Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences
Institutionen för stad och land

VALHALLAVÄGEN

SAMMANLÄNKANDE ESPLANAD AV STORA MÅTT

Anita Rogström
Avdelningen för landskapsarkitektur
Examensarbete vid landskapsarkitektprogammet, Uppsala 2015

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete för yrkesexamen vid landskapsarkitektprogrammet
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 p
Nivå: Avancerad A2E
©2015 Anita Rogström, e-post: anitarogstrom@tele2.se
Titel på svenska: Valhallavägen – sammanlänkande esplanad av stora mått
Title in English: Valhallavägen – linking avenue of large dimensions
Handledare: Tomas Eriksson, Institutionen för stad och land
Examinator: Ulla Berglund, Institutionen för stad och land
Biträdande examinator: Helena Espmark, Institutionen för stad och land
Foton och illustrationer: Av författaren om inget annat anges.
Omslagsbild: Anita Rogström 2015
Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsman.
Orginalformat: A4
Nyckelord: Valhallavägen, Östermalm, esplanad, stadsplanering, gatustruktur
Online publication of this work: http://epsilon.slu.se

S A M M A N F A T T N I N G

Valhallavägen är en av Stockholms längsta och bredaste gator med fyra kontinuerliga rader av lind omgärdade av motriktade körbanor.

Arbetet inleds med en historisk beskrivning med planeringen och den efterföljande byggnationen av de olika delsträckorna för att sedan beskriva de förändringar vägen genomgått under de efterföljande hundra åren.

Det förslag / övervägande som efterföljer nulägesbeskrivningen av vägens utformning baseras på författarens uppfattning av de historiska intentionerna. Frågan om det finns värdefulla ursprungliga intentioner att beakta, bevara, återställa eller utveckla besvaras.

Att värna Valhallavägens identitet uttrycks enklast genom att ge den en sammanhållen, stark arkitektonisk utformning av hela vägsträckan. Accentuering av platsbildningar, korsningar och delsträckor är viktig för identitet och orientering. En ren och enkel övergripande gestaltning med omsorg och hög kvalitet hos detaljerna samt ett tydligt ställningstagande för vägen som grönstråk bör eftersträvas. Trädens välbefinnande måste få företräde framför biltrafiken.

Den långa och breda esplanaden är med sina trädrader en viktig länk med naturen och representerar i sig själv ett grönt stråk i staden. Hagaparken och Brunnsviken i nordväst länkas samman med Gärdet i sydost via Valhallavägen. Goda förutsättningar finns att skapa ett av Stockholms vackraste grönstråk då Valhallavägen sedan länge stått inför en planerad upprustning.

A B S T R A C T

Valhallavägen is one of Stockholm's longest and widest streets with four continuous rows of lime trees surrounded by opposite fields of traffic.

This work begins with a historical description with plans and construction of the various sub-sections of the road and then describe the changes it has undergone during the subsequent hundred years up to now.

The proposal / consideration that comply with the current description of the road is based on the author's view of the historical intentions.
The question whether there is valuable original intentions to take into account, preserving, restoring or developing get an answer.

Safeguarding Valhallavägens identity is expressed most easily by giving it a cohesive, strong architectural design of the entire stretch of the road. Accentuation of local formations, intersections and sections is important for identity and orientation. A clean and simple overall design with care and high quality of the details and a clear commitment to the road as a green belt should be sought. The trees' wellbeing must take precedence over the cars.

The long and wide esplanade, with its rows of trees is an important link to nature and represents in itself a green route in the city. The parklandscape of Hagaparken and Brunnsviken in northwest linkes toghether with the green fields of Gärdet in southeast through Valhallavägen. There are good conditions to creat one of Stockholm's most beautiful green area as Valhallavagen is facing a planned restoration.

INNEHÅLL

INLEDNING

sid

Förord..... 1
Mål och syfte..... 1
Bakgrund..... 1
Metod och avgränsning..... 2
Källor..... 2

PLANER

Staden växer

1600-talets stadsomvandling, stormaktstiden 5
Ladugårdsgärde, gatunätens orientering & tullstaketen 5
1700-talets stagnation..... 8

1800-talets storstadsvision och Lindhagenplanen

Behovet av en fastställd stadsplan..... 9
En föregångare till Lindhagens stadsplan..... 11
Albert Lindhagens förslag till gatureglering 1866..... 13

Planerna omsätts

Intensiv nybyggnadsverksamhet under sent 1800-tal..... 14
Regleringar på kronans mark..... 15
Drätselnämndens förslag 1877..... 16
Albert Lindhagens reservation mot Drätselnämndens förslag 1877..... 17
En fortsatt osäker utformning..... 18
Fortsatta diskussioner leder fram till byggstart..... 19
Valhallavägen i tre delar..... 21

Staden växer ytterligare

Debatten om Gärdets framtid på 1930-talet..... 22
Tävlingen om Gärdet 1929 och Arvid Stilles plan..... 23

INNEHÅLL

JÄMFÖRELSER

sid

Jämförelser mellan Valhallavägen och andra liknande gator

Begreppsförklaring - trädplanterade gator.....27
Valhallavägen i jämförelse med Stockholms övriga breda trädplanterade gator.....29
Valhallavägen i jämförelse med Norrköpings promenader.....35
Europeiska influenser 35

BYGGNATION

Valhallavägens centrala del

Stadens bebyggelse når skogen.....41
Offentliga byggnader på statens mark.....44
Trädraderna 48
Valhallavägen som mötesplats vid sekelskiftet.....51
Valhallavägen som knutpunkt för trafiken och spårvägens betydelse.....52

Valhallavägens nordvästra sträckning

En avsmalnad del mot Roslagstull.....54
Park i den breda esplanadens avslut.....58
Glemmes parkanläggningar vid foten av Ruddammsberget.....62
Mötet med Roslagstull.....64

Valhallavägens sydöstra sträckning

Gräsklädda ytor möter Gärdets ängsmark.....65
Mötet med Gärdet.....68

Bilismens framfart o barriärer

Ökad trafik på 50- och 60- talet 69
Bussterminalen vid Östra station invaderar esplanaden på 70- talet.....73
Ytterligare barriärer på 70-talet – Kv Fältöversten och säckgator 74

INNEHÅLL

KÄLLFÖRTECKNING 76

NULÄGESBESKRIVNING plan skala 1:2000 77

FÖRSLAG-ÖVERVÄGANDEN
bevarandevärden och utvecklingsmöjligheter 85

- Accentuering av platser och omsorg om detaljer 86
  - Hårdgjorda, grusade ytor kontra gröna gräsytor
  - Platsbildningar
  - Enhetlig estetik
- Friska trädrader hela sträckan 89
  - En del av stadens grönstruktur
  - Goda växtbetingelser och skydd
  - Enhetligt trädbestånd
  - Trädalléns fortsättning sträckan Odengatan - Roslagstull
- Ett sammanhängande promenadstråk 92
  - Promenadstråket som länk i ett större sammanhang
  - Promenadstråket som starkt arkitektoniskt element
  - Trygghet och belysning

REFLEKTION 94

I N L E D N I N G

Förord

Detta arbete utfördes på uppdrag av Trafikkontoret (dåvarande Gatu- och Fastighetskontoret) i Stockholm som ett tänkt examensarbete och påbörjades för ca 15 år sedan. Påpekas bör att Nulägesbeskrivning såväl som arbetet i sin helhet härrör sig från denna period. Jag har som författare endast uppdaterat detta arbete med Sammanfattning, Inledning och en avslutande Reflektion, i övrigt är arbetet inte bearbetat för att vara ett dagsaktuellt arbete, sånär som ett par bilder med tillhörande text samt smärre justeringar.

Mål och syfte

Syftet med detta examensarbete tillhörande landskapsarkitektutbildningen är att ge en historisk skildring av Valhallavägens tillkomst och utveckling. En avslutande Nulägesbeskrivning belyser dagens situation och arbetet mynnar ut i ett Förslag/övervägande där riktlinjer för vägens bevarandevärden och utvecklingsmöjligheter med koppling till historiska intentioner formuleras. Målet är att arbetet ska kunna vara vägledande vid kommande programarbeten rörande vägen.

