



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

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

S T O C K H O L M

1 9 4 0

Statens offentliga utredningar 1940

Kronologisk förteckning

1. Betänkande och förslag angående reglering av församlingsindelningen i Stockholm och revision av den för huvudstaden gällande lagen om församlingsstyrelse. Av T. Wohlin. Hæggström. iv, 167 s. E.
2. Betänkande angående omorganisation av arméförvaltningens sjukvårdsstyrelse m. m. Beckman. 77 s. Fö.
3. Betänkande med förslag till åtgärder för befordrande av produktionen å enskilda skogar i vissa delar av Norrland. Marcus. 260 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om krigsskadeersättning. Norstedt. 84 s. H.
5. Promemoria med förslag till vissa åtgärder mot missbruk av tryckfriheten. Norstedt. 32 s. Ju.
6. Betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm. Beckman. 154 s. 8 pl. K.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

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 Norrholm och Söderholm 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 till texten</i> 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 omnämnda 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 föranställt 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 spørsmålet 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 rätt 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 alltjämt 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 gatunderfart 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 idétävling 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 trafikordningarna 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 förslagens 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 förskjutet 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 à 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 trafik-kommitténs och stadsplanenämndens förslag innebar detta den förenklingen, att en ny och dyrbar tunnelanläggning under Götgatan till Södra stationen blev obehörlig 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 området

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

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 ombyggande 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 överenskommelsen, 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 gatur regleringarna, 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 behöfver 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 Järnväggsgatan 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 spåranordningar. 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 förvärvade 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 erlægga 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 *underhandsyttrandet* 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 handlingar.

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 hågad 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 förminsas. Läget i hjärtat av staden, den omedelbara närheten till vattnet, utsikten mot Gamla staden, Ridderholmen, 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 bliva utförda först under en eventuell 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 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 Köttoorget. 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 Köttoorget, så att garantier erhållas för att ej betydande värden av olika art på Riddarholmen offras utan någon nytta. Om emellertid, såsom i avtalet förutsättes, 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 Köttoorget 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 gårde.

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 deltaga 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 trots 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 toges 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 föreläge.

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 omläggas 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 utsträcker 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 uttalade 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 fortsättning 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, läser 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* biträdda 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* åberopade 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 före den 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 avgåvos, 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 utarbета 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 viadukt-lösningen 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 ifrågakarande 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 ifrågakarande ömtåliga stadsparti.

Andra möjligheter till lösning av Tegelbacksfrågan.

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 däri genom 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 jämställt 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 trattformiga 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, åskådliggjord 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 vidlåtit 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 sloandet 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, åskådliggöres 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. Nämnda förslag har ytterligare överarbetats i samband med av markkommissionen föranstaltade utredningar och återfinnes i sitt bearbetade skick å *bild 8 A—C*. Det upptager ett klöverbladssystem med slingor förlagda å örne 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 järnvägsbronns 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 undvikas 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. Rålsens 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 härtill 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 omförmälda överfartsförslaget (Pl. I och bild 10) och det tidigare behandlade underfartsförslaget enligt bild 6. De första utbyggnadsskedena till dessa båda förslagstyper återgivnas, 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. Överfartsförslagens företräde framför underfartsförslaget gäller enligt järnvägsstyrelsens mening även förslagens 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 underfartsförslagens 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 försvarssynpunkter 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 förorda 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 bliva 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 bronns borttagande skulle nämligen till båtnad 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 underhandsyttrande 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 området 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 försämras 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 påpekas 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 nedfarternas 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 skyddande 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 överfartsförslagets 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 förslagets 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 trafikunnel — 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 trafikunnelar 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 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 förslagets 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 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 förordna 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 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 markuppgröelse 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 trafikanordningen 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 trafik-anordningen 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 trafikanordningen i stället böra gå före, även om vissa tekniska och arkitektoniska fördelar därvid måste uppgivas. Kommissionen finner sig emellertid böra framhålla vikten av att trafikanordningarna

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 Norrmalm. 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 trots 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 bronns 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 åberopats 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 framlägger förslag.

Avd. IV. Mark- och intrångsfrågor 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. Sälunda 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 bangårds-postkontor 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 bangårds-postkontorets 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 meningsskiljaktighet 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 läggas

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 ståndpunktstagande 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 markkuppögörelsen 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 avtalslutande 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 upplätas 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 förut-sattes 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 föreläge 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 upplätit eller överlätit 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 överläta 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 kompenstation 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 förordna 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 ifrågasvarande 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 ifrågasvarande 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 obestridd 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 sydordlig 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 allttjämt 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. Härför 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 skönhetsynpunkt 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 — lärer det få ankomma å parterna att framdeles därom träffa överenskommelse eller att låta hänskjuta saken till skiljemän. Av det belopp, som då befines 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, gavs 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 trafikordningar. 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 bangårds-postkontor. 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.

Markkommissionen 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 uträknanget 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 fasadrikt 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 ifrågasvarande 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 ifrågasvarande 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 gatumarkersättning 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 ifrågasvarande delen av kvarteret Lokstallet i mellanvarandet mellan parterna påföras ett belopp av 2,555,000 kronor, motsvarande ett markvärde av — oberäknat nyssberörda gatumarkersättning — 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 gatumarkersättning 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 föranleddes 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 bliva 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 nannanropsstationen 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 tomt-uppgörelse 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 anförde 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 gatumarksersättning 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 tillhoppa 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 avlåtit 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 erhöll 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 förfrågningen 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 markkuppörelse 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 kuppörelse, 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 bli 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 ifrågavarande sjötrafik särskilt omfattar stycke gods 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 förlägges 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 tillmötesgås. 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 Riddarholmshamnen, 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 omförmälts 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 överlätits 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 föfoga 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 sundhetskolegii 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 dagteknade 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 obebyggd. 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. Stadsägan 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 uppmärksamrats, 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 rättsöverlåtelser 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 överlåtna 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, Storkyrko-
brinken och Riddarhustorget.**

Den 7 oktober 1932 anbefalldes 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 förvärv 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 förfrågingen 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 stadsplanereras 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 stadsplanereringen, synes böra förvärvas 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 fastställs 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 ifrågavarande området befrias från skyldighet att till staden utgiva gatumarkersättning för Myntgatans vidgning utmed området.

Vid värderingen har det ifrågavarande markområdet, 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 ifrågavarande markuppgörelse bör emellertid även följande omständigheter uppmärksammas.

Såsom Pl. VI utvisar ingår i ifrågavarande 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 ifrågavarande 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 gatumarkensättning 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 uppställning 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 gatumarkensättning 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 gatumarkensättning 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 förvärf 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 kanslihuset) sammantränga statsrådsberedningen och samtliga departement, som avsåges skola förläggas till det nya kanslihuset. Dessutom tillkomme kravet på en allmän lokalreserv. Någon väsentligt ökad höjd ansågo 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 förut-sätta. 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 förvärv 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 uppoffrande 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 förvärvande 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 förebringats därom, att denna eventuellt behövlige 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 förutsetts. Dess omdaning till lämpliga ämbetslokaler för statsverket torde därför bliva 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 skäligen omfattning kan påräknas inom det ifrågasatta 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 — hänförande 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 övervärde, 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 avgivet 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 avgivet 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 avhänts 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 avjämnande 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 förlustselokal, 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-

tionsrättsförsmål 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 vidrättningsmännens 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 överintendentensämbetet 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 överintendentensämbetet 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 gatuhållningsavgift 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 avlogs 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 framhöllo, att varje sådant förslag givetvis uppväckte mycket litet sympati bland huvudstadens innevanare, 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 bibehålles 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 bära 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 befundes bära 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 gatutrymme, som föranlett stockningar och synnerligen stora besvärligheter 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 sommaren 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 representanter 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 erlægga 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 parternas 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 liktydligt 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 förvärf 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 parkering 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 jämnlöpande 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 erlægga 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 upplätta 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 offentlighetsrättsliga 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, Kastelsvolden, 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 Jægersborg 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 tillhoppa cirka 7 har upplåtits för allmänheten. Vad slutligen beträffar *Oslo* äro ett par staten tillhöriga parkområden inom själva staden, såsom Slottsparken och Studentertunden, upplåtta 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 upplåtta 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 Jægersborg 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 upplåtta 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 erlägga 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 innevärnarna; ersättning för överlåtelsen utgick ej. — I Berlin har 1915 Grunewald överlåtits av preussiska staten till staden för park- och liknande ändamål (»Dauerwaldzweche»). 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 har 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. Kastрупfortet 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 försvårats 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 godkänt 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 synnerlig knapp. Å sträckan mellan Norrlandsgatan och Norrmalmstorg är gatubredden för närvarande 22 meter. Så länge spärvägen 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 angives, föreslår Kungsträdgårdens bibehållande såsom park, syftemålet därmed icke får förryckas 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 byggnadsakkunniga 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 höghusbebyggelsen 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 finnas 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 upplåtelserna 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 upplåtelser 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 omvistad.

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 överlätna 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 pumpstationsupplåtelse; 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, upplåtas 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 upplåtna 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 parkupplåtelsernas 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 rikens 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 rikens 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 rikens 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 avlåtna 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 försäljas.

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 framgätt, 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 dräneringsledning var ett ur sanitär synpunkt synnerligen gynnsamt område för bebyggande. Markens beskaffenhet var också sådan, att utmärkt byggnadsgrund å de flesta ställen förefunnos. Omväxlingar mellan höjder och dalgångar samt de långa strandlinjerna utmed vackra vattendrag utgjorde naturliga förutsättningar för att en här uppstående stadsdel borde bli estetiskt tilltalande. Alla omständigheter tydde alltså därpå, att, om Norra Djurgården upplättes 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 ditills ägde.

Kommittén hyste den uppfattningen, att Norra Djurgården, så snart ske kunde, borde upplätas 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 uppläten 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 önskvärheten av hela Norra Djurgårdens intagande i stadsplanen och upplåtelse till bebyggande, utan måste tvärtom såsom sin åsikt uttala, att det huvudsakliga av ifrågavarande vidsträckt 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 var 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, ansågo 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 riksmarskalksämberet 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 kavallerietablissemmentets 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 anförtrödda 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 anført 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 tillfredsställelse 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 förefunnos, 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 gärdets kanter, såsom dittills ägt rum, vore ur denna synpunkt mindre tillfredsställande, bebyggandet måste kunna förläggas till vilken del av gärdet 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 gårdets 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 nådiga 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 anfört 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 stadsplanlagda 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 påbudna 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 finnas 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 tillhoppa 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 upplåtna 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 övnings synpunkt. 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 anlåtande 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 markuppgrörelse 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 bliva 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 anlitaandet 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 justitirevisionen, lantbruksstyrelsen, riksgäldskontoret m. fl. verk och inrättningar. I stadens centrum ligga vidare, bland andra, utrikesdepartementet, arméförvaltningen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, generaltullstyrelsen och lantmåteristyrelsen. 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 à 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 stadsplanelagda 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 försäljas, men väl upplåtas att av staden begagnas i samförstånd med kronan enligt den närmare överenskommelse, som kan varda träffad. Såsom vederlag för staden dels åtaga 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 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.

