

## KAPITEL 8

# STOR-STOCKHOLMS STRUKTUR

Vid diskussion av den framtida folkmängden i kapitel 5 har man stannat för att anta, att Stor-Stockholm under överskådlig tid kommer att kunna växa till 1,3 milj. invånare.

Det återstår att behandla vilken struktur som Stor-Stockholm bör och kan få inom ramen för den antagna storleken. Detta är en fråga av utomordentlig betydelse, då sådana förhållanden som effektivitet och trivsel säkerligen i högre grad är beroende av strukturen än av den totala storleken av en ort.

Vissa synpunkter på strukturen har redan behandlats i samband med målsättningen. Spridningen av arbetsplatser, bostäder och gemensamhetsanordningar samt gruppbyggnaden inom ytterområdena är mycket viktiga för att få bort eller minska vissa nu rådande olägenheter. Dessa processer innebär stadens cellvisa uppbyggnad. I fortsättningen skall diskussionen om strukturen, i motsats till vad som skett tidigare, utgå från den helhetsbild som Stor-Stockholm uppvisar och från sambandet mellan stadsorganismens olika lemmar.

Stor-Stockholms struktur fram till omkring år 1930 är tidigare utförligt skildrad och dokumenterad och visas på planscherna III och IV för åren 1932 respektive 1945.<sup>1</sup> Den förefaller i det hela vara naturlig och riktig. Den därpå följande fasen, i vilken vi nu befinner oss, synes icke lika tillfredsställande, bl. a. därför att blandningen av områden med hyreshus och villor inom ytterområdena förefaller slumpartad och av den anledningen irriterande på flera sätt.

För den fortsatta utvecklingen finns två alternativa huvudriktningar. Antingen kan vi fortsätta att i Stor-Stockholm fylla igen de luckor, som lämnats mellan tidigare exploateringar, tills hela förortsområdet blir en kompakt kaka av bebyggelse. Det är det som hit-

tills hållit på att ske. Eller också kan man bibehålla friområden långt in i det inre förortsområdet genom att sprida en del av företagen till i stort sett självständiga samhällsbildningar, drabantstäder, på större avstånd från stadens centrum. Därigenom får man ett samband mellan bostad och arbetsplats, som är väsentligt bättre än det nuvarande, och en bättre gruppbyggnad inom motsvarande delar av storstaden. Den här framlagda generalplanen innebär en medelväg mellan dessa bägge utbyggnadsmöjligheter.

### 8.1 TRAFIKAPPARATENS STRUKTUR

Det förutsättes här, att den centrala huvuddelen av Stockholmsregionen, dvs. det egentliga Stor-Stockholm, skall sammanbindas med ett trafiksystem, som gör det möjligt att på högst  $\frac{3}{4}$  timme färdas från en bostad vid yttergränsen till centrum. Ryggraden i detta system utgörs av en fyrspårig nordsydlig tunnelbana mellan Slussen och Nedre Norrmalm. Med de trafikbelastningar, som man nu bör räkna med<sup>1</sup>, kan ett sådant bansystem betjäna en förortsbefolkning av maximalt 800,000 invånare. Topografiska och andra lokala omständigheter gör det dock omöjligt att utnyttja hela denna teoretiska kapacitet. Därutöver kommer det att finnas bussbetjänade förorter. Det antagna kommunikationssystemet skulle betjäna Stor-Stockholm med följande sammansättning:

	Framtida folkmängd i miljoner
Inre staden .....	0,4
Nära förorter:	
betjänade av förortsbanor .....	0,6
betjänade av bussar .....	0,2
Fjärrare förorter:	
betjänade av järnvägar .....	0,1

<sup>1</sup> Jfr kap. 13.1

<sup>1</sup> Jfr Bihang 11/1937.

Denna fördelning kan i detta sammanhang icke närmare motiveras, bl. a. därför att den icke framgått ur teoretiska eller principiella avväganden, utan snarast är baserad på de inventeringar av bebyggelsemöjligheterna inom och utom stadsgränsen, som är led i nu pågående planarbeten. Siffrorna är givetvis även beroende av det markutnyttjande, som man ansett sig böra räkna med. Befolkningstalen kan dock höjas, om något eller några av följande villkor uppfylls:

- (1) Om innerstaden saneras med högre markutnyttjande än det i kapitel 10 antagna,
- (2) Om man utbygger den nordsydliga lokalbaneförbindelsen till sex spår,
- (3) Om man utbygger en större förortsbuss- trafik,
- (4) Om man ger fjärrjärnvägarnas förortstrafik en större omfattning än vad här antagits,
- (5) Om man lyckas så samordna bosättning och arbetsplats att resebehovet, mätt i antal resor per invånare och år, nedgår till i kapitel 13 antagna värden, vilket kan ske,
- (6) Om man bygger flera eller större drabantstäder.

En sammanräkning av de nu (juni 1948) föreliggande planerna för Stor-Stockholms kommuner ger en avsevärt högre totalbefolkning än 1,3 milj. Detta sammanhänger med att samordning genom regionplan saknas, och att man räknar med lägre resefrekvens i radiell riktning (villkoret nr 5), och att man hoppas att få en mycket stor mängd arbetsplatser i ytterområdena. Vidare har man säkerligen på många håll underskattat svårigheter och kostnader för de trafikbyggen utom respektive kommungränser, som blir en följd av expansionen inom de olika planområdena. Man måste dock räkna med, att planläggningen måste vara något överdimensionerad för att möta oförutsedda hinder för bebyggelse inom vissa områden. Ett i planerna upptaget utrymme för sammanlagt 1,5 milj. kanske icke motsvarar större verkliga utbyggnadsmöjligheter, än vad som behövs för de antagna 1,3 milj.

## 8.2 LOKALISERING AV FÖRETAG OCH INSTITUTIONER

Hur skall företag och institutioner lämpligen lokaliseras inom det antydda strukturschemat för Stor-Stockholm? Ingen tvekar att ge rikets centrala styrelse och topporganisationerna inom landets ekonomiska liv förtursrätt till de bästa lägena i Stockholms centrum. En till synes naturlig ståndpunkt är, att flertalet företag med verksamhet omspannande hela eller större delen av landet bör beredas utrymme i sådant läge, för att de skall få de bästa förbindelserna med landets alla delar inklusive Stor-Stockholm i övrigt. Ett konsekvent genomförande av denna ståndpunkt skulle dock leda till en så stark koncentration av företag till stadens centrala arbetsområde, att detta skulle breda ut sig över ett väsentligt större område, än vad generalplanen visar, och för att transportera de anställda till och från arbetsplatserna skulle krävas en trafikapparat av vida större kapacitet än den här föreslagna. Inom ett cityområde av sådana dimensioner skulle dessutom en långt gående *inre* differentiering vara nödvändig, för att de företag, som behöver kontakt med varandra, verkligen skall kunna få det. En sådan koncentration skulle innebära en ökad tillväxt av stadens totala storlek därigenom att det skulle behövas ett större antal människor för att hålla igång stadsorganismen.

### 8.21 LOKALISERINGEN AV ORGAN MED ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Både offentliga och privata administrationsorgan kan spridas såväl inom regionen som inom landet. En framkomlig väg att decentralisera på det senare sättet är att bygga ut statens provinsiella förvaltning genom att ge ökade befogenheter åt länsstyrelser och länsnämnder.<sup>1</sup> Denna fråga ligger utanför generalplanens räckvidd, men det kan ändock vara skäl att framhålla, att man för några ämbetsverk har diskuterat att förlägga huvuddelen till någon mellansvensk stad med goda förbindelser, bl. a. bildtelefon,

<sup>1</sup> Dessa frågor har behandlats i den statliga länsstyrelseutredningen. SOU 1950/28.

med Stockholm, och endast behålla ett mindre kontor i huvudstaden för kontakt med regering och riksdag. På motsvarande sätt är några av våra största industrikoncerner lokaliserade, t. ex. Tändsticksbolaget, Cellulosa-bolaget och Bolidenbolaget. En sådan organisation borde vara tänkbar för t. ex. Domänstyrelsen och Vattenfallsstyrelsen. Här finns dock svårigheter av både psykologisk och praktisk art. Man får inte beteckna den del av arbetet, som kan förläggas utanför huvudstaden som »mindre betydelsefullt» eller »rutinmässigt», och det är ej heller efter en sådan skiljelinje som en uppdelning skall ske. Det i huvudstaden kvarvarande kontoret skall i första hand vara en expedition och beskickning, medan det på lång sikt nyskapande arbetet med fördel bör kunna bedrivas i den nya miljön. En genomgång av den offentliga förvaltningens alla organ är önskvärd för att utröna, vilken spridning som är möjlig. Man bör uppdelna förvaltningsenheterna i sådana som kan förläggas utanför och sådana som måste ha lägen inom Stor-Stockholm. Den senare gruppen kan i sin tur uppdelas efter kravet på kontakt med förvaltningscentrum. I avsaknad av en sådan undersökning har det förutsatts, att de offentliga administrativa organen inom Stor-Stockholm bör ligga i god kontakt med — men icke nödvändigt i — det centrala arbetsområdet.<sup>1</sup>

I och med att utrymmet i de centrala stadsdelarna anses otillräckligt har man byggt och planerat ämbetsverk på eller i närheten av Gärdet och på yttre Kungsholmen. Därvid har det förhållandet, att staten ägt obebyggd mark till synes varit utslagsgivande, och kontakten med bostadsområden och trafikmedel har beaktats för litet. Spridningen av administrationsorganen är principiellt riktig, men det är önskvärdt, att man tog mera hänsyn till kontakter med trafiknät och bostadsområden och mindre till rådande markägarförhållanden, markvärden och andra sekundära företeelser.

Man kan lägga liknande synpunkter på lokalisering av privata förvaltningsorgan. Som redan nämnts har en del stora industri-företag endast behållit en mindre del av administrationen i Stockholm och lagt resten i an-

slutning till fabriker i andra orter. En sådan lokalisering blir givetvis lättare att genomföra allt efter som kommunikationerna förbättras, och den bör vara möjlig även för andra företag än de, som kan knyta huvuddelen av sin förvaltningsapparat till en annorstädes i landet belägen industri.

Även en mindre omfattande spridning av dylika förvaltningsorgan innebär fördelar. De stora försäkringsbolagens kontor torde t. ex. kunna förläggas utanför den inre staden i Stockholm eller i varje fall utanför det centrala arbetsområdet. Lägen vid alla den inre stadens tunnelbanestationer kommer att bli praktiskt taget likvärdiga med hänsyn till både möjligheterna att rekrytera arbetskraft från största möjliga område och till kravet på god kontakt med allmänheten. Även lägen vid förortsbanestationer i större bostadsområden inom förorterna kommer att vara möjliga lägen för dylika företag.

## 8.22 INDUSTRIENS LOKALISERING

Under några år efter kriget har man praktiskt taget haft förbud för nyetablering av industri i Stockholm. Arbetsmarknadsstyrelsen har icke givit byggnadstillstånd och stadens fastighetsnämnd har i regel icke upplåtit mark för industriändamål. De få upplåtelser, som förekommit inom stadens ytterområden, har vanligen skett för att göra det möjligt för företag i den inre staden att flytta ut, vilket är ett led i en med hänsyn till stadens struktur riktig spridning av arbetsplatserna.

För de företag, som är nödvändiga för försörjningen med vissa varor och nyttigheter, bör mark upplåtas inom Stor-Stockholm. Vissa andra företag, som hör nära ihop med huvudstaden, t. ex. viss grafisk industri, bör även ha företräde till tomter. För de företag, som vill ligga i Stockholm, därför att de där har landets största samlade konsumentmarknad, synes lägen i Stor-Stockholms yttre delar vara lämpliga. En mycket stor del av de företag, som söker sig till Stor-Stockholm, gör det med hänsyn till den under normala tider goda tillgången på även yrkesutbildad arbetskraft. Detta gäller speciellt industrier med starkt

<sup>1</sup> Jfr kap. 15.1.

varierande behov av arbetskraft, dvs. dels konjunkturkänsliga företag och dels sådana, där produktionen bedrivs olika under olika säsonger. För många industrier är det t. ex. ekonomiskt fördelaktigt att genomföra produktionsprogrammet genom att utnyttja hela kapaciteten under en del av året i stället för att köra med en del av kapaciteten under hela året. Företag, som av någon av dessa anledningar har varierande behov av arbetskraft, orsakar mindre störningar på arbetsmarknaden i den stora staden än i den lilla, såvida icke denna har ett näringsliv med en så planerad sammansättning, att variationerna inom lika branscher i möjligaste mån väger ut varandra. Denna senare väg att komma till rätta med problemen synes överensstämma med den allmänna politiska målsättningen för att skänka människorna trygghet.

