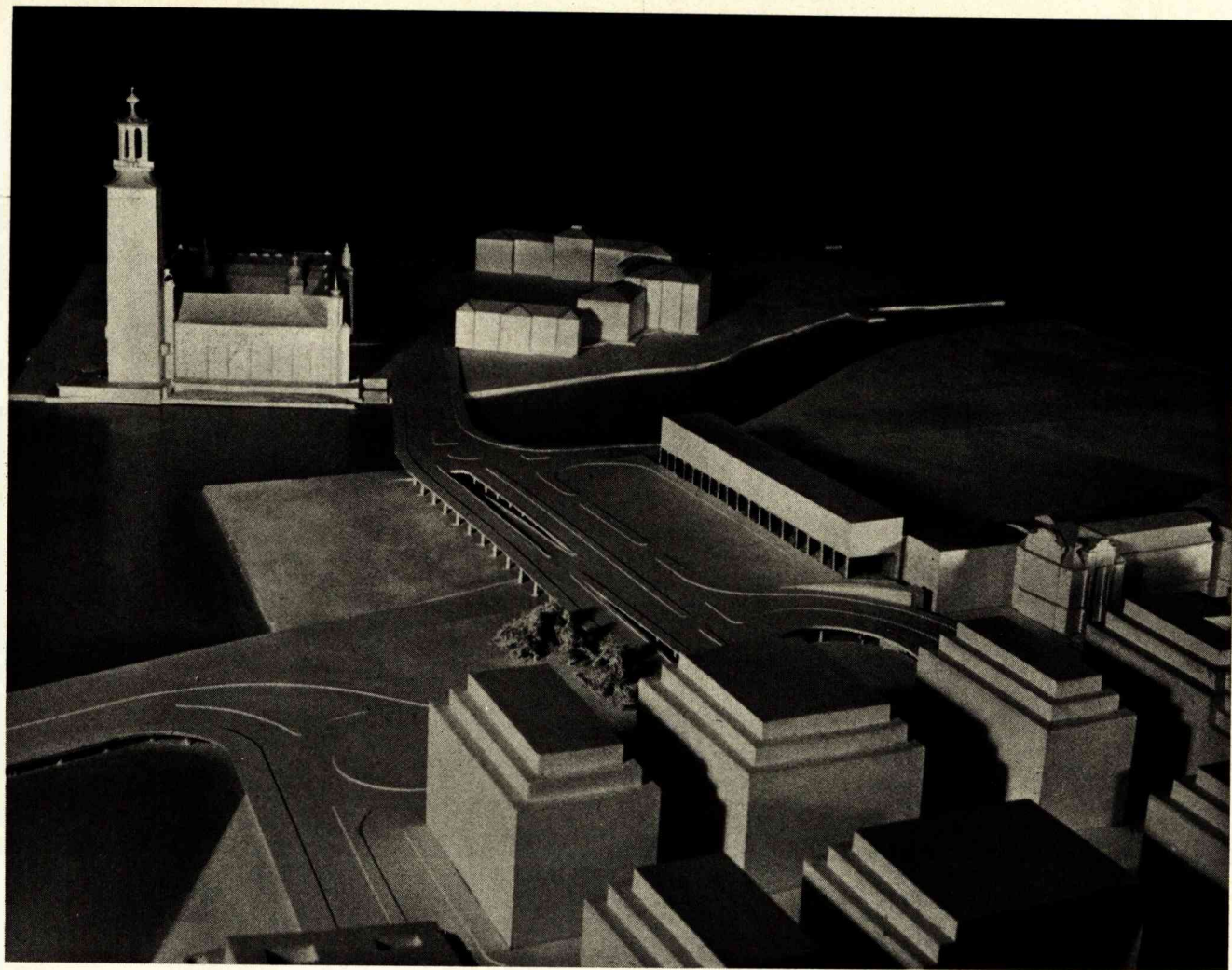


Bild 8 C. Modellfotografi av det å bild 8 A visade förslaget, sett från öster.

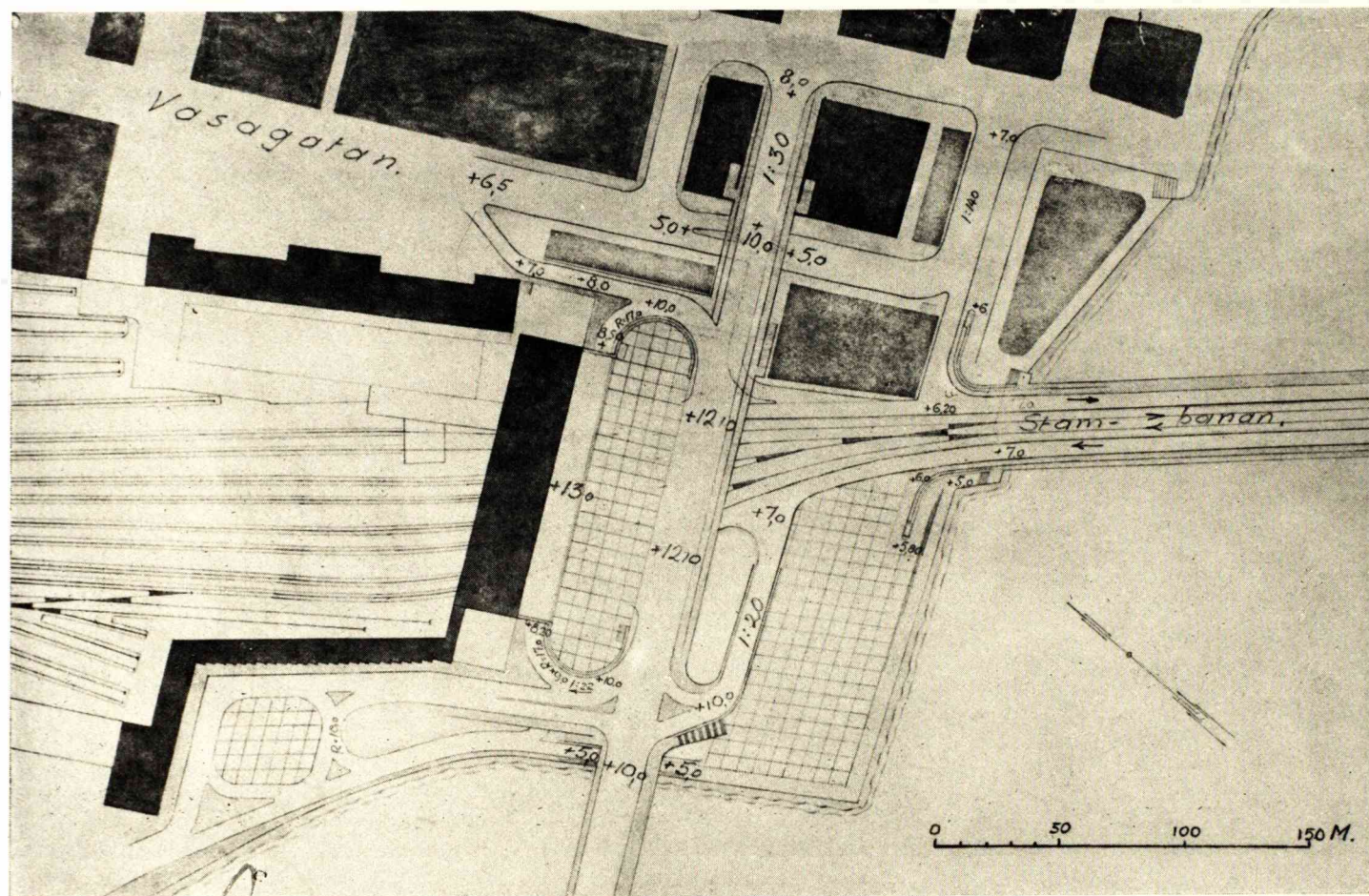


Bild 9 A. Arkitekt William-Olssons förslag till överfartslösning.

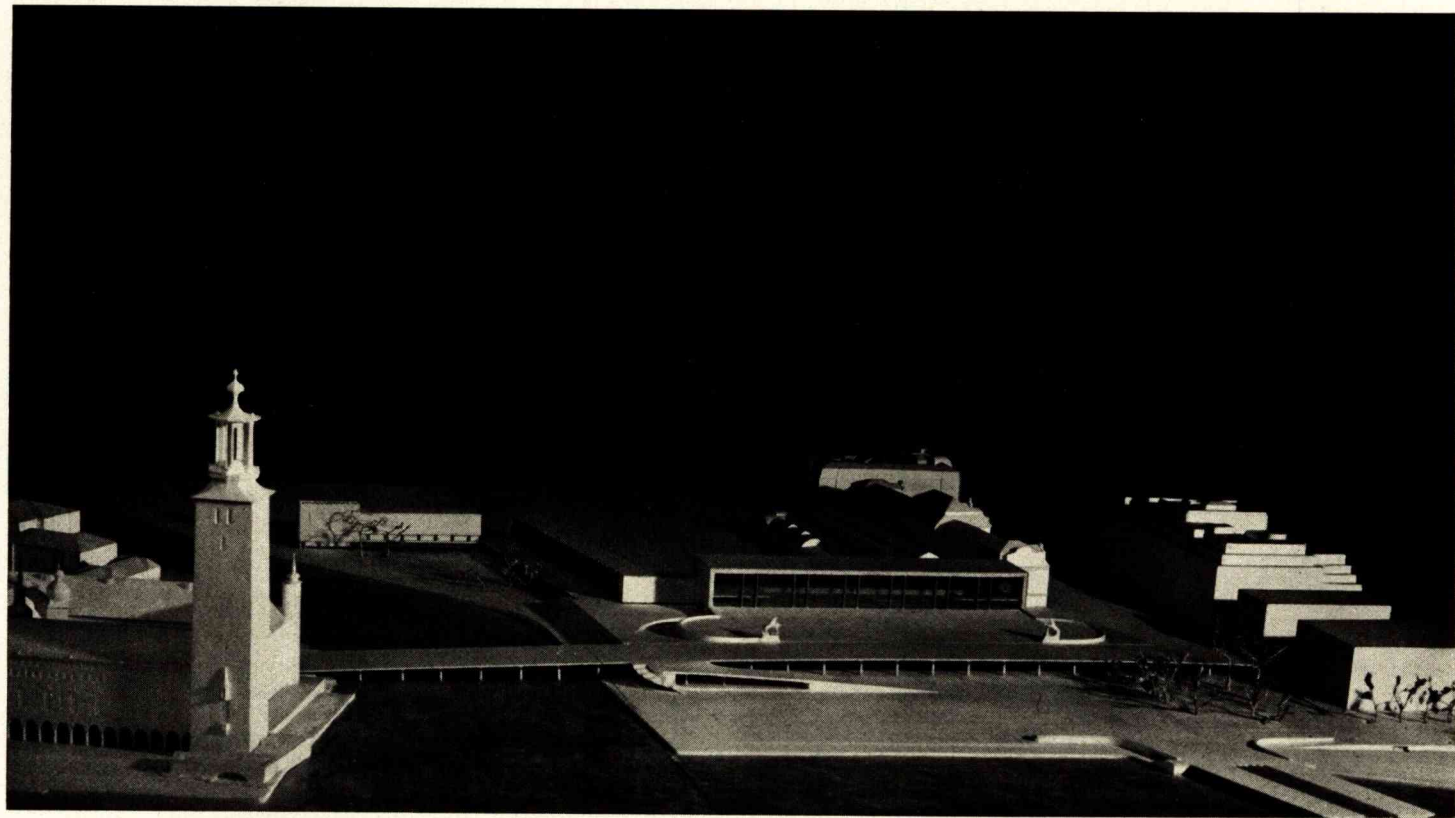


Bild 9 B. Modellfotografi av det å bild 9 A visade förslaget, sett från söder.