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 parkbältet

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 § 7 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 behöves 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 erlägga 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 överlättna 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, välgörenhetstillställningar och dylikt rätt att upptaga entré.

I § 40 uttalas, att en förutsättning för avtalet är, att bland annat gymnasiebyggnaden å tomt 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 tomt 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 avträädandet 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 tillträädandet av egendomen. Huruvida en besiktning av fastighetens tillstånd dels nu och dels vid tiden för avträädandet 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 överlåtaren eljest åvilande underhållsskyldigheten.

Till förståelse av bestämmelserna i § 46 meddelas, att § 17 i 1923 års bångårdsavtal 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 bliva mellan kontrahenterna bindande, nämligen att ansökningen till vattendomstolen skall vara genom lagakraftägande 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 spörsmål 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 likviddaggar bliva 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 likviddaggar 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. Vål hava de allvarliga brister av militärteknisk och järnvägsteknisk art som enligt min och många andras mening vidlåde 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.»

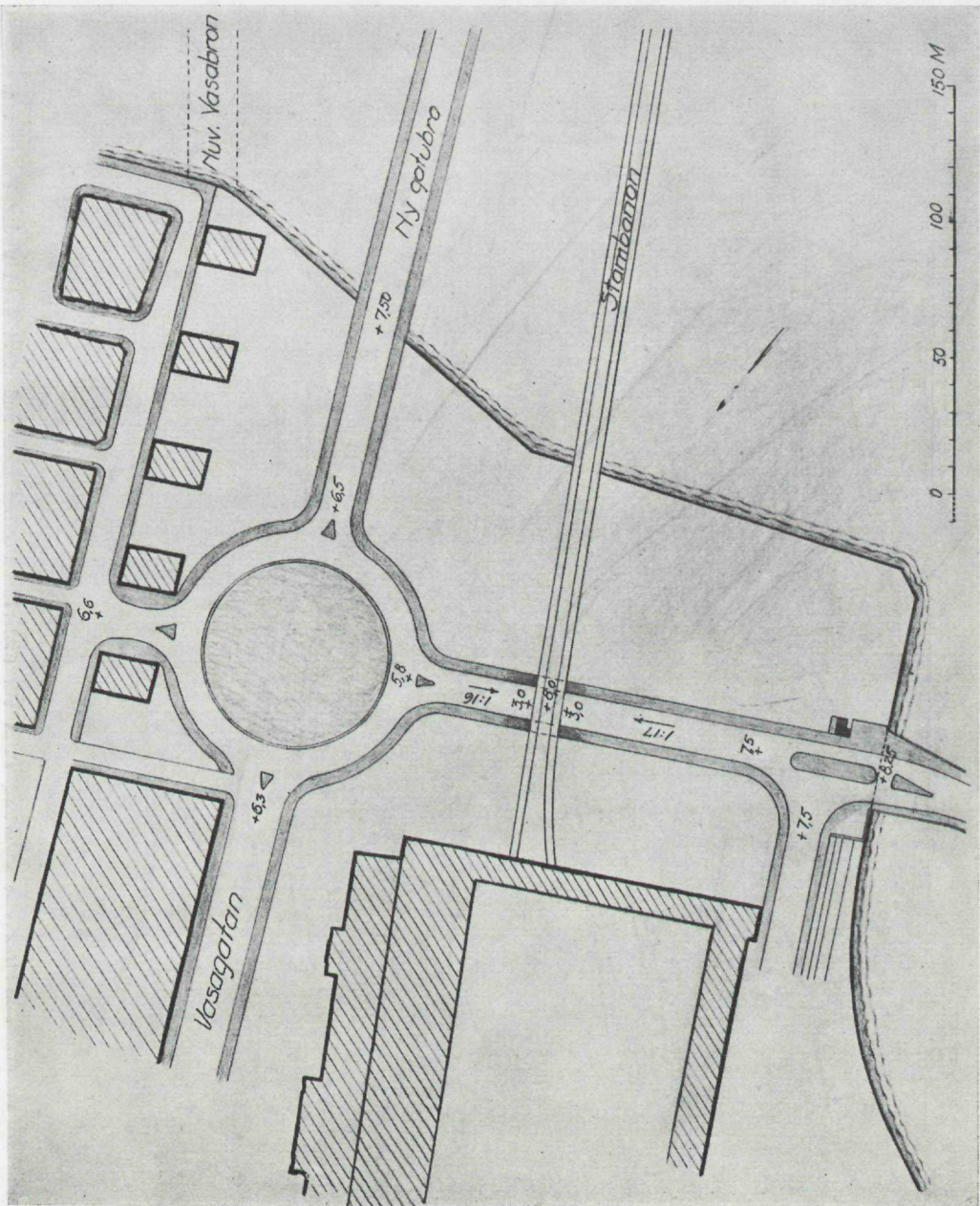


Bild. 1. Av professor Hedqvist uppgjord skiss till underfartslösning.

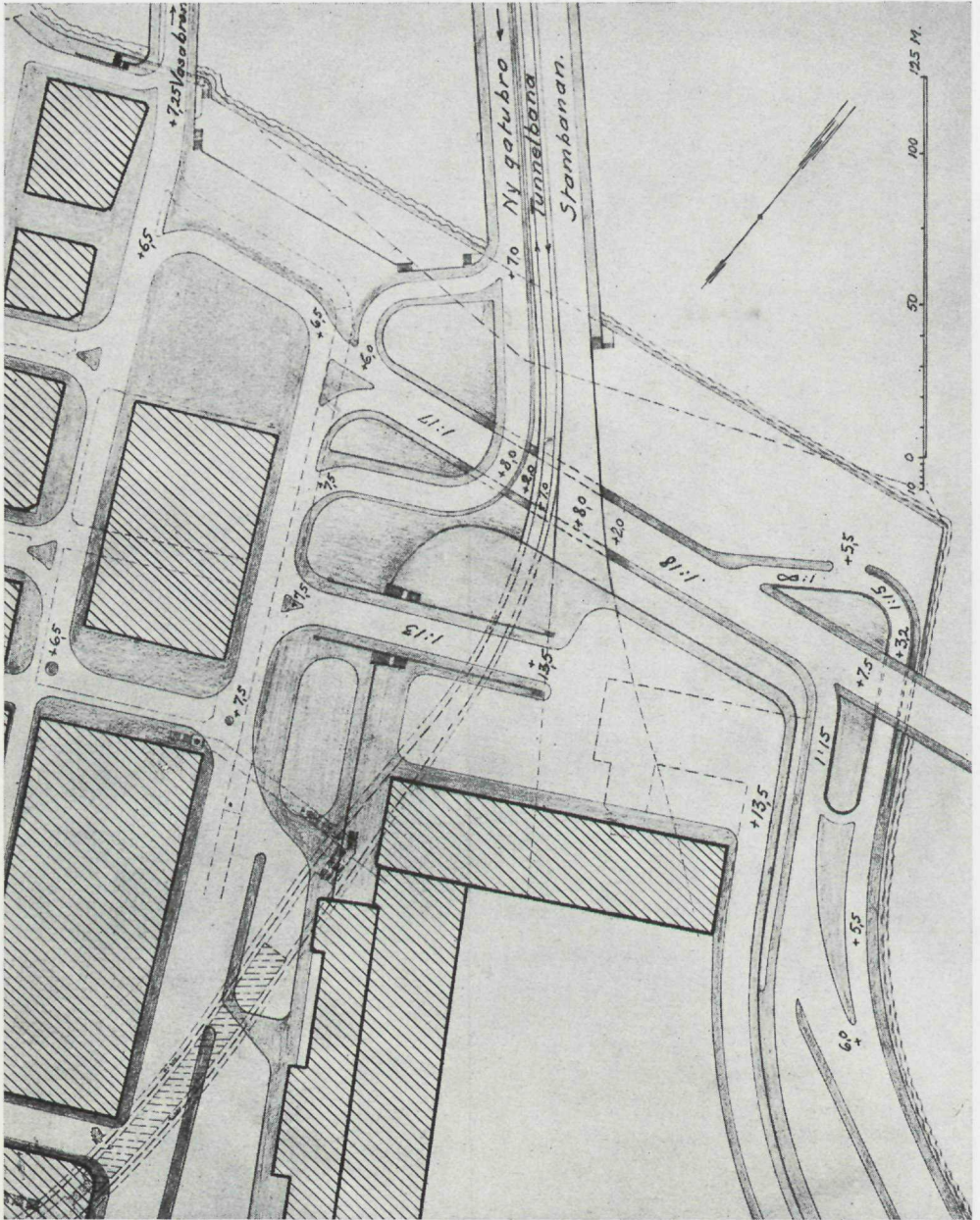


Bild 6 A. Inom stadsplanekontoret uppgjort förslag till underfartslösning med ankomsthall för S. J. över spåren.



Bild 6 B. Modellfotografi av det å bild 6 A visade förslaget, sett från söder.

