

KAPITEL 15

ARBETSOMRÅDEN

Det har i olika sammanhang i målsättningen framhållits, att det är ur vissa synpunkter nödvändigt och ur andra önskvärt att differentiera och sprida arbetsområdena till olika delar av staden.

15.1 OFFENTLIG ADMINISTRATION

Sedan länge pågår en omgruppering av stadens och stadens förvaltningsorgan. Främst genom markbyten mellan parterna söker man samla den statliga förvaltningen till Stadsholmens nordvästra del och Riddarholmen, medan stadens egen administration allt mer koncentreras till östra delen av Kungsholmen. Denna differentiering möjliggör en rationalisering av förvaltningsarbetet, och generalplanen är anpassad till fortsatt utveckling i denna riktning. Kvarteren väster om St. Nygatan bör successivt tas i anspråk för den statliga förvaltningen, och områdena vid Hantverkargatans östra del frigöras för att bereda utrymme för stadens förvaltningsorgan.

Alla statliga förvaltningsorgan kan givetvis inte beredas utrymme i nära anslutning till Kanslihuset, och flera typer av ämbetsverk torde ej heller kräva ett sådant läge. Den statliga förvaltningen har inom stadsgränsen två egna expansionsområden. Det som ur allmän planläggningssynpunkt i första hand bör utnyttjas är yttre Kungsholmen som har god kontakt med stora bostadsområden. Marken intill Lidingövägen och på Gärdet bör utnyttjas långsammare och senare, eftersom bostadsområdena inom räckhåll från dessa områden f. n. är avsevärt mindre, och enär tillväxten av nya bostäder där icke kan väntas bli lika snabb som i stadens egna ytterområden västerut. Den militära förvaltningen har sitt eget utvecklingsområde på Gärdet.

Inom förortsområdena kan statliga eller kommunala förvaltningsorgan förläggas till nya storcentra t. ex. Farsta och Vällingby. Områdena närmast grenstationerna på förortsbanorna Johanneshov, Liljeholmen och Alvik, som i och för sig skulle vara lämpliga lägen, är praktiskt taget helt utnyttjade eller reserverade för andra ändamål.

15.2 KONTOR OCH BUTIKER

Cityföretagen i Stockholm har under senare år sökt sig lägen långt utanför gränserna för det egentliga cityområdet. Svårigheterna att över huvud taget anskaffa lokaler för kontor har fört med sig, att större bostadslägenheter i alla delar av innerstaden godtagits. Cityföretag förekommer nu från Karlplan i öster till Fridhemsplan i väster och från Norrtull till Ringvägen i söder. Åtskilliga agenturer och andra affärsföretag har t. o. m. adresser i förortsområdena närmast innerstaden.

När en planmässig ombyggnad av innerstadens husbestånd kan påbörjas, kan man vänta en koncentration av cityföretag till det gamla affärsområdet och angränsande delar av innerstaden — se plansch VII. Citybebyggelsen är bäst betjänt av plana områden med lättframkomliga gator. Den största tillväxten beräknas därför ske i rätt nordlig riktning, och omfatta hela området mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan fram till Odengatan med undantag av bebyggelsen på berget omkring Johannes kyrka. Expansionen åt öster antas avsevärt mindre. Detta arbetsområde på Norrmalm och Östermalm får en areal av 122 hektar. Om antalet arbetande per hektar blir lika som för nedre Norrmalm år 1939, ca 1,000 arb/ha, kommer området att rymma drygt 120,000 anställda. Om siffran stiger till den i 1946 års

Norrmalmsplan angivna övre nivån, ca 1,500 arb/ha, blir antalet anställda över 180,000. På Kungsholmen antas Fleminggatans och Hantverkargatans östliga delar bli präglade av citybebyggelse. Skeppsbrokvarteren kommer även i fortsättningen att ha citykaraktär. Likaså kommer den nya bebyggelsen utefter Södergatan att tas i anspråk för sådant ändamål. Härutöver kommer säkerligen vissa perifera kvarter i innerstaden att i ökad grad bli utnyttjade för cityföretag, i första hand bebyggelsen utefter Sankt Eriksgatan mellan Hantverkargatan och Sankt Eriksbron, kvarteren närmast Hornsplan och vid korsningen mellan Götgatan och Ringvägen — Götaplatser — samt kvarteren närmast Odenplan. Arealen av dessa andra i huvudsak för citybebyggelse avsedda arbetsområden är i Gamla stan ca 13 hektar, på Söder ca 12 hektar, på Kungsholmen ca 40 hektar, i Vasastaden 2 hektar och på Östermalm ca 14 hektar eller totalt ca 80 hektar, rymmande uppskattningsvis 50,000 anställda. På plansch VII har dessutom angivits områden som har blandad bebyggelse, dvs. innehåller såväl bostäder som andra slag av lokaler. Vi har antagit antalet arbetande inom dessa områden till 500 per hektar eller totalt ca 35,000.

