

AVDELNING III PLANEN

KAPITEL 14

GENERALPLANENS KARAKTÄR

I de tidigare kapitlen behandlas de olika förutsättningarna för planläggningen. De på dem grundade dellösningarna är konkret sammanfattade på en generalplanekarta, omfattande 19 blad i skala 1:10,000. Bildytan på varje blad är 40 × 64 cm, vilket motsvarar 2,560 hektar. Generalplanen för den inre staden har inte kunnat redovisas med samma manér som för ytterområdena, och den finns därför på särskilda kartor. Kartor i denna skala kan givetvis inte reproduceras här.

I denna bok är den egentliga generalplanen illustrerad med kartor i skala 1:50,000, vilka i huvudsak skildrar ytterområdena och med kartor i skala 1:25,000 över innerstaden. Denna uppdelning beror delvis på, att innerstadens komplicerade förhållanden icke med fördel kan visas i mindre skala, men den motsvaras även av en skillnad i utredningsarbetet. För innerstaden begränsar sig generalplanen i stort sett till att föreslå nödvändiga kompletteringar av trafik- och anläggningarna och att översiktligt visa förutsättningarna för ombyggnad och sanering. För ytterområdena har den viktigaste uppgiften varit att planlägga den fortsatta utbyggnaden med nya bostads- och industriområden med därför erforderliga trafik- och rekreatiomsområden.

14.1 BOSTAD OCH ARBETSPLATS

Med den hastiga tillväxt av befolkningen och den därav beroende ökningen av stadens bebyggda område, som vi funnit rimligt anta, kommer Stockholms stad att i början av

1960-talet kunna vara fullbyggd inom nuvarande gränser. Den byggnadsvolym, som vid denna tidpunkt kan antas stå till förfogande för bostäder, kan då komma att rymma en befolkning av nära 900,000 invånare. Trots en icke obetydlig nyproduktion av bostäder i innerstaden beräknas dess befolkning då genom utflyttningen ha minskat till omkring 400,000 och ytterområdena skulle då kunna hysa en befolkning av nära 500,000. Omkring denna totalsiffra av ca 900,000 kommer Stockholms invånarantal att kulminera, för att därefter sjunka beroende på en fortsatt expansion av det centrala arbetsområdet, en fortgående sanering av det åldrande bostadsområdet och överallt en förbättring av den allmänna bostadsutrymmesstandarderna. Vi har angivit ett invånarantal för innerstaden i slutet av den period, då saneringen rimligtvis kan tänkas avslutad¹, men denna siffra är beräknad under förutsättning att 1950-talets bostadsutrymmesstandard fortfarande skulle gälla, vilket knappast är troligt, eftersom man då är framme vid slutet av detta sekel och därvid bör ha uppnått en ännu större rymlighet. Vi har dock inte vågat oss på att söka bedöma, hur snabbt invånarantalet i stadens olika delar kommer att gå tillbaka. En total minskning av storleksordningen 100,000 invånare under en tioårsperiod är dock icke otrolig. För att lösa vår praktiska uppgift, nämligen att ange hur Stockholms stads nuvarande område skall utnyttjas, har maximisiffran använts. För den tekniska dimensioneringen är detta riktigt. De långsiktiga ekonomiska övervägandena i kapitel 22 tar

¹ Jfr kap. 18.1.

dock hänsyn till den väntade fortsatta minskningen i befolkningsunderlaget.

I detta sammanhang måste man framhålla, att de olika delantaganden, på vilka generalplanen är grundad, icke alla är samstämmiga eller inbördes beroende. Befolkningstillväxten sker inte fullt parallellt med näringslivets expansion då den demografiska utvecklingen endast i vissa avseenden påverkas av den ekonomiska konjunkturen. Stadens utbredning och trafikens tillväxt är i viss mån oberoende av varandra, då ju ökningen av antalet motorfordon och priset på bensin är beroende av faktorer, som till största delen ligger utanför den här förda diskussionen. Den allmänna ekonomiska utvecklingen kommer ständigt att medföra ändrade relationer i fråga om utvecklingen på olika områden. När vissa av de gjorda antagandena inträffar kommer därför andra att ännu icke ha uppnåtts eller måhända redan vara passerade. Vi har icke försökt närmare bedöma de därmed förbundna problemen.