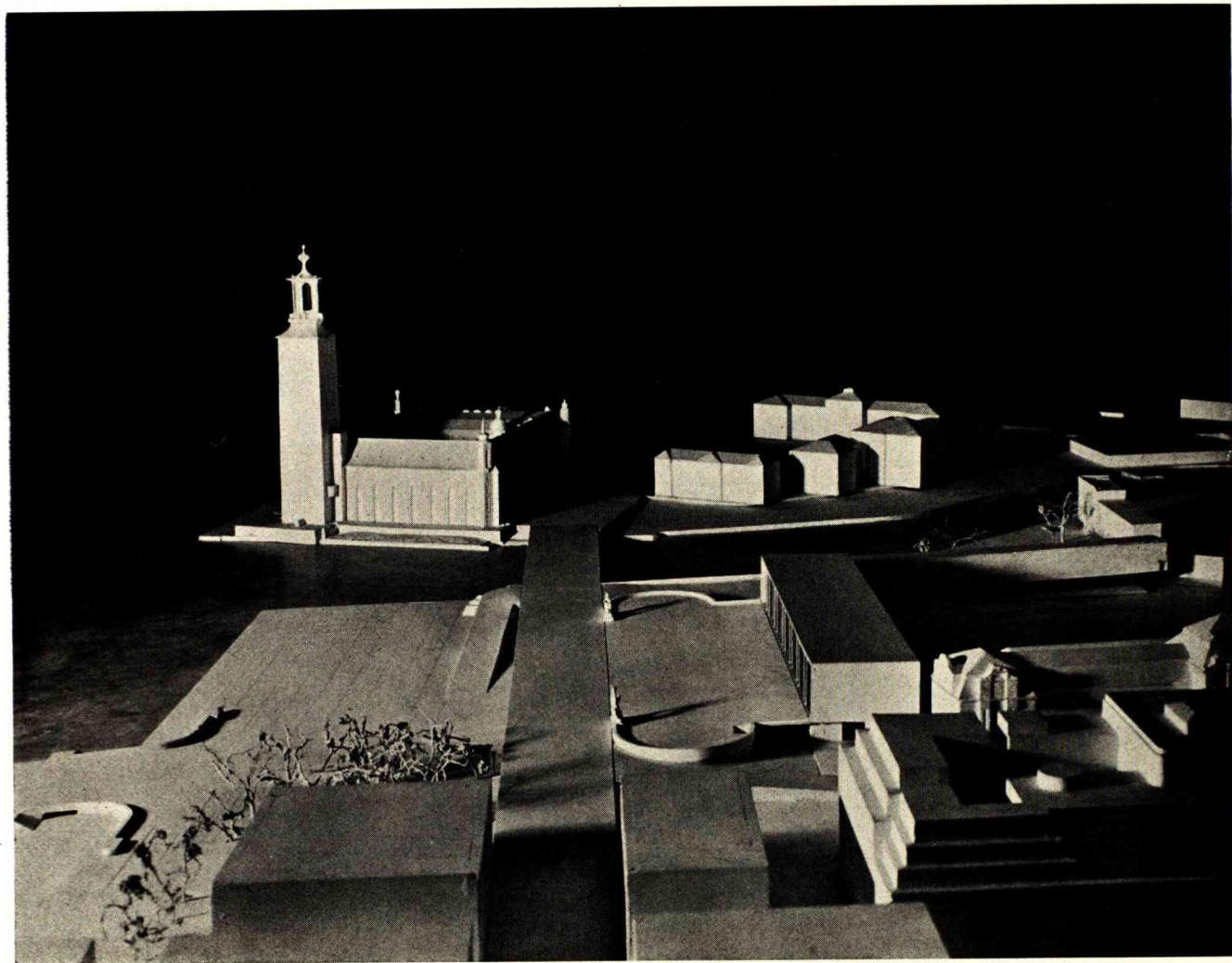


Bild 9 C. Modellfotografi av det å bild 9 A visade förslaget, sett från öster.

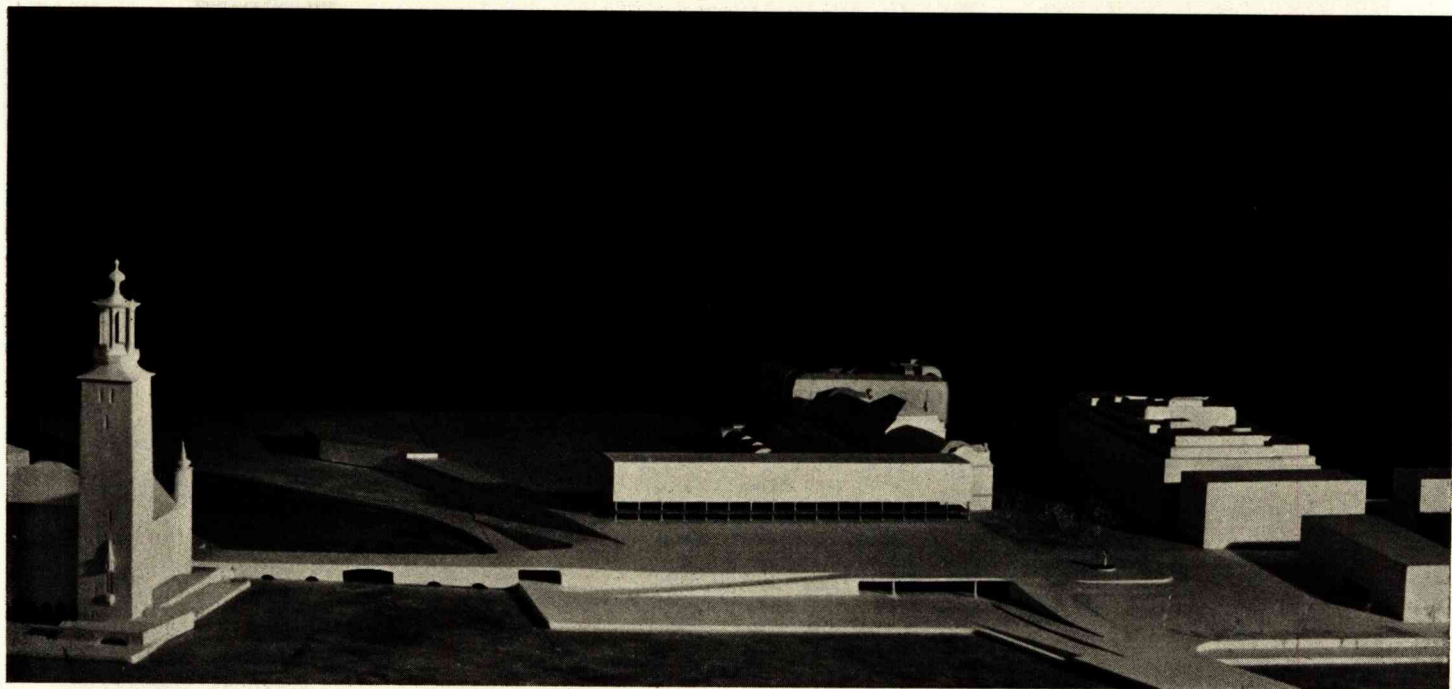


Bild 10 A. Modellfotografi av det å Pl. I visade, av markkommissionen förordade överfartsförslaget, sett från söder.

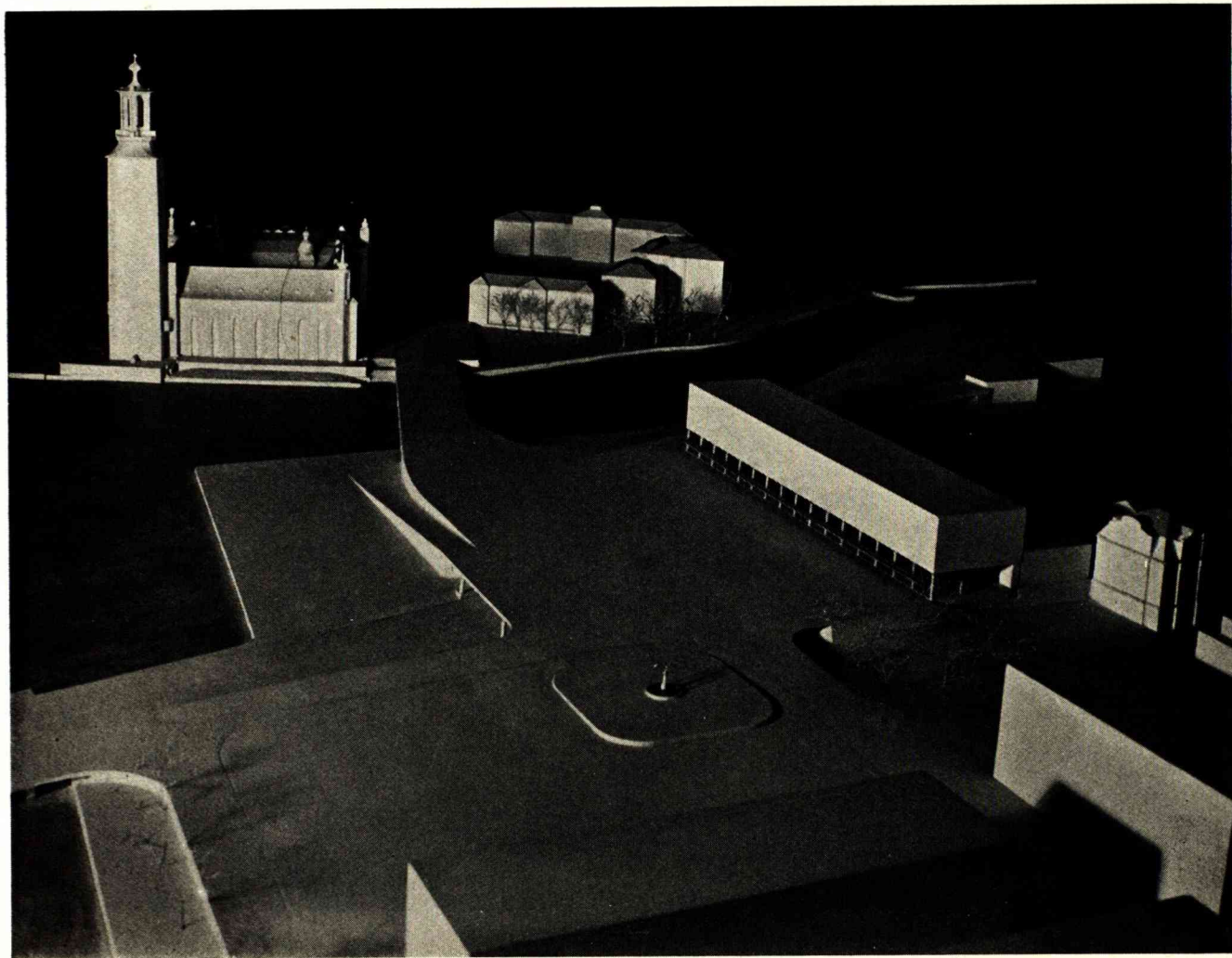


Bild 10 B. Modellfotografi av det å Pl. I visade, av markkommissionen förordade överfartsförslaget, sett från öster.