Man kan vänta sig, att vissa grosshandelsföretag söker sig lokaler nära hamnarna eller de centrala godsstationerna. Större delen av industriområdet kring Södra station beräknas således hysa företag som tidigare haft lägen inom det egentliga cityområdet.

Butikskoncentrationer i inre staden är icke särskilt markerade i generalplanen. Även efter en sanering motiverar den höga befolkningstätheten närhetsbutiker i praktiskt taget alla kvarter. Med ledning av uppgifterna i 1939 års pendeltrafikeräkning uppskattas antalet arbetande i serviceföretag till mellan 10 och 15 % av den boende befolkningen, dvs. i runt tal 45,000 yrkesutövare. Medan närhetsbutikerna även i förortsområden i stor utsträckning följer bostäderna, upptar generalplanen för dessa områden lägen av kommersiella centra.¹ Antalet arbetande i serviceyrken uppskattas där till 10 % av befolkningen eller totalt ca 50,000.

¹ Jfr kap. 18.2 och plansch XIII.

15.3 PARTIHANDELN MED LIVSMEDEL

Det äldsta läget för partihandeln med färska livsmedel är Munkbron, Köttorget och Mälartorget, vilket var fördelaktigt så länge livsmedlen i stor utsträckning tillfördes staden med båt från Mäljarlandskapen. Ett stort antal grossister har fortfarande lokaler i dessa kvarter. Livsmedelsföretagen bör dock successivt flytta bort därifrån såväl med hänsyn till de hygieniska förhållandena i dessa kvarter som till att utrymmet behövs för trafikanläggningar och för statliga förvaltningsorgan. Områdena mellan Centralstationen och Klara sjö har senare tagits i anspråk för detta ändamål, vilket är fördelaktigt, då en betydande del av både kött och fisk numera transporteras till staden per järnväg, och grönsakerna kommer med lastbil i huvudsak från väster och nordväst. Detta partihandelsområde är dock nästan helt utnyttjat, och inom en nära framtid måste man räkna med, att områden vid Slakthuset i Enskede behövs för partihandeln icke blott med kött utan även med fisk, grönsaker och blommor. Framtida erfarenheter får utvisa om dessa två områden kan tillfredsställande betjäna hela Stor-Stockholm. Det förefaller dock troligt, att ett nytt livsmedelscentrum för de norra delarna senare bör komma till stånd. Inom stadens gräns finns icke plats för en sådan anläggning, utan den måste förläggas i anslutning till järnväg någonstans i Solna. Mjölktillförseln sker såväl med bil som med järnväg. Mjolkcentralen har f. n. tre distributionscentraler, vid Torsgatan för inre staden, vid Drottningholmsvägen nära centrala Bromma för västra förortsområdet och vid korsningen mellan Huddingevägen och Sockenvägen för södra förortsområdet. Anläggningen vid Torsgatan skall enligt uppgift ersättas av en ny, större i Solna. F. n. kan man inte säga, om de i förorterna befintliga anläggningarna kan byggas ut eller om helt nya kommer att behövas. I det senare fallet bör de ligga förslagsvis vid Älvsjö eller Södertäljevägen och eventuellt i anslutning till Stockholms Östra.

15.4 INDUSTRIOMRÅDEN

Om man undantar företag inom den grafiska industrien, sömnadsindustrien och vissa livsmedelsindustrier, framför allt bryggerier och bagerier, så kan man räkna med att i framtiden få större industrier komma att ligga kvar inne i den egentliga stenstaden utom i industri kvarteren kring Norra station och Södra station.

I anslutning till hamnområdena redovisas stora arealer för industriändamål — jfr planscher VII och X. Detta innebär icke att företag i större utsträckning har behov av nära kontakt med själva hamnrörelsen, utan är delvis en följd av att större plana, för industribebyggelse lämpliga marktyper vunnits genom utfyllnader eller andra regleringar i samband med kajbyggnader. Framför allt från områdena vid Värtan och Hammarbyleden bör man flytta bort de industrier, som ej har behov av närhet till hamnen, för att bereda plats för grosshandelslager o. dyl., för vilka kontakt med hamntrafiken är väsentlig.

I inre staden föreslås större industriområden, utom vid Norra och Södra station, vid Hornsberg och Hammarbyhamnen. På Norra Djurgården sträcker sig en industrizon från Gasverket utefter hamnområdena till Louddens oljehamn. Vidare bör Beckholmen på grund av där gjorda anläggningar för framtiden räknas förbli industriområde, medan Galärvarvets övriga delar räknas successivt avvecklade och marken upplåten för offentliga byggnader för allmänna kulturella ändamål. Till inre stadens industriområden bör även räknas redan befintliga dylika områden på Lilla och Stora Essingen. I stenstaden upptar plansch VII ca 40 hektar arbetsområde i huvudsak avsedda för industrier o. dyl.

