

Nr 266.

Av herr **Henriksson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 234, angående godkännande av avtal mellan kronan och Stockholms stad rörande vissa markfrågor i Stockholm m. m.

I proposition nr 234 begär Kungl. Maj:t riksdagens godkännande av ett förslag till avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor i huvudstaden. Propositionen bygger på ett förslag av 1939 års markkommission. Genom det föreliggande avtalsförslaget skulle otvivelaktigt åtskilliga problem erhålla en efterlängtd lösning. På en punkt måste man dock ställa sig tveksam till den av markkommissionen föreslagna lösningen. Det gäller Tegelbackens estetiska och trafiktekniska utformning.

Det vore enligt min mening synnerligen olyckligt om den sänka, som nu bildar en naturlig skiljelinje mellan Norrmalm och Kungsholmen skulle utfyllas genom höga viadukter och stora huskroppar. Genom en sådan åtgärd skulle därtill Stockholms vackra stadshus förlora åtskilligt av sitt skönhetsvärde, eftersom detta är tänkt och utformat såsom en friliggande byggnad. Det förefaller även som om trafiklederna över Tegelbacks-området skulle kunna få en enklare och effektivare utformning än vad det förordade lösningsförslaget innebär.

Utan tvivel skulle en lösning, som ledde gatutrafiken under järnvägen i korsningen, ur många synpunkter vara att föredraga. Det vore därför önskvärt om detta problem innan definitivt beslut fattades än en gång underkastades en prövning utan för stark bundenhet av tidigare förslag och tankar. Jag tillåter mig att i detta sammanhang hänvisa till yttrande över markkommissionens betänkande från stadsarkitekten i Stockholm, Sigurd Westholm, vilket yttrande här bifogas, samt till det särskilda yttrande av herr Råstock, vilket bifogats markkommissionens betänkande.

Med hänvisning till vad jag här anfört tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 234 måtte uttala, att frågan om Tegelbackens estetiska och trafiktekniska utformning och möjligheterna för gatutrafikens ledande under järnvägen underkastas förnyad prövning innan Kungl. Maj:t för kronans räkning fattar definitivt beslut i ärendet.

Stockholm den 18 maj 1940.

Torsten Henriksson.

Avskrift.

Tjänsteutlåtande.

Med skrivelse den 6 innevarande april har borgarrådet Sandberg överlämnat 1939 års markkommissions betänkande i syfte att bereda byggnadsnämnden tillfälle att däröver avgiva yttrande, och får jag på uppdrag i anledning härav vördsamt anföra följande.

Betänkandet åtföljes av förslag till avtal mellan kronan och Stockholms stad rörande markfrågor och dispositioner avseende Tegelbacken och Centralbangården, Riddarholmen, fastigheter vid Myntgatan, Kungsträdgården, Humlegården m. m., varjämte särskilda uttalanden gjorts beträffande obebyggda delar av Ladugårdsgårde och Bellevueområdet. Frågan om Tegelbackens reglering har i första hand varit föremål för kommissionens prövning och intar med hänsyn till sitt stora allmänna intresse och sin aktualitet en framträdande plats inom avtalet. Även övriga däri avhandlade frågor äro givetvis av stor betydelse men sammanhänga — liksom för övrigt tegelbacksfrågan — i allmänhet med redan i princip dryftade stadsplaneändringar och komma som sådana framdeles i vanlig ordning under byggnadsnämndens prövning.

Stadens mark på Riddarholmen överlåtes enligt avtalet på kronan, vilket synes vara i sin ordning med hänsyn till Riddarholmens traditioner och nuvarande huvudsakliga användning. Att av området i dess helhet inklusive gator och torg, för vilket väl nu får anses gälla en av ålder bestående stadsplan, är tänkt att bildas ett enda kvarter förefaller däremot rent stadsplanemässigt rätt egendomligt men är ju tänkbart såsom en övergångsform, vid det förhållande att det allmännas intressen däribland pietetskraven likväl få anses säkerställda. Det senare gäller också om överlåtandet på kronan av Bondeska palatset (gamla rådhuset) och grändkvarteren söder om Myntgatan, vilkas märkliga medeltidsrester dock äro dömda att försvinna. För Kungsträdgården och Humlegården innefattar avtalet en lösning, som i varje fall lång tid framåt säkerställer deras nuvarande användning. Den från stadens sida ifrågasatta rätt obetydliga vidgningen av Kungsträdgårdsgatan har kommissionen ej biträtt. Vidgningen synes ej heller just nu vara så starkt påkallad och torde under förutsättning att spårvägen snart försvinner ännu rätt länge kunna anstå. Däremot föreligger ett aktuellt behov av Hamngatans vidgning mellan Kungsträdgården och Västra Trädgårdsgatan, som avtalet nu tillgodoser.