Syftet är också att väcka intresse för en rad frågeställningar som en historisk studie kan bidra med vid beslut rörande utformning och användning av en plats såväl som en väg. Vilka ursprungliga intentioner kan vara vägledande vid en upprustning och kan det som eventuellt gått förlorat vara värt att återställa? Vilka rådande värderingar sammanfaller med ursprungliga intentioner? Hur vill man att gestaltningen skall bibehållas i ett längre perspektiv och vad kan detta i så fall bidra med och ha för konsekvenser? Hur hänger platsen ihop i ett större sammanhang och perspektiv?

Bakgrund

Valhallavägen är en av Stockholms längsta och bredaste gator med fyra kontinuerliga rader av lind omgärdade av motriktade körbanor. som sträcker sig från Ruddammsbergets fot vid Surbrunnsgatan ner till Gärdet. En avsmalnad del av vägen, utan de kontinuerliga trädraderna, är den idag starkt trafikerade sträckan mellan Surbrunnsgatan och Roslagstull.

Då vägen började anläggas vid 1880-talet, var det i utkanten av staden som en gränsgata mellan stenstaden och kronans mark. Den breda esplanaden skulle ge luft, ljus och grönska och ingick som en del av planerna, delvis utformade utifrån Albert Lindhagens plan 1866, med flera trädplanterade gator på Östermalm.

Utformningen av vägen varierar med en rad delsträckor av olika karaktär där biltrafik och parkering har en dominerande roll allt sedan 1960-talet då parkeringsplatser intog stora delar av mittremsan. Bussterminalen vid Östra station är idag den del av vägen där visionen om ett vackert gaturum lyser mest med sin frånvaro.

Valhallavägen har länge stått inför en planerad upprustning och har fått en minskning av trafikmängd då den Norra länken invigts. Goda förutsättningar finns att skapa ett av Stockholms vackraste och gröna gaturum.

Metod och avgränsningar

Arbetet inleds med en historisk beskrivning med planer och byggnation av de olika delsträckorna för att sedan beskriva de förändringar med bilparkering, trafik och barriärer som påverkat vägens utformning med åren. Bildmaterialet bestående av planer och foton illustrerar utvecklingen.

Nulägesbeskrivningen består av en översiktsplan där vägens olika delar och karaktär synliggörs. Arbetet är ingen fullständig analys eller inventering av vägen.

Avsnittet Förslag- överväganden behandlar bevarandevärden och utvecklingsmöjligheter utifrån vägens historiska intentioner i kombination med dagens behov.

Källor

Sellings verk *Lindhagenplanen och esplanadsystemet, 1970* där turerna som föregick framställandet av planerna från 1800-talet behandlas har varit vägledande för arbetet. Vad den senare delen beträffar, 1930-talets Valhallaväg ner mot Gärdet, har Sidenbladhs *Planering för Stockholm 1923-1958,* 1981, bidragit med att ge en bild av utvecklingen.

Bildmaterial hämtat från Digitala Stadsmuseet, Stockholmskällan och Trafikkontorets gatu- och parkarkiv utgör stommen i arbetet. Där inget annat anges är foton eller bilder av författaren.

För övriga källor se källförteckningen sidan 76.

PLANER

Staden växer

För att placera Valhallavägen i sitt sammanhang, som en del av Stockholms stad, är en historisk skildring av vägens tillkomst och utveckling nödvändig. Arbetet inleds med en presentation av stadens historia för att övergå i den direkta tillkomsten av Valhallavägen på 1880-talet.

1600-talets stadsomvandling, stormaktstiden

Under tidigt 1600-tal blev Stockholm huvudstaden i ett rike med omfattande besittningar och ett befolkningstillskott. Aldrig mer skulle man behöva skämmas för den torftiga Stockholmsmiljön. Stockholms reglering och utbyggnad var 1600-talets i särklass mest omfattande stadsbyggnadssatsning.

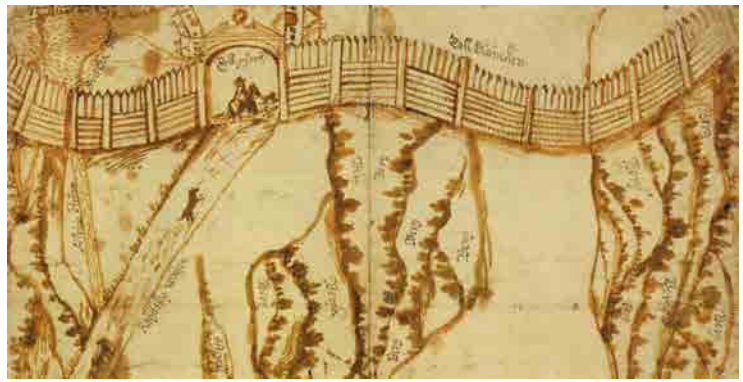
Utgångspunkten var att den befintliga bebyggelsen uppfattades som undermålig – estetiskt och funktionellt. Den skulle ersättas med nya, prydliga och mer funktionella hus. Ett annat viktigt mål var att skapa bättre kommunikationer inom staden, främst genom raka och breda gator.

Lägliga stadsbränder var planerarnas bästa bundsförvanter.

Ladugårdsgärde - gatunätens orientering och tullstaketen

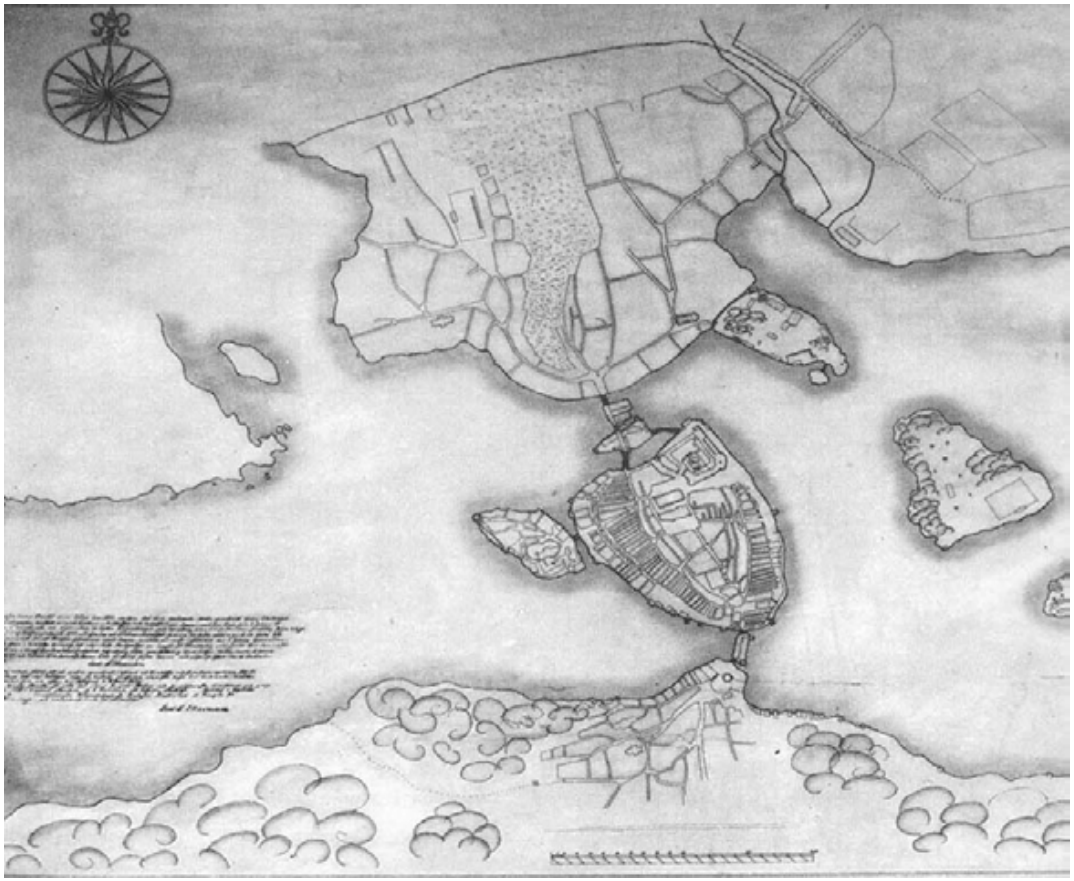
Tullstaket uppfördes efter 1622 års beslut om införandet av lilla tullen för att förhindra olaga införsel. Tullen skulle tas ut för alla varor som infördes till städerna för försäljning. Fyra tullstationer för landsvägstrafiken uppfördes. Ladugårdslandstullporten och staketet flyttades successivt ut och markdonationen 1670 innebar att gränsen flyttades till det på 1660-talet uppbyggda djurgårdsstaketet. Ladugårdslandstullen kom härvid att förläggas till en plats nära nuvarande Karlaplan.[1]

Vad Valhallavägens kommande placering beträffar kan man konstatera att dess placering hamnar strax norr om tullstaketet.