I de nordligaste delarna av södra förortsområdet redovisas industriområden vid Vinterviken och Hägersten, i Liljeholmen och Årstadal, i Västberga i anslutning till reservatet för rangerbangård, kring Slakthuset samt söder och öster om Hammarbyhamnen. Vidare föreslås järnvägsanslutna industriområden vid järnvägsstationerna Älvsjö och Södertörns villastad. I första hand för att skapa möjligheter till lokal sysselsättning inom

Tabell 15 A. Reservat för industri- och hamnändamål samt för handelsträdgårdar utanför inre staden.

Ytterzon	Bebyggt 1946 ha	Obebyggt 1946 ha	Totalt ha
Södra	156	296	452
Östra	137	50	187
Västra	64	244	308
Summa industri- och hamnområden	357	590	947
Handelsträdgårdar i västra ytterområdet	59	93	152

olika bostadsområden föreslås mindre industriområden i Sättra och Jakobsberg, i Högdalen och i Bagarmossen. I västra förortsområdet föreslås industri i Traneberg, Mariehäll och Ulvsunda, på bägge sidor om Spånga järnvägsstation och vid Johannelund norr om Hässelby slott. I detta sammanhang bör nämnas industrireservatet vid Lövsta i Järfälla socken.

Enligt tabell 15 A redovisar generalplanen utanför stenstaden totalt ca 950 hektar mark för industri- och hamnändamål. Av dessa var år 1946 ca 360 bebyggda, medan ca 590 hektar var obebyggda. I denna reserv ingår redan upplåten men obebyggd industrimark. En viss uppfattning om hur dessa markreserver kan komma att svara mot det framtida behovet, får man måhända av följande resonemang. Under förutsättning av att i framtiden såväl proportionen totalt yrkesverksamma som proportionen sysselsatta inom industri och hantverk kommer att hålla sig i närheten av nu gällande värden, skulle ett befolkningstillskott på totalt ca 210,000 från år 1946 komma att innehålla ca 40,000 arbetande i industri och hantverk, och om var och en av dessa i genomsnitt kräver 100 m² industrimark, skulle behovet av nya industritomter ha storleksordningen 400 hektar. Denna siffra är synnerligen approximativ och med stor sannolikhet för hög, bl. a. därför att en väsentlig del av hantverkerierna inte kommer att ligga inom industriområden. Av tillskottet på 590 hektar skulle dock under sådana förhållanden nära 200 hektar stå till förfogande för utflyttning av företag från inre staden till ytterområdena. Med samma antal arbetande per hektar industrimark skulle dessa senare områden kunna rymma ca 20,000 arbetande. Det måste kraf-

tigt understrykas, att denna uträkning icke är en prognos, utan ett räkneexempel, avsett att belysa storleken av industrireservaten.

Trots de nyss gjorda reservationerna måste man diskutera tillgången på industrimark inom olika trafikområden i förortsområdet. Inom Skanstulls trafikområde kan man anta att det vid full utbyggnad kommer att finnas mellan 30,000 och 40,000 arbetare verksamma inom industri och hantverk. Tillgänglig industrimark i denna sektor uppgår till totalt ca 180 hektar, som enligt förut nämnd norm skulle kunna rymma 18,000 sysselsatta. I denna areal ingår dock Södra Hammarbyhamnen, där antalet yrkesutövare per hektar är väsentligt högre. För vissa redan 1937 bebyggda områden fanns det då över 170 arbetare per hektar. Trots detta finns det inom detta trafikområde för litet arbetsplatser och det är önskvärt att öka antalet. Tillgången på för industri lämpliga områden är dock synnerligen knapp. Utöver tidigare planerade områden i norra delen av Enskede finns endast förutsättningar för industri utefter Nynäsbanan i anslutning till Södertörns villastads station.

Inom Hornstulls trafikområde kan man anta, att i framtiden mellan 20,000 och 25,000 arbetare i industri och hantverk kommer att vara bosatta. Där finns ca 210 hektar industrimark, vilka väl rymmer motsvarande antal anställda. Inom vissa områden är antalet anställda per hektar väsentligt mycket högre än det här använda genomsnittsvärdet. Trots att t. ex. ännu stora delar av L. M. Ericssons tomt är obebyggd, torde arbetartätheten där uppgå till ca 400 anställda per hektar. Inom detta trafikområde kommer det förmodligen att vara överskott på arbetsplatser. Det är därför önskvärt att få bussförbindelser, som gör det möjligt för boende inom Skanstulls trafikområde att arbeta framför allt inom industriområdena kring Älvsjö station och inom Västberga.