En fråga av största räckvidd men som ej kunnat givas plats inom avtalet gäller användningen av den ännu obebyggda delen av Ladugårdsgårde. Det bör hälsas med synnerligen stor tillfredsställelse att denna fråga upptagits till diskussion inom markkommissionen och att den förts fram till ett gemensamt principuttalande, vari fastslås att en gräns bör sättas mot exploateringen för bostadsbyggande samt att viss del av Gärdet bör bevaras såsom öppet område. Hur långt detta viktiga önskemål kan och bör tillgodoses vid sidan av det från kronan ävenledes starkt betonade och högt ställda kravet på mark till byggnader för statliga ämbetsverk och liknande ändamål är en fråga, som enligt kommissionen bör närmare utredas. På denna grundval bör upprättas en dispositionsplan omfattande området i dess helhet ända fram till Värtan och Djurgårdsbrunnsviken. En fortsatt exploatering för

bostadsändamål ifrågasättes endast i den mån de båda nämnda behoven blivit fullt tillgodosedda. Härtill må endast uttalas en förhoppning att markkommissionens initiativ så snart omständigheterna det medgiva måtte leda till handling. Tid efter annan och ej minst under sista tiden ha planer framkommit till en exploatering, som för alltid skulle spolia det enastående värde för stadens befolkning, som det öppna fältet i sitt nuvarande skick ännu besitter.

Ett annat friområde inom staden, även det av stort värde som sådant fast av helt annan beskaffenhet, är Bellevueområdet. Även för detta område föreslås upprättande av en plan, varvid förutsattes att nuvarande parken för framtiden bibehålles. Ej heller beträffande detta område har på sista tiden helt saknats antydningar om att planer varit å bane, som fullt motivera den av markkommissionen nu föreslagna åtgärden.

Markkommissionens förslag till Tegelbackens ordnande utgör en överarbetning av stadsplanenämndens år 1936 framlagda förslag till lösning av denna fråga, vilket ingick som en del av förslaget till reglering av Nedre Norrmalm.

Det behöver knappast framhållas att problemet innesluter stora vanskligheter. Den mest framträdande åtminstone vad angår stadsbilden bereder den omständighet, att korsande trafik i olika plan måste framföras över ett lågt liggande område, ett näs som förenar två stadsdelar, där allt talar lika mycket för att den låga marknivån icke mer än i minsta mån höjes som att ingen skymmande järnvägsbank framdrages över denna. Kravet på att traktens naturliga betingelser respekteras framträder så mycket starkare som det närbelägna stadshuset ligger på låg nivå och dess verkan i stadsbilden därför ovillkorligen måste skadas ej endast av en korsande järnvägsbank utan måhända i än högre grad av en höjning i någon större omfattning av marken på andra sidan bron, bl. a. därigenom att byggnaden till sin nedre del därvid lätt avskärmas sedd från öster. Att helt undgå ett sådant resultat och att trygga det känsliga stadspartiet mot störande ingrepp torde icke vara möjligt på annat sätt än att antingen föra den östvästliga trafiken under järnvägen bibehållen i sitt ungefärliga nuvarande läge eller att pressa järnvägen så djupt ner, att gatutrafiken kan framföras över denna på relativt låg nivå.

I valet mellan dessa alternativ hade stadsplanenämnden i 1936 års förslag stannat vid det senare, vid överfartsalternativet. I detta förslag, som på särskilt uppdrag utarbetats av professor Hedqvist, hade man på det sätt sökt undgå nyss antydda fara för stadsbilden, att järnvägen sänkts så djupt att den östvästliga gatutrafiken kunde framföras i ett höjdläge, som visserligen överskred det nuvarande men ej mer än som ansågs förenligt med de estetiska kraven eller obetydligt högre än hjässan på Stadshusbron. I detta skick med den breda fria platsen framför centralstationens projekterade ankomsthall framstod förslaget onekligen såsom en storstilad och värdig lösning av den svåra uppgiften, där man dock gått till gränsen av det tillåtliga i fråga om den östvästliga trafikledens höjdläge.