*Bilaga.***Förslag**

till

A v t a l

mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm.

Mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Stockholms stad, å andra sidan, har överenskommits som följer.

Tegelbackens reglering samt förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm.

§ 1.

Kontrahenterna avse, att trafikförhållandena å Tegelbacken samt därav berörda trafikförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm skola ordnas i huvudsaklig överensstämmelse med här bilagda ritningar, märkta Pl. I och Pl. II. Avtalet omfattar icke de å ritningen Pl. I skisserade, med bokstäverna A och B betecknade byggnaderna.

Kronan och staden skola gemensamt hos vederbörande vattendomstol göra för företagets genomförande erforderliga framställningar.

Arbetena för ifrågavarande trafikreglering skola, sedan detta avtal blivit mellan kontrahenterna bindande, påbörjas så snart lämpligen kan ske, efter närmare överenskommelse mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och staden.

§ 2.

I fråga om byggnadskostnaderna skall gälla, att av de byggnadsarbeten, som skola utföras för statens järnvägar eller beröra dess anläggningar och finnas upptagna å ovan nämnda ritningar, kronan bekostar de för statens järnvägar avsedda nya anläggningarna från och med norra landfästet för bron över Riddarholmskanalen till nuvarande tunneln å Södermalm med däri ingående broar och viadukter, dock att kostnaderna för den för stambanebron över Söderström och vidliggande lokalbanebro gemensamma underbyggnaden (grundläggning och pelare samt landfästen vid kajkanterna) bestridas av kronan och staden till hälften vardera. Kostnaderna för de övriga arbetena skola bestridas av staden, dock att kronan lämnar bidrag med ett, på sätt nedan anges, till 1,350,000 kronor beräknat belopp, varav 1,000,000 kronor, närmast avseende järnvägsbron över Norrström, gäldas successivt, i den mån arbetena fortskrida, och 350,000 kronor när statens järnvägars bomanläggningar och bevakning vid Tegelbacken kunna borttagas.

Av bidragsbeloppet 1,000,000 kronor anses 650,000 kronor utgöra ersättning för järn och betong, varav 550,000 kronor för järn och 100,000 kronor för betong, allt färdigställt i bron. Beloppet 650,000 kronor är beräknat enligt 1935 års enhetspriser och innefattar icke kostnader för slutmålning av järn

och för gjutformar till betong, ej heller kostnader för fasta ställningar. Av bidragsbeloppet 1,000,000 kronor skall återstående belopp 350,000 kronor anses utgöra ersättning för på kronan i övrigt belöpande andel i kostnaderna för sagda bro; sistnämnda belopp är likaledes beräknat enligt 1935 års priser.

Om för här angivna produkter järn och betong, tagna tillsammans i nyssnämnda proportion, prisläget i den allmänna marknaden vid tiden för deras anskaffande stigit eller sjunkit i förhållande till prisläget år 1935 med mera än tio procent, skall kronans bidrag ökas respektive minskas med så stor del av beloppet 650,000 kronor, som svarar mot nyss åsyftade procenttal, minskat med 10.

Därest den för Stockholms stads grov- och diversearbetare avtalsenliga timlönen vid tiden för utförandet av ovannämnda andra arbeten för bron över Norrström stigit eller sjunkit med mera än tio procent i förhållande till motsvarande lön år 1935, skall kronans bidrag ökas respektive minskas med så stor del av det sist omnämnda beloppet om 350,000 kronor, som svarar mot sist åsyftade procenttal, minskat med 10.

Arbetets organisation samt frågan om och i vad mån utförandet skall ske genom den ena eller den andra partens försorg skall göras till föremål för senare överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och staden.

§ 3.

Den part, statens järnvägar eller staden, för vars behov utförd anläggning är avsedd att komma till användning, blir att anse såsom ägare till anläggningen; och skall underbyggnaden till stambane- och lokalbanebroarna över Söderström anses till lika del tillhöra vardera parten.

Underhållet av de olika anläggningarna ävensom renhållning och belysning av dem skola ombesörjas och bekostas av den part, som enligt vad nyss sagts är att anse såsom ägare till anläggningen. Underbyggnaden till stambane- och lokalbanebroarna över Söderström skall underhållas av parterna gemensamt.

§ 4.

Innan anläggning påbörjas, skola därtill hörande huvudritningar och konstruktioner vara godkända av såväl järnvägsstyrelsen som stadens vederbörande myndigheter.

§ 5.

Vad beträffar markområdena vid Tegelbacken överlåtas med äganderätt, av kronan till staden det å bilagda karta, märkt Pl. III, med gul färg och bokstaven A betecknade området vid Järnvägsparken om cirka 172 kvadratmeter och av staden till kronan det å samma karta med röd färg och bokstaven A betecknade området vid Klara Mälarstrand om cirka 1,150 kvadratmeter. Kronan avsäger sig därjämte till stadens förmån all kronans rätt till de å kartan med violett färg samt bokstäverna A, B och C betecknade områdena om tillhoppa cirka 3,817 kvadratmeter.

Vidare medger kronan att det å nämnda karta upptagna, med blå färg betecknade området om cirka 900 kvadratmeter må, utan hinder av den rätt

kronan äger till detsamma, av staden disponeras för vändslinga åt den söderifrån framdragna förortsbanan, dock endast så länge banan icke upplåtits för trafik längre än till ifrågavarande plats.

§ 6.

Av de å Riddarholmen öster om linjen a—b—c å bifogade karta, märkt Pl. IV, belägna markområdena överlåtas med äganderätt, av kronan till staden de med gul färg och nr 5, 12 och 17 betecknade områdena om tillhoppa cirka 1,320 kvadratmeter samt av staden till kronan de med röd färg samt nr 4 och 15 betecknade områdena, i areal innehållande sammanlagt omkring 495 kvadratmeter.

Vidare avstår kronan till staden all den rätt, kronan må äga till de å nyssberörda del av sagda karta med grön färg och nr 1, 9, 18, 19, 21 och 24 betecknade områdena om tillhoppa cirka 2,840 kvadratmeter, varemot staden till förmån för kronan avstår från all den rätt, staden må äga till de å samma del av kartan med brun färg och nr 2, 3, 7, 10, 11 och 16 betecknade områdena, i areal innehållande sammanlagt omkring 1,315 kvadratmeter.

§ 7.

Vad beträffar markområdena mellan Riddarholmen och den norra mynningen av järnvägstunneln under Södermalm avstår staden till kronan all den rätt, staden kan äga till de å bilagda karta, märkt Pl. V, med röd färg betecknade markområdena, i areal innehållande sammanlagt cirka 3,773 kvadratmeter.

Kronan avstår å sin sida från den rätt, kronan på grund av stadsfullmäktiges beslut den 13, den 14 och den 15 juni 1864 angående upplåtelse av mark för järnvägsändamål äger till de å nyssnämnda karta med violett färg utmärkta områdena, i areal utgörande tillhoppa omkring 1,628 kvadratmeter.

I den mån stambanan å sträckningen från Riddarholmskanalen till norra mynningen av järnvägstunneln under Södermalm framdrages å viadukt berättigas staden att utan särskild ersättning nyttja marken under viaduktpartierna såsom upplags- eller parkeringsplats, dock endast under förutsättning att därigenom icke uppstår fara för järnvägsdriften eller hinder för tillsyn och underhåll av järnvägsanläggningen.

§ 8.

Kontrahenterna avstå, envar till den andre, all den rätt vederbörande må äga till de vattenområden, vilka, enligt vad som framgår av bilagda karta, märkt Pl. I, äro avsedda att efter utfyllning ingå i den andres trafikanordningar.

Vad beträffar övriga delar av de med detta avtal avsedda nya stambane-, förortsbane- och gatutrafiklederna, som beröra strand, vatten och grund i Norrström och Söderström, förbinda sig kontrahenterna, envar i vad den sammes rätt må beröras, att medgiva de avsedda anordningarna och icke här för fordra ersättning i någon form.

§ 9.

I den mån så ej redan skett tillträdas de ovan omförmälda överlåtna områdena av vederbörande, så snart detta avtal blivit mellan kontrahenterna bindande samt erforderliga omläggningar av järnvägsspår verkställt.

Genom vad sålunda bestämts skall kronan icke betagas rätten att, så länge kronan finner så nödigt, dock längst intill den 1 januari 1948, nyttja det nuvarande bangårdspostkontoret för post- eller järnvägsändamål, åliggande det staden att tillse att, så länge byggnaden så brukas, erforderliga tillfarter till densamma städse hållas öppna.

§ 10.

Den ekonomiska uppgörelsen mellan kontrahenterna i anledning av de förutnämnda överlåtelsena ordnas sålunda:

Av de i § 5 första stycket omnämnda områdena avräknas det röda området om 1,150 kvadratmeter mot lika stor areal inom de violetta områdena A, B och C. För återstoden av nämnda violetta områden, vilken återstod utgör 2,667 kvadratmeter, ävensom för det gula området om 172 kvadratmeter äger kronan tillgodoräkna sig lika stor areal, alltså tillhoppa 2,839 kvadratmeter, inom det å Pl. III med röd färg och bokstaven B betecknade området.

För stadens nyttjande av det i § 5 andra stycket omnämnda området skall särskild ersättning icke utgå, men skall området återställas i avröjt skick.