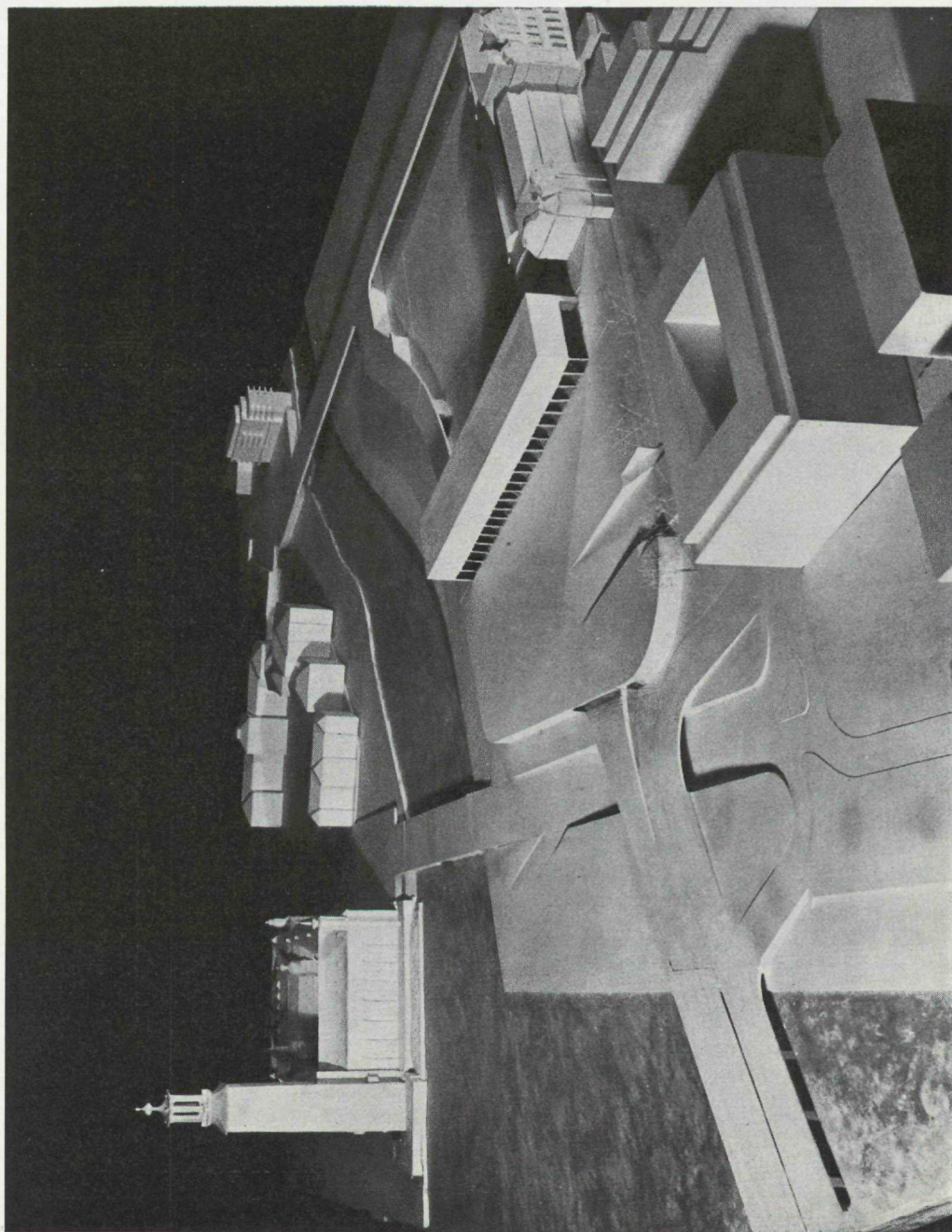


Bild 6 C. Modellfotografi av det å bild 6 A visade förslaget, sett från öster.

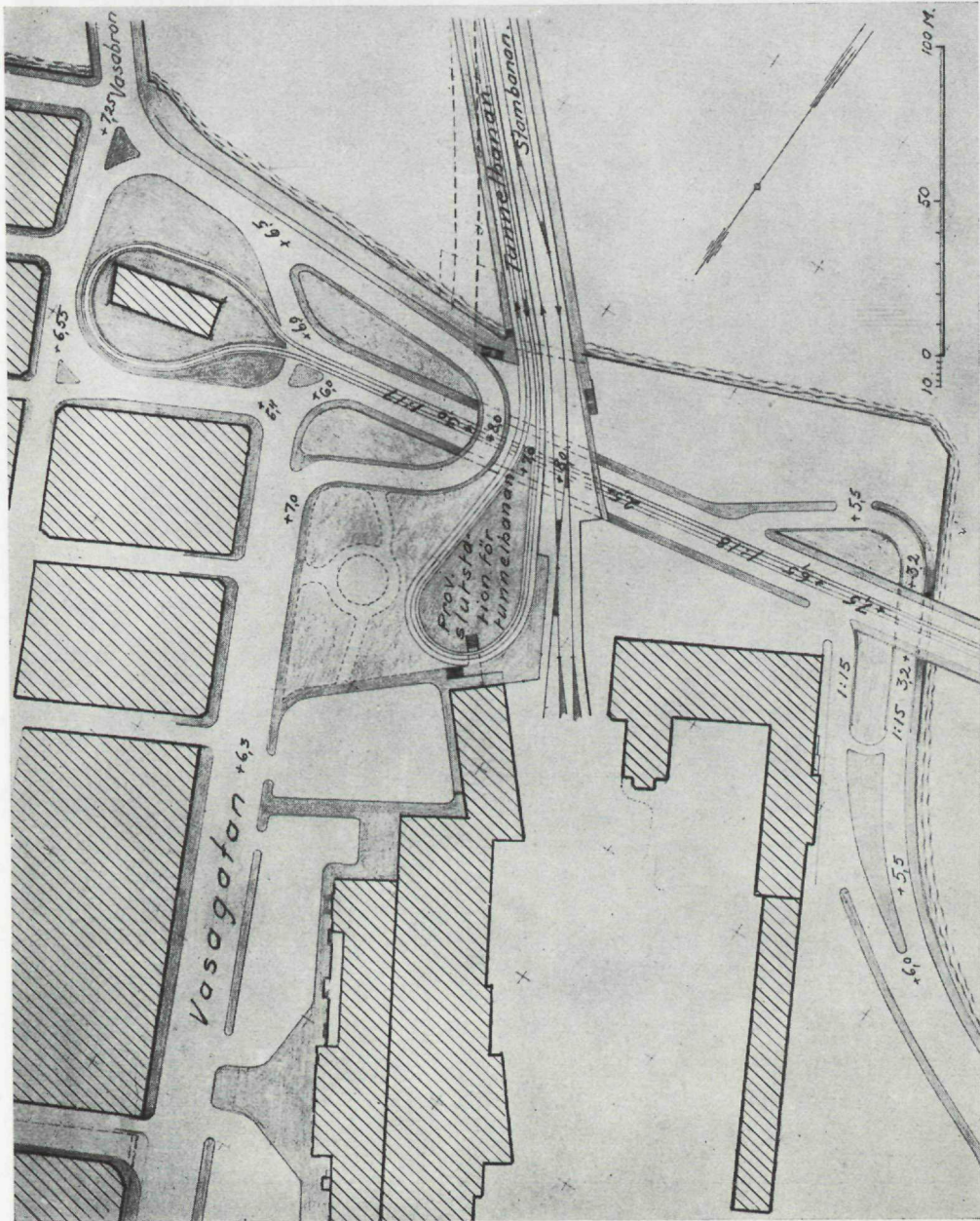


Bild 7. Första byggnadsskedet av det å bild 6 A visade förslaget.

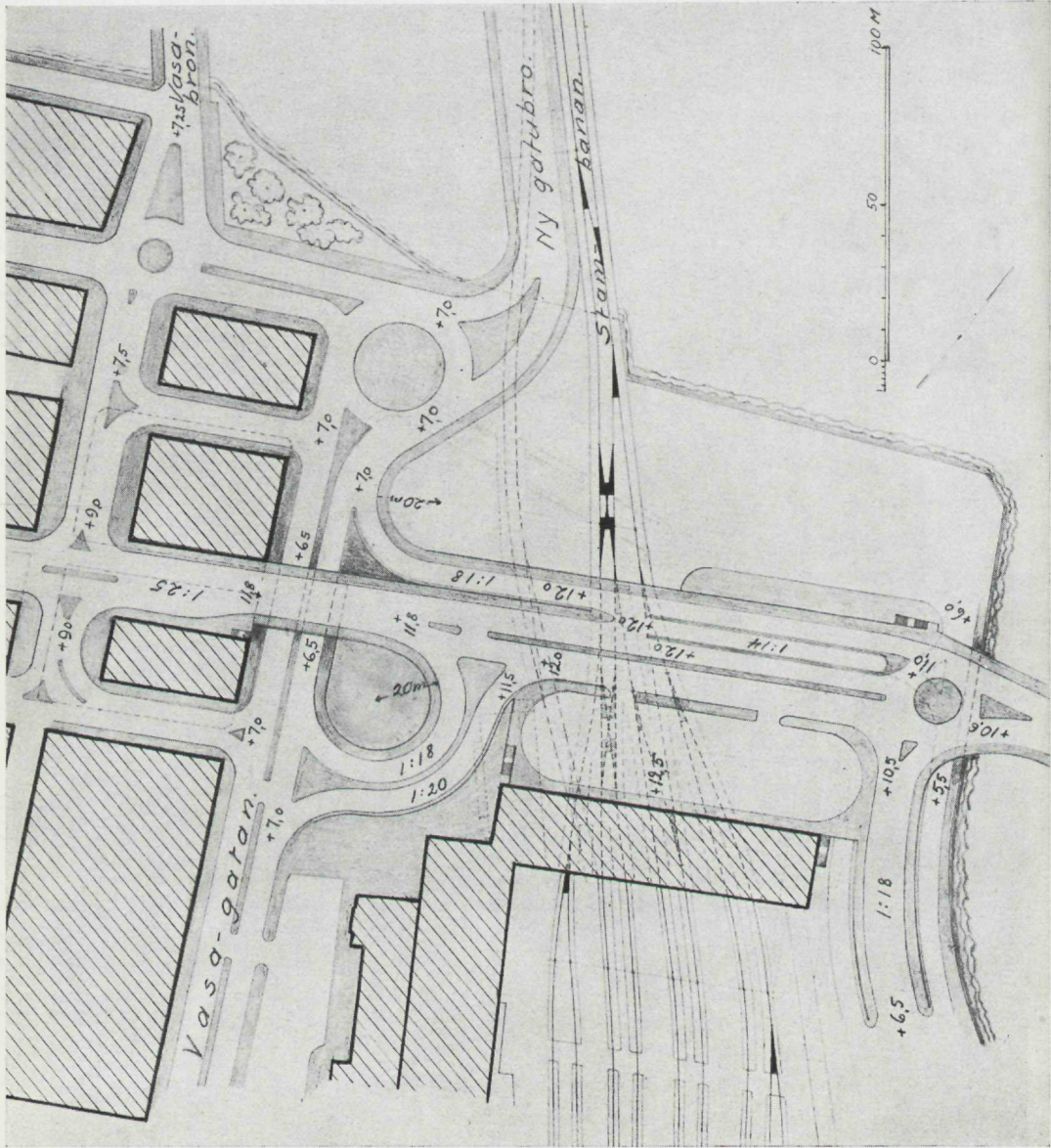




Bild 8 B. Modellfotografi av det å bild 8 A visade förslaget, sett från söder.