I förslaget fanns dock en svag punkt, som ingav vissa farhågor beträffande möjligheten av dess förverkligande och som för övrigt i en detalj gav sig till känna på ett ur utseendesynpunkt mindre tillfredsställande sätt. Det relativt låga gatuplanet framför nya stationsbyggnaden förutsatte järnvägens sänkning under detta plan till en nivå, som betydligt underskred högvattenytan i Mälaren efter dess reglering, vilket i sin tur nödvändiggjorde en kraftig nedbockning av järnvägen redan utanför brons landfäste. I och för sig

var detta nedsänkande av järnvägsspåren i ett betongtråg under vattenytan ej endast vid gatukorsningen utan som följd därav inom hela stationsområdet ägnat att inge betänkligheter, vilka sedermera vunnit bekräftelse först genom det av järnvägsstyrelsen år 1938 framförda kravet på en höjning av spåren med 65 cm och nu senast genom konstaterandet att anordningen även med denna modifikation är oförenlig med militärtekniska krav. Lägges därtill den avsevärda kostnaden för en dylik sänkning av järnvägen — en faktor som numera liksom de militära kraven fått ökad betydelse — är det klart att den anordning, som av stadsplanenämnden angavs såsom en väsentlig förutsättning för 1936 års förslag, numera ej längre är att räkna med.

Stadsplanenämnden yttrar i sitt av markkommissionen citerade betänkande med förslag till ny stadsplan för Nedre Norrmalm om det däruti ingående tegelbacksförslaget, att områdets karaktär samt hänsyn till det närbelägna, lågt liggande stadshuset kräver att gatu- och viadukthöjder ej göras alltför stora samt att enda sättet att tillgodose detta önskemål är att gatuviadukten ej läggas nämnvärt högre än nuvarande högsta punkt på Stadshusbron. I enlighet därmed visade förslaget ett höjdläge å gatuplanet, som med endast 35 cm överskred nämnda punkt. Dock torde det stått klart att även häruti låg en kompromiss, som förutsatte en icke önskvärd höjning av brons östra landfäste. Markkommission har alltså ställts inför den situation att 1936 års förslag icke kan genomföras ens i sin år 1938 modifierade form och att ej heller någon annan lösning av problemet funnits i reserv, som kunde läggas till grund för ett avtal.

I anledning härav har frågan på nytt måst upptagas i sin helhet och har inom stadsplanekontoret och gatukontoret under förlidet år ett flertal andra förslag utarbetats utan att dock något acceptabelt sådant framkommit. Stadsplanekontoret har därför nödgats stanna vid en överarbetning av 1936 års förslag, varvid man helt måst frånga det estetiska kravet på en i förhållande till omgivning och belägenhet låg nivå. Medan under diskussionen om 1936 års förslag ett eller annat tiotal centimeter i höjddled tillmättes avgörande betydelse för stadsbilden ökas nu viaduktens höjd med 2,50 m. Det är klart att man under sådana förhållanden nödgas antingen helt lägga de estetiska hänsynen åsido eller ock — i varje fall i första hand — till förnyad prövning upptaga det förut nämnda andra alternativet nämligen underfartsalternativet. Så har också skett inom stadsplanekontoret men endast med negativt resultat. Det kan ju ej heller vara lockande att helt släppa en tanke, som — låt vara under en given förutsättning — visat sig fruktbar och som under lång tid behärskat den allmänna meningen om frågans rätta lösning.

I någon mån torde detta utgångsläge påverkat det negativa resultatet av stadsplanekontorets bearbetning av underfartsalternativet, och sålunda medverkat till att markkommission nödgats såsom motförslag till det nya underfartsförslaget upptaga ett knappast fullödigt underfartsförslag. Även detta förslag har dock av de hörda myndigheterna i stort sett förklarats acceptabelt eller i varje fall icke principiellt förkastligt ur den synpunkt som envar av dem haft att företräda. Stadsplanenämnden, som även yttrat sig i frågan och därvid haft att allsidigt pröva densamma, har hänvisat till kontorets tjänsteutlåtande, vari viaduktförslaget förordas. Nämnden säger sig ha kommit till den uppfattning att ett acceptabelt underfartsförslag icke torde kunna åstadkommas och att följaktligen en lösning av problemet bör sökas i enlighet med principen om gatutrafikens förande över järnvägsspåren. Nämnden förutsätter dock att frågan om den lämpliga utformningen i de-

talj av överfartsförslaget blir föremål för ytterligare prövning. Av yttrandet framgår ej direkt huruvida nämnden, i vidare mån än som med stark reservation skedde redan vid förordandet av 1938 års provisorium, frånträtt den uppfattning rörande nivåförhållandenas avgörande betydelse för stadsbilden, som låg till grund för 1936 års förslag, men principuttalandet ger dock vid handen att så är förhållandet.