Roslagstulls tullport med tullstaket. En bastant anordning byggd av stående och liggande timmer, ca 4 m hög. Ur sv.wikipedia.org .

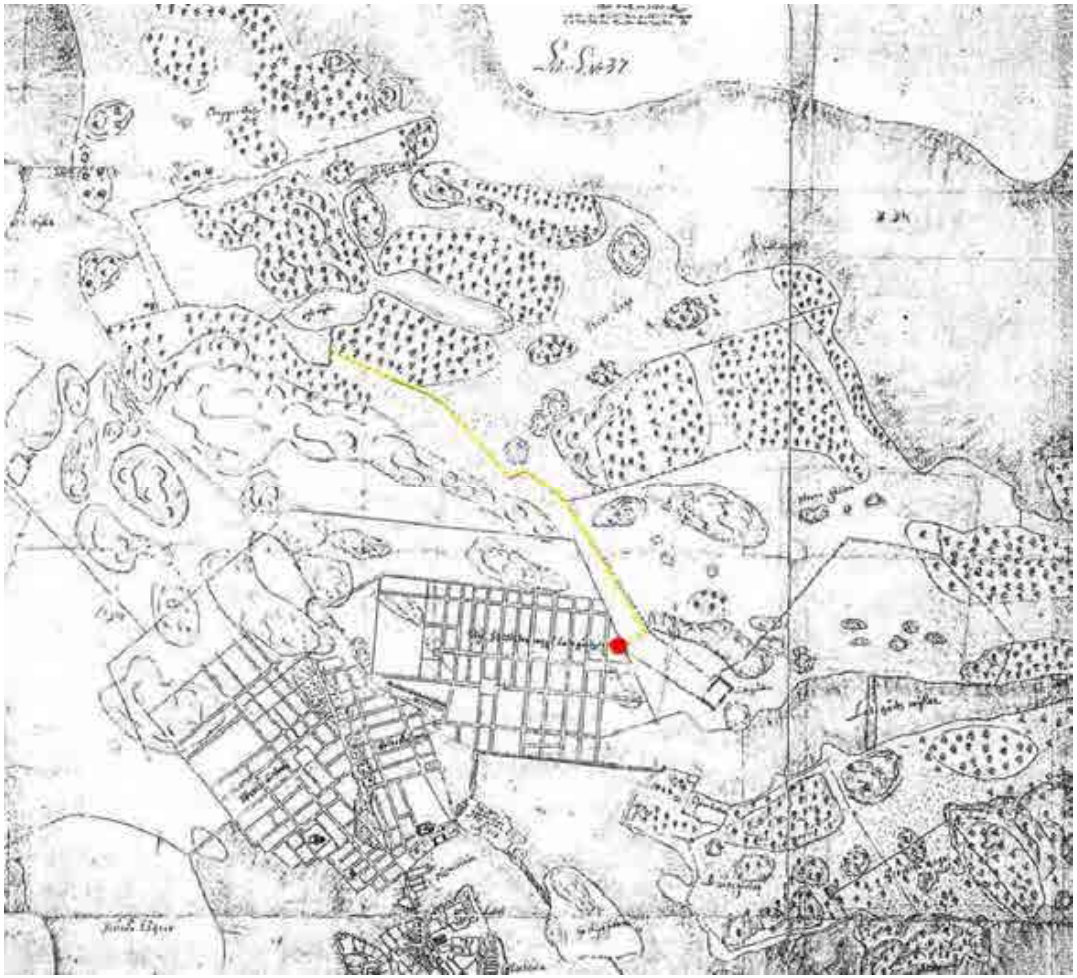
[1] Råberg 1987, s 149



Ladugårdsgärde har fått sitt namn efter den gamla kungsgården, en lantegendom som hörde till det kungliga slottet i Stockholm och drevs av fogdar som en avelsgård och betesmark för kungens hästar och boskap. Under medeltiden innehade Klara kloster hela området som donation, men under 1400-talet övergick det från klostrets ägo till kronans.

Mot norr gränsade stadens mark mot kronans med en tydlig linje som avskärmar staden norrut.

Stockholms medeltida bebyggelsemönster före de stora gatureglerningarna, enligt den äldsta stockholmskartan från början av 1620-talet.
Original i Stockholms stadsarkiv.



Rutnätsplaner betecknas ibland som renässansplaner, men plantypen har funnits sedan antiken och uppträdde redan på många håll i medeltidens nyanlagda städer.[2]

Den stadsplanestruktur som växte fram på 1650-talet består än idag i sina grunddrag. Så är t ex nuvarande Riddargatan, Storgatan och en del av Linnégatan markerade och emellan dem en rad tvärgator, precis som idag. Någon strandgata fanns dock inte markerad. Storgatan och Humlegårdsgatan var huvudgator. Stadsområdets avgränsning som den redovisas på kartor från 1600-talets mitt uppvisar en påfallande regelbundenhet.

Drottning Kristinas väg (gulmarkerad) sammanfaller till vissa delar av sin sträckning med Valhallavägens framtida placering. Största delen av Valhallavägen hamnar dock strax söder om Drottning Kristinas väg.

Regleringskarta över "Norre malm" med Ladugårdslandet, 1640-talets mitt. Original i Stockholms stadsarkiv. Röd punkt = Ladugårdslandstullen

[2] Hall 1998, s 82

1700-talets stagnation

Stockholm byggdes och dimensionerades som centrum för ett Östersjöimperium. Detta gick dock snart förlorat, vilket väl är en huvudförklaring till att Stockholm efter 1600-talets kraftiga utveckling kom att växa och förändras i mycket långsam takt fram till 1800-talets mitt. [3]

1600-talets rutnätsplan utvidgades med några kvarter under det efterföljande seklet. Stadsdelen Ladugårdsgärde omgärdades av Djurgårdsstaketet och bebyggelsen bestod huvudsakligen av anspråkslösa trähus med undantag av adelns och borgerskapets malmgårdar. Dessa malmgårdar fungerade som utflykts- och sommarställen för en del av Stockholms allt fler adelsfamiljer.

Under 1680-talet inhägnade Karl XI en stor jaktpark på Norra och Södra Djurgården. Främst jagade man hjort men även vargjakt förekom. Staden låg i direkt anknytning till natur och vildmark som dock gavs en kontrollerad prägel i och med staketet. En stor stab tillsattes för att hålla jaktområdet och stängslet i skick. In på 1700-talet då Karl XI inte längre levde, minskade jaktintresset hos de kungliga och efter 1829 slutade man att underhålla stängslet och kvarvarande hjortar, som var det huvudsakliga bytet, flyttades till ett mindre hägn till det område som namngett nuvarande Hjorthagen.

[3] Hall 1999, s 97

Ladugårdslandstullen ligger kvar strax norr om nuvarande Karlaplan. En viktig vägförbindelse sträcker sig här ut från staden mot Lidingö via båtförbindelse.

1800-talets storstadsvision och Lindhagenplanen

Behovet av en fastställd stadsplan

Det fanns ingen aktuell stadsplan som gällde för hela staden så de flesta reformförslagen sköts på framtiden. Den ökande byggnadsverksamheten tvingade dock till slut stadsfullmäktige att tillsätta en kommitté, som under ledning av justitierådet och stadsfullmäktigeledamoten Albert Lindhagen, lade fram ett förslag till gatureglering av Stockholms malmar år 1866.