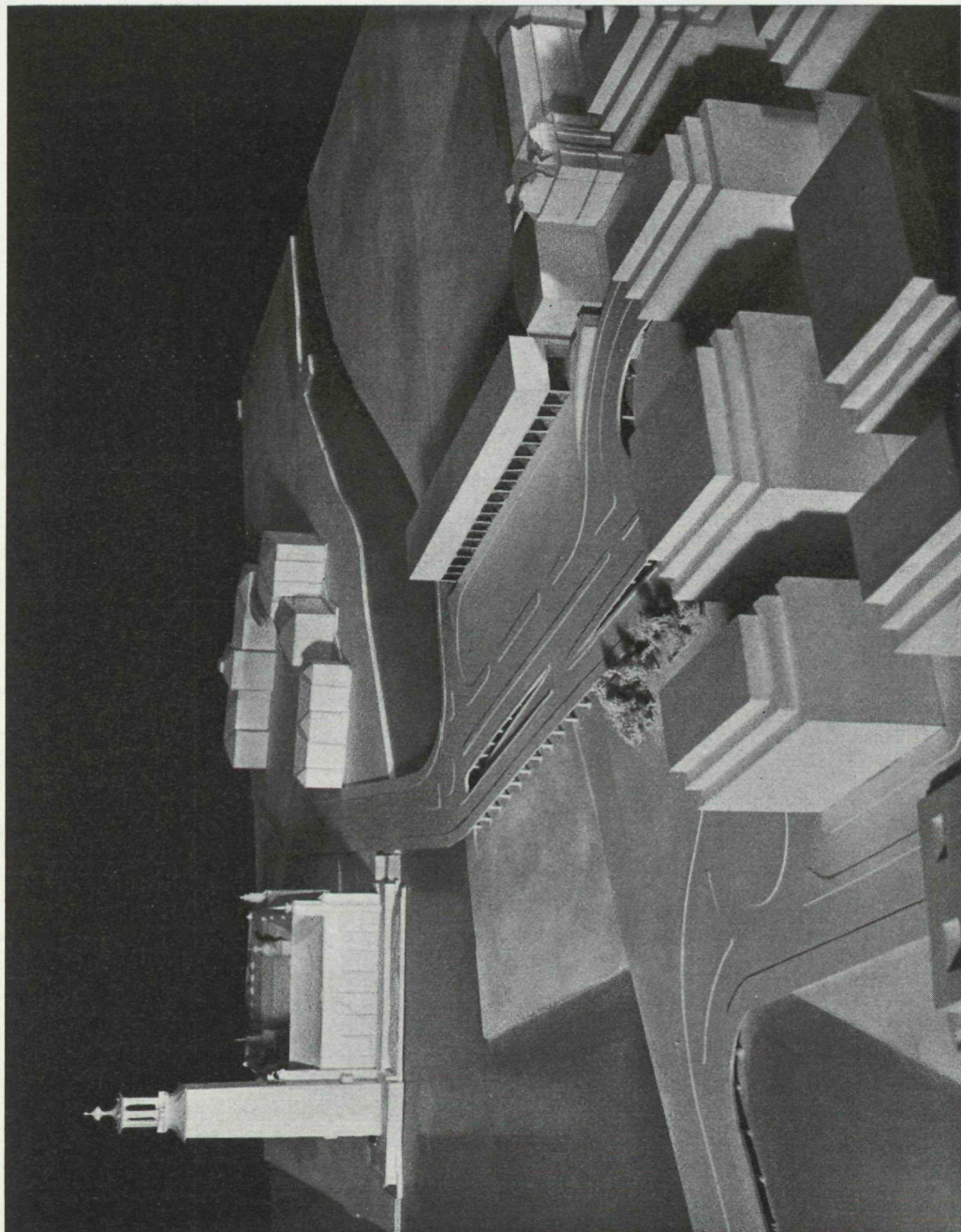


Bild 8 C. Modellfotografi av det å bild 8 A visade förslaget, sett från öster.

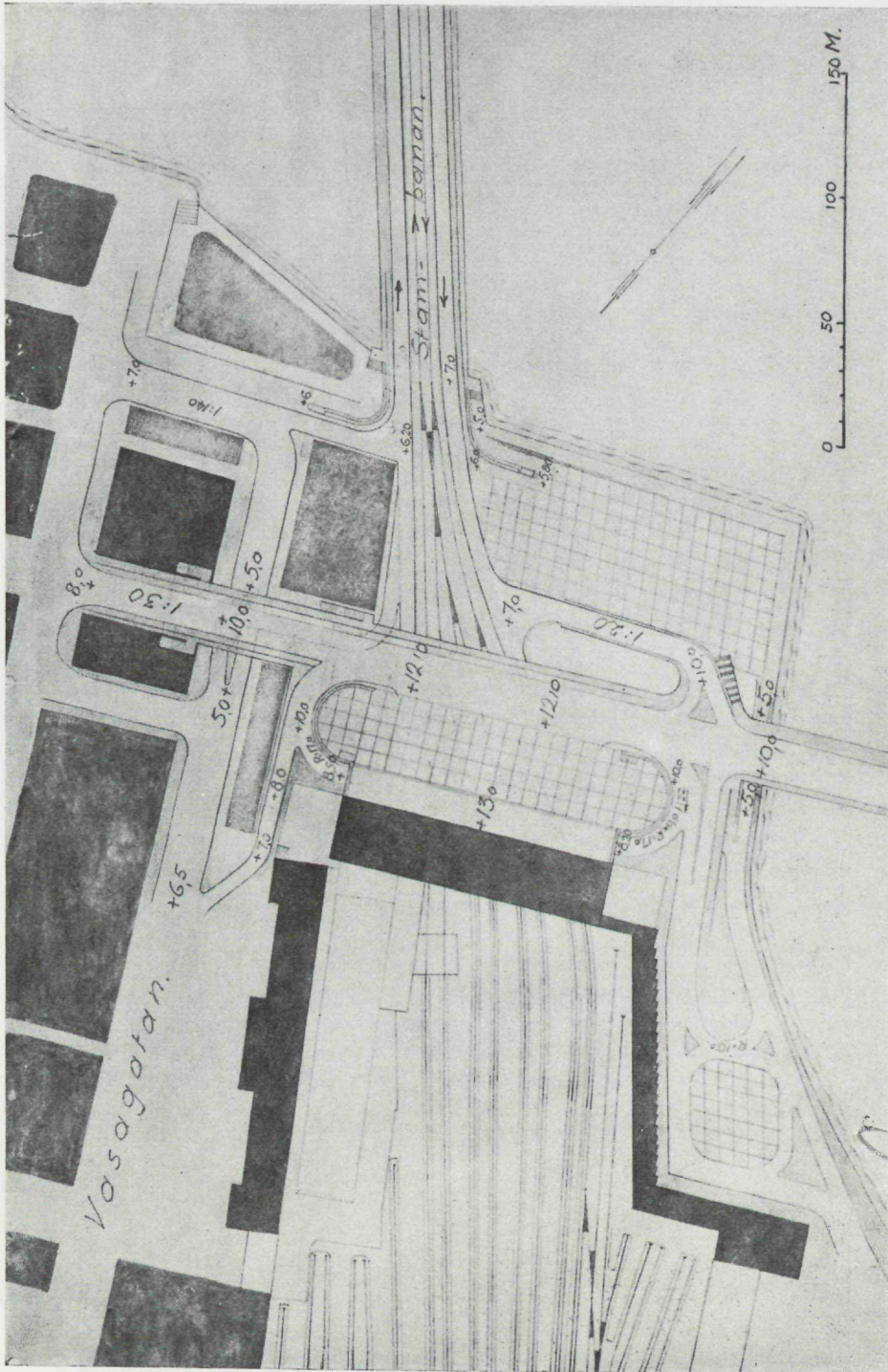


Bild 9 A. Arkitekt William-Olssons förslag till överfartslösning.

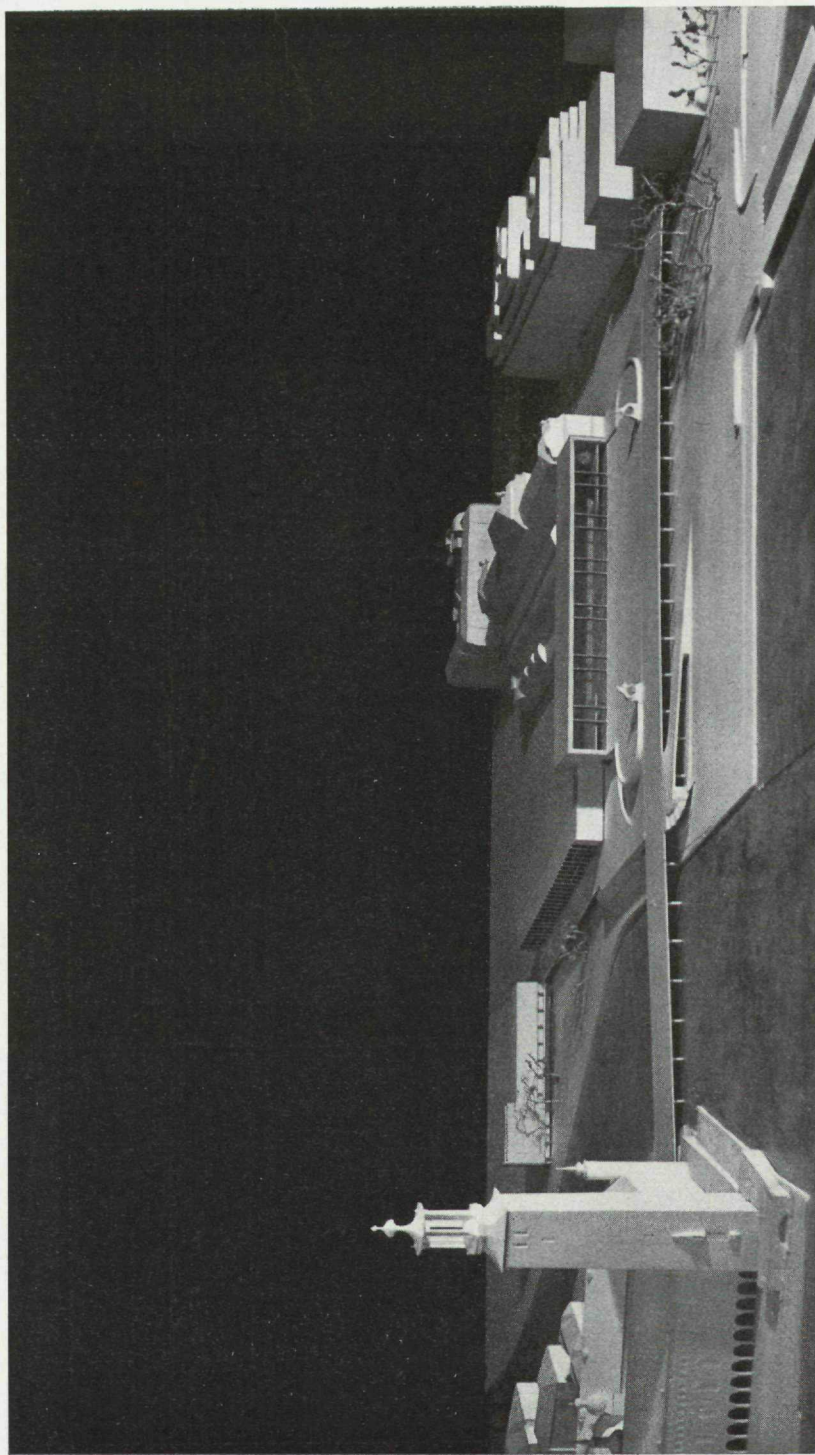


Bild 9 B. Modellfotografi av det å bild 9 A visade förslaget, sett från söder.



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.