För de i §§ 6—8 omförmälda marktransaktionerna samt för det att de å bilagda karta, märkt Pl. IV, med nr 8 och 14 betecknade, kronan tillhöriga områdena för tillgodoseende av stadens behov av sydnordlig trafikled bindas för järnvägsändamål skall kronan — utöver vad som på grund av föreskrifterna i § 11 må tillkomma kronan — äga i mellanvarandet mellan parterna tillgodoräkna sig en mellangift av 150,000 kronor, att gäldas å tid och på sätt i § 41 här nedan stadgas.

§ 11.

För skada och intrång, som vid ett ordnande av trafiklederna mellan Norrmalm och Södermalm i enlighet med detta avtal kan uppkomma å invidliggande fastigheter, skall ersättning, i den mån sådan befinnes tillkomma vederbörande, utgå på sätt nedan sägs.

Beträffande de kronan tillhöriga tomterna nr 1 och 2 i kvarteret Gråmunkeholmen å Riddarholmen skall staden till kronan utgiva 85 procent av det belopp, vartill å berörda fastigheter uppkommande skada och intrång kunna skattas; skolandet återstående 15 procent av beloppet stanna å kronan. Med hänsyn till beräkningen av den i § 10 sista stycket omförmälda mellangiften skall vid bestämmandet av ersättningen för skada och intrång å kronans ifrågasvarande fastigheter särskild lösen icke beräknas för de å bilagda karta, märkt Pl. IV, med nr 8 och 14 betecknade områdena. Däremot skall till skada och intrång räknas den värdeminskning, som återstående delar av nyssnämnda tomter kunna antagas hava undergått därigenom att de till följd av järnvägens

förflyttning må beräknas vid framtida bebyggande kunna nyttiggöras i mindre omfattning än för närvarande.

Eventuell särskild ersättning för skada och intrång å enskild tillhörig fastighet å Riddarholmen skall utgivas till 85 procent av staden och till återstående 15 procent av kronan.

Staden skall, med den fördelning av kostnaderna mellan staden och kronan som i föregående stycke är föreskriven ifråga om skada och intrång, ombesörja att körbar förbindelse åstadkommes mellan, å ena sidan, Tryckerigatan samt, å den andra sidan, Kungshusplan—Birger Jarls Torg; och medger kronan att för nämnda förbindelseled må utnyttjas det västliga, nu obebyggda och å bifogade karta, märkt Pl. IV, med rutning betecknade hörnet av tomten nr 2 i kvarteret Gråmunkeholmen, skolande härigenom å sagda fastighet uppkommande skada och intrång ersättas kronan enligt de i andra stycket angivna grunder.

För skada och intrång, som genom den ifrågavarande trafikregleringen vid Tegelbacken förorsakas fastighet, belägen utanför järnvägsområdet, skall staden svara.

Staden skall i förhållande till kronan slutligt bära de kostnader, som kunna uppkomma i följd av vattendomstols föreskrift om utförandet av nu förevarande byggnadsföretag.

Storleken av den kronan jämlikt denna paragraf tillkommande ersättningen samt tidpunkten för dess gäldande bestämmas framdeles genom särskild överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och staden. Kan överenskommelse icke träffas efter det ifrågavarande trafikanordningar fullbordats, hänskjutes saken till skiljemän, på sätt i § 47 sägs.

§ 12.

Kronan frikallas från skyldighet att i egenskap av ägare till tomten nr 1 i kvarteret Gråbrödraklostret utgiva gatumarkersättning och gatukostnadsbidrag till staden för den trafikled, som framdeles må komma att framdragas omedelbart öster om nämnda tomt.

Vållas genom framdragandet av den i föregående stycke omförmälda trafikled skada och intrång å kronan tillhörig fastighet å Riddarholmen, skall staden därför utgiva full ersättning, vilken skall bestämmas i den ordning som i § 11 sista stycket sägs.

§ 13.

De områden å Riddarholmen, beträffande vilka rättsöverlåtelse till staden ägt rum enligt vad ovan sagts, ävensom de staden redan tillhöriga, å bilagda karta Pl. IV med nr 20, 22 och 23 betecknade ofärgade områdena må endast begagnas för trafikändamål eller såsom öppen plats.

Vissa Stockholms centralbangård berörande markfrågor m. m.

§ 14.

Staden överlåter till kronan all den rätt staden äger till de å bilagda karta, märkt Pl. III, med röd färg samt bokstäverna B, C, D, E och F betecknade

områdena, i areal innehållande tillhopa omkring 31,070 kvadratmeter. Den streckade delen av området B, innehållande cirka 2,315 kvadratmeter, är avsedd för uppställning av fordon invid blivande ilgodsmagasin och bangårds-postkontor samt får icke bebyggas i eller över invidliggande gatas plan annat än efter medgivande av staden.

Kronan överlåter till staden med äganderätt de å samma karta, märkt Pl. III, med gul färg samt bokstäverna B, C, D, E, F, G, H och I betecknade områdena, i areal innehållande sammanlagt omkring 17,015 kvadratmeter.

Till de med gul färg samt bokstäverna E, F och I betecknade områdena, av vilka det sistnämnda utgör del av kvarteret Lokstallet, hör rätt att mot statens järnvägars bangårdsområde hava fönster, dock att vad beträffar områdena E och F fönstren skola vara fasta och av glasbetong eller annat material som av järnvägsstyrelsen godkännes.

§ 15.

Kronan avstår vidare till staden all den rätt kronan kan äga till de å bifogade karta, märkt Pl. III, med brun täckfärg samt bokstäverna A och B betecknade områdena om tillhopa cirka 2,508 kvadratmeter, ägande kronan att vid en kommande uppgörelse angående statens järnvägars övertagande av å kartan med grön färg betecknade områden med äganderätt tillgodoräkna sig lika stor areal utfylld mark inom sistnämnda områden.

I den mån så icke redan skett genom § 17 i 1923 års bangårdsavtal, förbinder sig staden att för eventuell framtida utvidgning av statens järnvägars spårssystem reservera de å bilagda karta, märkt Pl. III, med grön färg betecknade områdena samt följaktligen att å dessa områden icke vidtaga sådana åtgärder, att deras användande för här angivet ändamål därigenom avsevärt försvåras eller fördyras, utan att underhandling med statens järnvägar dess-förinnan upptages i frågan.

Staden förbinder sig att utan kostnad för kronan anordna erforderliga gator för tillfart till det bangårds-postkontor och det ilgodsmagasin, som avses att förläggas till det å bilagda karta, märkt Pl. III, med röd färg och bokstaven B betecknade området, samt avstår från anspråk gentemot kronan på gatumarkensättning och gatukostnadsbidrag även för övriga gator, som må komma att angränsa sagda område.

§ 16.

Det å bifogade karta, märkt Pl. III, med bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, j och a begränsade röda området må av kronan tillträdas ett år efter förutgången tillsägelse, dock tidigast den 1 januari 1948. Det å samma karta med bokstäverna l, m, n, o, q, r, s, t, k och l begränsade röda området må, i den mån detsamma icke är upplåtet till Aktiebolaget Vintervägen, av kronan tillträdas omedelbart.

Det å kartan, märkt Pl. III, med gul färg och bokstaven H betecknade området må tillträdas av staden sedan å området befintliga järnvägsspår blivit på stadens bekostnad förflyttade. Spårens förflyttning skall av kronan ombesörjas inom två år efter därom av staden gjord framställning.

I den mån så icke redan skett må övriga enligt § 14 och § 15 första stycket överlåtna områden tillträdas av vederbörande kontrahent den första dagen i kvartalet näst efter det, varunder detta avtal blivit mellan kontrahenterna bindande.

§ 17.

De å bifogade karta, märkt Pl. III, med brun kantfärg samt bokstäverna C, D, E och F betecknade områdena om tillhopa omkring 1,800 kvadratmeter, vilka områden upplåtits av staden enligt 1923 års bangårdsavtal för järnvägsändamål, hava, då områdena icke längre användas för berörda ändamål, redan återgått till staden.

Kronan avsäger sig till stadens förmån all kronans rätt till det å samma karta med violett färg och bokstaven D betecknade området om 25 kvadratmeter, vilket område redan tagits i bruk för stadens trafikändamål.

§ 18.

I anledning av de i § 14 omhandlade marköverlåtelseerna samt under hänsynstagande till kronans marktillgodohavande enligt § 10 andra stycket har staden att i mellanvarandet mellan kontrahenterna räkna sig tillgodo en mellangift av 3,044,525 kronor, att gäldas å tid och på sätt nedan i § 41 närmare omförmäles.

I § 17 berörda markdispositioner skola icke föranleda någon ersättnings-skyldighet.

Kv. Jericho nr 7 och 8.

§ 19.

Staden försäljer till kronan tomterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho. Fastigheterna, som äro avsedda att lagfaras för telegrafverkets räkning, tillträdas den 1 oktober 1941.

§ 20.

Köpeskillingen för de i föregående paragraf omförmälda fastigheterna är beräknad till 300,000 kronor. Detta belopp erlägges sålunda att kronan

A. å tillträdesdagen övertager betalningsansvaret för fastigheterna besvärande inteckningslån, den 1 mars 1940 uppgående

1) för tomten nr 7 till sammanlagt	kronor	24,387: 24
2) för tomten nr 8 till sammanlagt	»	29,318: 06

B. å tid och på sätt, nedan i § 41 närmare omförmäles,

betalar	»	246,294: 70
---------------	---	-------------

Summa kronor 300,000: —

§ 21.

Vederbörande ägare till de i § 19 omförmälda tomterna frikallas från skyldighet att utgiva å dem belöpande gatumarkersättning för Lästmakargatans utläggning i enlighet med nu gällande stadsplan.

Å andra sidan avstår kronan från alla anspråk å skadestånd för de olägen-

heter, som vid nytt bebyggande av ifrågavarande tomter må uppstå till följd av att gatan utmed tomterna vid nämnda tidpunkt tilläventyrs ännu icke blivit reglerad till det enligt gällande stadsplan fastställda höjdläget; skolande emellertid staden i sistnämnda händelse på lämpligaste sätt ordna gatan i anslutning till den nya bebyggelsen.

Västra delen av Riddarholmen.

§ 22.

Staden överläter till kronan med äganderätt *dels* tomten nr 2 i kvarteret Västertorn, förut betecknad nr 7 i kvarteret Riddarholmen, och tomten nr 2 i kvarteret Kidskär, förut betecknad nr 15 i kvarteret Riddarholmen, *dels ock* de å bilagda karta, märkt Pl. IV, med röd färg samt bokstäverna A, B, C och D betecknade områdena.