Det finns två till synes bärkraftiga resonemang, som leder till helt olika slutsatser om den lämpliga lokaliseringen av industriföretag i Stor-Stockholm. Å ena sidan kan man hävda, att även om en stor del av industriarbetarna kommer att bo i närheten av sina arbetsplatser, måste man räkna med, att så länge en industri ligger i det egentliga Stor-Stockholm, kommer den att rekrytera och attrahera arbetskraft från hela stadsbygden. Industrier skulle därför ges lägen med goda kommunikationer. Den maximiretid, som satts för de i centrum arbetande,  $\frac{1}{2}$  timme på trafikmedel,  $\frac{3}{4}$  timme från dörr till dörr, kommer för ett stort antal industriarbetare att överskridas. Detta är ett motiv för att ha industriområden inom det innersta förortsområdet, dvs. förlagda just utanför den innersta kransen av tätbebyggda bostadsområden, där de skulle ligga i god kontakt med lokalbanorna.

Å andra sidan kan man visa på, att en stor del av industriarbetarna verkligen söker sig bostad nära arbetsplatsen, varför på skäl som utvecklats i kapitel 6 alla nya bostadsområden bör ligga i kontakt med arbetsplatser, och de nya industriområdena således fördelas över ytterområdena i nära kontakt med nya bostadsområden. Om man söker bedöma vilken fördelning av arbetsplatser, som i framtiden skulle kunna vara möjlig, kommer man

till att innerstaden kommer att rymma flera arbetsplatser än vad som motsvarar den folk-mängd, som kan bo där.<sup>1</sup> Det synes därför riktigt, att de närmast innerstaden belägna förorterna i stort sett får ha kvar sin nuvarande karaktär av sovstäder, medan man på allt sätt försöker förse de perifera stadsdelarna med industriområden och andra arbetsplatser. Trafikekonomiska hänsyn talar även för detta. Generalplaneutredningen har ansett att denna lokaliseringsprincip bör följas.

### 8.3 DRABANTSTÄDER

I sin yttersta konsekvens leder ovanstående resonemang till, att man planerar stadens fortsatta utbyggnad i form av drabantstäder. I stadsplanediskussionen nämnes ofta orden drabantstad eller satellitstad, som avser att täcka samma begrepp. De ges emellertid skiftande innebörd, vilket åstadkommit mycken förvirring, och det kan därför vara på sin plats att här principiellt behandla frågan.

Diskussionen om drabantstäderna är till stor del baserad på en av engelsmannen Ebenezer Howard 1898 publicerad bok, som 1902 utkom i ny upplaga med titeln: *Garden Cities of To-morrow*. Benämningen trädgårdsstad använde Howard för att beteckna helt nya, på betryggande avstånd från storstäderna anlagda självständiga städer, innehållande såväl bostäder som arbetsplatser och omgivna av ett grönbälte, delvis med jordbruk. Dylika trädgårdsstäder borde anläggas för att förhindra storstäderna att växa ytterligare. Denna bok har haft ett enormt inflytande på städernas utveckling under det sista halvsekle, och den finns återopad i de flesta skrifter i stadsbyggnadsfrågor sedan denna tid. Dess praktiska betydelse har emellertid icke bestått i, att många sådana trädgårdsstäder blivit byggda, eller att storstädernas tillväxt kunnat hejdas. Tvärtom, antalet trädgårdsstäder enligt Howards recept är utomordentligt få. De flesta, som kommit i kontakt med boken och med de två städerna Letchworth och Welwyn, som byggts utanför London under Howards direkta ledning, har i första hand tillägnat sig bebyg-

<sup>1</sup> Jfr kap. 14.

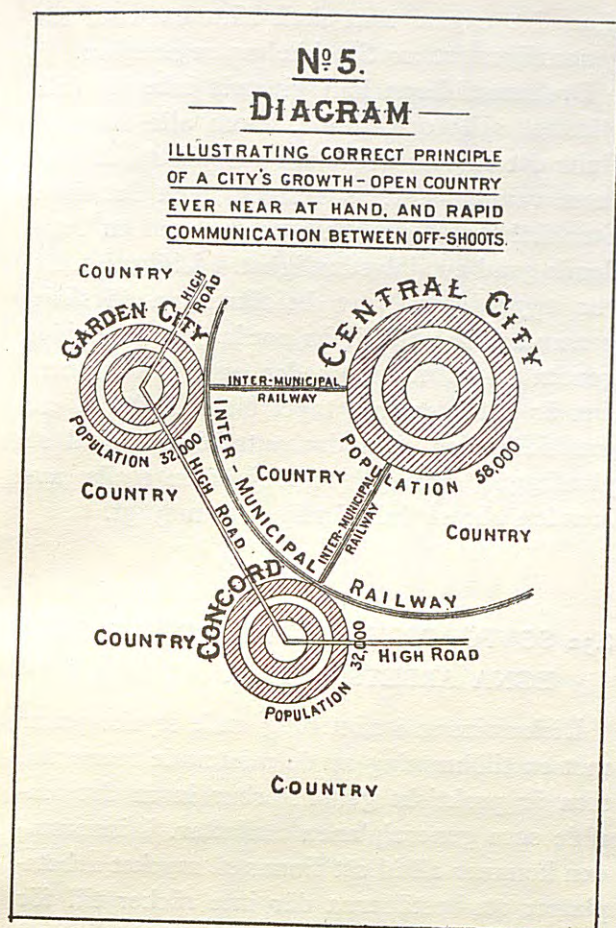


Bild 8/1. Ebenezer Howards schemaplan för drabantstad (ur *Garden Cities of To-morrow*, 1902).

gelsens yttre former, medan de grundläggande idéerna i stort sett förblivit obeaktade. Den av Howard givna definitionen är fortfarande fullt tillfredsställande. Den avser icke blott stadens yttre form, som ovan beskrivits, utan kan syfta till en genomgripande reorganisation av stadsbygden på två olika linjer. Dels skulle städerna själva äga all mark — även grönbältet — och därigenom kunna tillgodogöra sig markvärdestegringen, och dels skulle den av honom föreslagna grupperingen av städerna stärka sambandet mellan stad och land, till nytta för inbyggarna inom bägge.

De yttre formerna för bebyggelsen i dessa städer har imiterats över hela världen, och därigenom har begreppen förvirrats, då man framhållit de anläggningar, som utförts i Howards anda som förebilder för våra van-

liga villastäder av typ Bromma eller Enskede. Villaförorter av detta slag fanns redan innan Howard framlade sina idéer, i viss mån på grundval av aristokratiska och borgerliga traditioner från äldre tider. Denna förvirring av begreppen blev tidigt besvärande, och i bolagsordningen för Welwyn (1919) ersattes benämningen trädgårdsstad med termen satellitstad. Hos oss har kanske synonymen drabantstad blivit mera använd.

Diskussionen om Stor-Stockholms struktur kan icke komma förbi drabantstadsproblemet. Detta så mycket mer som det inom regionen finns två anläggningar, som i någon mån kan sägas vara resultat av tankar, liknande dem Howard hyst, ehuru de aldrig utvecklats med samma konsekvens. Det är Sundbyberg, anlagt redan i slutet av 1870-talet och Nynäshamn, grundat 1902.

### 8.31 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DRABANTSTÄDER

Drabantstaden måste vara i huvudsak självförsörjande beträffande arbetsplatser. De som bor där måste ha tillräckligt många och varierande möjligheter att få arbete på platsen. Orten måste därför ha en viss minsta storlek och får icke för sin försörjning bero av en enda dominerande industri, utan det bör finnas flera olika, som ger för konjunkturväxlingar mindre känsliga försörjningsmöjligheter och som sysselsätter både män och kvinnor. Även andra arbetsplatser än industrier är önskvärda. Det torde i regel vara möjligt att dit förlägga t. ex. vissa slags vårdanstalter som behövs för moderstadens invånare, vissa slags vetenskapliga institutioner och eventuellt vissa slag av offentliga och privata förvaltningsorgan. I den föregående diskussionen om arbetsplatsernas spridning har dessa möjligheter blivit berörda.

Avståndet till moderstaden bör vara relativt stort, och drabantstaden bör ligga i det yttre förortsområdet. I annat fall kommer en alltför stor pendeltrafik igång av sådana, som bor i drabantstaden men arbetar i moderstaden och omvänt. Drabantstaden skall vara i huvudsak kulturellt självförsörjande. Där

skall finnas skolor, inklusive gymnasium, medborgarhus, bibliotek och andra institutioner som fordras för det kulturella livet. Där skall finnas butiker för alla vanliga inköp. Drabantstaden skall själv äga ett omgivande grönbälte för att garantera, att invånarna alltid kommer att ha tillgång till öppen mark för friluftsliv och för att förhindra, att staden smälter samman med vanlig förortsbebyggelse och därmed förlorar sin karaktär. Drabantstaden skall i regel vara en självständig primärkommun eller bli centralort i en kommun med i övrigt lantlig karaktär.

Det som kan förmå en företagare att söka sig till en drabantstad i stället för till ett bestående samhälle, antingen storstaden eller någon mindre landsortsstad, är bl. a., att han genom omsorgsfull planläggning där garanteras goda byggnads- och utvecklingsbetingelser. Han undgår storstadens höga markpriser och trafiksvårigheter men har ändå en så god kontakt med dess affärsliv och dess konsumentanhopning, som han icke kan få i den lilla landsortsstaden. Den enskilde medborgaren bjuds i drabantstaden alla fördelar av att leva i ett måttligt stort samhälle, som har storstadens möjligheter inom räckhåll, dess rika urval i fråga om personligt umgänge och dess topprestationer både inom konst och vetenskap, butiker och nöjen.

Drabantstadens önskvärda storlek kan variera med omständigheterna. Ett tillfredsställande underlag för ett kulturliv torde fordra ett invånarantal av storleksordningen 20,000. I diskussionen om »De nya städerna» i Stor-Britannien har denna siffra rekommenderats för Skottland, där graden av urbanisering och de största städernas storlek och absoluta tillväxt är rätt lika som hos oss. Detta är visserligen för våra förhållanden ganska stora städer, men å andra sidan motsvarar denna folkmängd f. n. blott ett års folkökning i Stor-Stockholm.

En viss utflyttning av industri från Stockholm till platser av här skildrad karaktär har länge förekommit. Det torde emellertid i regel vara omöjligt för industriföretagen att själva bygga drabantstäder av erforderlig omfattning, utan detta måste antagligen ske under medverkan av staten, den berörda kommunen

eller det organ som skall bära ansvaret för genomförandet av Stockholms regionplan.

Drabantstäderna kan givetvis icke bli fullständigt självförsörjande. Inom alla förorter finns det en viss del lokalt sysselsatta, t. o. m. inom vanliga s. k. »sovstäder», och det finns Stockholm närliggande förorter med en betydande grad av självständighet. I Lidingö t. ex. var 1939 blott  $\frac{2}{5}$  av befolkningen försörjd genom arbete utanför ön, medan  $\frac{3}{5}$  försörjdes genom att arbeta inom den egna kommunen. Det är alltså strängt taget blott en fråga om gradskillnader, men drabantstäderna skall så planläggas, att självförsörjningen i alla avseenden blir så fullständig som möjligt.

### 8.32 SOVFÖRORTER OCH FÖRORTER MED EGNA ARBETSPLATSER

Diskussionen i nästföregående stycke pekar mot en tillämpning av de relaterade teorierna, som är praktiskt genomförbar inom det område som generalplanen omfattar. I innerstaden kommer alltid att finnas så mycket arbetsplatser att bostäderna där inte räcker till för att balansera dem. Det är därför naturligt att den innersta kransen av bostadsområden i ytterområdena är sovstäder speciellt för dem som arbetar i innerstaden. Spånga och de yttre delarna av Enskede och Brännkyrka bör däremot kunna ges en annan struktur med bostäder och arbetsplatser, och en väsentlig del av befolkningen bör där kunna ha sin arbetsplats inom nära avstånd från bostaden. Bl. a. för att kunna nå ett sådant resultat är det en fördel om dessa stadsdelar byggs som avsevärt större enheter än vad som skett i de redan utbyggda delarna av förortsområdet. Denna fråga diskuteras ytterligare i kapitel 14.

### 8.33 EXEMPEL PÅ BYGGDA DRABANTSTÄDER

Diskussionen i föregående avsnitt kan illustreras med exempel på utförda anläggningar, varvid det är naturligt att börja med två anläggningar utanför Stockholm, Sundbyberg och Nynäshamn, som fungerat och i det senare fallet fungerar som drabantstäder.