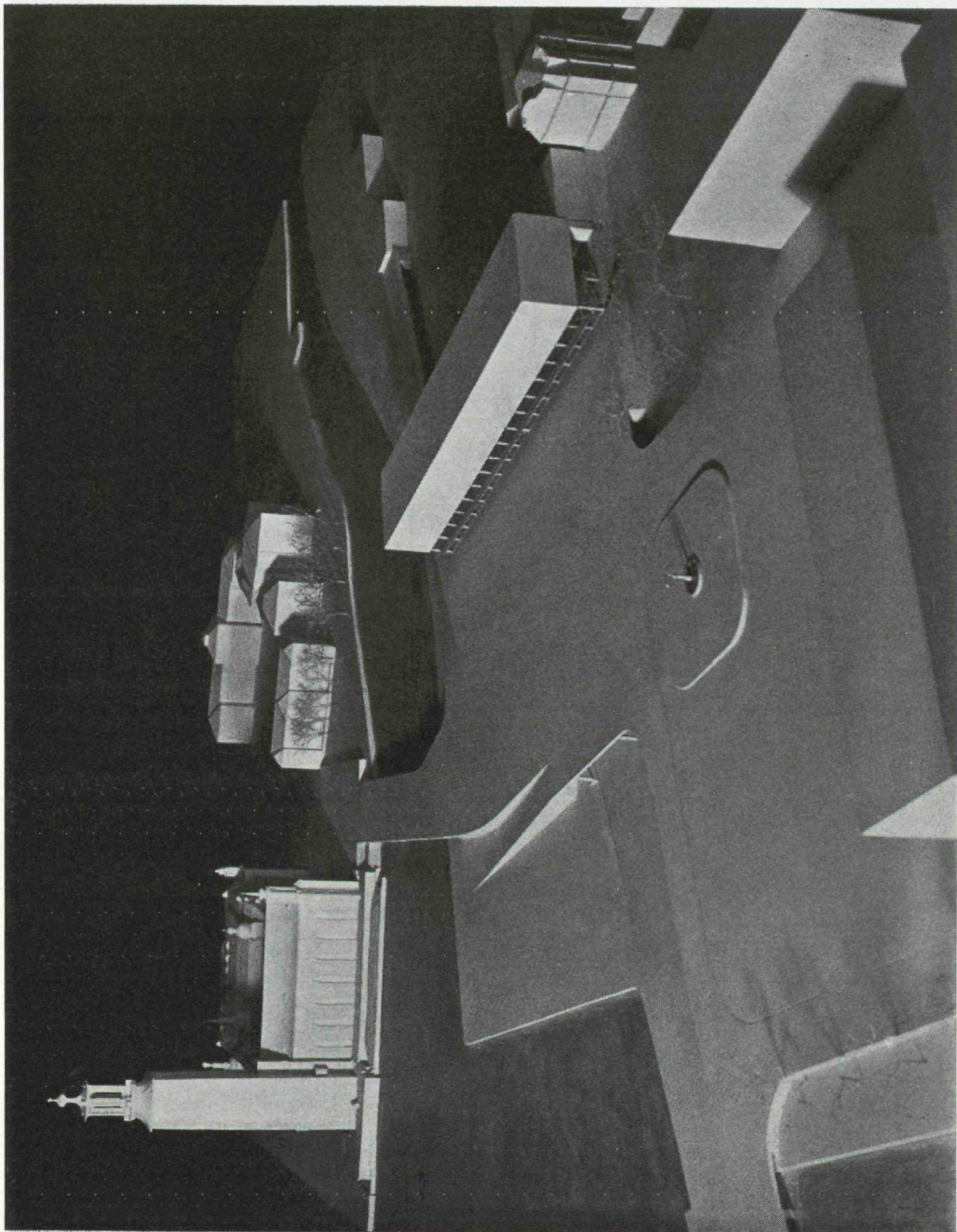


Bild 10 B. Modellfotografi av det å Pl. I visade, av markkommissionen förordade överfartsförslaget, sett från öster.

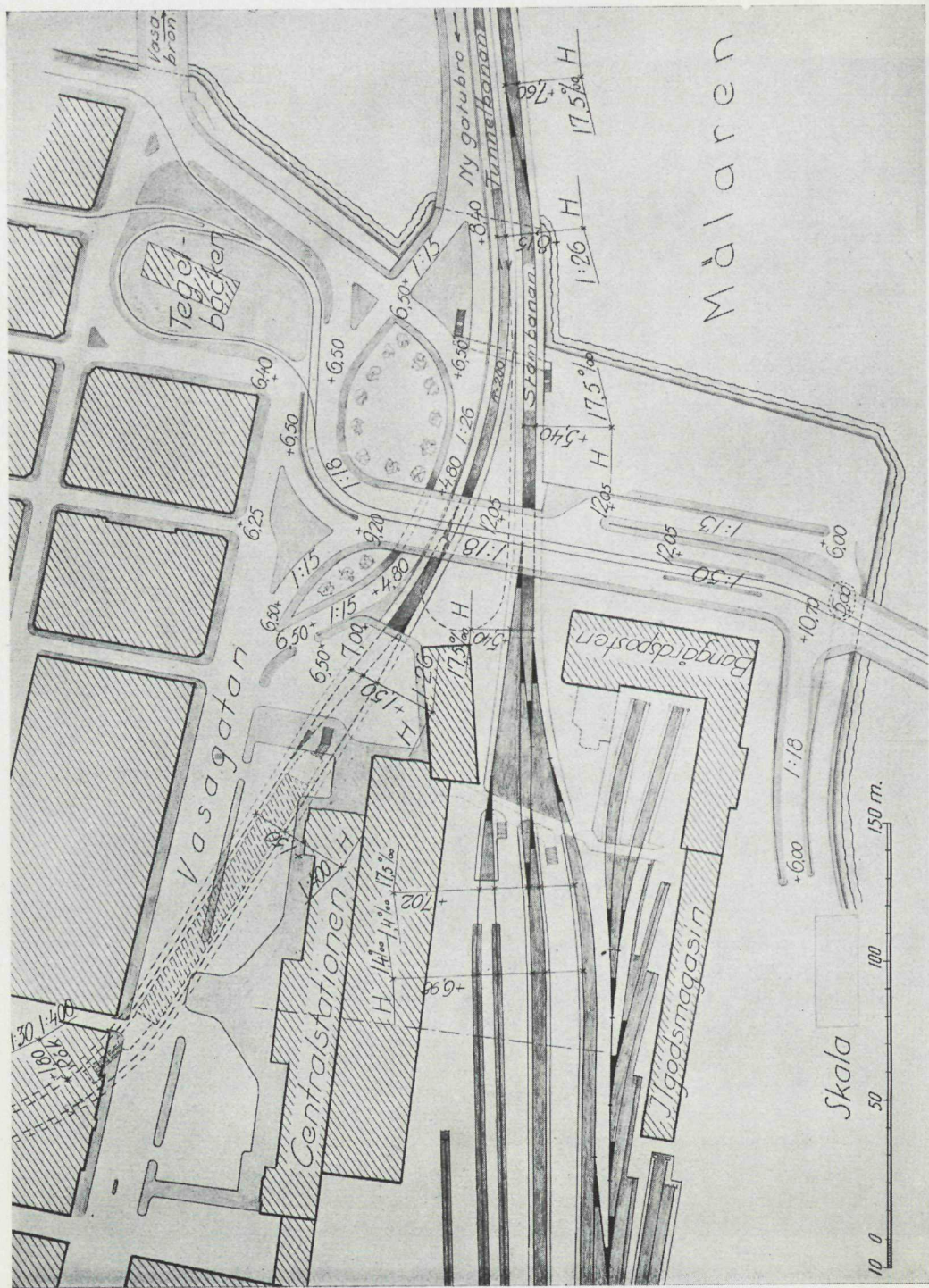


Bild 11. Första byggnadskedet av det å Pl. I visade, av markkommissionen förordade förslaget

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 angives, 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 tillhopa 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 för mån 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 trafikordningar.

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 sammens 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 överlätna 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 städe hållas öppna.

§ 10.

Den ekonomiska uppgörelsen mellan kontrahenterna i anledning av de förutnämnda överlåtelseorna 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; skolande 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 medgiver 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 trafikordningar 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 dessförinnan upptages i frågan.

Staden förbinder sig att utan kostnad för kronan anordna erforderliga gator för tillfart till det bangårdspostkontor 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 överlätna 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 tillhoppa 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 ersättningskyldighet.

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 in-teckningslån, 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
		<hr/>
	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 överlåter 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 medger 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 stadsplaneläggning 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 Glasbruket.

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 överläter 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 tillträdet 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 avträdet, 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 avträdda.

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 gatumarkensättning 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- görelsen	»	1,750,000:—
	Summa kronor	2,650,000:—

Nämnda belopp skall gäldas sålunda att kronan

A. å dagen för tillträdet 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 Glas bruket 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 avträdet 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 befinnas 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 gatuhållning som faller å respektive parkområde, skolande som en följd härav gatuhållningsavgift 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 markkuppörelsen 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. Nämnda 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 sålunda 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 innehåvas 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 mätnings- 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 mätnings- och styckningsförrättningar.

Överlåtten egendom skall, där ej annat av mottagaren medgives, av överlåtaren väl vårdas och underhållas så att den vid avträädandet icke befinner sig i sämre skick än för närvarande.

§ 43.

Vardera kontrahenten är skyldig respektera de nyttjanderättsavtal, som kunna gälla beträffande de till honom överlåttna 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 överlåttna 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 in-teckning 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 in-teckning. Båda kontrahenterna garantera ömsesidigt att de av dem överlåttna fastigheterna icke besväras av in-teckning till säkerhet för annat än fordran eller av premielån.

De in-teckningar 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 in-teckningar 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 överlåttna 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 upphävda.

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.

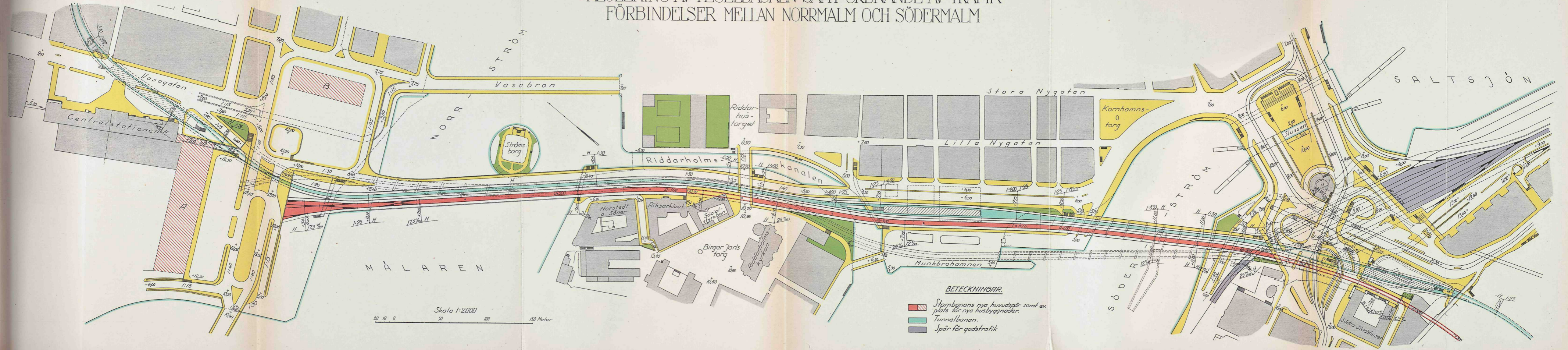
§ 48.