Vidare avstår staden till kronan all den rätt staden kan äga till *dels* tomten nr 1 i kvarteret Kidskär, förut betecknad nr 4 i kvarteret Riddarholmen, *dels* stadsägan nr 224, *dels* de å bilagda karta, märkt Pl. IV, med brun färg samt bokstäverna E och F betecknade områdena, *dels* den del av förra tomten nr 6 i kvarteret Riddarholmen, varå det av staden år 1845 inköpta före detta sundhetskollégii hus var beläget, *dels ock* all den övriga mark å Riddarholmen som är belägen väster om linjen a—b—c å nyssnämnda karta.

§ 23.

Det å bifogade karta, märkt Pl. IV, med streckning utmärkta området må allt framgent under de i nästföljande stycke angivna villkor av staden disponeras för hamnrörelse och därför erforderliga byggnader, det med bokstäverna d, e, f, g, h och d begränsade området dock endast så länge det erfordras för tullpaviljong.

Annan hamnrörelse än sådan som föranledes av passagerar- och styckegodstrafik må icke bedrivas å området. Ej heller må å området uppföras byggnad eller eljest vidtagas anordning av stadigvarande natur utan att Kungl. Maj:t i varje särskilt fall därtill meddelat tillstånd.

§ 24.

Kronan förklarar att från Riddarholmsbron tvärs över Riddarholmen till hamnplanet å holmens västra sida må hållas öppen en för den allmänna trafiken avsedd, minst 13.5 meter bred gatuled, som ej får hava väsentligt sämre lutningsförhållanden än den nuvarande.

I övrigt medgiver kronan att, i den mån kronan tillhöriga områden å Riddarholmen icke av kronan bebyggas eller eljest tagas i anspråk för något kronans eget ändamål, desamma må, där så utan olägenhet kan ske, hållas öppna för allmänheten och i erforderlig utsträckning jämväl för den allmänna trafiken.

Det skall åligga staden att ombesörja och bekosta de öppethållna områdenas underhåll, renhållning och belysning, allt på sätt sker beträffande stadens gator och öppna platser, därvid staden skall äga rätt uppbära ren-

hållnings- och andra särskilda avgifter i den mån sådana enligt gällande bestämmelser utgå för fastigheter i allmänhet i Stockholm.

§ 25.

Så länge tomten nr 1 i kvarteret Kungl. Boktryckaren innehaves av annan ägare än kronan, skall kronan i stadens ställe svara för att körbar förbindelse, ej sämre än den som i anslutning till bestämmelsen i § 11 fjärde stycket åstadkommes, hålles öppen mellan denna tomt och Riddarholmsbron ävensom att tomten bibehålles vid fasadrätt och rätt till in- och utfart vid Tryckerigatan, Arkivgatan och Norra Riddarholmshamnen.

§ 26.

Kronan frikallar för sin del staden från den skyldighet som framdeles, i anledning av stadsplanläggning av Riddarholmen eller av annan därmed jämförlig grund, kan uppkomma för staden i fråga om markförvärv för och anläggning av gator och öppna platser å holmen. Skulle av annan än kronan mot staden i nyssnämnda avseende väckt krav vinna bifall, förbinder sig kronan att hålla staden skadeslös.

§ 27.

Kronan äger tillträda fastigheten nr 2 i kvarteret Västertorn samtidigt med att kronan, jämlikt § 30 nedan, lämnar staden tillträde till fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glas bruket.

Fastigheterna nr 1 och 2 i kvarteret Kidskär samt stadsägan nr 224 tillträdas av kronan den 1 juli 1942.

I övrigt sker kronans tillträde av de enligt § 22 överlåtna fastigheterna så snart detta avtal blivit mellan kontrahenterna bindande.

§ 28.

Kronan skall för tiden efter den 1 juli 1942 svara för uppfyllelsen av de förpliktelser gentemot finska församlingen, som jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 21 juli 1813 må åvila staden beträffande fastigheten nr 1 i kvarteret Kidskär.

Dessutom skall staden, i anledning av den i §§ 22—27 träffade uppgörelsen, i mellanvarandet mellan kontrahenterna tillgodoräknas en mellangift av 1,445,000 kronor, vilket belopp skall gäldas å tid och på sätt, nedan i § 41 närmare anges.

Fastigheter i Staden mellan broarna och å Kungsholmen.

§ 29.

Staden överlåter med äganderätt till kronan dels det å bifogade karta, märkt Pl. VI, med röd kantlinje samt bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m och a begränsade området vilket i areal innehåller omkring 2,360 kvadratmeter samt består av följande fastigheter, nämligen tomterna nr 1, 2, 4 och 5 samt del av tomten nr 6, allt i kvarteret Minotaurus, tomterna

nr 2, 3, 4, 5.6, 7 och 8 samt del av tomten nr 1.9, allt i kvarteret Nessus, tomterna nr 4, 5, 6, 7, 8 och 9 samt delar av tomterna nr 3 och 11, allt i kvarteret Lychaon, tomten nr 4 och del av tomten nr 2.7, allt i kvarteret Cephalus, samt delar av de mellanliggande gränderna Stenbastugränden, Kolmätargränden och Klockgjutargränden, *dels ock* tomten nr 1 i kvarteret Nemesis med de gränser sistnämnda tomt har i enlighet med den 19 oktober 1928 fastställd stadsplan, varande ifrågavarande fastighet, som i areal innehåller omkring 2,560 kvadratmeter, å nyssnämnda karta, märkt Pl. VI, begränsad med röd kantlinje samt bokstäverna n, o, p, q och n.

Kronan överlåter å sin sida med äganderätt till staden fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket.

§ 30.

Beträffande tillträdandet av de enligt detta kapitel överlåtna fastigheterna skall gälla följande.

Fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket tillträdas av staden den 1 januari 1946, där ej kronan före den 1 januari 1944 givit staden besked att kronan önskar viss senare dag för avträdandet, dock att staden i varje fall äger tillträda fastigheterna senast den 1 januari 1948.

Fastigheten nr 1 i kvarteret Nemesis tillträdes av kronan ett år efter det fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket blivit av kronan till staden avträdde.

Det å kartan, märkt Pl. VI, med bokstäverna a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m och a begränsade området tillträdes av kronan den 1 oktober 1941.

§ 31.

Kronan befrias från skyldighet att till staden utgiva den gatumarksansättning för Myntgatans utläggning i enlighet med bifogade karta, märkt Pl. VI, som eljest skolat åvila kronan såsom ägare såväl till det i sista stycket av föregående paragraf omförmälda området som till kvarteret Mars och Vulcanus, dock att härigenom icke göres ändring i den ersättningsskyldighet som må åligga kronan jämlikt 1928 års Kanslihus-Kungsholmsavtal punkt 8:o första stycket.

Å andra sidan avstår kronan såsom ägare till kvarteret Mars och Vulcanus från varje anspråk på ersättning för den enligt samma karta avsedda igenläggningen av Salvii gränd, varjämte kronan till förmån för staden avsäger sig all den rätt kronan må äga till den del av nämnda gränd, vilken enligt kartan är avsedd att framdeles ingå i kvarteret Aglaurus.

§ 32.

Därest staden framdeles skulle vilja avhända sig densamma tillhörig mark inom det nybildade kvarteret Aglaurus, skall kronan äga företrädesrätt att förvärva denna mark.

§ 33.

Staden skall i mellanvarandet mellan kontrahenterna tillgodoföras

1) såsom köpeskilling för fastigheten nr 1 i kvarteret Nemesis	kronor	900,000:—
2) såsom köpeskilling för det i sista stycket av § 30 omförmälda området samt för den i § 31 angivna upp- gårelsen	»	1,750,000:—
Summa kronor		2,650,000:—

Nämnda belopp skall gäldas sålunda att kronan

A. å dagen för tillträddandet av sistsagda fastighet, den 1 oktober 1941, övertager betalningsansvaret för tomten nr 8 i kvarteret Lychaon besvärande inteck- ningslån, den 1 mars 1940 uppgående till	kronor	2,739: 35
B. å tid och på sätt, nedan i § 41 närmare omförmäles, betalar	»	2,647,260: 65
Summa kronor		2,650,000:—

§ 34.

För fastigheterna nr 3 och 4 i kvarteret Glasbruket tillgodoföres kronan en beräknad köpeskilling av 4,503,820 kronor, att gäldas å tid och på sätt, nedan i § 41 närmare omförmäles.

Karl XII:s torg, Karl XIII:s torg och Humlegården m. m.

§ 35.

Kronan överlåter med äganderätt till staden de å bifogade karta, märkt Pl. VII, med gul färg betecknade delarna av fastigheterna nr 4 i kvarteret Kungl. Trädgården och nr 3 i kvarteret Norrström, innehållande de sålunda överlåtna markområdena i areal tillhoppa omkring 3,210 kvadratmeter, därav cirka 185 kvadratmeter av fastigheten kvarteret Kungl. Trädgården nr 4 utgöras av mark varå norra delen av den s. k. ateljébyggnaden för närvarande är belägen.

Vidare avstår kronan till förmån för staden från all den rätt kronan kan äga till de å samma karta med brun färg betecknade delarna av Kungsträdgårdsgatan, Arsenalsgatan och Strömgatan.

Staden förklarar sig å sin sida avstå från varje anspråk å äganderätt till de å sagda karta med grön täckfärg eller grön kantfärg betecknade områdena.

§ 36.

Det till staden överlåtna markområdet vid Hamngatan skall av kronan avträdas till staden, vad beträffar den överlåtna delen av den s. k. ateljébyggnaden i avröjt skick, för att utläggas till gata, i den mån området är beläget norr om linjen a—b—c, den 1 oktober 1941 samt, till återstående del, tre år efter därom av staden gjord tillsägelse, dock att avträddandet av sistnämnda del icke skall ske förrän i samband med en vidgning av de å ömse sidor om ifrågavarande avsnitt av Hamngatan befintliga delarna av samma gata till minst 26 meters bredd samt i varje fall icke tidigare än den 1 oktober 1946.

Den i övrigt till staden enligt § 35 överlåtna marken må, i den mån så icke redan skett, av staden tillträdas och utläggas till respektive gata så snart detta avtal blivit mellan kontrahenterna bindande.

§ 37.

Kronan upplåter till staden Karl XII:s Torg (kvarteret Norrström nr 3) och Karl XIII:s Torg (kvarteret Kungl. Trädgården nr 4) samt Humlegården, i den mån nämnda områden icke redan tagits i anspråk för byggnadsändamål eller nyttjanderätt till dem eljest upplåtits åt annan, för en tid av 50 år, räknat från den 1 januari 1942, eller alltså till den 1 januari 1992, för att användas såsom för allmänheten utan avgift tillgängliga parker.