1731 bodde drygt 6 000 personer i Ladugårdslandets församling. Under de närmsta hundra åren fördubblades invånarantalet och 1870 var närmare 23 000 personer mantalsskrivna i församlingen.[4]

Ännu vid 1800-talets mitt låg ladugårdar och stall tätt eftersom många invånare hade kor, hästar och grisar. Terrängen var på många håll starkt kuperad och gatorna var ofta leriga, endast bitvis belagda med kullersten. De sanitära förhållandena såväl som de sociala var mycket dåliga i hela staden. Vatten och avlopp saknades och trångboddheten var stor. En rad stora projekt diskuterades och började också delvis att genomföras i Stockholm under denna tid. Staden var fortfarande en utpräglad sjöfarts- och handelsstad och upprustningen av kajer och hamnar var ett av de främsta projekten.

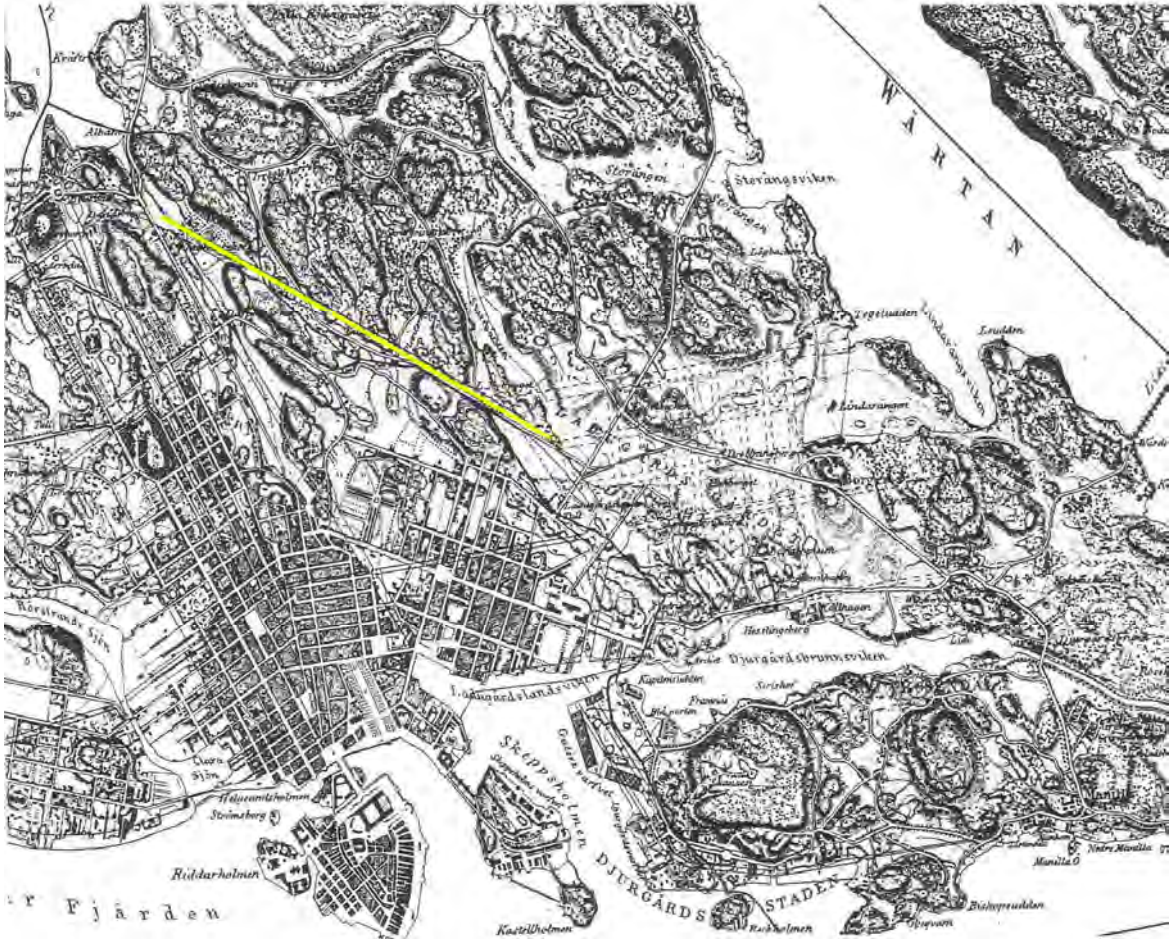
Med breda trädplanterade gator och många parker skulle man föra in luft och ljus i staden och därigenom skapa drägligare bostads- och levnadsförhållanden för stadens snabbt växande befolkning. De breda gatorna skulle också möjliggöra bättre kommunikationer och i viss mån hindra svåra eldsvådor att sprida sig från kvarter till kvarter. Förebilderna fick Lindhagen från Paris, Berlin och Wien. Men inspiration kom också från Finland och ryska mönsterplaner som låg till grund för dessa. ”Uti en stad ger en ändamålsenlig anordning redan intryck af skönhet”, enligt Albert Lindhagen.[5]

Även för Lindhagenkommittén var rutnätet en självklar utgångspunkt, liksom att gatorna skulle göras breda. Vad som tillkom i Lindhagenplanen var att några huvudgator skulle ges extra stor bredd och trädplanteras. Redan under 1600-talet var dock vissa gator tänkta som huvudstråk. I vissa fall skulle dessa genomfartsgator få en i relation till anslutande gatunät i diagonal sträckning.[6] Uppdraget att utarbeta en fullständig plan över staden hade kommit ifrån överståthållare Gillis Bilth, då en genomgripande förändring av staden var ofrånkomlig.
En rad planer kom att presenteras under ett par decennier av intensivt arbete med att utforma den nya staden. G Sellings *Esplanadsystemet och Albert Lindhagen* ger en bild av händelseförloppet.

[4] Byggnadsinv. II 1985, s 15

[5] Hall 1999, s 116

[6] Hall 1999, s 214



En antydan om fortsatt utbyggnad och planering av Djurgårdens mark och Gärdet syns som streckade kvarter på planen - en tanke som återkommer ända fram på 1930-talet.

En motsvarighet till Valhallavägen (gulmarkering) ligger inlagd som en helt rak axel från Brunnsviken och Roslagstull, ner mot det exploaterade Gärdet.

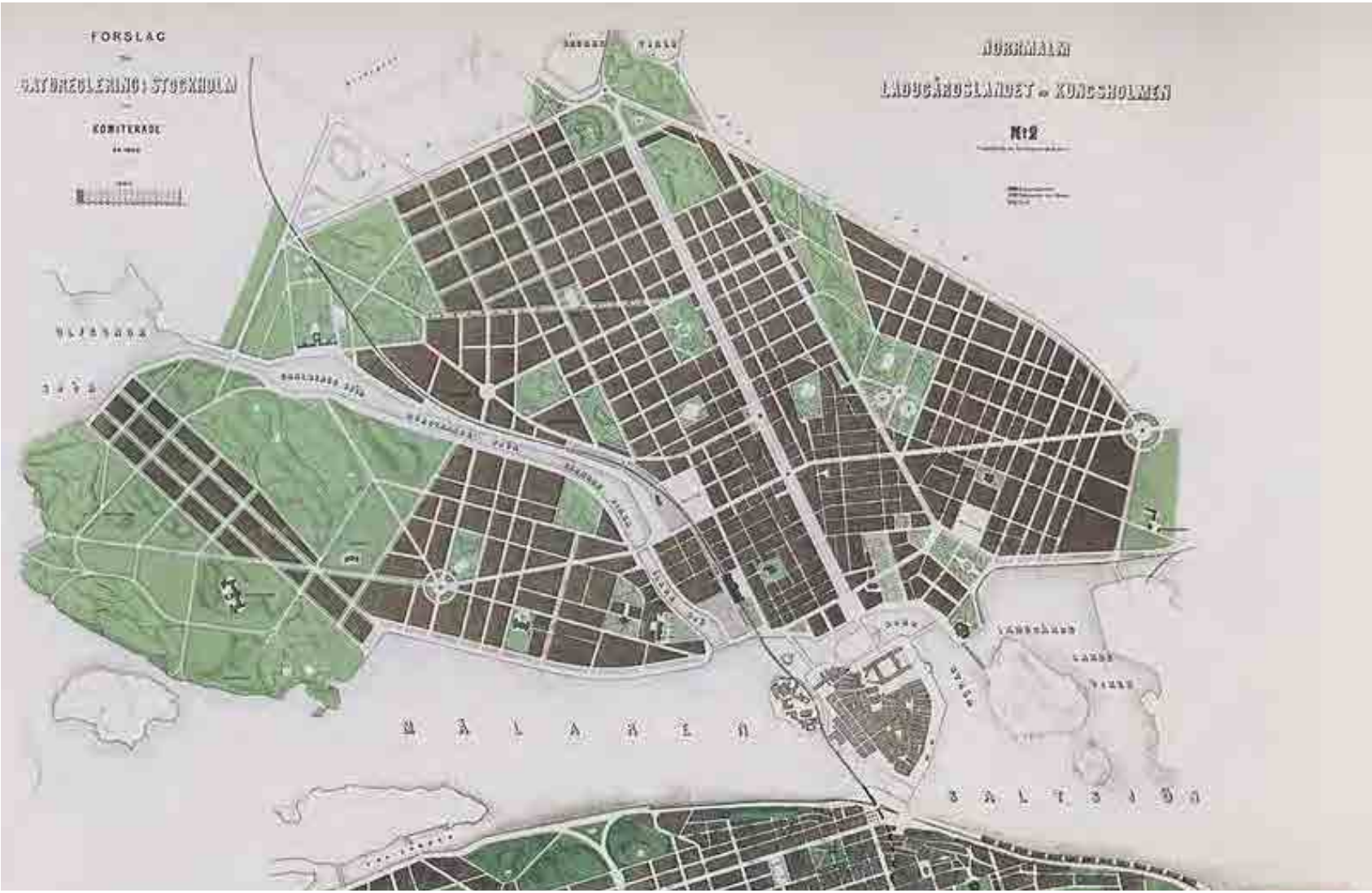
Detalj av karta över Stockholm med omgivningar, reviderad 1859, Norra delen. Ur Selling 1970.