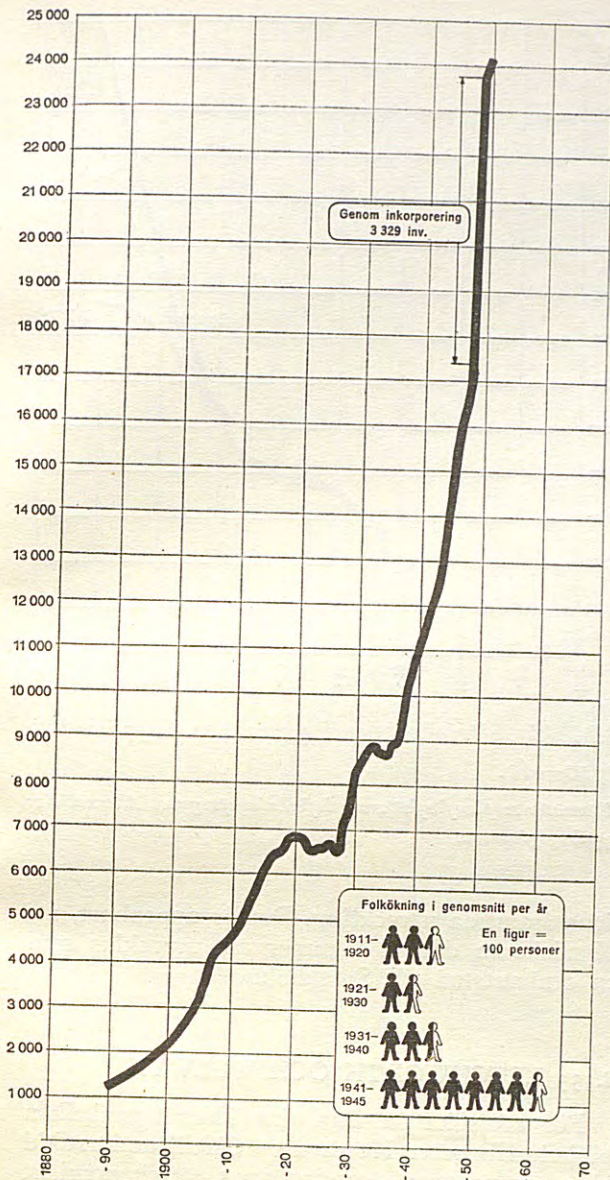


Bild 8/2. Befolkningsdiagram för Sundbyberg 1890—1950.

### 8.331 SUNDBYBERG

Sundbyberg började bebyggas redan i slutet av 1870-talet under då rådande bostadsbrist i Stockholm. Det var Stockholms första förort, och byggnadsverksamheten på området fortgick snabbt. År 1888 blev Sundbyberg köping och egen kommun, och år 1890 hade den 1,289 invånare. Från början avsett att vara en bostadsförort kring stationen på Västeråsbanan, som öppnades för trafik år 1876, utvecklades det nya samhället snabbt till en industriförort, främst på grund av den rikliga tillgången på billig tomtmark och de goda kommunikationerna med Stockholm. Utvecklingen beskrivs i »Ny Illustrerad Tidning» den 31 oktober 1885 sålunda:

»Man fäste en gång stora förhoppningar vid Sundbyberg. Som en förstad till Stockholm, som en fredlig och stillsam tillflyktsort för dem, som ville draga sig undan storstadslivet, som ej hade råd att hålla sig särskilda sommarnöjen utan föredrogo att bo på landet året om, med billig och hastig förbindelse med huvudstaden, spådde man stället en vacker och betydelsefull framtid.

Har emellertid Sundbyberg ej som en egentlig förstad motsvarat de förhoppningar, man en gång satte på orten, så har denna å andra sidan utvecklats sig mer, än man vid dess anläggande kunde hoppas. Sundbyberg är ett idogt och driftigt samhälle, och som industriort har det på senaste år gått framåt i förvånande grad. Det är nu fabrikena och arbetarbostäderna som mer än villorna giva stället dess prägel.»

Avståndet till Stockholm, som då sträckte sig obetydligt norr om Odengatan, var över 4 km fågelvägen, vilket med dåtida kommunikationsmedel föreföll stort. Befolkningsutvecklingen visar en jämnt stigande kurva, som först under senare år blivit något brantare, se bild 8/2. Sundbyberg erhöi stadsrättigheter från den 1 januari 1927. Stadens areal utgör 152 hektar.<sup>1</sup> Folkmängden uppgick vid årsskiftet 1945/46 till 14,686 invånare, motsvarande en folktäthet av 97 inv/ha. (Folktätheten i Stockholms inre delar vid motsvarande tidpunkt uppgick till 135 inv/ha). Enligt 1940 års folkräkning uppgick den yrkesverksamma befolkningen den 31 december 1940 till 6,049, varav 3,724 var sysselsatta inom gruppen industri och hantverk. Inom denna grupp var 1,843 verksamma i företag inom metallindustrin.

Sundbyberg har med stadsbebyggelsens utveckling inom Solna och Bromma flutit samman med kringliggande bostadsområden innanför Stockholms, Solnas och Spångas gränser och utgör icke längre en självförsörjande industriförort. Enligt en undersökning, avseende förhållandena vid årsskiftet 1939/40 hade icke mindre än 1,568 stockholmare — huvudsakligen invånare i angränsande områden (Mariehäll, Eneby) och i Vasastaden — sin arbetsplats inom Sundbyberg. 1945 var motsvarande tal 1,451. Till denna sammansmältning har tillkomsten av nuvarande spårvägslinje 15 och flera busslinjer verksamt bidragit. Sundbyberg kan sägas ha upphört att vara drabantstad vid tiden för första världskriget.<sup>2</sup>

### 8.332 NYNÄSHAMN

Planerna att vid Östersjön bygga en uthamn till Stockholm, tillgänglig för sjöfarten året om,

<sup>1</sup> Före inkorporeringen av Duvbo m. m. den 1 januari 1949.

<sup>2</sup> Jfr not å sid. 287.

är jämnåriga med de första järnvägarnas tillkomst här i landet, men först 1901 kunde den här för erforderliga bansträckningen mellan Älvsjö och den planerade hamnen vid Nynäs i Ösmo socken öppnas för trafik. Sedan hamnen nödortfött iordningstälts, anlöpte Gotlandsbolagets båtar så småningom den nya hamnen, varigenom restiden mellan Visby och Stockholm nedgick med fem timmar. Avsikten var ursprungligen att leda transitotrafiken till Ryssland denna väg. Detta syfte nåddes emellertid icke.

Det nya samhället, som helt ägdes av ett för exploateringen bildat bolag med samma ägare som järnvägsföretaget, utvecklades emellertid i raskare takt först sedan Telegrafverket år 1911 dit förlagt sina verkstäder, och sedan vissa andra mindre industrier följt exemplet. Telegrafverkets verkstad kom att ligga i Nynäshamn huvudsakligen därför, att Telegrafstyrelsen önskade finna en plats utom Stockholm, som ej var belägen för avlägset från huvudstaden och dit kommunikationerna var goda. Styrelsen hade särskilt önskat finna en plats, där arbetarpersonalen kunde beredas bättre levnadsvillkor, än vad ett stadssamhälle i allmänhet och särskilt en huvudstad kan erbjuda samt framför allt där envar, som så önskade, skulle kunna utan stora ekonomiska uppoffringar förvärva sig hem i eget hus.

Nynäshamn har knappast fått den utveckling som en uthamn till Stockholm, som dess förespråkare vid sekelskiftet tänkte sig. Samhällets tillväxt, som visas på bild 8/3, har icke skett på det sätt, som är typiskt för vanliga förortssamhällen. Avståndet till Stockholm är 66 km och har uppenbarligen varit för stort och förbindelserna dit för få, för att det skulle kunna utvecklas så snabbt. Alltjämt finns endast 6—9 tåglägenheter per dag, och restiden uppgår till drygt en timme med snabbaste lägenhet. I allmänhet tar tågresan en och en halv timme. Hamnrörelsen är liten i jämförelse med Stockholms. Antalet fartyg i respektive städer förhöll sig 1939 som 1 till 70 med ett tonnage i förhållande 1 till 22.

Nynäshamn har för sin tillväxt varit beroende av industriernas tillväxt. En avgörande faktor synes därvid vara, att tomtbolaget, som år 1917 trädde i likvidation, då inköptes av generalkonsul Axel Ax:son Johnson och hans broder, varigenom stadens utveckling blev knuten till denna industriconcerns, som även äger järnvägen. Som ett led i denna utveckling anlades 1928—31 A. Johnson & Co:s oljeraffinaderi. Generalkonsul Ax:son Johnson har låtit utarbeta en generalplan för staden, och det i befolkningsdiagrammet visade maximalalternativet kan kanske tolkas som hans uppfattning om sta-

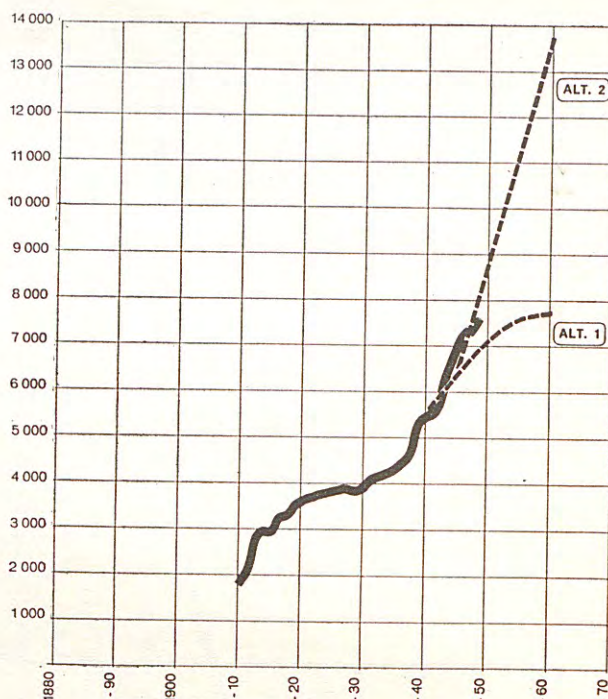


Bild 8/3. Befolkningsdiagram för Nynäshamn 1910—60.

Alternativ 1: planförfattarens befolkningsprognos. Alternativ 2: uppdragsgivarens.

dens framtida utveckling. Det är uppenbart, att Nynäshamn därvid kommer att utvecklas som en drabantstad till Stockholm.

### 8.333 LETCHWORTH OCH WELWYN

För att söka omsätta sina idéer i praktiken bildade Ebenezer Howard — därtill understödd bl. a. av pressen — redan 1903 ett ekonomiskt företag. Detta inköpte ett område om 1,500 hektar vid byn Letchworth 58 km norr om Londons centrum. Området utvidgades senare till 1,800 hektar. (Bromma är 2,425 hektar.) Man ville där bygga en ny stad, och initiativtagarna avsåg främst skaffa hygieniskt bättre villkor för en betydande grupp av arbetarbefolkningen, vidare stimulera jordbruket genom att bringa konsumenten närmare jordbruksproducenten men även minska tråkigheten på landsbygden genom att bereda invånarna där tillgång till en stads rikare kulturella liv. Stadsinvånarna skulle få erfara tillfredsställelsen, att den markvärdestegring, som skapades av dem själva, användes för deras eget bästa.