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 lagakraftägande beslut, varigenom de i § 1 andra stycket omförmälda framställningarna bi-

REGLERING AV TEGELBACKEN SAMT ORDNANDE AV TRAFIKFÖRBINDELSER MELLAN NORRMALM OCH SÖDERMALM

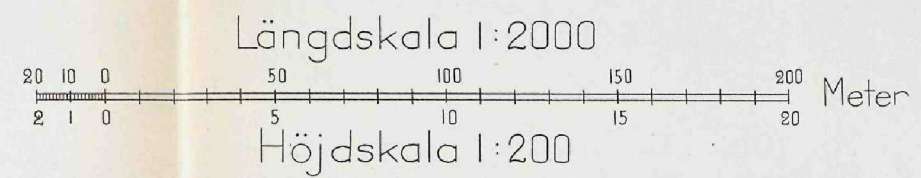


- BETECKNINGAR.**
- ▬ Stambanans nya huvudspår samt ex. plats för nya husbyggnader.
 - ▬ Tunnelbanan.
 - ▬ Spår för godstrafik

Skala 1:2000
 20 10 0 50 100 150 Meter

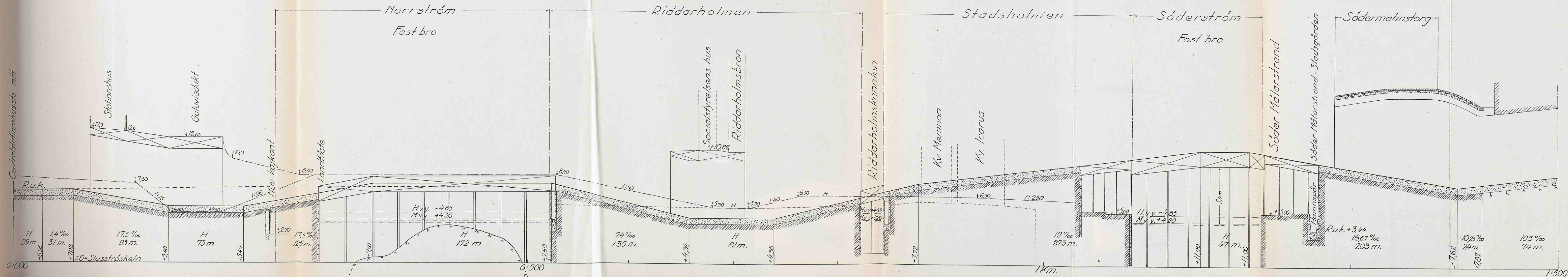
REGLERING AV TEGELBACKEN SAMT ORDNANDE AV TRAFIKFÖRBINDELSER MELLAN NORRMALM OCH SÖDERMALM

LÄNGDPROFIL FÖR STAMBANAN OCH DEN BREDVIDLIGGANDE GATULEDEN



Tegelbacken

Slussen



1890
The following is a list of the names of the persons who have been admitted to the membership of the Society since the last meeting. The names are given in alphabetical order of their surnames. The names of the persons who have been admitted to the membership of the Society since the last meeting are given in alphabetical order of their surnames.

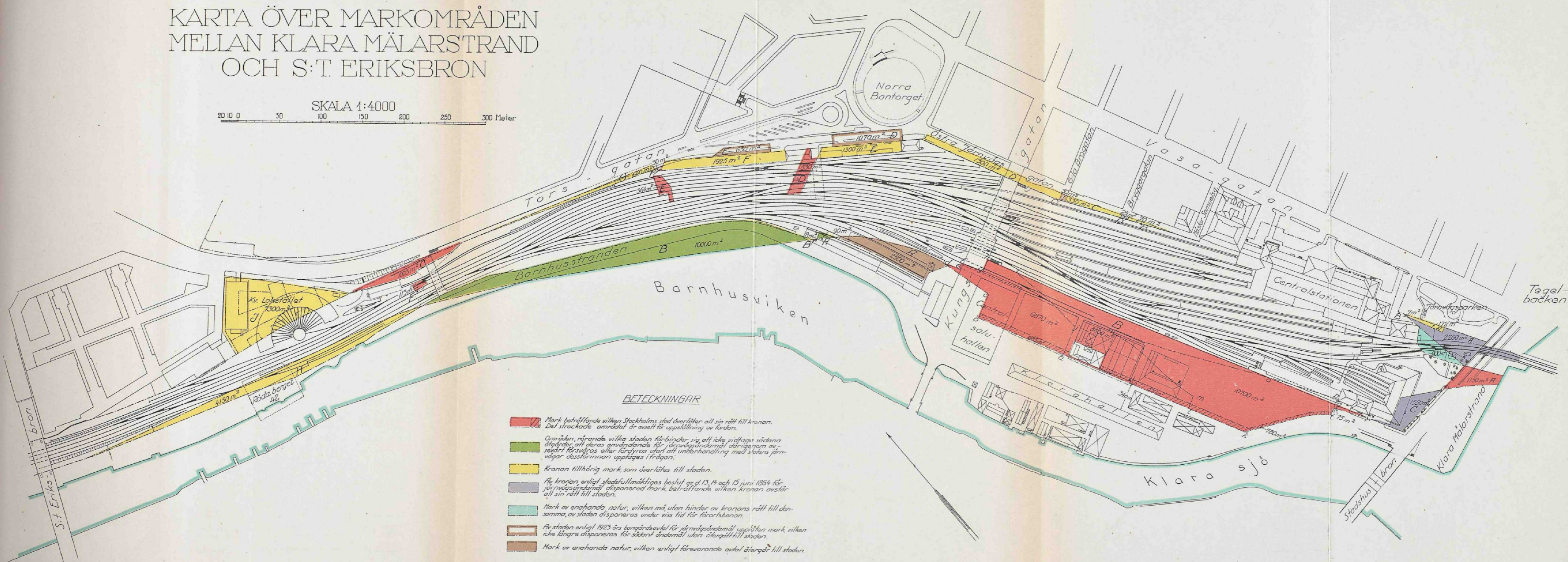
MEMBERSHIP LIST

THE NEW LEO
LIONEL L. LIONEL

1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN
MELLAN KLARA MÄLARSTRAND
OCH S:T ERIKSBRON

SKALA 1:4000
0 50 100 150 200 250 300 Meter



BETECKNINGAR

- Mark beträffande vilken Stockholms stad överlåter all sin rätt till kronan. Det streckade området är avsett för uppställning av fordon.
- Områden, rörande vilka staden förbinder sig att icke vidtaga sådana åtgärder, att deras användande för järnvägsändamål därigenom avsevärt försvåras eller förlyras utåt till underhandling med statens järnvägar dessförinnan upplägs i frågan.
- Kronan tillhörig mark, som överlåtes till staden.
- På kronan enligt stadfullmäktiges beslut av d. 13, 14 och 15 juni 1864 för järnvägsändamål disponerad mark, beträffande vilken kronan avstår all sin rätt till staden.
- Mark av enahanda natur, vilken må, utan hinder av kronans rätt till den samma, av staden disponeras under viss tid för järnvägsbanan.
- På staden enligt 1923 års bopårsavtal för järnvägsändamål upplädd mark, vilken icke längre disponeras för sådant ändamål utan återgått till staden.
- Mark av enahanda natur, vilken enligt förevarande avtal övergår till staden.

for the office of the Secretary of the
Department of the Interior, Washington, D. C.
The following is a list of the
names of the persons who have
been appointed to the office of
Assistant Secretary of the
Department of the Interior,
Washington, D. C., since the
organization of the Department
in 1849.

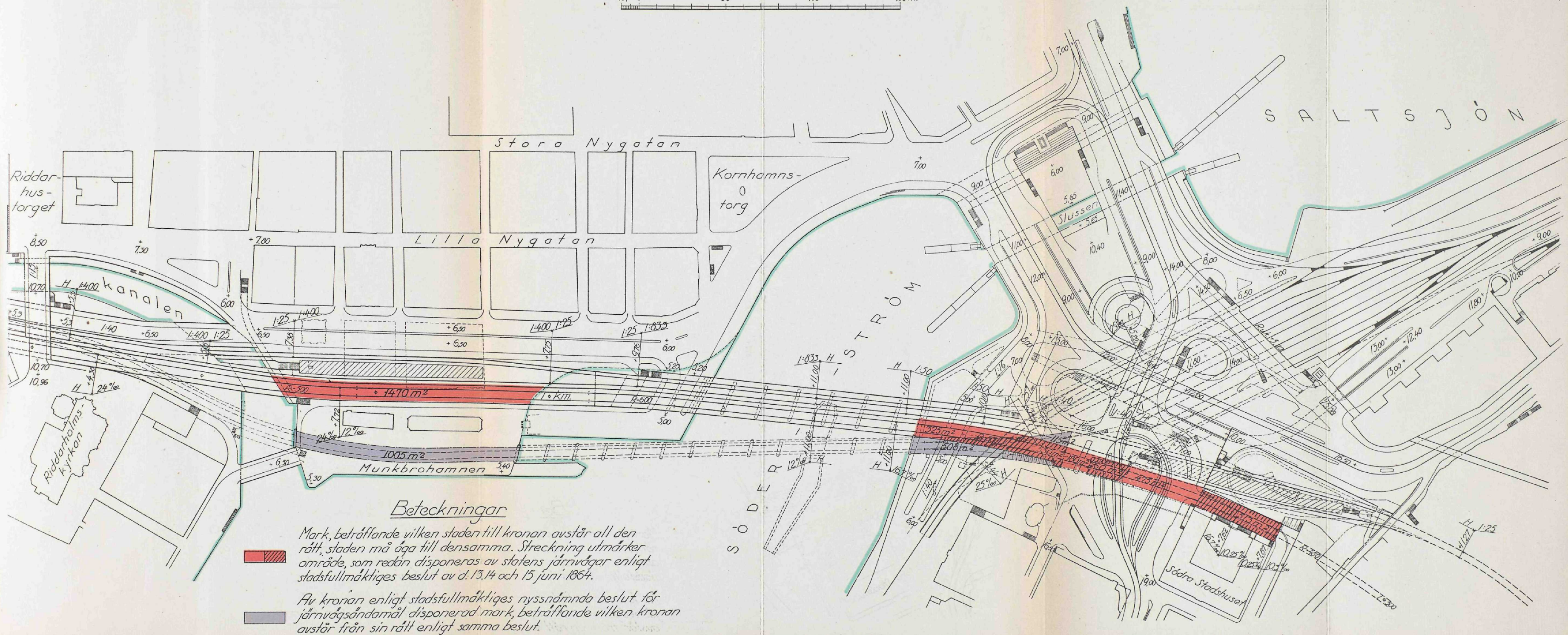
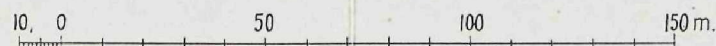
SECRETARY