Av stadens totalbefolkning kan man anta att 55 % kommer att vara verksamma yrkesutövare, men endast ca 45 % kommer att ha fast arbetsplats. Med grov approximation kan man alltså säga, att staden då skulle ha 500,000 yrkesutövare, varav 400,000 ställer anspråk på fast arbetsplats. Därutöver måste generalplanen ta hänsyn till, att det är väsentligt flera, som reser från andra kommuner för att arbeta i Stockholm, än stockholmare som reser till arbetsplatser i grannkommunerna. Sedan cityområdet vuxit till full omfattning enligt föreliggande plan, kommer innerstadens befolkning att ha sjunkit till ca 380,000 invånare, och för enkelhetens skull kan vi anta, dels att bostadsområdena i ytterområdena då blivit utnyttjade helt och hållet, och dels att befolkningen där vuxit till 520,000. Bland dessa senare finns det väsentligt flera familjer med barn än i innerstaden, vilket innebär att troligen endast 40 % av ytterområdenas befolkning är yrkesutövare med fast arbetsplats, medan i innerstaden 50 % kan antas tillhöra denna kategori. Vi skulle således i ytterområdena få 210,000 sådana yrkesutövare och i innerstaden 190,000.

Har Stor-Stockholm samtidigt hunnit växa

upp till 1,3 milj., kommer de övriga kommunerna att ha ett totalt invånarantal på 400,000 invånare av vilka 40 % skulle vara yrkesutövare med fast arbetsplats. De som arbetar i industri eller detaljhandel kan, i varje fall teoretiskt, antas ha arbetsplats i hemkommunen, men de som är sysselsatta i grosshandel och administration, måste i stor utsträckning tänkas fortfara att arbeta i Stor-Stockholms centrala del. Denna senare kategori kan i detta exempel antas ha storleksordningen 50,000 personer, och för enkelhetens skull räknar vi här med, att så många fler reser från grannkommunerna till arbete i Stockholm än i omvänd riktning. Det bör observeras, att de gjorda antagandena innebär en jämfört med nuvarande förhållanden relativ koncentration av arbetsplatser till Stockholms stad.

Vilken fördelning av arbetsplatserna inom Stockholms stads område är rimligt att tänka sig? Man kan här inte komma fram till något i siffror formulerat svar, och man kan inte ange några tidpunkter, när den ena eller den andra fördelningen skulle vara uppnådd.¹ Man kan dock föra en på hypoteser grundad diskussion, som bidrar till att belysa problemen. Rent teoretiskt skulle man givetvis kunna uppställa kravet, att arbetsplatserna så fördelades, att de i innerstaden boende kunde arbeta centralt, och de som bodde i ytterområdena skulle kunna få arbete inom samma förort. Ett sådant tillstånd kommer givetvis aldrig att kunna uppnås. I den föregående diskussionen har en rad kända motskäl blivit framförda. Familjernas medlemmar arbetar på olika håll, människorna byter arbetsplats oftare än de byter bostad, familjer med barn söker sig företrädesvis till ytterområdena, trots att familjefadern däri- genom får längre väg till sitt arbete, de i affärsliv och förvaltning centralt sysselsatta har relativt höga inkomster och skaffar sig därför ofta rymligare och modernare bostäder i stadens nyaste bostadsområden. De som har låga inkomster försörjer sig i stor utsträckning på tillfälliga eller kortvariga arbeten av olika slag och vill därför bo centralt, dels därför att de där kan få en relativt billig bostad i ett gammalt hus, och dels därför att de där