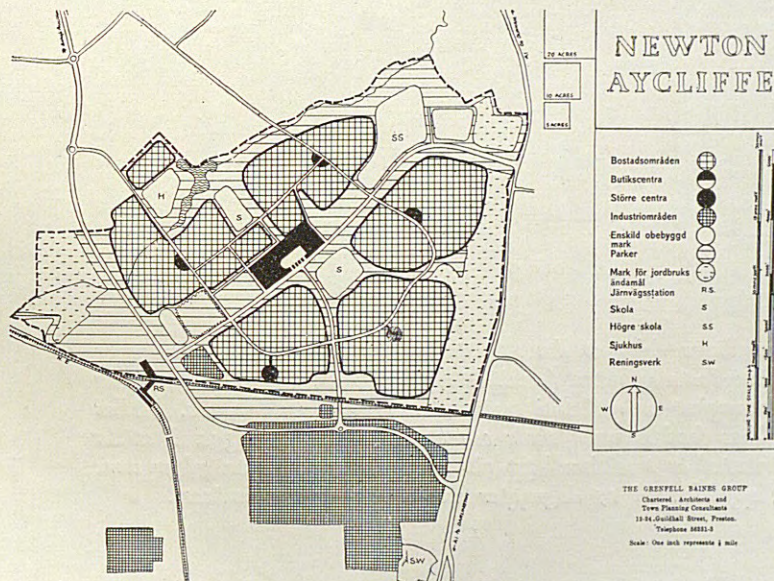
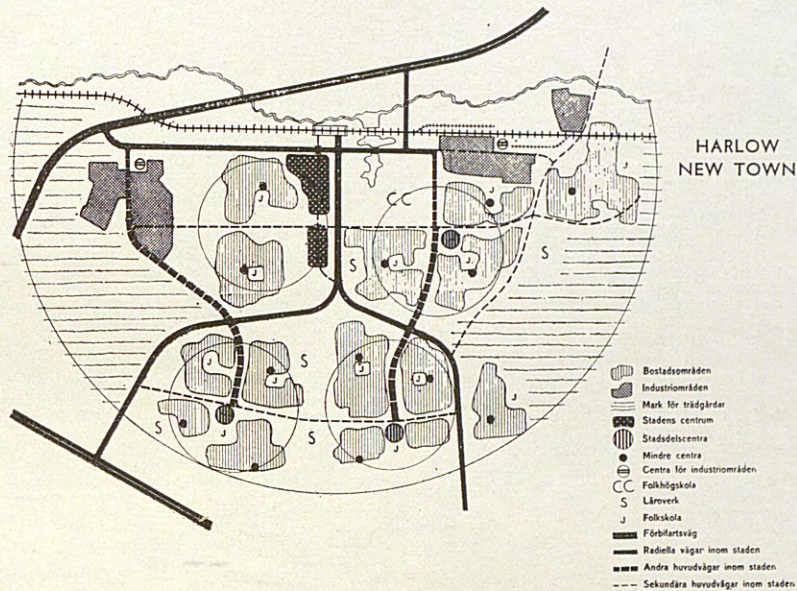
Experimentet med den nya staden Letchworth lyckades trots ekonomiska svårigheter under utbyggnadstiden, och staden har nu en storlek av mer än 15,000 invånare. Framgången föranledde Howard och hans anhängare att 1919 efter

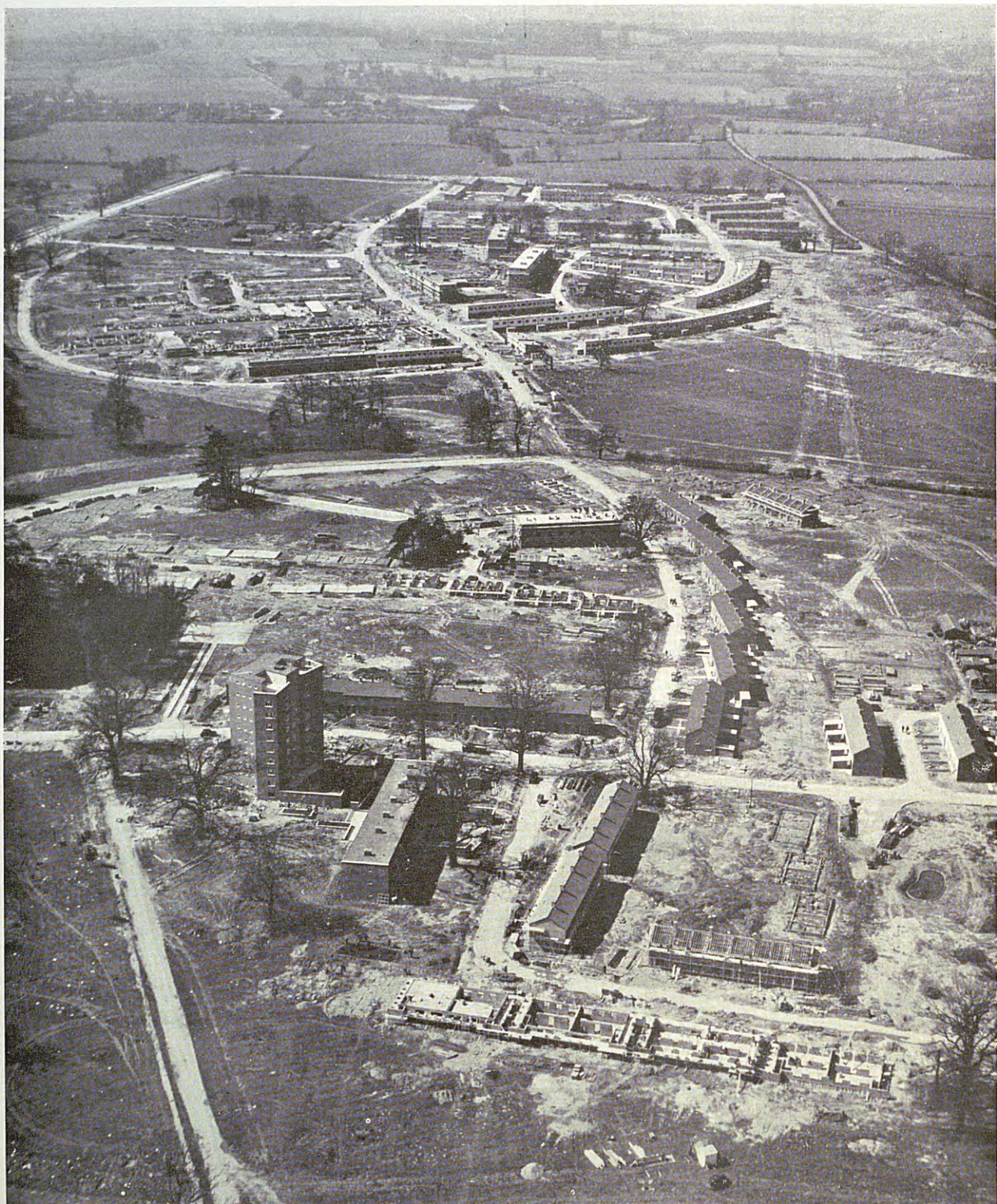




Elva nya städer i England, två i Skottland och en i Wales var bösten 1951 påbörjade eller beslutade. Åtta av dessa har lagts utanför grönbältet inom Londonregionen för att minska tillväxten inom dess centrala delar, liksom en projekterats utanför Glasgow för att avlasta dess tillväxt.

Av Londonregionens nya städer är Harlow en av de största och mest differentierade. Schemaplånen i mitten visar fördelningen av industri- och bostadsområden på den 2 500 ha stora ytan. Fullt utbyggd kommer staden att rymma 60 000 invånare. Aycliffe, en stad av speciell karaktär genom sitt läge i koldistriktet i Durham, uppvisar en mera koncentrerad plan med ett beräknat invånarantal av 10 000 på en yta av 360 hektar.

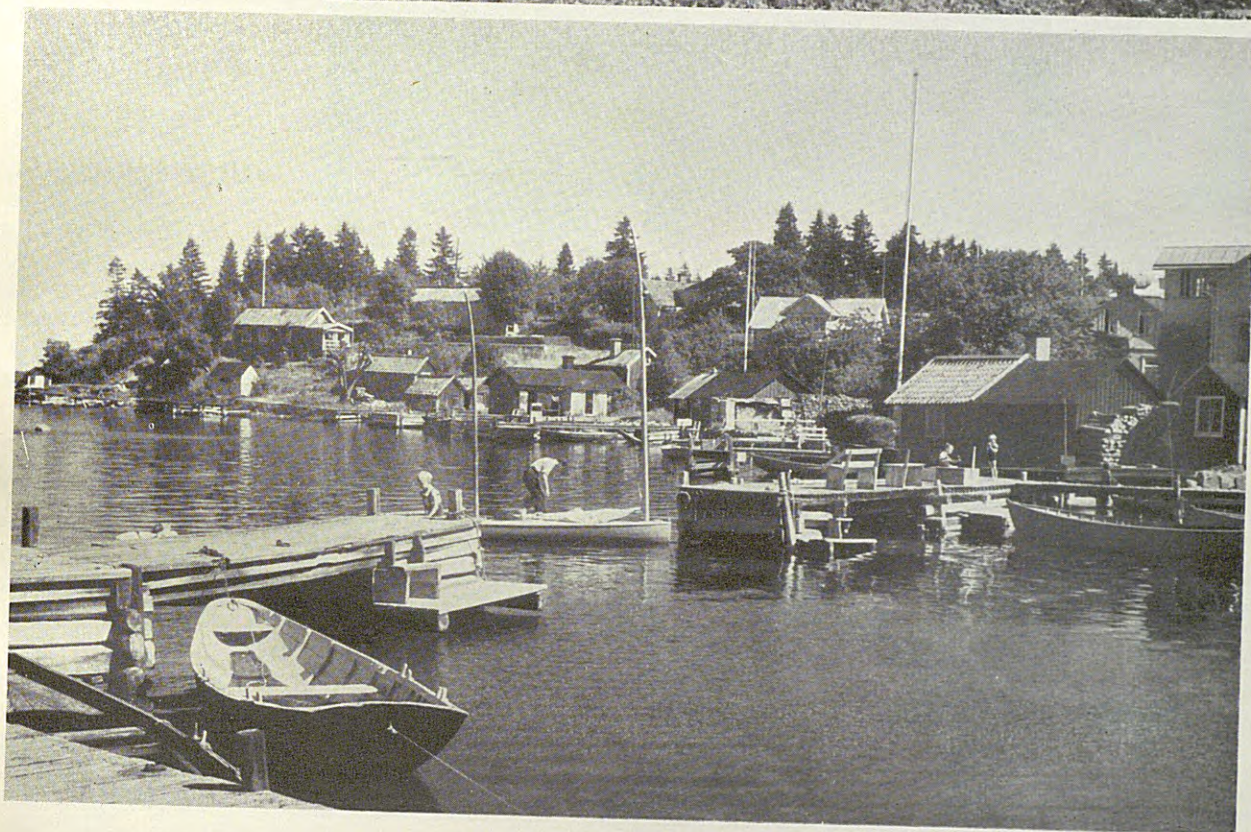




De första områdena i nordöstra delen av den nya staden Harlow utanför London under utbyggnad. I den närmaste bostadsgruppen (arkitekt sir Frederick Gibberd) dominerar ett 10-vånings punkthus omgivet av radhus i majoritet och 3-vånings hyreshus. Mellan detta och området i bildens fond kommer skola och butiksentrum att ligga. I stället för en genomförd trädgårdsstad av traditionell typ vill man ge Harlow en prägel av mera koncentrerad stadsmiljö, uppdelad på 15 delgrupper med 2 000—7 000 invånare.

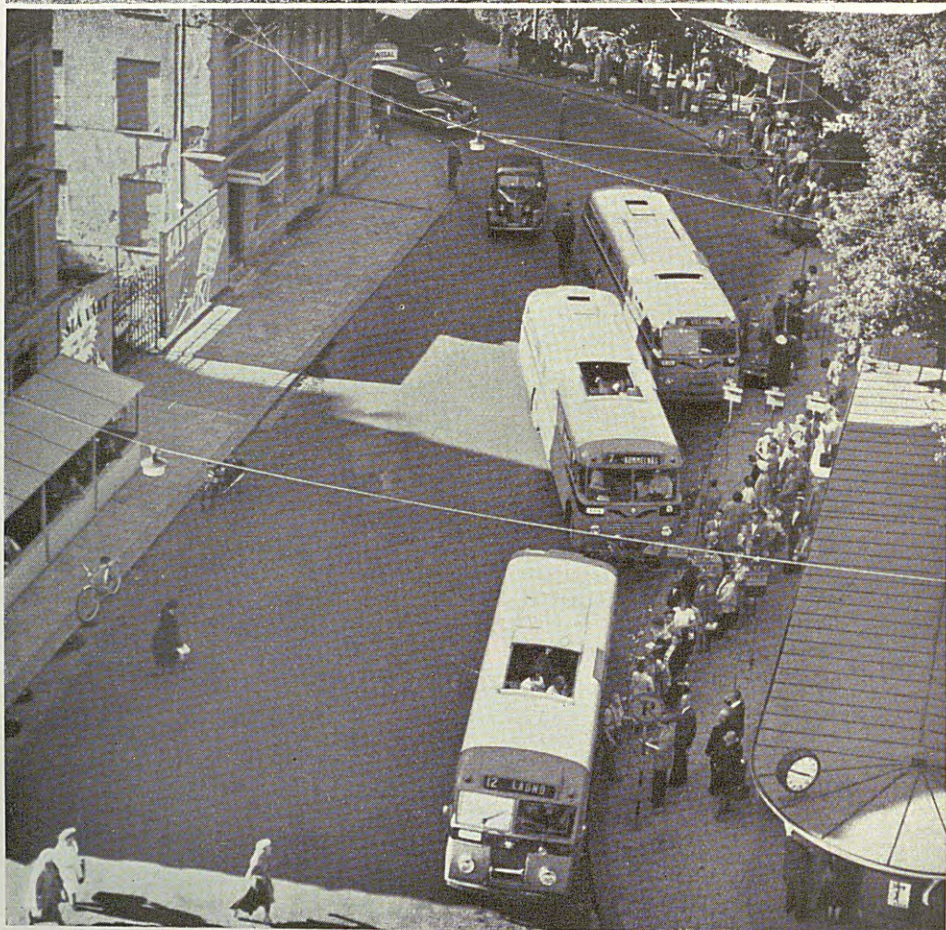


*Ett grundläggande drag i Stor-Stockholms struktur är de kılformade naturreservaten som tränger långt in i stadsbebyggelsen. De stora naturområdena och de verkliga sommarsambällena förutsätts dock komma att ligga ute i Stor-Stockholms periferi.*