1849-1850 JOHN W. BARKER
1850-1851 JOHN W. BARKER
1851-1852 JOHN W. BARKER
1852-1853 JOHN W. BARKER
1853-1854 JOHN W. BARKER
1854-1855 JOHN W. BARKER
1855-1856 JOHN W. BARKER
1856-1857 JOHN W. BARKER
1857-1858 JOHN W. BARKER
1858-1859 JOHN W. BARKER
1859-1860 JOHN W. BARKER
1860-1861 JOHN W. BARKER
1861-1862 JOHN W. BARKER
1862-1863 JOHN W. BARKER
1863-1864 JOHN W. BARKER
1864-1865 JOHN W. BARKER
1865-1866 JOHN W. BARKER
1866-1867 JOHN W. BARKER
1867-1868 JOHN W. BARKER
1868-1869 JOHN W. BARKER
1869-1870 JOHN W. BARKER
1870-1871 JOHN W. BARKER
1871-1872 JOHN W. BARKER
1872-1873 JOHN W. BARKER
1873-1874 JOHN W. BARKER
1874-1875 JOHN W. BARKER
1875-1876 JOHN W. BARKER
1876-1877 JOHN W. BARKER
1877-1878 JOHN W. BARKER
1878-1879 JOHN W. BARKER
1879-1880 JOHN W. BARKER
1880-1881 JOHN W. BARKER
1881-1882 JOHN W. BARKER
1882-1883 JOHN W. BARKER
1883-1884 JOHN W. BARKER
1884-1885 JOHN W. BARKER
1885-1886 JOHN W. BARKER
1886-1887 JOHN W. BARKER
1887-1888 JOHN W. BARKER
1888-1889 JOHN W. BARKER
1889-1890 JOHN W. BARKER
1890-1891 JOHN W. BARKER
1891-1892 JOHN W. BARKER
1892-1893 JOHN W. BARKER
1893-1894 JOHN W. BARKER
1894-1895 JOHN W. BARKER
1895-1896 JOHN W. BARKER
1896-1897 JOHN W. BARKER
1897-1898 JOHN W. BARKER
1898-1899 JOHN W. BARKER
1899-1900 JOHN W. BARKER
1900-1901 JOHN W. BARKER
1901-1902 JOHN W. BARKER
1902-1903 JOHN W. BARKER
1903-1904 JOHN W. BARKER
1904-1905 JOHN W. BARKER
1905-1906 JOHN W. BARKER
1906-1907 JOHN W. BARKER
1907-1908 JOHN W. BARKER
1908-1909 JOHN W. BARKER
1909-1910 JOHN W. BARKER
1910-1911 JOHN W. BARKER
1911-1912 JOHN W. BARKER
1912-1913 JOHN W. BARKER
1913-1914 JOHN W. BARKER
1914-1915 JOHN W. BARKER
1915-1916 JOHN W. BARKER
1916-1917 JOHN W. BARKER
1917-1918 JOHN W. BARKER
1918-1919 JOHN W. BARKER
1919-1920 JOHN W. BARKER
1920-1921 JOHN W. BARKER
1921-1922 JOHN W. BARKER
1922-1923 JOHN W. BARKER
1923-1924 JOHN W. BARKER
1924-1925 JOHN W. BARKER
1925-1926 JOHN W. BARKER
1926-1927 JOHN W. BARKER
1927-1928 JOHN W. BARKER
1928-1929 JOHN W. BARKER
1929-1930 JOHN W. BARKER
1930-1931 JOHN W. BARKER
1931-1932 JOHN W. BARKER
1932-1933 JOHN W. BARKER
1933-1934 JOHN W. BARKER
1934-1935 JOHN W. BARKER
1935-1936 JOHN W. BARKER
1936-1937 JOHN W. BARKER
1937-1938 JOHN W. BARKER
1938-1939 JOHN W. BARKER
1939-1940 JOHN W. BARKER
1940-1941 JOHN W. BARKER
1941-1942 JOHN W. BARKER
1942-1943 JOHN W. BARKER
1943-1944 JOHN W. BARKER
1944-1945 JOHN W. BARKER
1945-1946 JOHN W. BARKER
1946-1947 JOHN W. BARKER
1947-1948 JOHN W. BARKER
1948-1949 JOHN W. BARKER
1949-1950 JOHN W. BARKER
1950-1951 JOHN W. BARKER
1951-1952 JOHN W. BARKER
1952-1953 JOHN W. BARKER
1953-1954 JOHN W. BARKER
1954-1955 JOHN W. BARKER
1955-1956 JOHN W. BARKER
1956-1957 JOHN W. BARKER
1957-1958 JOHN W. BARKER
1958-1959 JOHN W. BARKER
1959-1960 JOHN W. BARKER
1960-1961 JOHN W. BARKER
1961-1962 JOHN W. BARKER
1962-1963 JOHN W. BARKER
1963-1964 JOHN W. BARKER
1964-1965 JOHN W. BARKER
1965-1966 JOHN W. BARKER
1966-1967 JOHN W. BARKER
1967-1968 JOHN W. BARKER
1968-1969 JOHN W. BARKER
1969-1970 JOHN W. BARKER
1970-1971 JOHN W. BARKER
1971-1972 JOHN W. BARKER
1972-1973 JOHN W. BARKER
1973-1974 JOHN W. BARKER
1974-1975 JOHN W. BARKER
1975-1976 JOHN W. BARKER
1976-1977 JOHN W. BARKER
1977-1978 JOHN W. BARKER
1978-1979 JOHN W. BARKER
1979-1980 JOHN W. BARKER
1980-1981 JOHN W. BARKER
1981-1982 JOHN W. BARKER
1982-1983 JOHN W. BARKER
1983-1984 JOHN W. BARKER
1984-1985 JOHN W. BARKER
1985-1986 JOHN W. BARKER
1986-1987 JOHN W. BARKER
1987-1988 JOHN W. BARKER
1988-1989 JOHN W. BARKER
1989-1990 JOHN W. BARKER
1990-1991 JOHN W. BARKER
1991-1992 JOHN W. BARKER
1992-1993 JOHN W. BARKER
1993-1994 JOHN W. BARKER
1994-1995 JOHN W. BARKER
1995-1996 JOHN W. BARKER
1996-1997 JOHN W. BARKER
1997-1998 JOHN W. BARKER
1998-1999 JOHN W. BARKER
1999-2000 JOHN W. BARKER
2000-2001 JOHN W. BARKER
2001-2002 JOHN W. BARKER
2002-2003 JOHN W. BARKER
2003-2004 JOHN W. BARKER
2004-2005 JOHN W. BARKER
2005-2006 JOHN W. BARKER
2006-2007 JOHN W. BARKER
2007-2008 JOHN W. BARKER
2008-2009 JOHN W. BARKER
2009-2010 JOHN W. BARKER
2010-2011 JOHN W. BARKER
2011-2012 JOHN W. BARKER
2012-2013 JOHN W. BARKER
2013-2014 JOHN W. BARKER
2014-2015 JOHN W. BARKER
2015-2016 JOHN W. BARKER
2016-2017 JOHN W. BARKER
2017-2018 JOHN W. BARKER
2018-2019 JOHN W. BARKER
2019-2020 JOHN W. BARKER
2020-2021 JOHN W. BARKER
2021-2022 JOHN W. BARKER
2022-2023 JOHN W. BARKER
2023-2024 JOHN W. BARKER
2024-2025 JOHN W. BARKER

KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN Å KÖTTORGET OCH VID SLUSSEN

PL.V.