Upplåtelsen skall icke innebära hinder för kronan att, vad beträffar Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg, vidtaga de jämkningar i bebyggelsen utmed områdenas västra sida, som må finnas påkallade samt, vad beträffar Humlegården, vidtaga tillbyggnad av bibliotekshuset eller inom nämnda område uppföra annan byggnad för bibliotekets behov. Nu nämnda åtgärder må dock icke företagas förrän ett år efter det staden därom erhållit underrättelse.

De till staden upplåtna områdena skola av staden underhållas i ett efter tidens fordringar avpassat skick. Väsentligare ändring i områdenas nuvarande utseende eller uppförande av byggnader i dem må icke ske utan tillstånd av Kungl. Maj:t. Staden har att svara för den gaturenhållning som faller å respektive parkområde, skolandet som en följd härav gaturenhållningsavgift för Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg upphöra att utgå under tiden för upplåtelsen.

§ 38.

Den nu av staden till Karl XII:s Torg förlagda pumpstationen må, utan hinder av kronans äganderätt till platsen, allt framgent där bibehållas, varvid dock staden har att tillse att anordningarna för pumpstationen icke störa områdets utseende.

§ 39.

Kronan skall i mellanvarandet mellan kontrahenterna tillgodoföras

1) för den överlåtna delen av området för den s. k. ateljébyggnaden	kronor	575,000
2) i anledning av den i § 35 omförmälda markuppgörelsen i övrigt	»	1,512,500
3) för de i §§ 37 och 38 omhandlade, till staden gjorda upplåtelserna	»	800,000
		Summa kronor 2,887,500

Nämnda belopp skall gäldas å tid och på sätt, nedan i § 41 närmare omförmäles.

Utöver det under 3) här ovan i denna paragraf omnämnda engångsbeloppet har staden i anledning av de i § 37 berörda parkupplåtelserna att, till erinran

om upplåtelseernas natur, utgiva en årlig avgift, bestämd för Karl XII:s Torg och Karl XIII:s Torg till sammanlagt 100 kronor samt för Humlegården till likaledes 100 kronor, vilken avgift skall utan anfordran erläggas förskottsvis sist å söckendagen näst före varje kalenderårs början.

Gemensamma bestämmelser m. m.

§ 40.

Vid avtalets ingående har förutsatts att följande byggnader komma att, såsom kulturhistoriskt värdefulla, för framtiden bibehållas, nämligen arkivbyggnaden och tornbyggnaden å tomten nr 2 i kvarteret Västertorn, gymnasiehuset å tomten nr 1 i kvarteret Kidskär, samt gamla rådhuset å tomten nr 1 i kvarteret Nemesis.

§ 41.

I det föregående har

kronan tillgodoförts:

enligt § 10	kronor	150,000: —
» § 34	»	4,503,820: —
» § 39	»	2,887,500: —
Summa kronor		7,541,320: —

staden tillgodoförts:

enligt § 18	kronor	3,044,525: —
» § 20 under B	»	246,294: 70
» § 28	»	1,445,000: —
» § 33 under B	»	2,647,260: 65
Summa kronor		7,383,080: 35

Härmed överenskommes att de i denna paragraf uppräknade respektive kontrahent tillgodoförda beloppen samtliga skola gäldas den 1 oktober 1941. Nämda dag har alltså staden att till kronan utgiva ett saldo å kronor 158,239: 65, från vilket belopp dock må avdragas vad staden efter den 1 mars 1940 må komma att avbetala å de i § 20 under A. och i § 33 under A. omförmälda inteckningslånen.

§ 42.

Vardera kontrahenten skall äga att med stöd enbart av detta avtal och salunda utan att någon ytterligare handling av medkontrahenten utfärdas söka och erhålla lagfart å den fasta egendom, som kontrahenten genom detta avtal förvärvar, så snart avtalet blivit mellan kontrahenterna bindande.

Vid samma tidpunkt skola kontrahenterna, var till annan, avlämna den närmare specifikation å överlåten fast egendom, som för lagfarts vinnande må vara erforderlig, ävensom lagfarts- eller äganderättsbevis samt gällande designationer rörande sådan egendom, i den mån sådana bevis eller handlingar innehas av vederbörande.

Sedan detta avtal blivit mellan kontrahenterna bindande, åligger det envar av dem att snarast möjligt till vederbörande myndighet ingiva vederbörlig ansökan om sådana mättnings- och styckningsförrättningar rörande enligt detta avtal å honom överlåtten fast egendom, som erfordras för erhållande av lagfart å densamma.

Vardera kontrahenten vidkännes alla kostnader för lagfart å de av honom förvärvade fastigheterna samt för lagfarten erforderliga mättnings- och styckningsförrättningar.

Överlåtten egendom skall, där ej annat av mottagaren medges, av överlåtaren väl vårdas och underhållas så att den vid avträdet icke befinner sig i sämre skick än för närvarande.

§ 43.

Vardera kontrahenten är skyldig respektera de nyttjanderättsavtal, som kunna gälla beträffande de till honom överlåtna områdena, med rätt att uppbära den på tiden efter tillträdesdagen belöpande avkastningen av områdena.

Onera och utskylder som må komma att utgå för i detta avtal behandlade områden vilka, ägda av kronan, upplåtits till nyttjande åt staden, skola, så länge respektive nyttjanderättsupplåtelse varar, gäldas av staden. I övrigt skola onera och utskylder för de överlåtna områdena gäldas, i den mån de belöpa å tiden före respektive tillträdesdag, av överlåtaren och, i den mån de belöpa å tiden därefter, av förvärvaren.

§ 44.

Kronan ansvarar för att av kronan överlåtten fastighet är fri från inteckning till säkerhet för fordran. Staden ansvarar för att all annan av staden överlåtten fastighet än tomterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho samt tomterna nr 7 och 8 i kvarteret Lychaon är fri från sådan inteckning. Båda kontrahenterna garantera ömsesidigt att de av dem överlåtna fastigheterna icke besväras av inteckning till säkerhet för annat än fordran eller av premielån.

De inteckningar som ligga såsom säkerhet för lån, för vilka kronan övertager betalningsansvaret, tillfalla kronan.

Staden har att å tillträdesdagen till kronan avlämna nya gravationsbevis rörande tomterna nr 7 och 8 i kvarteret Jericho samt tomterna nr 7 och 8 i kvarteret Lychaon ävensom de enligt samma bevis nämnda fastigheter besvärande inteckningar som icke utgöra säkerhet för de lån, för vilka kronan övertager betalningsansvaret.

Vardera kontrahenten har att, i förekommande fall, å respektive tillträdesdag till den andre kontrahenten avlämna fastigheterna rörande brandförsäkringshandlingar samt hyres- och arrendekontrakt, kontrakten av säljaren transporterade på tillträddaren.

§ 45.

Då vid avstyckning av överlåtna områden fråga blir om bestämmande av områdenas gränser, skola de till detta avtal hörande ritningarna äga vitsord framför arealuppgifterna.

Det nu av kronan till staden överlåtna, å kartan Pl. III med gul färg och bokstaven H betecknade området utgör del av de områden av tomten nr 42 i kvarteret Röda Berget och Barnhusstranden, som staden i 1923 års bangårdsavtal överlätit till kronan, men som ännu icke blivit avstyckade eller för kronan lagfarna. Överlåtandet av ifrågavarande del av dessa områden skall därför ske på så sätt, att 1923 års bangårdsavtal skall, så vitt det avser de nu överlåtna delarna, anses förfallet och den till kronan genom 1923 års avtal överlåtna äganderätten gälla allenast återstoden av de i sagda avtal överlåtna områdena; och skall detta iakttagas vid blivande avstyckning av denna återstod.

§ 46.

Staden medger för sin del att, sedan i enlighet med Pl. I till detta avtal fast bro blivit uppförd över Söderström, vad i 1923 års bangårdsavtal eller eljest är föreskrivet om skyldighet för statens järnvägar att öppenhålla järnvägsbron över Söderström må upphöra att gälla.

Med det undantag, som föranledes av stadgandet i § 15 andra stycket, bliva bestämmelserna i § 17 av 1923 års bangårdsavtal, så som nämnda bestämmelser numera gälla, härigenom upphävida.

Övriga bestämmelser i 1923 års bangårdsavtal skola fortfarande vara gällande i den mån de icke stå i strid med bestämmelse i nu förevarande avtal, dock att vad i § 10 av 1923 års bangårdsavtal är stadgat skall avse det område, som i enlighet med nu föreliggande markavtal är avsett att disponeras av statens järnvägar eller för blivande bangårdspostkontor.

De särskilda kontrakt som slutits mellan järnvägsstyrelsen och staden den 8 mars och den 5 april 1929, med tillägg den 30 juni samma år, samt den 23 februari 1937, angående stadens arrenderande av de å bifogade karta, märkt Pl. III, med gul färg samt bokstäverna E och F betecknade områdena, skola upphöra att gälla samtidigt med att staden i enlighet med detta avtal äger tillträda samma områden.

Det den 8 maj och den 13 juni 1877 mellan kronan och staden ingångna avtalet angående upplåtelse till staden av Humlegården, vilket avtal sedermera undergått viss ändring, skall upphöra att gälla med utgången av år 1941.

§ 47.

Tvist angående tolkningen eller tillämpningen av detta avtal eller i samband därmed stående rättsförhållanden skall avgöras av skiljemän enligt lag.

§ 48.

Detta avtal får icke i något avseende anses prejudicerande i fråga om kronans eller stadens äganderättsanspråk rörande områden, beträffande vilka någon rättsöverlåtelse icke förekommit i avtalet.

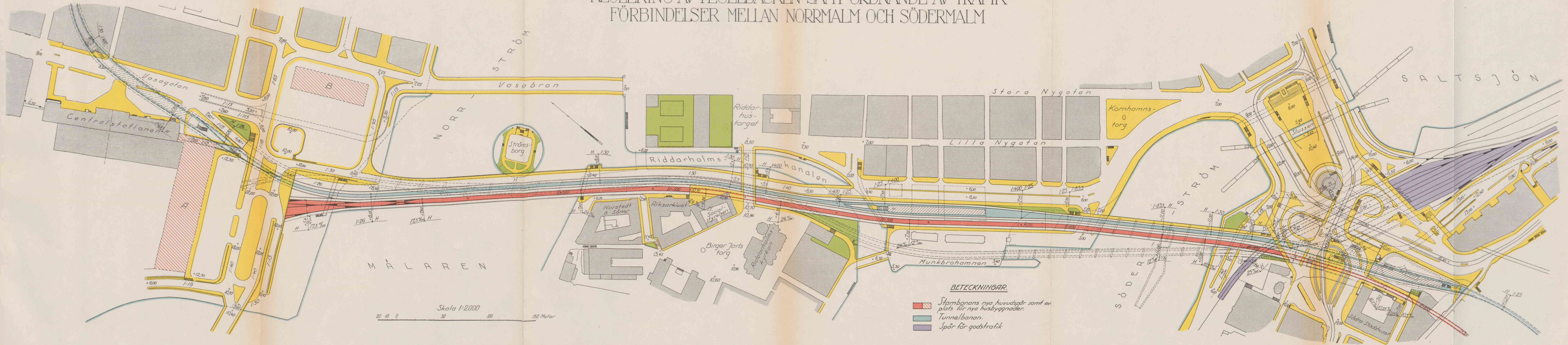
§ 49.