»Vi sörjer de vita resorna och de gamla båtarna som fem generationer har åkt med. Vi har glömt trängseln och de dyra biljettpriserna, det dåliga kaffet och det ljumma ölet och den långa restiden. Vi sommarturister kan kosta på oss denna glömska, vi som aldrig tänker på vinterskärgården och dess befolkningskommunikationsproblem.» (Hasse Enström i Vi)



Sommar-Stockholms tilltagande utbredning över skärgården drar med sig trafikproblem, som kräver nya lösningar, rationaliseringar och moderniseringar. De vita skärgårdsbåtarna håller på att försvinna. Landsvägs-trafiken tar över. Bussnätets utbyggnad är en viktig förutsättning för sommarbyggelsen och för den spridda förortsbyggelsen inom Stor-Stockholm.

samma linjer söka skapa ytterligare ett samhälle vid Welwyn, 32 km norr om London. Denna stad, som på ett inköpt område av 1,400 hektar planerades för 40,000—50,000, fick en snabbare utveckling och räknade 1939 omkring 18,000 invånare. Welwyn ligger vid och Letchworth nära LNER's stambana London—Edinburgh. I Welwyn bor en hel del människor, som har sitt arbete i London. Restiden är ca en halv timme, räknat till järnvägens slutstation i London. Procentuellt avtar emellertid denna del av befolkningen år från år.

Liksom i Letchworth har en del industriföretag slagit sig ned i staden och trivs bra med att vara där. Företag inom den tunga industrien har man icke önskat få dit. Metallindustrien med elektrisk industri utgör den största gruppen. Vidare finns tillverkare av optik och vetenskapliga instrument, tryckerier, bokbinderier och möbelindustrier. Industrier i textilbranschen omfattar fabrikation av sådana kvalitetsprodukter som fallskärmar, korsetter och racketsträngar. Livsmedelsindustrien synes ha funnit sig särskilt väl tillrätta. En del företag är sysselsatta med tillverkning av vitaminpreparat och liknande kemisk-tekniska produkter. Inom bostadsområdena förekommer i stort sett endast enfamiljshus. Tomterna får icke understiga en storlek av 300 m<sup>2</sup>. Av hela bostadsbeståndet har 75—80 % en golvyta av 70—80 m<sup>2</sup>.

De två städerna Welwyn och Letchworth utgör bevis för att man kan skapa samhällen, där bostadsförhållanden och arbetsförhållanden är mycket sundare än i storstaden, utan att det ställer sig för dyrt att bo där. Städerna rymmer tillsammans 33,000 invånare. Det är icke någon hög siffra, då det i Stor-London under mellankrigstiden på ett år måste skaffas utrymmen för i genomsnitt fyra gånger så många människor. Att de grundläggande idéerna icke haft större framgång beror väl närmast på, att initiativet stannat hos enskilda, som för de erforderliga stora investeringarna varit hänvisade till den privata kapitalmarknaden eller egna otillräckliga resurser.

### 8.334 NEW TOWNS

Som en del i en landsomfattande plan för rekonstruktion av Stor-Britanniens städer har parlamentet beslutat verka för tillkomsten av ett trettiotal nya städer, planerade efter i huvudsak samma principer som Letchworth och Welwyn. Ett tiotal sådana städer ingår i planen för Stor-London. De kallas »new towns» och termerna drabantstäder eller satellitstäder användes icke. De nya städerna avser att ta upp företag och befolkning, som icke hunnit åter-

flytta till de krigsskadade storstäderna eller som blir tvungna lämna dem vid sanering.

Tillvägagångssättet för att bygga dessa städer har stadfäst genom en särskild lag: *The New Town Act of 1946*. Ett med statsmedel understött, halvoffentligt organ skall svara för utvecklingen av varje ny stad, och i sitt handlande skall det ha samma frihet som ett privat-ekonomiskt företag. Detta organ skall vara ägare av all mark, som sedan må upplåtas till industrier och bostäder med tomträtt (leasehold) för en tid av 99 år. För att icke bestående äganderättsförhållanden skall försvåra stadsbildningen har organet fått rätt att expropriera mark, bebyggd eller obebyggd, som behövs för den nya staden. De nya samhällena skall bli självförsörjande ifråga om arbetsplatser och så långt möjligt även i kulturellt avseende. Man bör eftersträva att få dit en befolkning, representativ för landet i stort, där alla klasser, yrken och stånd är representerade.

De nya städerna i Londonregionen anses böra förläggas åtminstone 40 km från Londons centrum; från andra stora städer kan ett avstånd på 15 till 25 km vara tillräckligt. De skall planeras för 30,000—50,000 invånare, i Skottland ca 20,000. För varje sådant större samhälle bör anskaffas ett om möjligt obebyggt område av 3,000—4,000 ha. Av detta område reserveras hälften eller två tredjedelar för grönbältet, som utnyttjas för fritidsändamål och jordbruk. Inom själva stadsområdet blir befolkningstätheten således av storleksordningen 25—30 invånare per ha. Städerna avses icke få kommunal självstyrelse förrän exploateringen är i huvudsak avslutad. Vid denna tidpunkt överlämnas marken till kommunen.

Nio nya städer befinner sig f. n. (aug. 1948) på projektstadiet eller har redan börjat byggas. Dessa upptas i följande tablå (enligt professor Gordon Stephenson).

Stevenage: 47 km norr om London, 2,500 ha, 60,000 inv.

Crawley: 50 km söder om London, 2,400 ha, 50,000 inv.

Hemel Hempstead: 39 km väster om London, 2,600 ha, 60,000 inv.

Harlow: 40 km nordost om London, 2,550 ha, 60,000 inv.

Aycliffe: i Durham (kolfält), 360 ha, 10,000 inv.

East Kilbride: nära Glasgow, 4,150 ha, 50,000 inv.

Peterlee: i Durham (kolfält), 950 ha, 32,000 inv.

Welwyn Garden City + Hatfield: 32 km norr om London, de befintliga orterna med 16,000 respektive 9,000 inv. avses att utvecklas

till en »dubbelstad» med 35,000 respektive 20,000 inv.

Glenrothes, Fifeshire, Skottland (kolfält), 30,000 inv.

#### 8.34 HALMSJÖSTADEN

Det finns f. n. flera samhällen, som fungerar som drabantstäder till Stockholm. Det bästa exemplet är Södertälje, vars snabba tillväxt och ekonomiska struktur synes tyda på dess beroende av Stockholm. I detta sammanhang kan dock icke diskuteras möjligheterna att utveckla dessa orter så, att man avlastar befolkningstrycket på regionens inre delar. Detta är en uppgift för regionplaneorganet. Utan att föregripa denna plan kan man dock ange vissa möjligheter att bygga *nya* drabantstäder till Stockholm.

Driften av storflygplatsen vid Halmsjön, 47 km norr om Stockholm och 9 km öster om Märsta, fordrar givetvis rätt stor personal. Ett flertal kalkyler över omfattningen av flygtrafiken på Halmsjöfältet har successivt blivit framlagda, och de i aug. 1948 föreliggande, som verkstälts av ABA och Luftfartsstyrelsen, pekar på att enbart den personal, som måste bo inom rimligt tidsavstånd från flygfältet, kommer att bli så stor, att den kan utgöra underlag för ett drabantsamhälle. Frågan om byggandet av Halmsjöstaden har utretts av särskilda sakkunniga, tillkallade av kommunikationsdepartementet, vilka föreslagit att denna drabantstad skall byggas vid Rosersberg.

Förbindelserna mellan flygfältet och det centrala Stockholm kan med hänsyn till oregebundenheterna i tiderna för flygplanens ankomst icke uppehållas med tåg, som skall inpassas i tidtabellen för Norra Stambanan. Flygpassagerare kommer därför att under överskådlig tid transporteras till och från Stockholm med buss. Den övriga trafiken kan däremot icke ekonomiskt upprätthållas med buss, därtill är avståndet för stort, varför Halmsjöstaden bör ligga vid stambanan. Därigenom får man bl. a. möjlighet att till Halmsjöstaden förlägga industrier och institutioner, som icke erfordras för flygfältet men som behöver goda kontakter med Stockholm och/eller Uppsala.

#### 8.35 ÖRLOGSSTADEN

Frågan om en bortflyttning av flottstationen från Stockholm har varit föremål för utredningar ända sedan år 1863. En mångfald förslag har under denna tid framlagts, dock utan att frågan ännu lösts. Den senaste utredningen är gjord av 1948 års Örlogsbasutredning, som föreslår att örlogsvarvet förläggs till södra delen av Muskö och örlogsstationen till Berga i Västerhaninge socken<sup>1</sup>.

Förflyttningen av örlogsbasen innebär en utflyttning av arbetsplatser från Stockholms centrum. Enligt Örlogsbasutredningen beräknas personalen vid örlogsvarvet i fredstid till 1,650 utom ca 200 man å varvet tillfälligt förlagda örlogsbesättningar. En del kommer att bo inom varvet, men den övriga personalen — ca 1,250 — med familjemedlemmar och viss sekundärbefolkning beräknas kräva en bebyggelse som rymmer ca 4,000 invånare. Örlogsbasutredningen framhåller, att detta utrymme kan åstadkommas i Nynäshamn och intill Ösmo järnvägsstation. Personalen på örlogsstationen vid Berga beräknas även till 1,650 personer, som i den mån de inte bor i kasern förutsättes bo vid Västerhaninge station, i Stockholm eller i mellanliggande förorter. Antas samma relation mellan antalet anställda och totalbefolkningen vid örlogsstationen som vid örlogsvarvet får man till den förra anläggningen sammanlagt ca 5,000 invånare.

Om all personal vid båda anläggningarna bodde på en plats skulle man få en totalbefolkning i en örlogsstad på 9,000 personer. Enligt Örlogsbasutredningen skulle denna befolkning dock komma att spridas till ett flertal olika tätorter.

För en rationell drift av örlogsvarvet synes det önskvärt, att civila varv och annan mekanisk industri förläggs i närheten. Både flottstationen och dessa industrier ger arbete företrädesvis åt män. Det är därför önskvärt att komplettera samhället med industrier eller andra företag, som sysselsätter kvinnor. Vilket befolkningstillskott, som dessa civila verksamhetsgrenar kan ge åt staden, kan icke nu uppskattas, men trivseln torde

<sup>1</sup> SOU 1951/46.

bli större, om man blandar militärer och civila.

#### 8.4 TRAFIK OCH KOMMUNIKATIONER

En av våra målsättningar har varit, att söka begränsa den totala restiden så, att den från de längst bort belägna förortsområdena till centrum icke skall överstiga 45 minuter från dörr till dörr, varav omkring 30 minuter på själva transportmedlet. Med nuvarande kommunikationer går det inte att uppfylla denna fordran för alla de områden, som man förutser måste bebyggas. Isokronkartan, plansch V, visar det område, som man i början av år 1945 kunde nå med allmänna trafikmedel på högst 45 minuter räknat från centrum (Sveaplatsens läge). Det område, som man kan nå på 45 minuter med privatbil, har inte medtagits.

Med det för Stor-Stockholm planerade trafiksystemet omfattar 45-minutersisokronen ett väsentligt större område, plansch VI. Man räknar dock f. n. med att bygga ut förorter även utanför denna linje. Med hänsyn till det stora tidsavståndet är det önskvärt, att dessa samhällen blir i hög grad självförsörjande i fråga om arbetsplatser och därigenom i viss mån får karaktär av drabantstäder.

##### 8.41 INNERSTADSTRAFIKNÄTET

För den egentliga innerstadens kortdistansresor kommer tunnelbanorna endast i vissa fall att erbjuda större tidsbesparingar. Det rör sig där i allmänhet om så korta resor, att den eventuella tidsvinst man kan göra på själva resan, oftast elimineras av den tid, det tar att komma till de relativt glest liggande tunnelbanestationerna och att gå i trappor och gångtunnlar. Innerstaden måste därför ha ett väl utvecklat nät av yttrafikmedel. Man kommer då in på frågan om spårvagn eller buss i stadens centrala delar. I många av utlandets större och medelstora städer har de befintliga spårvägslinjerna ersatts med buss eller trådbuss under motivering, att spårvagnen är alltför utrymmeskrävande och alltför osmidig som trafikelement för de starkt trafikerade innerstadsgatorna.