Man kan anta, att Tranebergsbrons trafikområde i framtiden kommer att rymma mellan 20,000 och 25,000 arbetare i industri och hantverk. Medräknas områdena i Ulvsunda finns det inom denna sektor 130 hektar industrimark, varför det räknemässigt sett föreligger ett underskott. Inom den del av trafikområdet för Västeråsbanan med anslutande trafikmedel,

som ligger inom stadens gräns, kan det framtida arbetarantalet antas till drygt 5,000, medan tillgången på industrimark inklusive områdena kring Lövsta har en totalareal av över 120 hektar. I denna yta ingår vissa områden i närheten av Spånga station, som antagligen kommer att utnyttjas för upplag o. dyl. med endast ett fåtal anställda. Trots detta kommer det att råda överskott av industrimark, varför det är önskvärt att få busslinjer med sådan sträckning, att man bekvämt kan resa från Hässelbybanans influensområde till olika större industriområden vid Lövsta, i Lunda och vid Ulvsunda. Enligt vår uppfattning kan reservaten för industriområden inom Hässelbybanans influensområde icke lämpligen göras större.

15.5 HANDELSTRÄDGÅRDAR

I tabell 15 A redovisas även arealer för handelsträdgårdar i västra ytterområdet. Enligt tabellen skulle endast 59 hektar av den redovisade arealen på 152 hektar vara utnyttjad 1946. Denna låga siffra beror på att vissa områden närmast Hässelby station, som nu utnyttjas för detta ändamål, enligt vår uppfattning successivt bör övergå till att bli bostadsområden — jfr plansch X. Det måste dock vara önskvärt att ha kvar en stor del av dessa odlingar nära staden. Nya områden för detta ändamål redovisas därför inom Lövsta i Järfälla kommun. Representanter för handelssträdgårdsmästarna har uttalat sig för en sådan omflyttning och motiverat detta dels med att många anläggningar är omoderna, och dels med att det är svårt att bekämpa sjukdomsalstrande organismer i den jord som nu odlas. Många befintliga anläggningar är dock fullt moderna och de bör tills vidare ligga kvar. Denna fråga måste studeras vidare i samband med upprättandet av ny plan för Hässelby villastad och angränsande områden.

15.6 HÖGSKOLOR, INSTITUTIONER FÖR VETENSKAP OCH FORSKNING

Stockholms högskola intar en särställning, därigenom att den är en allmän högskola, avsedd speciellt för Stockholms egna invånare

och med en stor procent stockholmare bland eleverna både vid den ordinarie undervisningen och vid den omfattande kursverksamheten. Detta talar för att högskolan skall ligga kvar vid Observatoriekullen i god kontakt med innerstadens ytrafiknät och förortsbanesystemet. Vid en sanering av områdena närmast Odenplan bör högskolans markbehov särskilt beaktas. Inom flera av dessa kvarter finns livsmedelsindustri och institutioner, som successivt bör kunna flyttas till andra mindre värdefulla lägen.

Övriga högskolor är genomgående specialskolor med en större procent av elevantalet från andra delar av Sverige. Man bör utgå från, att under normala tider eleverna söker och får bostad i god kontakt med respektive högskola, varför centrala lägen för högskolorna inte är nödvändiga. Området på Norra Djurgården på bägge sidor om Roslagsbanan har av tradition ansetts som utvidgningsområde för dessa högskolor, varjämte skogsområdet i Solna omedelbart norr om Norra station nu utbyggts som centrum för den medicinska undervisningen. Generalplanen upptar markreservat av detta slag, men verkställda beräkningar bl. a. utförda av Djurgårdsnämnden över det framtida markbehovet visar, att

ifrågavarande områden icke är tillräckliga, såvida inte stora delar av den för fritidsändamål värdefulla Lill-Jansskogen skall tas i anspråk.¹ Man måste därför tänka sig, att antingen göra markreservat på andra platser innanför stadens gräns, eller att anläggningar byggs i andra orter i landet. Lantbruksakademiens experimentalfält synes i första hand böra flyttas till annan ort. Det har även tidigare antytts, att till Tekniska Högskolan knutna forskningsinstitutioner kan tänkas förlagda i Halmsjöstad. Grundandet av ett universitet i Norrland påverkar också denna fråga.

I generalplanen redovisas endast små nya områden för dessa ändamål, främst Galärvarvet på Södra Djurgården. Områden norr om Diplomatstaden avses att användas för högre undervisning och museer. Till denna grupp hänförs nuvarande museiområden på Norra och Södra Djurgården. Diakonanstalten vid Sköndal har redovisats med samma beteckning, ehuru denna institution även är ett sjukhus.

¹ Jfr en inom Djurgårdsnämndens kansli den 6 november 1948 upprättad PM angående förläggning till Djurgården av högskolor och vetenskapliga institutioner.