¹ Någon preciserad målsättning finns heller icke intagen i kap. 9.

har ett större antal sådana arbetstillfällen inom räckhåll än i en förort.¹

En hypotes beträffande arbetsplatsernas fördelning kan ha följande utseende. I innerstaden skulle finnas ett centralt arbetsområde med 150,000 arbetsplatser samt andra mindre arbetsområden med tillsammans 50,000 arbetsplatser. I områden med blandade bostäder och kontor skulle finnas 35,000 arbetsplatser, i serviceföretag jämnt fördelade över innerstadens bostadsområden 45,000 arbetsplatser och inom olika anstalter i innerstaden 10,000 arbetsplatser. Totalt i hela innerstaden skulle således finnas 290,000 arbetsplatser. I ytterområdena inklusive industri- och hamnområden på Norra Djurgården upptar generalplanen ca 1,000 hektar mark för industriändamål, vilka beräknas rymma minst 100,000 arbetare. Inom olika anstalter i ytterområdena skulle det finnas 10,000 arbetsplatser och inom olika serviceföretag jämnt fördelade över bostadsområdena där 50,000 arbetsplatser. Summa för ytterområdena blir alltså 160,000 arbetsplatser. Antalet arbetssökande var där 210,000, vilket skulle innebära att minst 50,000 av dessa måste söka sig arbete i innerstaden. Det teoretiska utbudet där var 290,000 arbetsplatser medan behovet från innerstaden själv var 190,000 och från främmande kommuner 50,000 eller summa 240,000. I denna mycket schematiska hypotes balanserar talen således varandra, vilket givetvis är ett resultat av att siffrorna blivit jämkade inom rimliga gränser.

Beviskraften i detta teoretiska resonemang är givetvis ringa, och i fortsättningen måste man därför diskutera inom vilka gränser de anförda värdena kan förmodas variera. Med de antagna siffrorna kommer man dock till, att nära $\frac{1}{4}$ av yrkesutövarna i stadens egna ytterområden icke skulle kunna få arbete där. Detta beror av vårt antagande, att andra typer av företag än industrier och serviceföretag endast undantagsvis kan existera utanför egentliga stenstaden, dvs. utanför det område,

¹ Ett exempel på hur dessa delvis irrationella faktorer verkar hämtas från Sundbyberg. År 1945 bodde där 7,766 förvärvsarbetande personer. Av dessa arbetade ca 40 % (3,214) i hemkommunen, 40 % i Stockholm och ca 20 % i andra kommuner. Antalet arbetsplatser i Sundbyberg var emellertid 6,499. Drygt hälften av dessa kom från andra kommuner, varav 1,451 från Stockholm.

som betjänas av innerstadens ytkommunikationer. Vidare är det ofrånkomligt, att en väsentlig del av industrier och hantverkerier kommer att ligga kvar i den inre staden. Inom denna huvudgrupp av yrken räknar vi i framtiden med totalt ca 180,000 yrkesutövare och av dessa har 100,000 antagits arbeta i ytterområdena och 80,000 i innerstaden. Fördelningen av anställda i serviceföretag måste ju i stort sett följa befolkningsfördelningen, men övriga hantverkerier och industrier kan i större eller mindre utsträckning tänkas flytta ut från innerstaden. Skulle man nå balans mellan antal arbetsplatser och antal yrkesutövare inom olika distrikt, skulle ytterligare 50,000 arbetsplatser behöva flyttas från innerstaden. Detta skulle få till följd, att endast 17 % av de i dessa yrken sysselsatta skulle ha sin arbetsplats i innerstaden. Ett sådant antagande kan avfärdas som fullständigt orimligt, och t. o. m. de tidigare gjorda, att endast 45 % av de i denna yrkesgrupp verksamma skulle ha arbetsplats och bostad i innerstaden, står på gränsen till det sannolika. En sådan proportion skulle dock i stort sett motsvara fördelningen av totalbefolkningen mellan innerstad och ytterområden.