Spårvägsförvaltningen räknar med, att under överskådlig tid ha kvar vissa spårvägslinjer genom den centrala staden. Som ett tungt vägande skäl härför anføres, att spårvägsdriften f. n. är billigare än buss- eller trådbussdrift, därför att personalen bättre utnyttjas i spårvägens större trafikenheter. Valet mellan buss och spårvagn påverkas av den olika framkomligheten på olika stråk. Vid större trafikmängder anses bussar under vissa omständigheter få svårare att ta sig fram än moderna spårvagnar. I samband med de nödvändiga radikala ombyggnaderna av vissa större trafikknutar är det icke uteslutet, att man i vissa stråk tvingas övergå till enbart busslinjer.<sup>1</sup>

##### 8.42 FÖRORTSTRAFIKNÄTET

Förortstrafiken skall baseras på det förortsbanesystem, som är under byggnad och vars fortsatta utbyggnad närmare beskrivs i kapitel 17.2. Trafiken på detta bansystem är helt oberoende av annan trafik, och medelreshastigheten är betydligt högre än på förorternas spårvägslinjer. Utan att restiden på trafikmedlet nämnvärt överskrider en halvtimme, kan man tillfredsställande trafikera områden ända till 15—17 km från centrum. För att minska restiderna för de yttersta förortsområdena har man på vissa håll i utlandet anordnat express-tåg, som passerar ett antal stationer inom det inre förortsområdet utan att stanna. Man måste då på bannätets inre delar ha tillgång till minst tre, men helst fyra spår. Det stockholmska förortsbanesystemet har dock i förhållande till de banor, där expresstrafik förekommer, relativt liten utsträckning, och de tänkbara tidsvinsterna blir mycket små i förhållande till kostnaderna för ett tredje eller eventuellt även fjärde spår. En trafikant till Hökarängen skulle exempelvis vinna fyra à fem minuter i tid, om han fick resa sträckan Ringvägen—Gubbängen, utan att tåget stannade vid mellanliggande stationer, men det skulle kosta flera 10-tals milj. kronor att ge honom denna möjlighet.

Bostadsområden utanför förortsbanornas influensområden bör i största möjliga ut-

<sup>1</sup> Jfr kap. 17.6.

sträckning betjänas av till banorna anslutna busslinjer. Anslutningstrafik kommer i första hand att ordnas inom förortsområdets yttre delar, där den medför de största tidsvinsterna. Vissa delar av förortsområdet måste dock betjänas av busslinjer som går ända in till innerstaden. En del av dessa kan trafikeras som expresslinjer.

Ur trafikantsynpunkt är det ett allmänt önskemål att med förortslinjerna komma så långt in i centrum som möjligt. Med hänsyn till svårigheterna att ordna en utrymmeskrävande slutstation för alla busslinjer på en centralt belägen plats torde man få ordna det på något olika sätt för olika slag av busslinjer. För de busslinjer, som betjänar fjärrare förortsområden eller har ren långdistanstrafik, är det mindre olägligt med en relativt perifert belägen ändstation än för de busslinjer, som betjänar de närmare förortsområdena. I det förra fallet, då trafikanterna skall företa en relativt lång resa med förortsbussen, torde det nämligen, åtminstone psykologiskt, betyda mindre ur bekvämlighetssynpunkt med ett byte av kommunikationsmedel. Om man förlägger ändstationerna för dylika förortsbusslinjer i den inre stadens perifera delar, måste emellertid läget väljas så, att de har god kontakt med det centrala arbetsområdet via yttrafiknätet och tunnelbanan. Ur gatutrafiksynpunkt torde lägen intill den inre ringvägen vara de lämpligaste.<sup>1</sup>

På busslinjerna från de närmare förortsområdena bör man emellertid i allmänhet kunna ställa kravet, att trafikanterna skall kunna nå det centrala arbetsområdet utan omstigning. Den minst utrymmeskrävande lösningen får man med genomgående busslinjer från en förort på den ena sidan om innerstaden till en på den motsatta sidan. Möjligheter att anordna dylika busslinjer är dock små på grund av förorternas stora olikheter i fråga om storlek, avstånd till centrum, struktur m. m. Behovet av i de centrala stadsdelarna belägna ändstationer kommer därför alltid att finnas kvar för busstrafiken.

<sup>1</sup> Jfr kap. 17. 33.

#### 8.43 FJÄRRTRAFIKLINJERNAS FÖRORTS-TRAFIK

Utanför de ovan skisserade förortskommunikationsmedlens räckvidd ligger förorterna inom järnvägarnas lokaltrafikområden. Järnvägarna har genom sina betydligt större stationsavstånd högre medelresehastigheter och kan utnyttjas som förortstrafikmedel inom en vidare räjong än förortsbanorna. Deras större bekvämlighet gör dem även mer lämpade för längre resor än förortsbanorna, där en stor del av trafikanterna beräknas få stå. Kapaciteten hos SJ:s nuvarande anläggningar för förortstrafik är emellertid nästan helt utnyttjad, och en fortsatt exploatering inom järnvägarnas trafikområde förutsätter betydande förändringar både i fråga om stationer och rullande materiel. Dessa spörsmål är föremål för särskilda utredningar främst inom Stor-Stockholms trafikutredning.<sup>1</sup>

Till de utefter SJ belägna stationerna ansluter redan nu i viss utsträckning pendelbusslinjer från bebyggelseområden, som ligger utanför stationernas närmaste trafikområde. Genom de relativt korta restiderna på SJ kan man med anslutande bussar nå ut till lämpliga exploateringsområden, utan att den sammanlagda restiden — trots den tidskrävande omstigningen — blir för stor. Vi anser, att denna form av trafik i framtiden, liksom vid stadens förortsbanor och i den mån Centralstationens kapacitet tillåter, bör utnyttjas mer än nu, bl. a. för att undvika utrymmeskrävande och relativt dyra busslinjer direkt in till centrum. För att systemet inte skall vara obekvämt för trafikanterna, måste stor omsorg läggas ned på utformningen av omstigningsstationerna.

#### 8.44 STOR-STOCKHOLMS TRAFIKFÖRVALTNING

F. n. (maj 1950) finns i Stor-Stockholm 16 persontrafikföretag till lands och 7 mera permanenta rederier:

<sup>1</sup> Jfr Förortstrafiken på SJ:s järnvägslinjer inom Stockholmsområdet. Betänkande avgivet av 1945 års förortstrafikdelegation (stencil).



AB Stockholms Spårvägar  
 Statens Järnvägar (SJ:s biltrafik)  
 Stockholm—Nynäs Järnvägs AB (inkl. busslinjer)  
 Stockholm—Roslagens Järnvägar  
 Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön  
 Lidingö Trafik AB (norra banan plus viss anslutande busstrafik)  
 Trafik AB Stockholm—Södra Lidingön  
 Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö  
 Busstrafiken Stockholm—Södertörn  
 Mälardöarnas Omnibuss AB  
 Stockholms Läns Omnibus AB  
 Lidingö Omnibus AB  
 Trafikföreningen Skokloster—Håtuna—Stockholm (AB Linjebuss)  
 Trafik AB Stockholm—Kvarnholmen (KF)  
 Vaxholms Trafik AB (Rydbo—Vaxholm)  
 Husby—Långhundra—Stockholm  
 Busstrafiken till Bromma flygplats (flygtrafikbolagen—SJ).  
 Ena Trafik AB (AB Insjöfart)  
 Skärgårdsrederiet AB  
 Stockholms Ångslups AB  
 Waxholms Nya Ångfartygs AB  
 Ångbåtstrafiken Stockholm—Drottningholm  
 Gustavsbergsbåtarna (KF)  
 Ångfartygs AB Stockholm—Blidösund  
 (Div. passbåtlinjer i skärgården)

Vissa av dessa företag är emellertid underordnade andra. Sålunda äger Roslagsbanan Stockholms Läns Omnibus AB och Saltsjöbanan i realiteten både Björknäsbusarna och Södertörnsbusarna. Lidingö Omnibus AB ägs av Södra Lidingöbanan. Båttrafiken med dess speciella problem berörs något i nedanstående avsnitt om sommartrafiken, men i övrigt behandlas den icke i generalplanen.

Åtskilliga trafikproblem skulle förenklas, om man kunde åstadkomma en sammanslagning av de olika trafikföretagen och få en gemensam trafikförvaltning. Lokalbanenätet har föreslagits omfatta båda Lidingöbanorna, eventuellt Saltsjöbanan och delar av Roslagsbanans nuvarande trafik. De nya busstationerna i inre staden kommer att betjäna flera olika företag, och ett rationellt utnyttjande av trafikmedlen förutsätter att ytterområdenas busslinjer i stor utsträckning anordnas som anslutningslinjer till förortsbanorna. Dessa frågor inkluderar samordningen med SJ:s järnvägstrafik och busslinjer och är föremål för studium inom Stor-Stockholms trafikutredning.

## 8.5 REKREATIONSOMRÅDEN, GRÖNOMRÅDEN

Planläggning och öppethållande av för friluftslivet erforderliga grönområden inom Stor-Stockholm är en av regionplanens viktiga uppgifter. De antaganden och förutsättningar, på vilka generalplanen baserats, kan sammanfattas sålunda. Det synes lättare och riktigare att genomföra ett system av gröna kilar, som tränger in i och delar upp stadsbygden, än att ha ett grönbälte omkring densamma. Både topografi och trafiksystem inbjuder till en sådan lösning. Öar och vattenytor i Mälaren, Djurgården med Stora Segelleden och Djurgårdsbrunnsviken är friområden, som kilformigt går in i stadsbygden. Militärens övningsområde i Solna, Spånga, Solentuna och Järfälla är en annan befintlig grönkil. Järvafältet bör förbindas med Hagaparken och Brunnsviken, så att denna kil når ända in till gränsen för den inre staden. Dessa givna friområden skall kompletteras med andra, nyplanerade. Detta är framför allt fallet inom det stora sammanhängande Södertörnslandet. I sydost bör sålunda Nacka-Erstaviksområdet fortsätta i Tyresö- och Tyrestamarkerna, i söder Farstaskogen med förbindelse till bl. a. stadens skogar på Ågesta samt i sydväst delar av Vårby med fortsättning in mot staden utefter stranden fram till Mälardjorden.

Mellan Mälaren och Järvafältet ligger ett ca 6 km brett bosättningsområde. Inom detta är det icke möjligt att ordna annat än smärre friområden. Friområden i nordöstlig riktning har hittills varit försummade. Områdena på Norra Djurgården är de enda som f. n. finns inom räckhåll. Inom sektorn mellan Edsviken och Stora Värtan norr om Stocksundet finns små möjligheter, och de torde vara av ringa betydelse för Stockholms generalplan.

## 8.6 SOMMAR-STOCKHOLM

Den enda form av sommarbebyggelse, som i någon avsevärd mängd förekommer inom generalplaneområdet, är kolonistugor,<sup>1</sup> och den egentliga fritidsbebyggelsen påverkar därför

<sup>1</sup> Se kap. 19.4.

generalplanen endast indirekt. Det är en faktor i diskussionen om olika hustyper, och den ställer krav på kommunikationsnätet.

### 8.61 SOMMARBEBYGGELSEN

I valet mellan centralt belägen hyresvåning och villa eller radhus i en förort spelar familjens semestervanor in, och de, som har en ägd eller hyrd fast sommarbostad, är givetvis mera böjda för att välja en hyresbostad i stadens inre delar än de, som icke disponerar en sådan sommarbostad, medan de som bor i villa redan på vintern, i mindre utsträckning skaffar sig en fast sommarbostad. Familjeundersökningens material<sup>1</sup> har bearbetats på denna punkt och visar, att t. ex. 46 % av familjerna på inre Kungsholmen hade fast (hyrd eller ägd) sommarbostad, medan samma tal för t. ex. Bromma var 31 % och för Brännkyrka 22 %. Den sistnämnda låga siffran avspeglar även en lägre genomsnittlig inkomst.