En föregångare till Lindhagens stadsplan

Valhallavägen, gulmarkerad, anges som en tydlig, bred trädplanterad gränsboulevard mellan staden och kronans mark. Valhallavägen är en del av en cirka en mil lång obruten kedja av trädplanterade gator som sträcker sig från Bantorget till Nybroplan omslutande den norra delen av staden

Inne i staden i övrigt är de allra flesta gatorna smala. Allt för smala för att ljus och luft skulle komma in i staden eller hindra bränder löd kritiken. Kritiken fortsatte eftersom förslaget saknade motivering och målsättning och inte heller lämnade någon antydan om förmodad befolkningstillväxt eller hur regleringen var avsedd att genomföras.

Stadsingenjör A W Wallström och byggmästaren A E Rudbergs förslag till gatureglering, 1863-64. Ur Selling 1970



Albert Lindhagens förslag till gatureglering 1866. Ur Selling 1970.

Albert Lindhagens förslag till gatureglering 1866.

Albert Lindhagens och de kommitterades förslag till gatureglering 1866 är djärvare än Rudbergs och Wallströms förslag några år tidigare. Gatorna på det övre Norrmalm är samtliga trädplanterade och breda. Valhallavägen böjer sig ner och ansluter till Karlaplan, som är en stjärnplats på franskt manér. Öster om Karlaplan antyds en fortsatt sträckning av vägnätet. Hela området norr om Vallhallavägen anges som ren parkmark.

Hela det nya gatunät, som man ville lägga ut över malmarnas gamla rutnätsplaner, verkar inspirerat av Paris. De breda planterade gatorna skär igenom den gamla bebyggelsen för att skapa både ett system av genomgående trafikleder och ett nät av grönska, luftrör, mellan parkernas gröna lungor.

Det är vad den franske stadsplanehistorikern Pierre Lavedan kallar stadskirurgi, en operation som inte bara vill demolera och skära sönder. Parkernas utformning samt de hygieniska och sociala synpunkterna på den miljö man ville skapa bör ha påverkats främst av Leijonancker, lärare i byggnadskonst och en av kommitténs ledande män, som var väl orienterad i den engelskt influerade stadsbyggnadsteorin.[7]

[7] Selling 1970, s 47

Lindhagen tycks gripen av de långa linjernas estetik på samma sätt som Napoleon III och Haussmann. Det framträder inte så tydligt i de kommitterades utlåtande 1866, där man mest motiverar de långa, raka gatugenombrotten med hygieniska synpunkter. De skulle genomstryka och uppfriska osunda och trånga trakter, friska luftströmmar skulle spolas genom staden och samtidigt bekväma trafikleder skapas. I de senare debatterna talar Lindhagen ofta om det långa, raka gatuperspektivets rent estetiska värden.

De arkitektoniska fondbyggnader, som motiverar de parisiska avenyerna, saknas dock nästan helt i Lindhagens planer. I argumenteringen för Sveavägens genombrott nämns inte Slottet som blickfång. Grönskan framhålles i stället gärna som en viktig ingrediens i esplanadens eller avenyns fondperspektiv. Därigenom betonas ännu mer gaturummet som en del i stadens grönska. Ett monument kunde vara en lämplig accent mot den gröna fonden, men inte en byggnad som stänger blicken.[8]

En studieresa till Finland 1870 resulterade i Lindhagens betonande av de trädplanterade gatornas förebyggande inverkan vad svåra eldsvådor beträffar.[9] Han insamlade stadsplaner för nyreglerade finska städer och ville publicera dessa för ”spridandet av kunskap ifråga om goda stadsplaner”.

[8] Selling 1970, s 51
[9] Selling 1970, s 48

Planerna omsätts

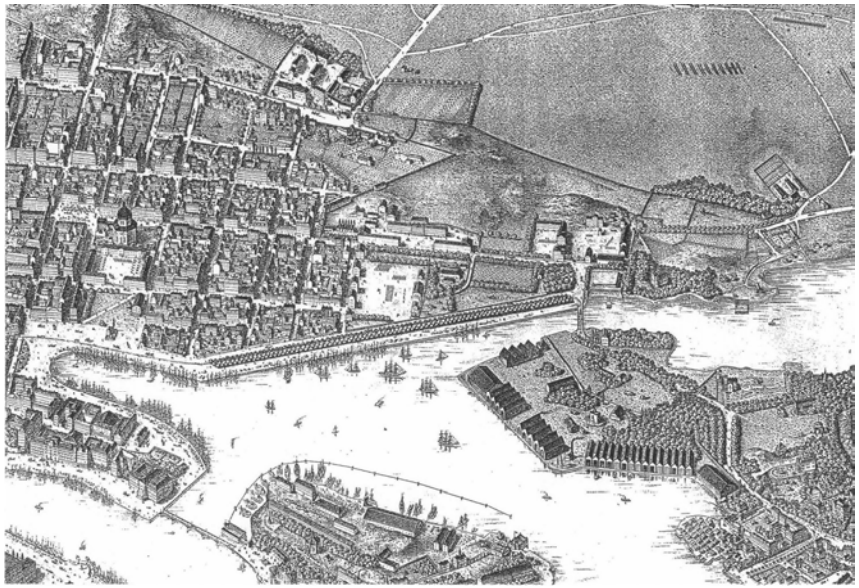
Nybyggnadsverksamheten kom att bli mycket intensiv under 1800-talets senare hälft. Invånarantalet ökade nästan explosionsartat till närmare 67 000 för Östermalms del år 1900.

Intensiv nybyggnadsverksamhet under sent 1800-tal

När Heinrich Neuhaus, den tyske litografen, under början av 1870-talet målade sitt panorama över Stockholm hade staden på allvar börjat växa till en storstad. En brytningstid kan skönjas då Ladugårdslandets utkant fortfarande består av åkrar, betesmarker och tobaksgärden mot norr och öster allt medan ett antal gator, t ex Linné-, Stor- och Sturegatan ersatt sin låga trähusbebyggelse med höga hyreshus i sten.

Området norr om Karlavägen var på 1870-talet nästan obebyggt. Tyskbagarbergen framträder tydligt (i övre vänster hörn) med den år 1868 fullbordade genomsprängningen, som efter dåvarande regent fick namnet Karl XV:s port – idag motsvarande Nybrogatan strax söder om Valhallavägen. Forcerandet av de tidigare ogenomträngbara bergspartierna i Ladugårdslandets norra delar var inledningen till något helt nytt. Nu kunde man även ta dessa marker i besittning.[10]

[10] Byggnadsinv. III 1986, s 12-13



Neuhaus panorama från 1875

På flera punkter har Heinrich Neuhaus i sin återgivning av det växande Stockholm gått händelserna ett stycke i förväg, ett tecken på tidens febrila aktivitet.