Den här förda diskussionen har influerat på dimensioneringen av arbets- och bostadsområden. Trafikapparaten däremot kan givetvis icke utformas på basis av sådana överväganden. Skälen härför är flera, främst de delvis irrationella, nyss refererade faktorer, som bestämmer människornas val av arbetsplats och bostad. Ytterligare ett förhållande, som har avgörande inflytande på trafikapparatus utbyggnad, är att bostadsområdena i ytterområdena i stort sett kommer att byggas färdiga under loppet av tio år, medan de nya arbetsområdenas utbyggnad förutsätter en omfattande utflyttning av i innerstaden existerande företag, vilket kommer att ta avsevärt längre tid, kanske tjugo eller trettio år.

14.2 INNERSTADENS PROBLEM

Förslag till disposition av marken i innerstaden visas på plansch VII.

Denna del av staden kommer i framtiden att i växande utsträckning domineras av arbetsplatser. Det egentliga cityområdet beräknas ut-

vidgat framför allt åt norr, och hela den plana terrängen fram till Odengatan redovisas för detta ändamål. Detta arbetsområde beräknas rymma minst 120,000 och högst 180,000 arbetande. Statlig förvaltning förutsätts successivt tränga ut andra företag på Gamla stans västra sida, medan den kommunala förvaltningen breder ut sig på Kungsholmens östligaste del. I innerstaden redovisas även andra arbetsområden för kontorsbebyggelse och för industri- och hamnändamål. Stora arealer upptas av offentliga institutioner. För att sprida arbetsplatserna till ytterområdena har vi försökt underlätta en utflyttning framför allt av vetenskapliga institutioner och anstalter för sjuk- och socialvård. Stadsplanekontoret föreslår sålunda att sjukhuset S:t Erik nedläggs, men området har trots detta tills vidare redovisats för offentlig byggnad. Om huvuddelen av området i framtiden kan disponeras för bostäder, bör man där kunna få plats med ca 4,000 rumsenheter.

Det måste anses synnerligen önskvärt, att i den utsträckning som de bostadssociala fordringarna gör detta möjligt i innerstaden kunna bibehålla en stor mängd bostäder. Generalplanen förutsätter komplettering av bostadsbebyggelsen på kronans mark på Gärdet och yttre Kungsholmen. Den sammanlagda nybebyggelsen i innerstaden har en volym motsvarande ungefär en årskvot. Sedan dessa möjligheter är utnyttjade, kommer saneringsfrågan mer i förgrunden. Innerstadens äldre bostadsområde måste byggas om så, att de svarar mot rimliga krav på solbelysning i och utanför bostäderna och på friytor för trafik och rekreation. Önskan att ha kvar mycket bostäder nära det centrala arbetsområdet, det nuvarande höga markutnyttjandet och den lägre relativa förekomsten av barn talar för att planera för en framtida högre befolkningstäthet än den som tillämpas i ytterområdena. Redan 1945 bestod över hälften av alla hushåll i innerstaden av en eller två personer — dvs. hushåll utan barn — och i framtiden kommer dessa stadsdelar i än högre grad att befolkas av sådana små hushåll.

Rekreatiomsområden för dem som bor i innerstadens norra och östra delar förutsätts tillgodosett på norra och södra Djurgården

där två stora friområden föreslås bibehållna i stort sett i nuvarande skick.

Huvudtrafikleder avsedda enbart för genomgångstrafik föreslås även i innerstaden. Dessa redovisas på plansch XI. Den i Norrmalmsplanen upptagna Klarabergsgatan—Hamngatan kompletteras med en ostvästlig huvudtrafikled, Tegnégatsleden, och Sturegatan—Lidingövägen föreslås avlastad med en enbart för motorfordon avsedd parallellgata, Sibyllegatsleden. Runt den egentliga stenstaden föreslås en ringförbindelse dit samtliga radiella huvudvägar skall anslutas. Denna utnyttjar delar av 1860-talets esplanader, Ringvägen på Söder och Valhallavägen på Östermalm. Vidare ingår Västerbron och Österleden, och dessa delar knyts samman med en ny förbindelse runt Tantoberget och en ny led från Mariebergsgatan, på bro över Karlbergssjön och med fortsättning norr om Norra station till Roslagsvägen.