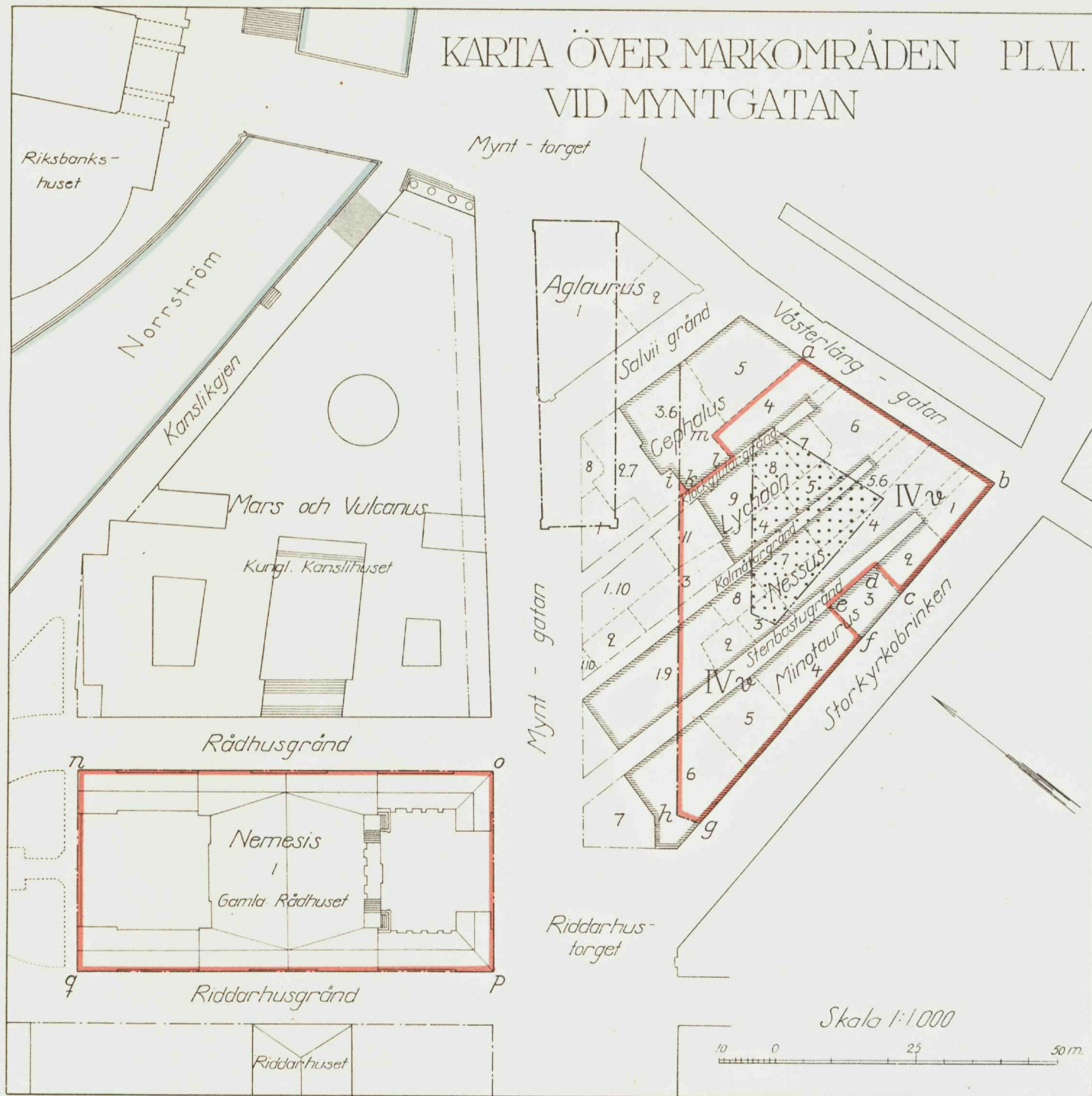
SKALA 1:2000



Beteckningar

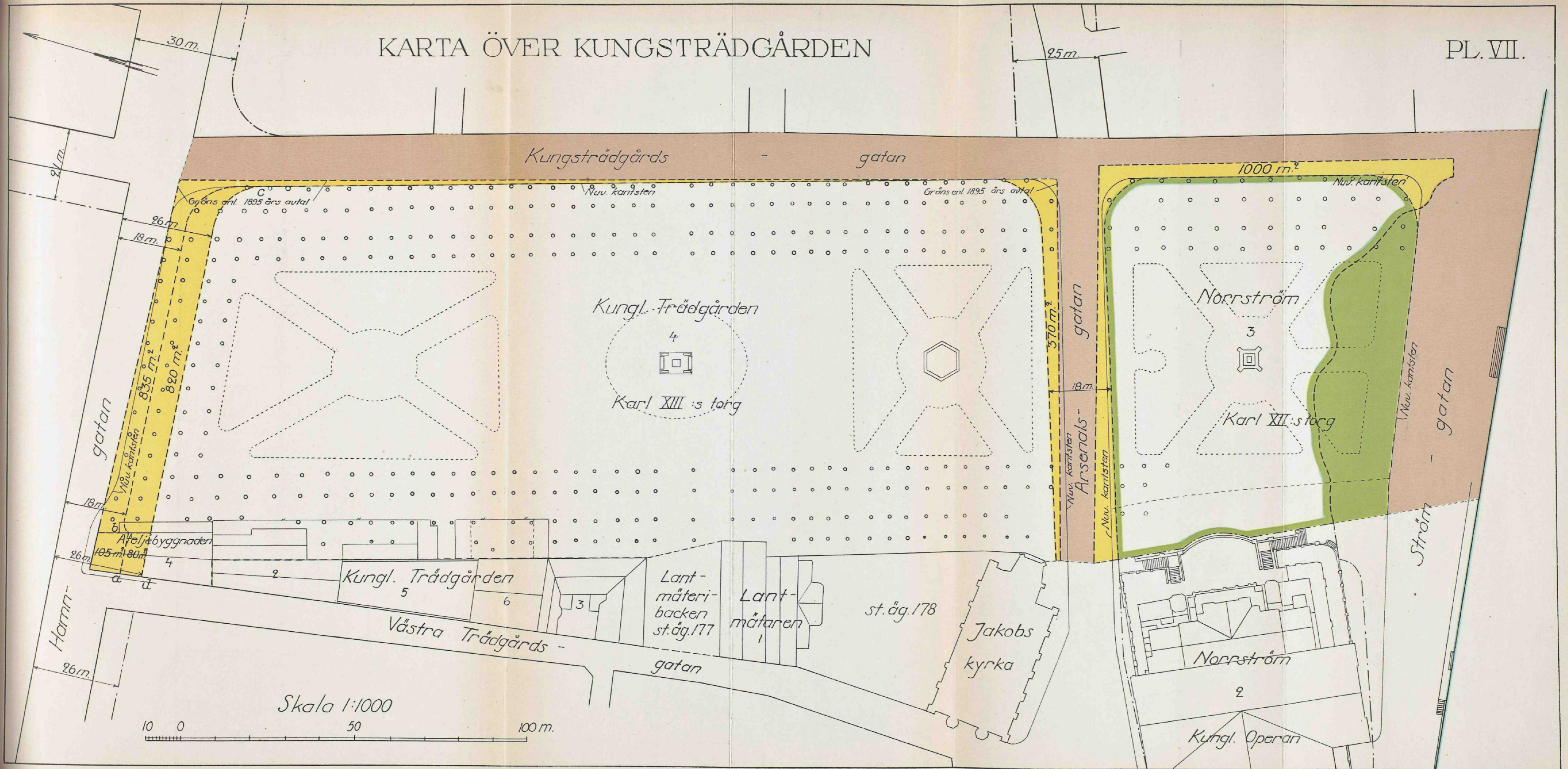
- Mark, beträffande vilken staden till kronan avstår all den rätt, staden må äga till densamma. Streckning utmärker område, som redan disponeras av statens järnvägar enligt stadfullmäktiges beslut av d. 13, 14 och 15 juni 1864.
- Av kronan enligt stadfullmäktiges nyssnämnda beslut för järnvägsändamål disponerad mark, beträffande vilken kronan avstår från sin rätt enligt samma beslut.

KARTA ÖVER MARKOMRÅDEN PL.VI. VID MYNTGATAN

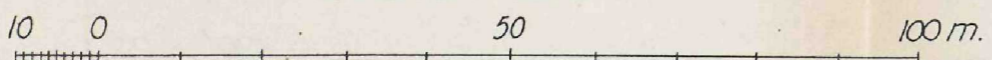


KARTA ÖVER KUNGSTRÄDGÅRDEN

PL. VII.

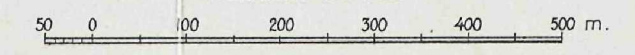


Skala 1:1000






KARTA ÖVER DEL AV NORRA DJURGÅRDEN

SKALA 1:8000



Beteckningar

-  Stadsplanlagda delar av Lodugårdsgården.
-  Mark tillhörig staden.
-  Mark uppläten för militära ändamål.

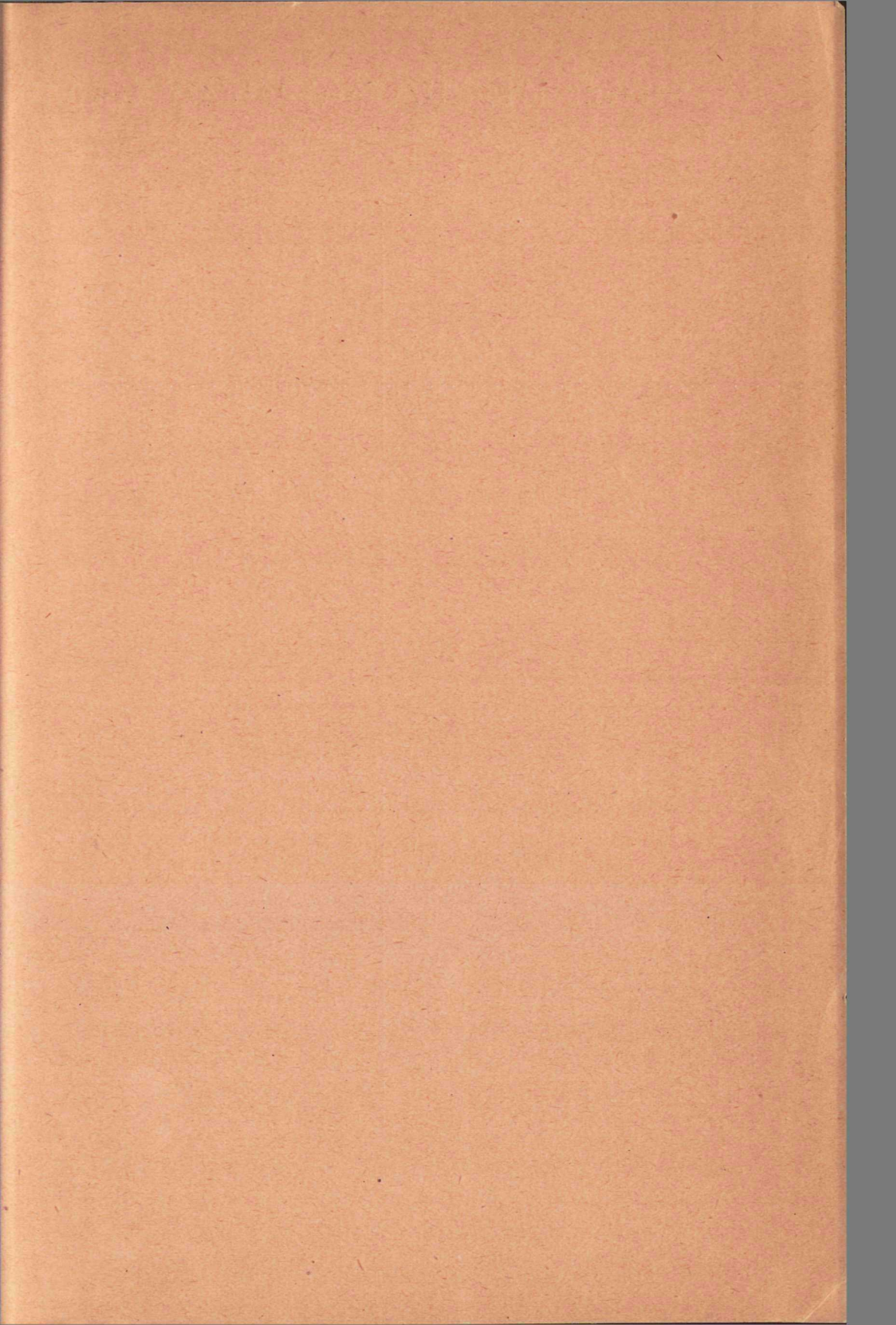
the office of the Secretary of the State Department, Washington, D. C., on the 15th day of August, 1914.

Very respectfully,
LEO HAYES, Secretary of the State Department.

FORWARDED TO THE SECRETARY OF THE STATE DEPARTMENT

LEO HAYES, Secretary of the State Department, Washington, D. C.

...



Statens offentliga utredningar 1940

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.
Promemoria med förslag till vissa åtgärder mot missbruk
av tryckfriheten. [5]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.
Betänkande ang. uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och
kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor
m. m. i Stockholm. [6]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till åtgärder för befordrande av
produktionen å enskilda skogar i vissa delar av Norr-
land. [3]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Betänkande med förslag till lag om krigsskadeersättning. [4]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.
Betänkande och förslag ang. reglering av församlingsin-
delningen i Stockholm och revision av den för huvud-
staden gällande lagen om församlingsstyrelse. [1]

Försvarsväsen.

Betänkande ang. omorganisation av arméförvaltningen
sjukvårdsstyrelse m. m. [2]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.