Behovet att kompensera det moderna stadslivets mindre gynnsamma sidor är tvevelsutant en medverkande faktor av stor betydelse till våra dagars dubbla bosättning, men det ger långt ifrån hela förklaringen därtill. Den djupaste orsaken till den dubbla bosättningen är utan tvivel den omväxling i livsföringen, som den ger människorna. Den låter dem intensivare än eljest leva med i årstidernas växlingar, och de upplever därmed starkare det egna livets rytm. Även de familjer, som på vintern bor i radhus eller villor inom det inre förortsområdet, har i stor omfattning behov av en annan sommarbostad, även om de kanske väljer en av annat slag än den självägda sommarstugan. Den i kapitel 10 förordade inriktningen av bostadsproduktionen kan därför eventuellt och på lång sikt minska efterfrågan på tomter för sådan bebyggelse, speciellt i stockholmstrakten. Det måste dock anses tvevelaktigt, om detta kommer att motväga den ökade efterfrågan på sommarhus, som kommer att följa med ett stigande välstånd. Med hänsyn till dessa sistnämnda synpunkter har det därför ansetts rimligt att icke ta förekomsten av fasta sommarbostäder till intäkt

<sup>1</sup> Bihang 8/1947.

för en sänkning av den önskade andelen vinterbostäder i radhus eller villor. Den förordade ökade förekomsten av dessa hustyper har å andra sidan icke givit anledning till försök att uppskatta någon därav föranledd minskning i efterfrågan på sommarstugor.

Stockholmarnas semestervanor behandlas i familjeundersökningen, som avser förhållandena 1944, då kriget ännu pågick, och då bilismen ännu icke kommit igång. Dess siffror rörande semestervanorna kan därför icke anses normala. Enligt denna tillbringades semestern emellertid så, att 13 % av familjerna kvarblev i staden eller hade alls ingen sommarledighet, 17 % hade egen sommarbostad, 21 % hade hyrd fast sommarbostad, 6 % reste under sin semester och återstoden, 42 %, hade annan fast sommarbostad. Till denna grupp hade förts de, som vistats hos släktingar eller bekanta på landet eller bort på pensionat m. m. Materialet rörande de som har fast sommarbostad är även uppdelat med hänsyn till sommarbostadens geografiska läge. Av familjer med egen eller hyrd sommarbostad bodde ca hälften i Stockholms skärgård, medan de i annan fast bostad var betydligt mera spridda över riket i sin helhet. De som har egen sommarbostad bodde till 95 % i Stockholms närhet, och de som hyrde gjorde detta till 80 % i stockholmstrakten. De som hade annan fast bostad — hos släktingar eller bekanta — tillbringade semestern till 70 % utanför stockholmstrakten, vilket väl är helt naturligt. Dessa siffror kan anses representativa för de egentliga familjehushållens semestervanor.

En av Svenska Gallupinstitutet företagen undersökning på försommaren 1946 ger en i vissa avseenden mera detaljerad bild av hela befolkningens semestervanor. Enligt denna skulle 20 % av den vuxna befolkningen stanna i Stockholm, 22 % uppehålla sig inom ett avstånd av 9 mil fågelvägen, 20 % tillbringa semestern i övriga Svealand eller Norrland, 18 % fara till Götaland, speciellt till kustlandskapen, Blekinge, Skåne, Halland och Bohuslän, medan återstoden, 20 %, »vet inte» eller reser omkring i Sverige eller utlandet. Av de 22 %, som tillbringa semestern i Stockholms närhet, har 10 % valt skärgården, 7 % vistas i andra delar av Södermanland, 4 % i Uppland och 1 % far västerut, dvs. i första hand till Mälardalen. Av den vuxna befolkningen tillbringa 32 % semestern hos släktingar och bekanta, 17 % hyr stuga eller inackorderar sig i privatfamilj, 11 % har eget hus, 9 % bor på hotell eller pensionat medan resten, 31 %, campar, reser omkring eller »inte vet» hur de tillbringa semestern.

De slutsatser som kan dras av detta material är givetvis ganska begränsade. Sedan se-

mesterlagens tillkomst år 1938 har semesterproblemet fått helt andra dimensioner än tidigare, och utvecklingen kan icke ännu anses stabiliserad. Det finns säkerligen semestervanor, som ännu inte omfattas av något större antal människor, men som i framtiden kommer att bli vanliga, t. ex. de i USA vanliga husvagnarna. Över huvud taget måste man räkna med, att dessa resor växer i antal, allt efter som bilbeståndet ökar, och människorna även i andra avseenden blir mera rörliga.

Stockholms närmaste omgivning kommer dock alltid att speciellt locka dem, som vill äga eller hyra en fast sommarbostad. Detta kommer med säkerhet icke att ändras, när bilbeståndet växer. Man kan snarare räkna med en stegrad efterfrågan, då det blir möjligt för yrkesarbetande att i väsentligt större utsträckning utnyttja en sommarbostad, även under den tid, då han eller hon icke har semester. Med ledning av fil. kand. Sam G. Ljungdals 1935 gjorda undersökning över Sommar-Stockholm<sup>1</sup> och med stöd av material från länsarkitektkontoret i Stockholms län, har vi uppskattat antalet sommarstugor och sommarvillor i stockholmstrakten. Före kriget skulle det ha funnits 25,000—30,000 stugor. Vid denna tidpunkt hade Stor-Stockholm ca 700,000 invånare. Under kriget torde relativt få stugor ha blivit byggda. De 30,000 stugorna kan beräknas rymma ca 100,000 boende — antagligen mer — vilket motsvarar ca 15 % av den dåvarande befolkningen. Enligt familjeundersökningen skulle motsvarande siffra vara 15—20 %, därest inga andra än tillfrågade hushållstyper bodde i sådan sommarbostad, dvs. i verkligheten blir siffran något högre. Enligt gallupundersökningen skulle motsvarande värde vara omkring 20 %. Under den rimliga förutsättningen att detta procenttal i framtiden icke kommer att sjunka, synes man med hänsyn till beräknad folkökning böra räkna med, att volymen av sommarbostäder inom Sommar-Stockholm kommer att öka så att det kan rymma en befolkning av storleksordningen 200,000 invånare eller 60,000 hushåll. För dimensionering på lång sikt av den trafikapparat, som fordras härför och för den övriga befolkningens lokala som-

marresor, kan det säkerligen vara berättigat att räkna med trafikmängder  $2\frac{1}{2}$  ggr större än 1939 års.

#### 8.62 SOMMARTRAFIKEN

I den speciella sommartrafiken är insatt alla slag av trafikmedel — enskilda och kollektiva — ofta i kombination, exempelvis tåg-buss, buss-båt, bil-båt, buss-cykel. I den mån det första ledet i en transportkedja utgörs av S.J:s järnvägslinjer, har sommartrafiken hittills inte vållat några svårigheter. På grund av semestrar o. dyl. blir antalet resor för dem, som har vinterbostad inom järnvägarnas trafikområde, mindre, och därigenom blir det plats nog i tågen för trafikanterna till sommarbebyggelsen. Eftersom i framtiden den bofasta befolkningen utefter linjerna sannolikt växer fortare än den, som enbart reser där sommartid, kommer man till, att de anordningar, som erfordras för den förra trafikantgruppen, i regel kommer att räcka till även för den senare.

Den huvudsakliga sommarbebyggelsen ligger emellertid i Stockholms skärgård, antingen på öarna eller utefter fastlandskusten från Norrtälje i norr till Nynäshamn i söder. Ända fram till mitten av 1920-talet ombesörjdes skärgårdstrafiken nästan uteslutande med båtar ända inifrån stadens centrum. När buss-trafiken växte fram mot slutet av tjugotalet, övergick man dock till busstrafik i de stora delar av skärgården, som utgör en del av fastlandet eller har direkt landförbindelse. Trots att bebyggelsen i skärgården hela tiden har ökat, har antalet passagerare på skärgårdsbåtarna gått stadigt tillbaka. Antalet båtpassagerare utvisade i juli och november månader åren 1926, 1938 och 1945 följande siffror:

År	Juli	November	Skilnad
1926 . . . . .	406,000	34,000	372,000
1938 . . . . .	295,000	24,500	270,500
1945 . . . . .	301,600	32,000	269,600

Denna utveckling är inte särskilt förvånansvärd, om man jämför de restider man i olika fall kan erhålla.

<sup>1</sup> Sam G. Ljungdal: Sommar-Stockholm. Ymer nr 2—4/1938.

	Båt	Buss	Buss (tåg) + passbåt	År	Juli	November	Skillnad
Torsbyfjärden . . . . .	2.00	0.45		1926 . . . . .	107,600	69,300	38,300
Södra Ingarö . . . . .	2.00	1.00		1938 . . . . .	479,300	369,500	109,800
Furusund . . . . .	3.15		2.30	1945 . . . . .	605,500	452,200	153,300
Stavsnäs . . . . .	3.30	1.15					
Sandhamn . . . . .	3.30		2.45				
Runmarö . . . . .	3.45		1.45				
Dalarö . . . . .	2.45	1.15					
Utö . . . . .	3.45		1.50				

Busstrafiken har alltså förkortat restiderna i så hög grad, att en allt större del av skärgården har kommit inom så litet tidsavstånd från stadens centrum, att det blivit möjligt för en familjeförsörjare att resa ut till familjen i sportstugan inte bara över veckosluten utan även mitt i veckan. Man torde få förutskicka, att trafikanternas krav på förkortade restider kommer att driva fram ytterligare omläggningar i skärgårdstrafiken från enbart båt till buss eller buss—båt, och den statliga skärgårdsutredningen<sup>1</sup> har även varit inne på denna linje. Det gäller därför att finna former för ett nära samarbete mellan skärgårdsredier och bussföretag, såväl i fråga om taxor som i trafik-tekniska frågor.

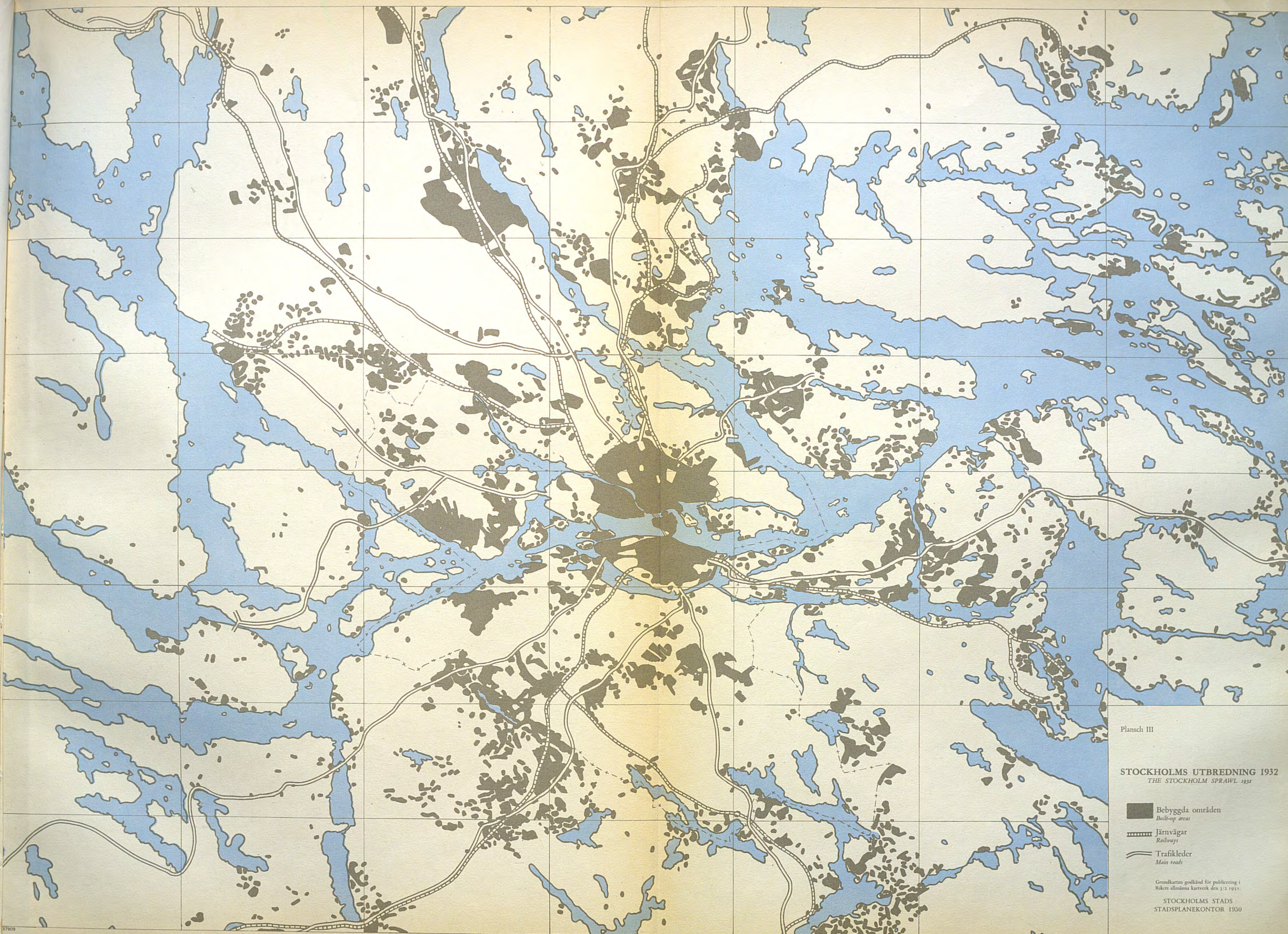
För diskussionen av slutstationerna för de bussföretag — Värmdöbussarna och Södertörnsbussarna — som ombesörjer trafiken till skärgården, kan följande vara belysande. Om man antar, att bussföretagens trafikmängder under november månad huvudsakligen uppkommer av den inom trafikområdena bofasta befolkningen, kan skillnaden mellan juli- och novembersiffrorna ge en bild av sommartrafikens omfattning.