Detta avtal är icke mellan kontrahenterna bindande förrän lagakraftäggande beslut, varigenom de i § 1 andra stycket omförmälda framställningarna bi-

fallits, föreligger samt stadsplaneändringar i huvudsaklig överensstämmelse med bilagda kartor, märkta Pl. I, Pl. VI och Pl. VII, av Kungl. Maj:t fastställt; dock att vad sålunda föreskrivits icke skall utgöra hinder för kronan att, med det i § 16 första stycket andra punkten omförmälda undantag, omedelbart tillträda det å Pl. III med bokstäverna l, m, n, o, q, r, s, t, k och l begränsade röda området.

Har avtalet icke i enlighet med bestämmelsen i föregående stycke blivit mellan kontrahenterna bindande före den 1 juni 1941, skall det anses förfallet, skolandet i sådan händelse ersättningen för det område, som enligt samma stycke må av kronan omedelbart tillträddas, bestämmas enligt lagen om expropriation.

REGLERING AV TEGELBACKEN SAMT ORDNANDE AV TRAFIKFÖRBINDELSER MELLAN NORRMALM OCH SÖDERMALM



REGLERING AV TEGELBACKEN SAMT ORDNANDE AV TRAFIKFÖRBINDELSER MELLAN NORRMALM OCH SÖDERMALM

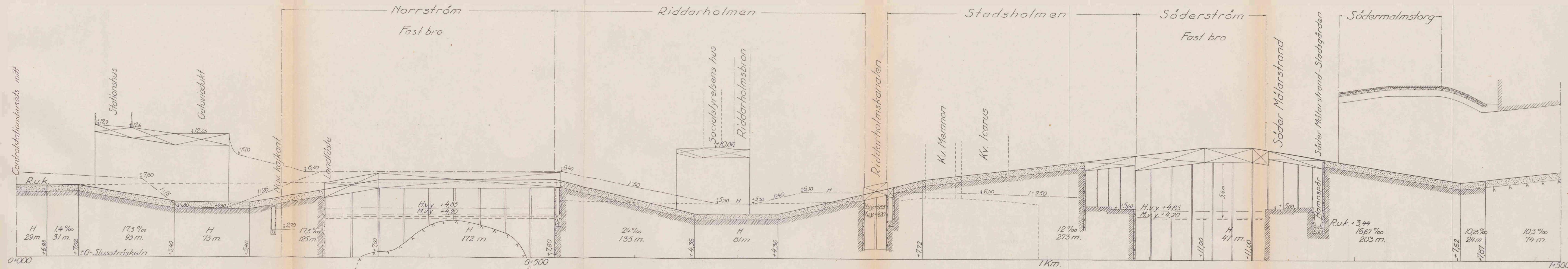
Längdskala 1:2000



Höjdskala 1:200

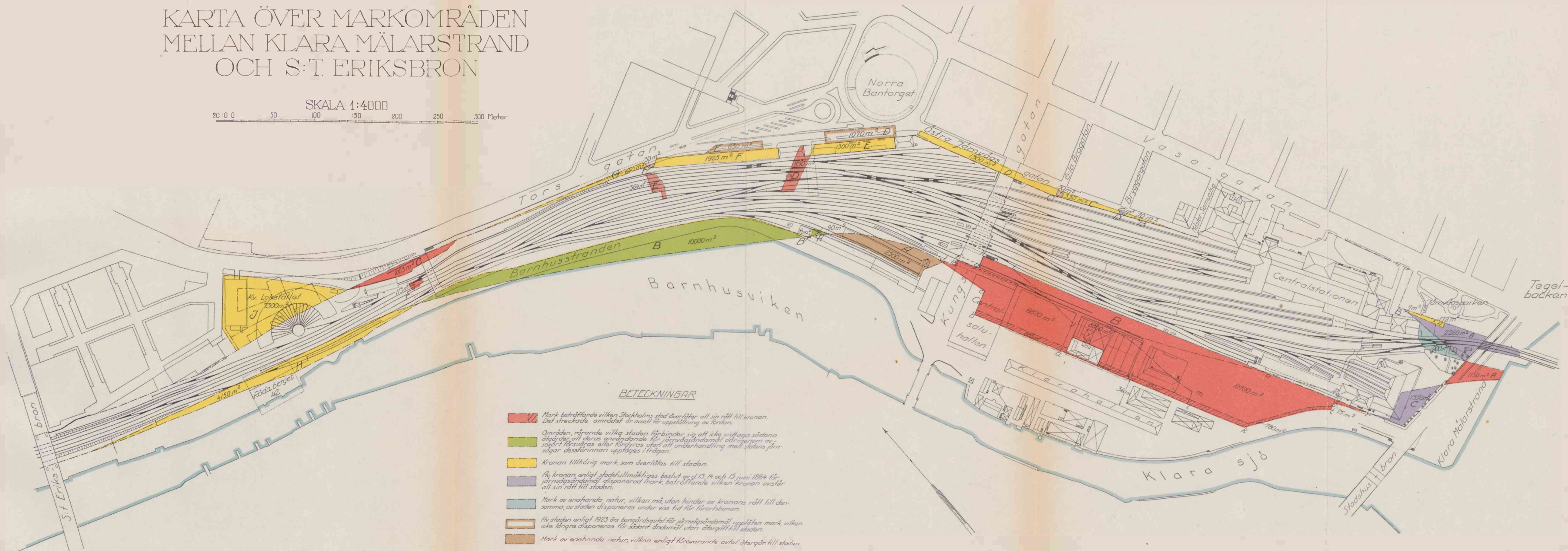
Tegelbacken

Slussen



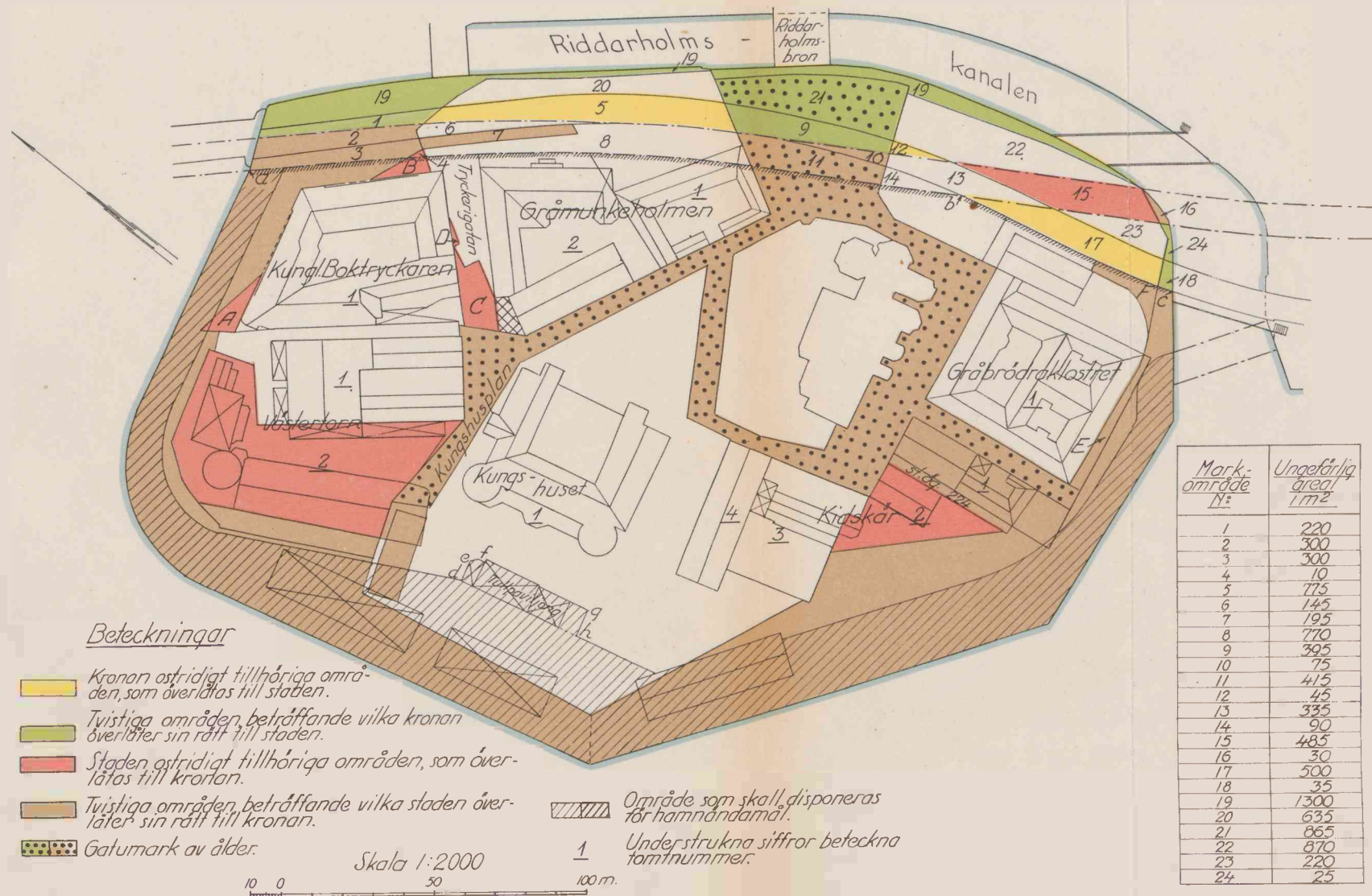
KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN MELLAN KLARA MÄLARSTRAND OCH S:T. ERIKSBRON