I brist på tillräckligt primärmaterial har det icke varit möjligt att i detta sammanhang framlägga annat än en principskiss till lösning av parkeringsproblemet i innerstaden. Denna innebär att inom det centrala arbetsområdet blir parkering på gatumark förbjuden, och tillgängliga parkeringsplatser reserveras för tillfällig uppställning av fordon. Parkering beräknas ske dels i parkeringshus på kvartersmark och dels på eller under öppna platser. I regel bör det finnas parkeringshus inom 300 m från varje hus i centrum. I ett senare skede kommer det även i innerstaden i övrigt att finnas behov av att befria gatorna från parkerade fordon. Det blir då nödvändigt att bygga ytterligare parkeringshus lämpligen förlagda till innerstadens periferi.

14.3 YTTEROMRÅDENAS PROBLEM

Förslag till disposition av marken i ytterområdena visas på plansch VIII, arbetsområden och transportanordningar på plansch X, bostadsområden på plansch XIII och grönområden slutligen på plansch XIV.

Samband mellan bostad och arbetsplats kan åstadkommas på olika sätt. Det ligger närmast till hands att söka lokalisera arbetsplatser och bostäder så, att man kan bekvämt gå eller



Bild 14/1. Stockholms stads struktur. Det centrala arbetsområdet (rutigt), innerstadens bostadsområden och de närmaste förorterna i väster och söder utgör ur vissa synpunkter en enhet med arbetsplatser och bostäder (inom heldragen gräns). Utanför denna kommer det att finnas förorter med en viss grad av egenförsörjning med arbetsplatser (randigt) och kulturella institutioner (inom streckade gränser).

cykla mellan dem. I Stockholms ytterområden kan detta endast i liten utsträckning förverkligas, främst därför att förutsättningarna för lokalisering av industri och bostäder är så väsentligt olika. Större industrikoncentrationer kan icke tänkas annat än där man har eller kan få tillgång till järnväg. Sådan mark finns i första hand intill de befintliga huvudbanorna, Västra stambanan och Västeråsbanan, men

inom dessa sektorer är tillgången på för ny bostadsbebyggelse lämpad mark mycket begränsad. Det näst bästa sambandet mellan bostad och arbetsplats kan åstadkommas, om man utefter samma radiella förortsbana eller förortsbusslinje kan lokalisera både bostäder och arbetsplatser. Även en sådan lösning av problemet kan dock endast delvis genomföras. I Hässelbybanans influensområde t. ex. finns

det små möjligheter att förlägga industriområden, och detsamma gäller för de banor, som grenar ut från Skanstull. Det är därför ofrånkomligt med underskott av arbetsplatser i vissa förortssektorer och överskott i andra. Detta är ett viktigt skäl för att komplettera de radiella kommunikationerna med perifera sådana.

Förekomsten av arbetsplatser i ytterområdena är olika på olika avstånd från innerstaden. På grund av det stora överskottet av arbetsplatser i centrum måste man räkna med att de närmast innerstaden belägna förorterna får vara sovstäder för dem som arbetar i innerstaden. Inom de yttre förorterna däremot vill man nå högsta möjliga grad av självförsörjning i fråga om arbetsplatser.

Av de i ytterområdena och intill Värtan för industrier och hamnar redovisade ca 950 hektaren var år 1946 ca 360 bebyggda. Om i framtiden en konstant andel av stadens befolkning skall vara sysselsatt i industrier innanför stadens gräns, kommer ca 400 hektar ny mark att behövas. De återstående nära 200 hektaren beräknas tagna i anspråk för arbetsplatser som flyttas ut från innerstaden.