<sup>1</sup> SOU 1948/10.

Som synes måste såväl bussparken som stationsanordningar dimensioneras efter sommartrafiksiffrorna, om dessa bussföretag skall vara självständiga enheter med egna slutstationer. I fråga om övriga förortsbussar är emellertid trafikförhållandena de helt motsatta. Där förekommer en regelbunden nedgång i trafikmängderna sommartid av sådan omfattning, att totala antalet förortsbuss- trafikanter sommartid är bortåt 30% lägre än på vintern. Om man därför kunde sammanföra hela regionens busstrafik till ett företag, som också borde innefatta båttrafiken, skulle icke blott vagnparken kunna utnyttjas bättre, utan även stationsanordningar skulle ge en bättre service, om de finge en jämnare belastning året om. Dessa borde alltså vara gemensamma för grupper av bussföretag.




En icke oväsentlig del av transportererna mellan staden och fritidsområdena sker med den stora småbåtsflottiljen, som f. n. (1948) uppgår till 7,000 à 8,000 småbåtar och som inom en nära framtid säkert kommer att överstiga 10,000 båtar.<sup>1</sup> Ordnandet av småbåtshamnar och uppläggningsplatser inom generalplaneområdet för alla dessa båtar stöter på åtskilliga svårigheter. En stor del av båtarna används huvudsakligen på Mälaren. Skärgårdens lokelse minskas av det dryga avståndet ut till Vaxholm eller Skogsö, som man måste förbi för att nå vida vatten. Det är därför önskvärt med ytterligare hamn- och uppläggningsmöjligheter vid ändstationerna för bussar och tåg.

<sup>1</sup> Jfr kap. 19.26.



Plansch III

**STOCKHOLMS UTBREDNING 1932**  
*THE STOCKHOLM SPRAWL 1932*

-  Bebyggda områden  
*Built-up areas*
-  Järnvägar  
*Railways*
-  Trafikleder  
*Main roads*

Grundkartan godkänd för publicering i  
Rikets allmänna kartverk den 3/2 1951.

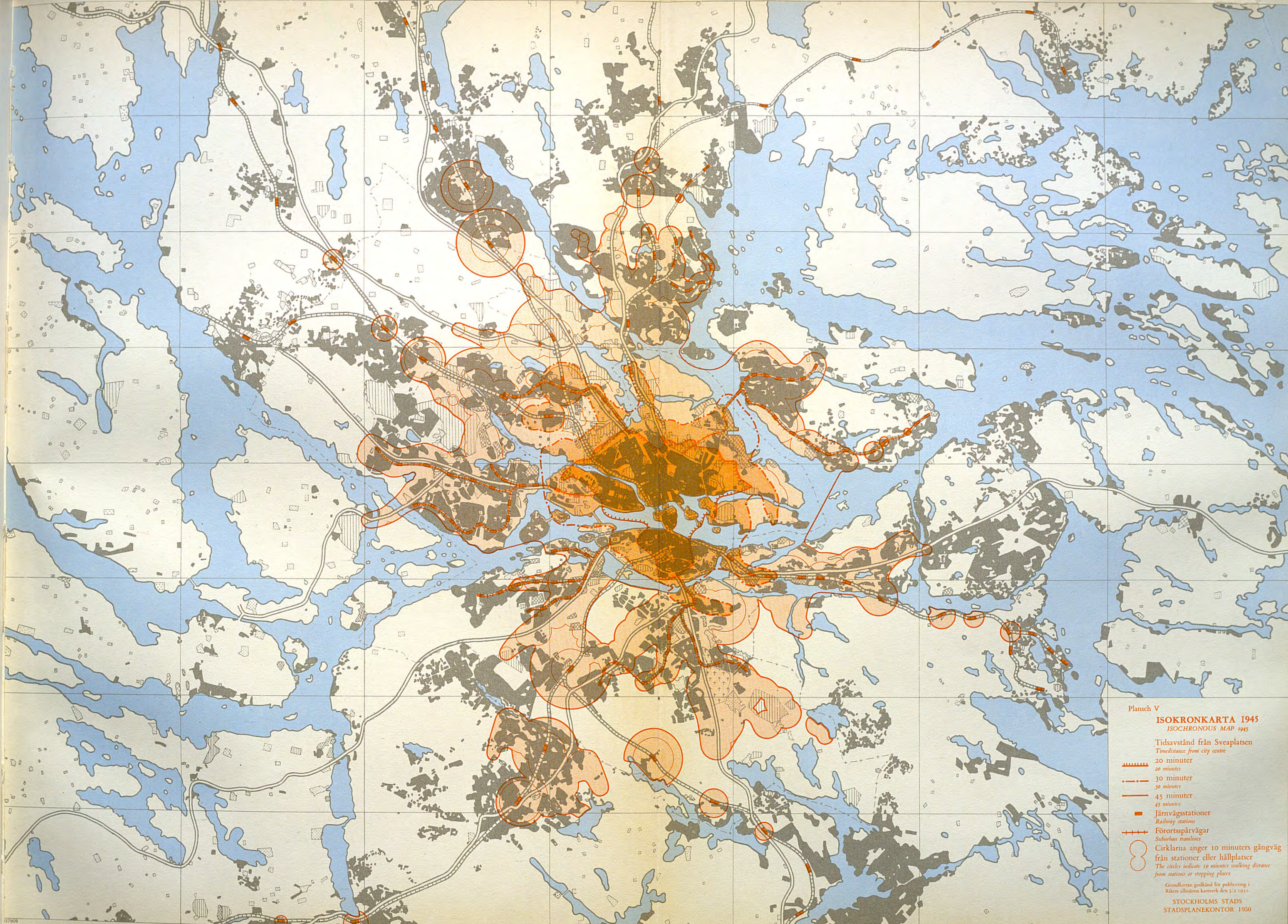
STOCKHOLMS STADS  
STADSPLANEKONTOR 1950



Plansch IV  
**STOCKHOLMS UTBREDDNING 1945**  
 THE STOCKHOLM SPRAWL 1945







- Bostadsbebyggelse  
*Dwelling areas*
- Offentliga institutioner  
*Public institutions*
- Industrier och hamnar  
*Industries and quays*
- Trädgårds- och jordbruksbebyggelse  
*Gardens and farmsites*
- Kyrkogårdar  
*Cemeteries*
- Järnvägar  
*Railways*
- Trafikleder  
*Main roads*

För publicering godkänd i Rikets allmänna kartverk den 1/2 1951  
 STOCKHOLMS STADS  
 STADSPLANEKONTOR 1950

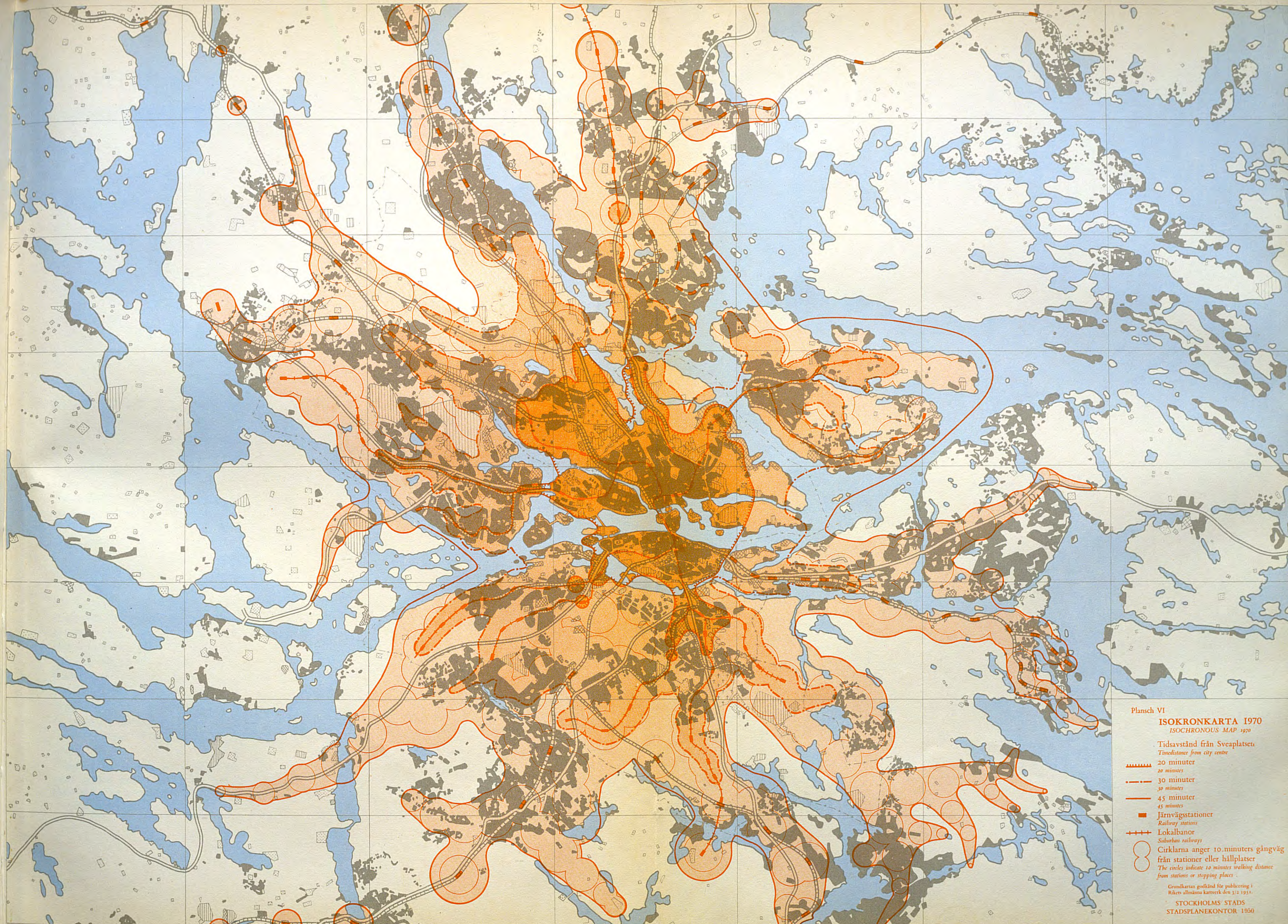


Plansch V  
**ISOCHRONKARTA 1945**  
 ISOCHRONOUS MAP 1945

Tidsavstånd från Sveaplatsen  
 Timedistance from city centre

-  20 minuter  
20 minutes
-  30 minuter  
30 minutes
-  45 minuter  
45 minutes
-  Järnvägsstationer  
Railway stations
-  Förortsspårvägar  
Suburban tramlines
-  Cirklarna anger 10 minuters gångväg från stationer eller hållplatser  
The circles indicate 10 minutes walking distance from stations or stopping places

Grundkartan godkänd för publicering i  
 Rikets allmänna kartverk den 3/2 1951.  
 STOCKHOLMS STADS  
 STADSPLANEKONTOR 1950



Plansch VI  
**ISOKRONKARTA 1970**  
 ISOCHRONOUS MAP 1970

- Tidsavstånd från Sveaplatsen  
 Timedistance from city centre
- 20 minuter  
 20 minutes
- 30 minuter  
 30 minutes
- 45 minuter  
 45 minutes
- Järnvägsstationer  
 Railway stations
- Lokalbanor  
 Suburban railways
- Cirkelarna anger 10-minuters gångväg  
 från stationer eller hållplatser  
 The circles indicate 10 minutes walking distance  
 from stations or stopping places

Grundkartan godkänd för publicering i  
 Rikets allmänna kartverk den 3/2 1951.  
 STOCKHOLMS STADS  
 STADSPLANEKONTOR 1950