SKALA 1:4000
20 10 0 50 100 150 200 250 300 Meter



KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN Å RIDDARHOLMEN

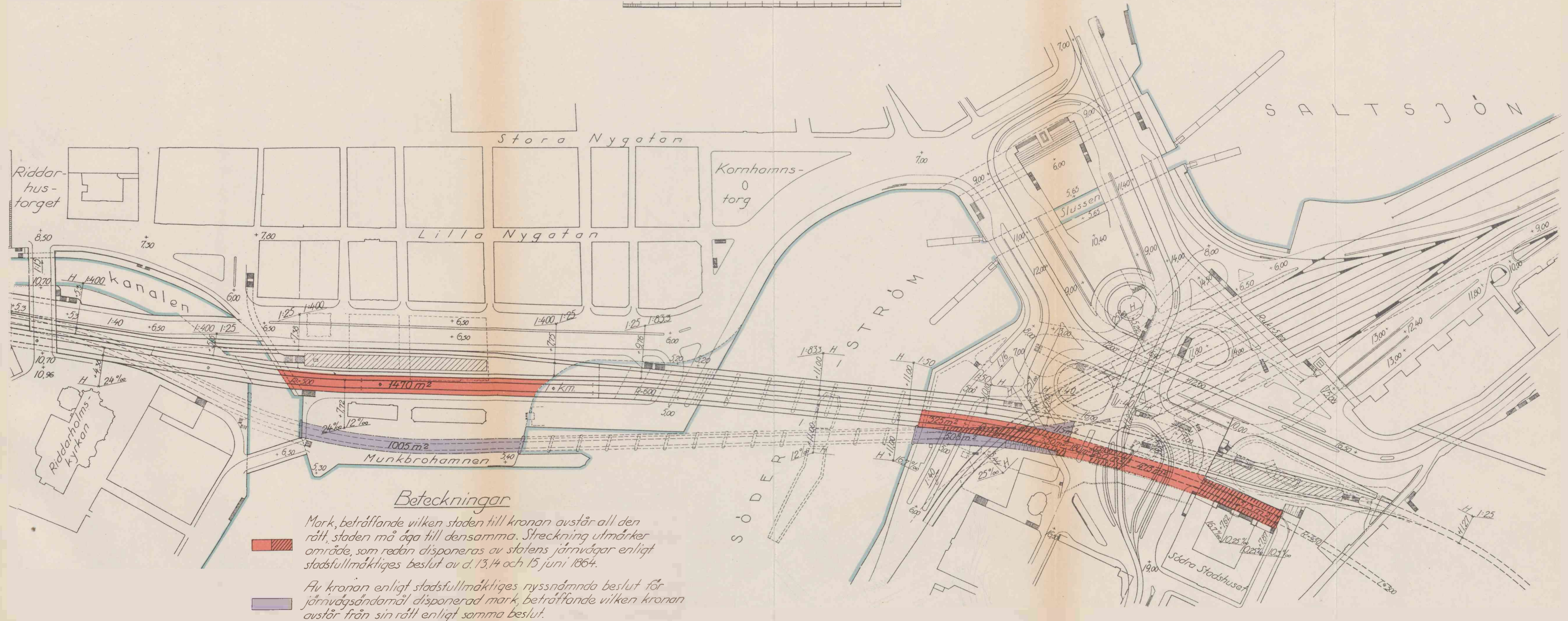
PL. IV.



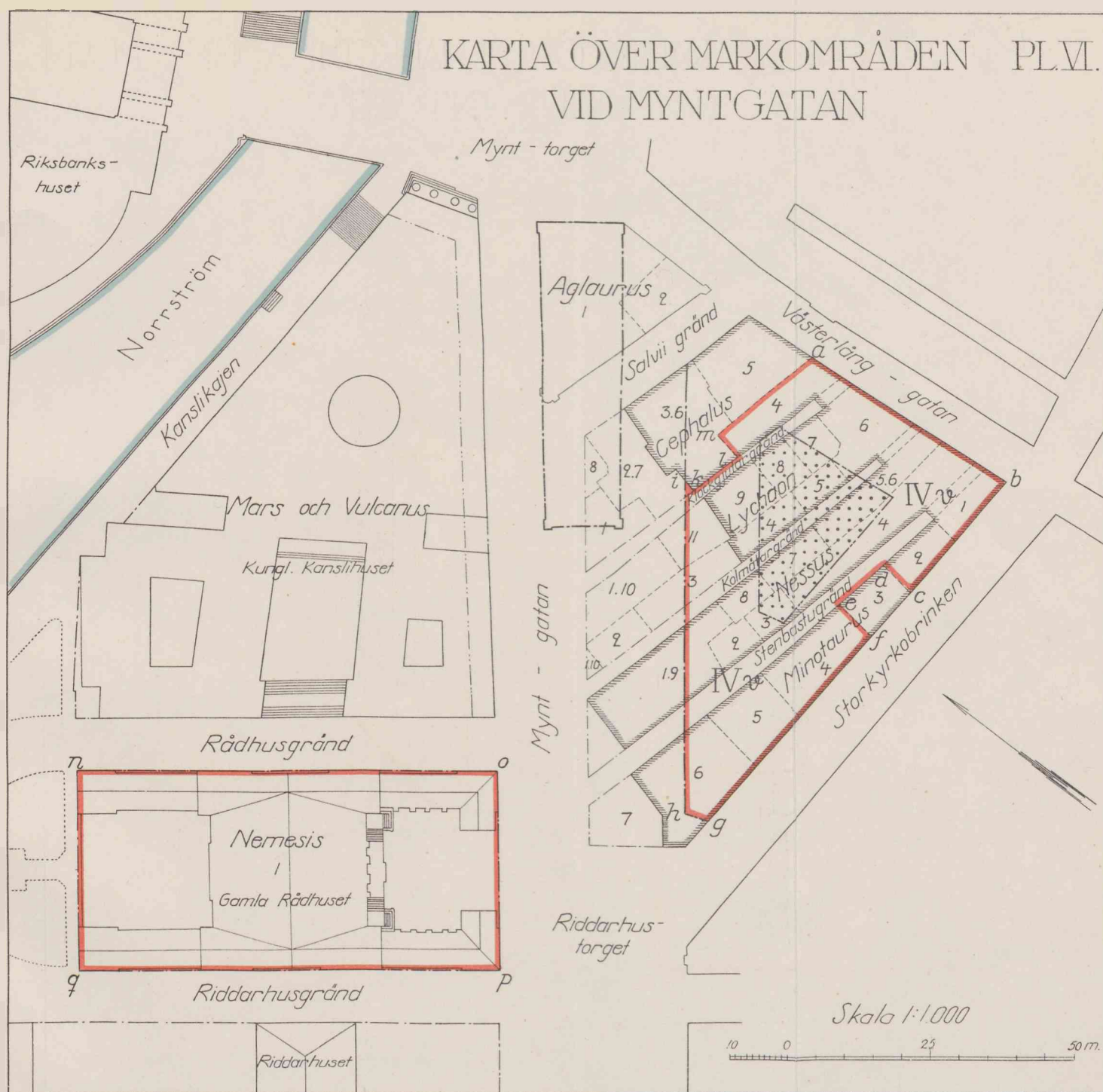
KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN Å KÖTTORGET OCH VID SLUSSEN

PL.V.

SKALA 1:2000
10 0 50 100 150 m.

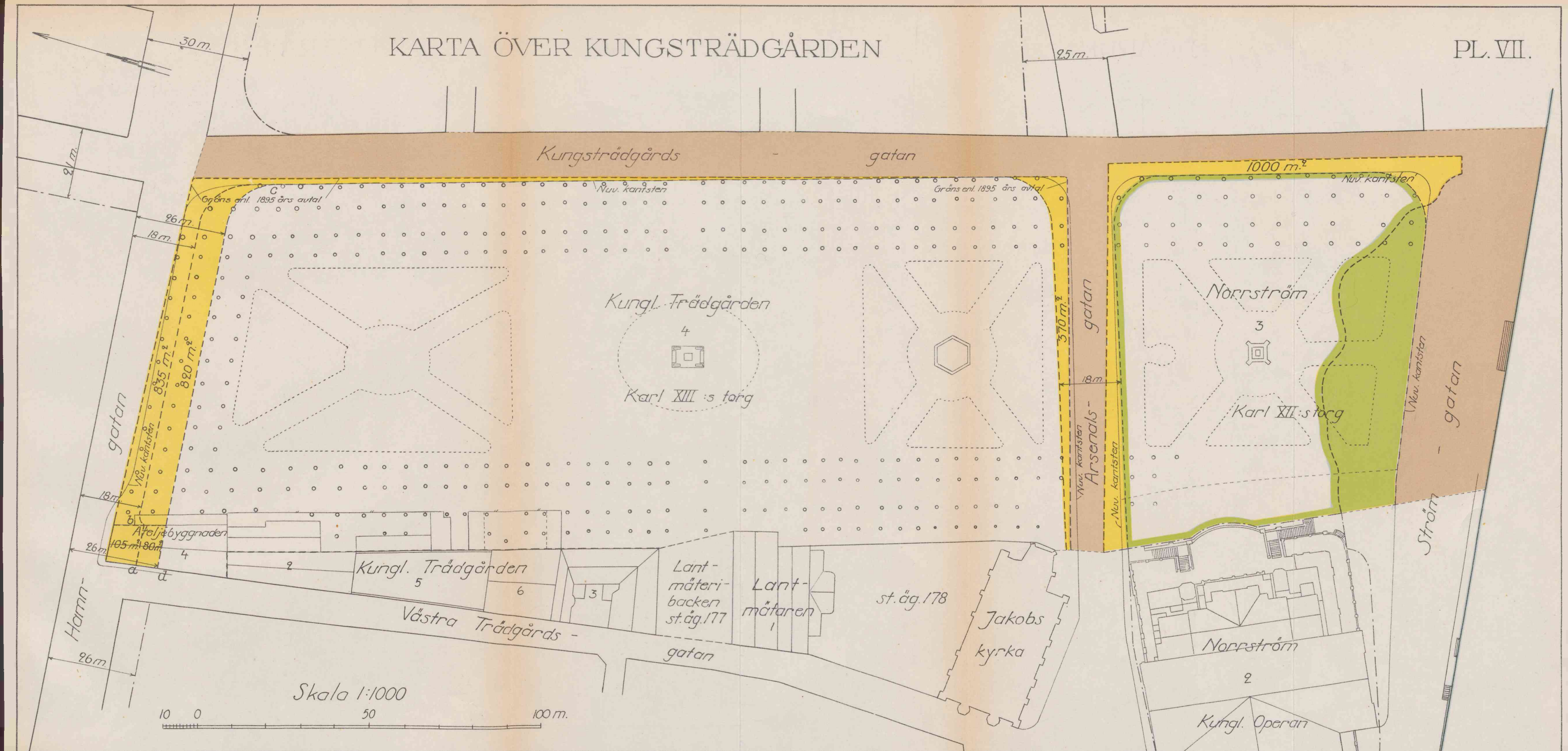


KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN PL.VI. VID MYNTGATAN



KARTA ÖVER KUNGSTRÄDGÅRDEN

PL. VII.



KARTA ÖVER DEL AV NORRA DJURGÅRDEN

SKALA 1:8000
50 0 100 200 300 400 500 m.



Beteckningar

- Stadsplanlagda delar av Ladugårdsgården.
- Mark tillhörig staden.
- Mark uppläten för militära ändamål.