Nära 20,000 personer arbetar (1945) vid anstalter för sjuk- och socialvård. Förslaget att bygga räjongsjukhus och vårdhem i ytterområdena innebär därför en decentralisering av arbetsplatserna. Speciellt har detta betydelse för Spångaområdena och för bostadsområdena i södra Enskede, där tillgången på arbetsmöjligheter är liten.

Det viktigaste problemet i samband med bostadsbyggandet i ytterområdena är nyproduktionens fördelning på enfamiljshus och mångfamiljshus. Mycket talar för att det finns ett stort, delvis latent behov av enfamiljshus. Svårigheterna att öka denna del av produktionen är dock betydande. I dagens läge och i den närmaste framtiden kan endast en begränsad mängd arbetskraft och material ställas till förfogande för bostadsproduktionen. En övergång till en större proportion enfamiljshus — dvs. till genomsnittligt större lägenheter — skulle innebära att produktionen mätt i antal lägenheter skulle minska och de områden, som staden förser med gator, ledningar och kommunikationer skulle förslå till ett mindre antal

nya lägenheter. Därtill kommer, att man inom stadens nuvarande gräns skulle få en mindre totalbefolkning, dvs. ett mindre skatteunderlag på vilket de stora investeringarna, främst i trafikbyggen, måste fördelas. Många av dessa anläggningar skulle nämligen icke kunna göras märkbart billigare om stadens totalbefolkning blev något mindre.

I den tidigare framställningen¹ visas, att om man kan bygga i hela influensområdet kring en förortsbanestation, skulle man kunna öka produktionen av enfamiljshus utan att det genomsnittliga markbehovet skulle bli avsevärt större. Detta är dock endast möjligt i vissa fall, och av en total nyproduktion fr. o. m. sommaren 1948 av nära 270,000 rumsenheter skulle blott 60,000 (22 %) ligga i enfamiljshus.

14.4 TRAFIKAPPARATEN

Järnvägar och lokalbanor visas på plansch IX och övriga transportanordningar på plansch X.

I trafikapparaten dominerar de radiella förbindelserna. Den nödvändiga kapaciteten i dessa riktningar är så dyr att åstadkomma, att staden måste planläggas så, att även andra resor än mellan bostads- och arbetsplats i största möjliga utsträckning kan utnyttja de radiella förbindelserna. Även om vi på lång sikt kan omgruppera en betydande del av stadens arbetsplatser, så att en större del av de i ytterområdena boende också kan arbeta där, måste huvuddelen av resorna inom de olika huvuddelarna av staden ske på de radiella kommunikationslinjerna. Detta gäller t. ex. resor till och från storcentra i ytterområdena, resor till högre skolor, socialvårdens organ och de större idrottsanläggningarna. Omgrupperingen av arbetsplatserna kommer att medföra, att rusningstopparna icke blir så stora och så enkelriktade, och därigenom skulle man få möjlighet att låta en större procent av trafikanterna få sittplatser.

Projekteringen av förortsbanorna och av bostadsområdena utefter dessa har i växande grad kommit att ta sikte på att gruppera största möjliga mängd bostäder intill statio-

¹ Kap. 10.141.