Svea Artilleriregementes kaserner, ligger på en plats där Drottning Kristinas väg sammanfaller med Valhallavägens framtida placering.

Djurgårdsstaketet är sedan 1820-talet nedtaget. På Gärdet syns trupper öva i form av streckade linjer

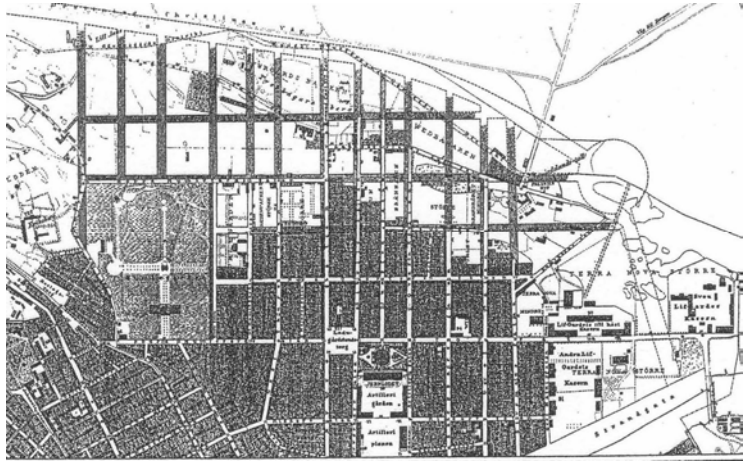
Regleringar på kronans mark

För att i möjligaste mån reglera det ökade byggandet, inte bara i Stockholm utan också runt om i landet, tillkom år 1874 en byggnadsstadga för rikets städer vilken författats av Albert Lindhagen. Stadgan föreskrev lokal byggnadsordning och arton meters bredd på nyanlagda gator. Här klargjordes tydligt vad man ville uppnå: brandsäkerhet, prydlighet, ljus och frisk luft, vilket skulle åstadkommas genom att ”breda esplanader, anordnade med planteringar i midten och gator på sidorna, eller andra dylika anläggningar dragas genom staden, helst på flera ställen och i olika riktningar.”[11]

Nästan tio år senare kvarstår många frågor att enas kring och turerna kommer att bli många, visar det sig. Valhallavägen, Karlaplan och Narvavägen utgör fortfarande frågetecken. Kunglig Maj:t hade på några punkter varit kritisk när det gällde 1875 års stadsplan för Ladugårdslandet. Gatan norr om Humlegården borde, som överintendentsämbetet påpekat, vidgas till en esplanad och gränsboulevarden mot Djurgården i stället förvandlas till en vanlig gata. Drätselnämndens första avdelning skyndade sig att efterkomma de statliga direktiven och förordade en fyrtiotvå meter bred esplanad norr om Humlegården, Karlavägen, medan man borde nöja sig med en endast tolv meter bred gränsväg mot Djurgården, Valhallavägen, mellan Västra Humlegårdsgatan, Engelbrektsgatan och Karl XV:s port, Nybrogatan.

[11] Selling 1970, s 135

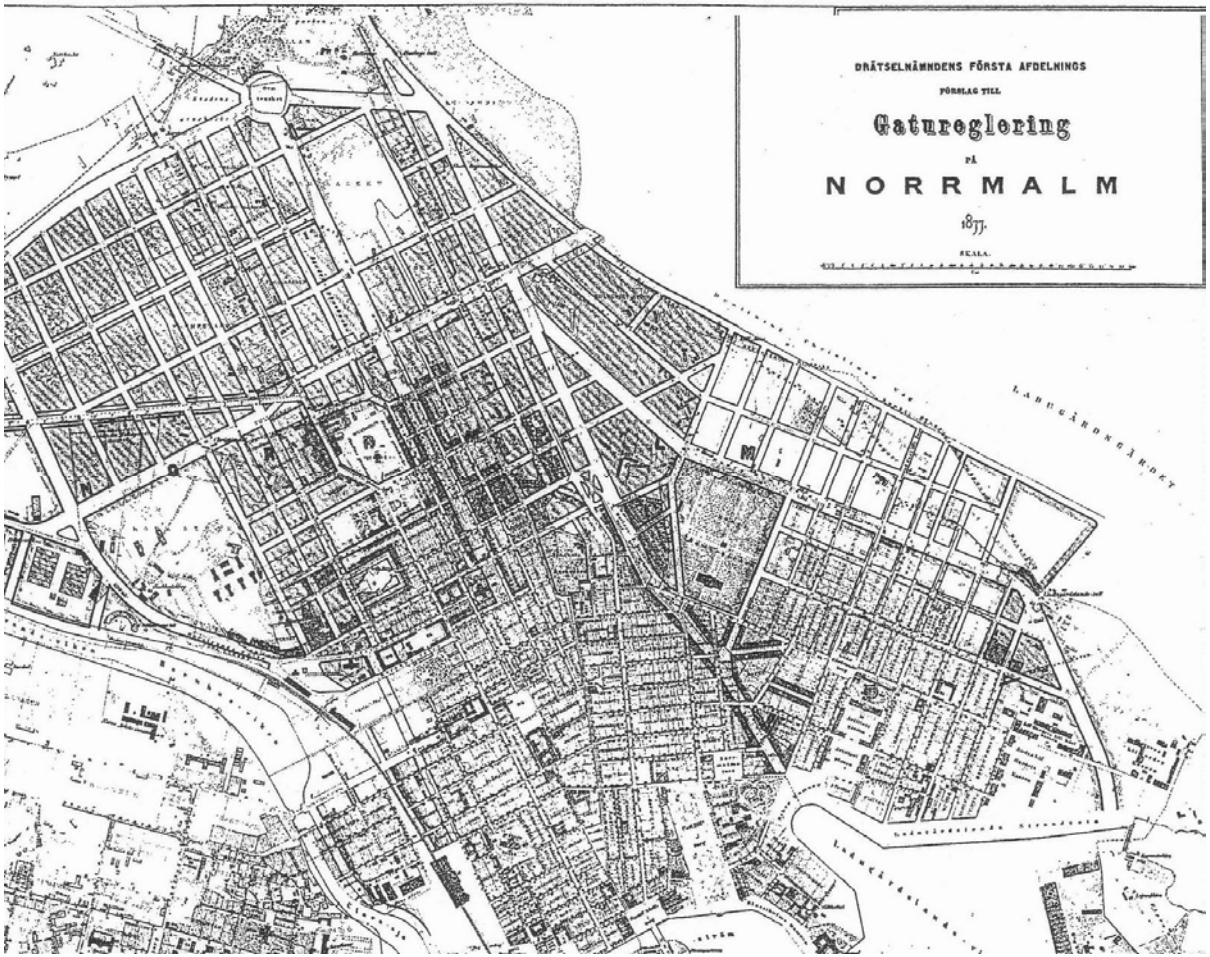
Markbytet med Kronan vid Djurgårdsgränsen skulle då kunna ske kvadratfot för kvadratfot.



Detalj av reglering antagen 1875 av Stadsfullmäktige. Ur Selling 1970.

Förslaget gillades av stadsfullmäktige i december 1876 och ”Esplanaden”, som Karlavägen länge kallades, fastställdes enligt kungligt brev i juli 1877.

Frågan om gränsgatan ansåg Kungl. Maj:t vara för tidigt väckt. Den borde bedömas i sin helhet, och eftersom staden enligt uppgift höll på att utarbeta stadsplan för resten av Ladugårdslandet, återremitterades frågan om denna gränsgata. Samtidigt påpekades, att markbyte eller försäljning inte kunde bifallas utan riksdagens samtycke.



Drätselnämndens förslag 1877

Drätselnämndens förslag följer Wallström och Rudbergs förslag i stora drag men vill i motsats till dessa behålla en form av platsbildning vid Karlaplan som genom sin triangulära form inte inkräktar på Djurgårdens mark. Karlavägen länkad till Narvavägen är båda huvudgator på Östermalm. Valhallavägen är en smal gata med ovisst slut mot Gärdet.