För egen del kan jag ej följa denna stadsplanenämndens ändrade inställning. För mig står eller faller överfartsalternativet — i varje fall om viaduktens föreslagna planläge vidhålles — med möjligheten eller omöjligheten att framföra den östvästliga trafiken på en nivå, som är förenlig med traktens utpräglade karaktär av ett lågt näs invid två vatten, ett förhållande som satt sin prägel på hela stadspartiet sett från nära håll eller på avstånd och skapat den väsentliga förutsättningen för stadshusets harmoniska och dominerande verkan i stadsbilden. Stockholm har redan förlorat ett motsvarande skönhetsvärde när det utomordentligt vackra och karaktäristiska näset, som förenade Gamla staden med Söder, gavs tillspillo för en — som det vill synas — något överorganiserad trafikapparat. Det är fara för att något liknande här kan inträffa om än under andra och arkitektoniskt mera anspråksfulla former. Frågan om detaljutformningen är dock endast av sekundär och mycket underordnad betydelse intill dess att problemet funnit en i stora drag god och riktig lösning.

Huru än en sådan lösning kommer att gestaltas må det hälsas med tillfredsställelse att markkommissionen tagit avstånd från det i preliminäravtalet förutsatta provisoriet och utgått från genomförande av ett slutgiltigt förslag, även om genomförandet måste ske i vissa etapper.

En fråga, som ej direkt sammanhänger med avtalet men som dock beröres i betänkandet och som är av viss betydelse för Tegelbackens ordnande, är tunnelbanans fortsättning mot norr och dess införande över eller under Norrström. Med hänsyn till det knappa utrymme, som står trafiken genom Gamla staden särskilt vid passerandet av Riddarholmen tillbuds, ligger det närmast tillhands att tunnelbanan redan från början förlades i lågt läge så att det tillgängliga utrymmet helt kunde disponeras för järnvägs- och gatutrafik. Att därigenom skapas förutsättning för Vasabrons borttagande torde dock ej innebära någon så stor vinst för stadsbilden att den motiverar en större ekonomisk uppoffring. Däremot skulle den påtagliga fördel vinnas att lösningen av Tegelbackens trafikproblem befriades från de svårigheter, som förorsakas vid tunnelbanans införande i högt läge och som sannolikt — även om detta eljest visar sig möjligt — skulle omöjliggöra en lösning av frågan enligt underfartsprincipen, kanske på ett för traktens topografi mera lämpat och därigenom för stadsbilden mindre störande sätt än det som nu föreslås. Det synes därför vara av vikt att tunnelbanans läge icke fixeras, innan en slutlig omprövning av underfartsalternativet företagits. Visar det sig då att denna väg är oframkomlig, kommer ju frågan i annat läge.

Det må för övrigt inrymmas att ej heller underfartsalternativet erbjuder idel fördelar ur utseende- och trevnadssynpunkt. Att framföra gatutrafiken i en ränna backe ned och backe upp är i och för sig ej så särdeles tilltalande. Man torde också ha att räkna med en om än obetydlig ökning av spårhöjden ovan underfarten, vilket är ofördelaktigt och sannolikt omöjliggör det sänkta läge å nya järnvägsbron, som eljest bör kunna påräknas. Men mot dessa olägenheter böra dock ställas vinsten av terrängens bibehållande i

stort i sitt nuvarande läge och undvikande av en sådan hart när otillåtlig anordning som en mot stadshuset lutande bro.

Skulle emellertid en lösning enligt underfartsprincipen finnas omöjlig måste dock det föreliggande förslaget underkastas en väsentlig omarbetning, vilken utväg även markkommissionen säkerligen ansett böra hållas öppen. Har man nödgats acceptera den höga viadukten och därmed avstått från en naturlig anpassning till terräng och omgivning må man dock ej helt släppa tanken på dessa faktorer. Det är klart att den skada som i dessa avseenden vållas av trafikanordningen blir större i samma mån som denna förlägges längre mot söder, närmare vattnet. I detta avseende ställer sig det föreliggande förslaget ogynnsamt. Stadshusbron har bibehållits vid sitt nuvarande läge och gatan på det höga planet österut från denna har givits en bredd av 40—50 m med påföljd att avståndet från kajen till den ungefär 6 m höga viadukten blir endast 50 m och till den appareljgata som följer dess utsida endast omkring 40 m. Lägges sedan till den högt liggande gatan den till denna anslutna och i ungefär samma plan tänkta väntplatsen framför nya stationsbyggnaden erhålles en sammanlagd bredd på det höga planet av 80—90 m, vilket måste få den verkan att den höga nivån helt och hållet kommer att dominera och det lägre planet invid stranden att te sig som en relativt smal kaj.