nera. Ökade tekniska krav från spårvägens sida och den allmänna stegringen av anläggningskostnaderna har skärpt kravet på det ekonomiska utnyttjandet av dessa banor. Därvid har stationsavstånden ökats, samtidigt som större vikt lagts vid att finna linjesträckningar och stationslägen där största möjliga del av influensområdet kan utnyttjas för bebyggelse. Detta har lett till att de nya stationerna kommer att betjäna en avsevärt större folkmängd än de tidigare planerade. Därigenom får man bättre förutsättningar för att vid dessa stationer bygga ut kommersiella och kulturella centra, med resultat att de under senaste åren planlagda bostadsområdena kommer att i dessa avseenden kunna bli i hög grad självförsörjande. Samtidigt har det också ansetts möjligt att öka gångavståndet mellan hyreshusen och förortsbanestationer. I de nyaste områdena är detta avstånd t. o. m. på vissa punkter något över 500 m fågelvägen. I tidigare och med annan struktur planlagda områden har man vid detta avstånd tillmötesgått framställningar om busslinjer i stort sett parallella med förortsbanorna. För att nå ett rimligt ekonomiskt resultat är det givetvis nödvändigt, att sådana busslinjer icke kommer att upprättas i de nya bostadsområdena. På åtskilliga punkter räknar vi dock med anslutande busslinjer men då från områden på betydligt större avstånd från förortsbanorna. Över 50,000 invånare företrädesvis i områden bebyggda med enfamiljshus beräknas i framtiden bli betjänade på detta sätt, vari trafikanterna på linje 12 dock icke är inräknade. Direkt betjänade av förortsbanorna beräknas ca 280,000 invånare bli. Drygt 75,000 i ytterområdena skulle utnyttja till innerstaden direktgående busslinjer, och något över 40,000 antas betjänade av järnvägslinjer. En mindre del av dessa senare skulle få åka med till järnvägarna anslutna busslinjer.

I innerstaden påkallar frågan om förortsbusslinjernas ändstationer särskild uppmärksamhet. Svårigheterna att ordna sådana med tillräcklig kapacitet kommer i framtiden att bli än större, och driftsekonomiska skäl talar för att i största möjliga utsträckning försöka föra över trafikanterna på de spårbundna kommunikationerna. Ett stort antal linjer måste

dock även i framtiden föras in till slutstationer så belägna, att trafikanterna därifrån kan gå till sitt resmål i innerstaden. Detta är naturligt för busslinjer från t. ex. Årsta och liknande bebyggda och belägna områden. Svårigheten är att ange vilka linjer som bör dras så långt in, och vilka som måste stanna vid innerstadens periferi. Från dessa senare får man en stor mängd omstigningstrafikanter på innerstadslinjerna, och frågan är vilket som orsakar största olägenhet, att ta hand om denna omstigningstrafik eller att låta förortsbussarna med relativt lågt platsutnyttjande fortsätta till ändstationer närmare centrum. Problemet har länge kunnat iakttas på linjerna 11, 12 och 13 på sträckan Fridhemsplan—Tegelbacken. Ytterligare svårigheter orsakas av att det centrala arbetsområdet i framtiden kommer att få sådan utsträckning, att t. ex. en busstation på eller under Brunkebergstorg icke betjänar hela området; och att man med en sådan slutstation får en viss mängd omstigningstrafik till passerande innerstadslinjer. Flertalet busslinjer från det av hyreshusbebyggelse dominerande inre förortsområdet bör beredas slutstation i stadens centrum, medan busslinjer från de yttre delarna av förortsområdet antingen, som redan antytts, ansluts till förortsbane- eller järnvägsstation i ytterområdet eller förs in till slutstation i innerstadens periferi med omstigningsmöjligheter till innerstadsnätet. Samtidigt räknar man med att busslinjer framför allt söderifrån bör föras genom det centrala arbetsområdet till en slutstation i norra delen av city. Denna och andra busstationer i innerstaden kan icke tänkas ligga på gatumark utan bör lämpligen inordnas i kvarter bl. a. för att kunna bjuda busstrafikanterna stationsanordningar av motsvarande slag som den spårbundna trafiken.

Innerstadens trafiknät är en odelbar enhet både så, att man icke kan diskutera spårvägsnätet och bussnätet var för sig, utan även därigenom att man inte kan behandla linjesträckningar utan att samtidigt beakta turtätheten på respektive linjer. Innerstadens trafiknät, uppfattat på detta sätt, undergår ständiga förändringar orsakade av såväl ändringar i trafikunderlaget som fluktuationer i löner och

driftskostnader. I generalplanen kan därför inte infogas en plan för ett bestämt innerstadsnät.