Den ovisshet som råder där stadens mark möter kronans mark visar sig i planerna. Inte bara Valhallavägen är diffus, även andra gator antyds leda vidare i de ännu inte planlagda ytterområdena. Odengatan ser t ex ut att söka en fortsättning österut i det som ännu är ett oskrivet landområde.

Drätselnämndens förslag 1877. Ur Selling 1970.

Albert Lindhagens reservation mot detaljer i Drätselnämndens förslag 1877

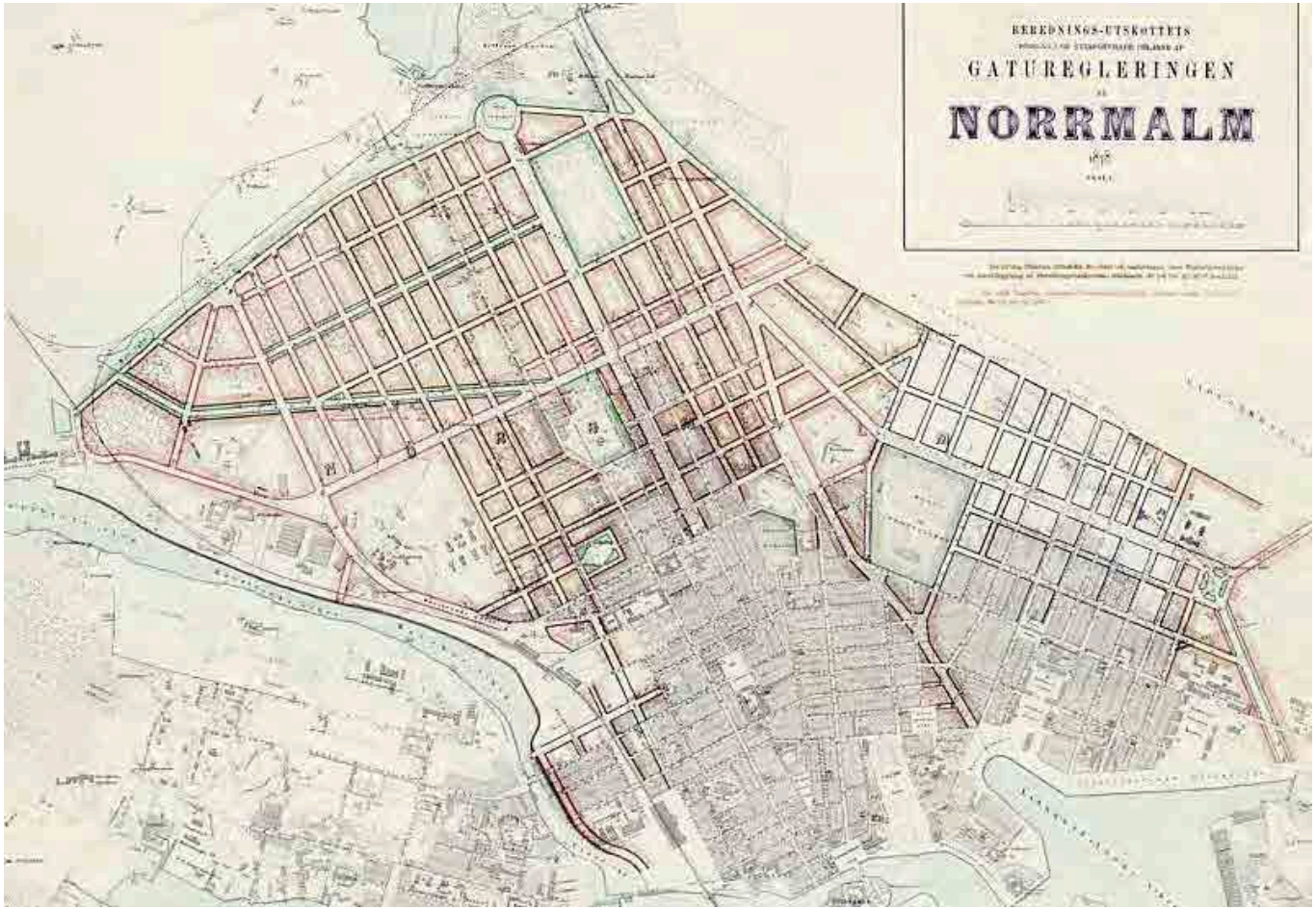
Valhallavägen i Lindhagens förslag utgör fortfarande ett frågetecken till stora delar men Karlavägen är förvandlad till en esplanad och Karlaplan förblir ett runt nav.

Att låta Valhallavägen förbli ett öppet kort inför framtiden var bättre än att ge upp tanken på en gränsgata av stora mått, får man tolka planen.

.

Albert Lindhagens reservation mot detaljer i Drätselnämndens förslag 1877
Ur Selling 1970

.



En fortsatt osäker utformning

När stadsfullmäktige i november 1877 behandlade stadsplanen för Norrmalm och Ladugårdslandet hade man beslutat att gränsgatan från Roslagstull skulle bli 18 meter bred från Roslagstull till Surbrunnsgatan, där stadens område slutade.

I fortsättningen österut, där Kungliga Djurgårdens mark mötte, nöjde man sig med att endast markera kvartersgränserna längs den blivande Valhallavägens sydlinje.

Hänsyn till det nybyggda statliga Veterinärinstitutet gjorde att gränsgatan inte längre skulle kunna böja ned och förenas med Karlaplan utan skulle

Beredningsutskottets förslag till reglering 1878 efter att delar av förslaget från 1877 förvisats. Ur Selling 1970.

sluta i tomma intet på Ladugårdsgärdet. När Kungl. Maj:t i oktober 1879 fastställde stadsplanen för Norrmalm och de oreglerade delarna av Ladugårdslandet, undantogs inte bara frågan om gränsgatan utan också den runda platsen, Karlaplan, och esplanaden ner till Djurgårdsbron, Narvavägen. Karlaplan är ett fyrkantigt torg som förskjutits åt sydväst för att inte inkräkta på Djurgårdens mark men Valhallavägen utgår enligt stadsplanen.

Fortsatta diskussioner leder fram till byggstart

År 1882 skrev drätselnämndens första avdelning till stadsfullmäktige och påpekade att gränsdragning mot Kungl. Djurgården var svår, eftersom staden saknade lämplig mark för ett byte. Avdelningen föreslog därför, att den något rätade Drottning Kristinas väg skulle bli gräns mellan staden och Djurgården. Staden borde försöka förvärva marken söder där om, varefter avdelningen omedelbart ville göra upp en regleringsplan.

Beredningsutskottets reaktion var ytterst kritisk. Förslaget var enligt utskottet omöjligt av två skäl. För det första kunde Kungl. Maj:t knappast pröva gränsfrågan om det inte fanns någon plan och skulle säkerligen inte vilja avstå mark, som staden skulle ha för avsikt att till största delen sälja. För det andra måste det stadsplanelagda området klart avgränsas från omgivningen. Stockholm var mest omgivet av vatten, i norr utgjorde Brunnsviken och järnvägen en klar gräns. Men mot Djurgården och Gärdet var det sämre. Visserligen kunde man invända, att den obebyggda Djurgården borde göra isolering onödig, men stadsplanen gjordes "icke för stunden utan för Stockholms hela framtid”. Om Djurgården i framtiden ”mer eller mindre komme att bebyggas, som redan skett med Artillerikasernen”, måste ett brett bälte ligga färdigt att skilja den nu planlagda staden från en ny stadsdel. Avdelningen hade som gräns endast tänkt sig en vanlig gata. Utskottet hade tagit del av det förslag, som stadsingenjören gjort. Visserligen hade avdelningen inte tagit definitiv ställning till detta förslag, men det upptog längs gränslinjen endast en tolv meter bred gata och söder därom en sex meter bred gata. Kvarteren mellan dem var avsedda för villor. Detta förslag stred mot byggnadsordningen i fråga om gatubredden, och bebyggelse med villor skulle passa endast för den korta sträckan norr om den s k ”Villastaden”.[12]

För att få en ”värdig avslutning av den nya stadsdel på Ladugårdslandet, som med rätta utgör huvudstadens stolthet”,[13] hade utskottet låtit utarbeta en helt annan plan, som nu underställdes fullmäktige. Från Surbrunnsgatan och fram till Artillerikasernens sydvästra hörn föreslogs en bred boulevard, med dubbla körbanor och däremellan en fyrdubbel allé. Den yttre körbanan kunde tillfälligtvis ordnas som en plantering. Anläggningens hela bredd skulle bli sextiofem meter.