En betydande fördel gentemot denna lösning visar ett annat i betänkan- det återgivet överfartsförslag, arkitekten William-Olssons, som även markkommissionen funnit äga intresse. Förslagsställaren har sökt bevara områdets karaktär av lågt strandparti och i den avsikten dragit viadukten så långt från stranden som möjligt, ej mindre än c:a 30 m längre bort än i det andra förslaget. Därigenom uppnås den betydande fördel att det låga planet allttjämt blir förhärskande, att viadukten ter sig som en byggnad förlagd på den naturliga låga nivån, medan i det andra förslaget det låga planet reducerats till en försänkt strandremsa invid det höga markplanet. Vad som i hög grad förstärker intrycket av denna skiljaktighet mellan de båda förslagen är behandlingen av den egentliga Tegelbacken, området mitt för Vasagatan fram till Vasabron. Medan i markkommissions förslag området breder ut sig till en ofantlig cirkulationsplats, som höjer sig i skev lutning upp mot viadukten, och därigenom kraftigt förstärker intrycket av den höga nivån såsom det väsentliga och i övrigt knappast bereder någon tilltalande anblick från Vasagatan, bibehålles i andra fallet terrängen helt nere i sin nuvarande nivå med möjlighet till öppna gröna platser invid järnvägen och stranden.

Dessa fördelar, som enligt min mening böra tillmätas största betydelse, ha vunnits genom två åtgärder, vilka båda synas nästan ofrånkomliga vid en lösning enligt överfartsalternativet. En förflyttning av viadukten mot norr blir möjlig endast om nuvarande järnvägspostkontoret försvinner redan innan viadukten uppföres, och Tegelbackens låga nivå kan bevaras endast om den östvästliga trafiken framföres på viadukt över Vasagatan. Det förra villkoret bör med de intresserade parternas förenade krafter vara lätt att uppfylla. Den andra förutsättningen kräver för sitt förverkligande i främsta rummet ett allvarligt övervägande utan förutfattad mening och med öppen blick lika mycket för fördelar som för nackdelar. Stadsplanenämnden har på ett tidigare skede uttalat att den låga marknivån och utblicken mot söder från Vasagatan bör bevaras och att av sådan anledning någon viadukt över gatan ej bör ifrågakomma. Frågan synes nu ha kommit i det

läge, att en förnyad prövning är på sin plats. Viadukten ger måhända just den lösning, som bäst bevarar den låga nivån, och att en viadukt ej i sig själv är estetiskt förkastlig eller ägnad att störa en vacker utsikt, därpå utgör Västerbrons viadukt över Rålambsparken ett övertygande exempel.

Härmed är ingalunda sagt att det ena eller andra av hittills framkomna förslag besitter obetingat företräde. Det förhåller sig nog i stället så att problemet ännu lämnar oförsökta möjligheter öppna och att i varje fall detaljerna helt naturligt måste ytterligare bearbetas. Vad som med det sagda avsetts är endast att framhålla vikten av att därvid de huvudsakliga linjerna hållas klara, att det väsentliga icke får stå tillbaka för en än så god detaljbehandling. Markkommission har såvitt framgår av betänkandet förutsatt ett fortsatt studium av tegelbacksproblemet och därvid funnit det av stadsplanekontoret utarbetade överfartsförslaget utgöra en god utgångspunkt. Det finnes ingen anledning att i avtalet inlägga den mening att en sådan förnyad prövning av frågan icke borde vara allsidig. Det föreliggande materialet är så rikhaltigt och det därpå nedlagda arbetet så omfattande att ett slutgiltigt resultat bör ligga inom räckhåll. Någon ideallösning är icke att förvänta. Därtill innesluter uppgiftens skilda krav alltför stora motsättningar.

Med hänvisning till vad sålunda anförts och då markkommissions förslag till uppgörelse mellan kronan och staden synes bereda möjlighet till en god lösning av de däruti avhandlade viktiga frågorna får jag vördsamt hemställa att byggnadsnämnden måtte för sin del tillstyrka förslaget.

Stockholm den 23 april 1940.

Sigurd Westholm.