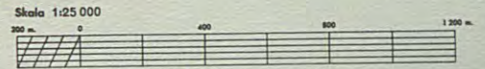
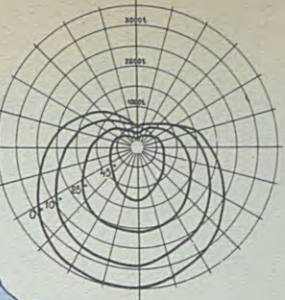
14.5 OFFENTLIGA INSTITUTIONER

Kända faktorer har förhindrat en önskvärd utbyggnad av stadens ytterområden i flertalet avseenden utom bostäder. Dessa områden är därför f. n. illa utrustade med praktiskt taget alla slag av offentliga institutioner möjligen med undantag för folkskolornas för läsundervisningen avsedda delar. Generalplanen uppstår emellertid behövliga markreservat. Mark för

läroverk och andra högre skolor finns intagna i full utsträckning, varvid man beaktat, att ytterområdena alltid kommer att vara väsentligt mera barnrika än innerstaden. Vidare finns mark för nya sjukhus och vårdanstalter, så att de olika stadsdelarna får rimlig tillgång på sådana institutioner. Vissa slag av vårdfall, framför allt inom sinnessjukvården och kronikervården, behöver icke god kontakt med stadens olika bostadsområden, och i syfte bl. a. att decentralisera arbetsplatserna i staden har en större del av behovet föreslagits tillgodosett i stadens ytterområden eller utanför stadens gräns.

-  Bostadsområden, där inga förändringar föreslås eller förutses
-  Bostadsområden, som föreslås ombyggda med övervägande bostäder
-  Bostadsområden, som föreslås ombyggda delvis med arbetsplatser
-  Arbetssområden: Kontor och industrier
-  Trafikområden: Hamnar och bangårdar
-  Högsolor, vetenskapliga institutioner, museer
-  Skolor
-  Sjukhus och vårdhem
-  Andra offentliga byggnader
-  Kulturresevat
-  Parkar
-  Idrotts- och rekreationsområden
-  Viktigare trafikleder
-  Plankorsningar, cirkulationsplatser
-  Planskilda korsningar
-  Trafikleder med osäker sträckning
-  Stadens gränns
-  City boundary

Grundkartan godkänd för publicering i Rikets allmänna kartverk den 1/2 1950.



Plansch VII

FÖRSLAG TILL
GENERALPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD

Markdisposition i innerstaden
Proposed land use in the Inner City

STOCKHOLMS STADS
STADSPLANEKONTOR 1950

Grundkartan godkänd för publicering i Rikets allmänna kartverk den 27/6 1950

- Bostadsområden
Dwelling areas
- Industri- och hamnområden
Industries and quays
- Trafikområden, inkl. flygfält
Traffic areas, incl. airfields
- Skolor, museer, vetenskapliga institutioner, kyrkor
Schools, museums, scientific institutions, churches
- Sjukhus, vårdhem, äldreomsorg, barnhem
Hospitals, nursing homes, homes for old people, orphanages
- Övriga A-områden
Other public buildings
- Parker
Parks
- Idrotts- och rekreationsområden
Areas for sports and recreation
- Koloni- och handelsträdgårdar
Allotment and market gardens
- Begravningsplatser
Cemeteries
- Huvudtrafikleder
Arterial roads
- Lokalbanoer
Suburban and underground lines
- Järnvägar
Railways
- Stadens gränser
City boundary
- Huvudtrafikled med obestämd sträckning
Arterial roads not fixed in the plan
- Spårväg
Tramline

Skala 1:50 000



Plansch VIII

**FÖRSLAG TILL
GENERALPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD**

Markdisposition i yttreområdena
Proposed land use in the suburban areas

STOCKHOLMS STADS
STADSPLANEKONTOR 1950