[12] Selling 1970
[13] Selling 1970

Framför Artillerikasernen kunde det dock endast bli plats för tre trädrader och därefter fram till Jungfrugatan en trädrad. Staden borde enligt utskottet söka förvärva marken för gatan närmast husraden, resten kunde förbli Kronans mark men ordnas och underhållas av staden, som också borde låta flytta de byggnader och ersätta de förluster, som boställinnehavare och andra kunde åsamkas.

Både Lindhagenkommittén och senare Lindhagen i sitt privata regleringsförslag hade föreslagit gränsboulevarder mot Djurgården i nordöst, medan stadsingenjören och byggnadschefen hade nöjt sig med en smal gränsgata, vilket, trots Lindhagens opposition, också hade blivit drätselnämndens och beredningsutskottets förslag samt stadsfullmäktiges beslut för Valhallavägen norr om Surbrunnsgatan 1878.

Senare kom ändå en öppning att få till stånd en ordentlig boulevard längs Djurgårdsgränsen och Gärdet. Det ordknappa protokollet från beredningsutskottet sammanträde i maj 1882 talar endast om beslutet och inte något om förslagsställare, diskussion e d. Nämnden uttalar nu att utskottets förslag utgjorde en prydlig och värdig avslutning på bebyggelsen och dessutom tillgodosåg de sanitära kraven, att staden skulle omges av breda gränsgator. Stadsfullmäktige beslöt i enlighet med utskottets förslag i nov 1882 med 57 röster mot 30.
I april 1884, beslöt riksdagen att medge markupplåtelse för den blivande Valhallavägens centrala del. Överståthållarämbetet hade uttalat, att förslaget innebar fördelar för såväl Kronan som Stockholms kommun, överståthållarämbetet hade inga invändningar och riksmarskalksämbetet formulerade villkoren.

Staden skulle bl a lämna ersättning för intrång och skada och återlämna området ”om det varder för statsändamål erforderligt ”. Flyttningen av Drottning Kristinas väg skulle staden bekosta, och om järnväg skulle dras från Rimbobanans station till Artillerikasernen och Strandvägen, skulle staden utan ersättning upplåta mark inom det öppna området utanför gränsgatan.[14]

Villkoren antogs av stadsfullmäktige i juni 1884.

[14] Selling 1970

Valhallavägen i tre delar

Genom att regleringen av den blivande Valhallavägen inte kunde behandlas i ett sammanhang, kom denna gata länge att bestå av tre disparata delar. Längst i norr och fram till stadsgränsen vid Surbrunnsgatan hade den endast vanlig gatubredd, arton meter, i enlighet med stadsingenjörens och byggnadschefens förslag och stadsfullmäktiges beslut 1878. Mellan Surbrunnsgatan, där Djurgårdens mark mötte stadens, och Grevturegatan, vidgades Valhallavägen till en sextiofem meter bred gränsboulevard, såsom beredningsutskottet föreslagit och riksdagen godkänt 1884. Framför den 1877 byggda Artillerikasernen smalnade vägen åter för att sluta mot det tomma Gärdet vid Jungfrugatan**.**

Först 1930-31 i samband med Gärdets exploatering fick Valhallavägen sin fulla bredd även framför kasernen och drogs vidare österut till Hakberget**.**

Den korta sträckan norr om Surbrunnsgatan har bibehållit sin smalare bredd. Valhallavägen illustrerar därför än idag dragkampen mellan Lindhagen, som ville ha breda esplanader och rymligt tilltagna gränsboulevarder, och hans motståndare som ville krympa nästan alla hans förslag, eftersom de ansåg hans projekt vara överdådiga och kostsamma.[15]

Lindhagen fick till slut sitt cirkulära Karlaplan, och Valhallavägen planlades, efter mycket diskuterande, till sin centrala del att bli en 64 meter bred esplanad.

Att vägens breda parti fick ett abrupt slut vid Körsbärsvägen, vid foten av ett bergsparti, måste tolkas som en eftergift – ett problem att lösa vid senare planering. Idag kvarstår detta avslut och ger en bild av en oavslutad vision.

Vägens fortsättning mot Gärdet är en löst markerad antydan om att vägen skulle fortsätta i en svagt böjd sträckning men inte komma att ansluta direkt till Karlaplan som Lindhagen förespråkat tidigare.

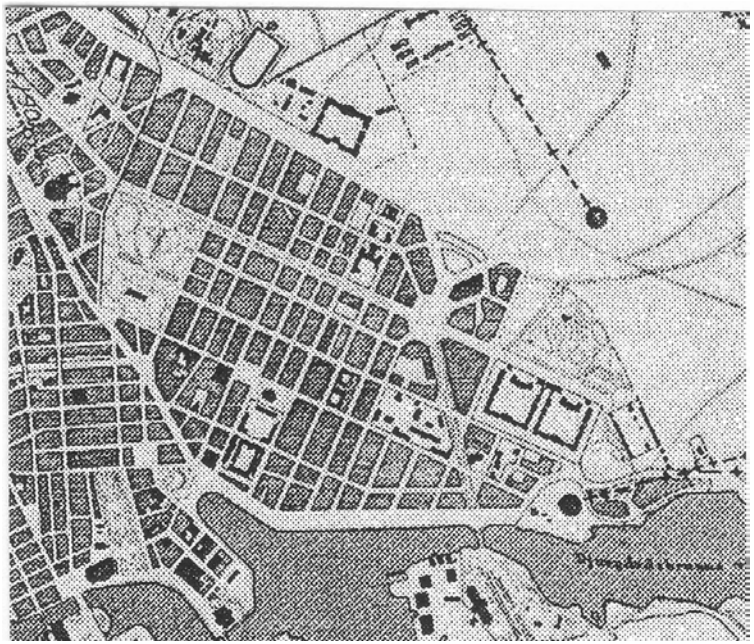
Plan över Stockholm från 1887 med de nya stadsplanerna inlagda. Ur Selling 1970

[15] Selling 1970, s 37-38

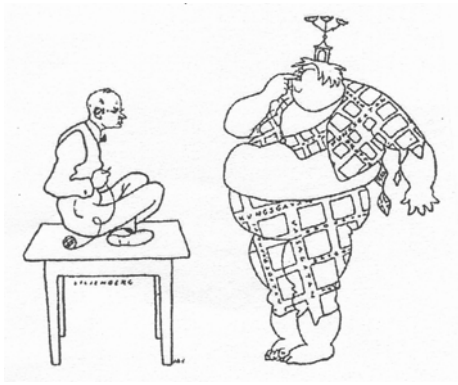
Staden växer ytterligare

Debatten om Gärdets framtid på 1930-talet

Stadsplanedirektör (1927-1944) Albert Lilienberg såg som sin främsta uppgift att få ett fungerande trafiknät för den begynnande biltrafiken till stånd. Lilienberg såg sig som en arvtagare av Albert Lindhagen och strävade efter att genomföra det Lindhagen inte mäktat med.

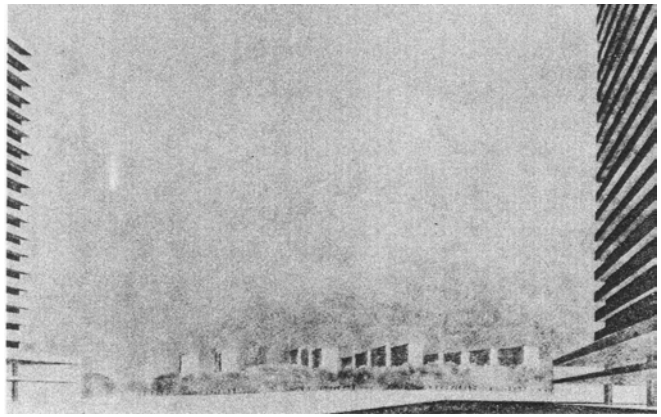


I Lilienbergs generalplan 1928 ser kartan över Valhallavägens östra del ut på detta sätt. En fortsättning av vägen i en mjuk böj ned mot Strandvägens slut känns naturlig. Ur Sankt Eriks årsbok 1907.

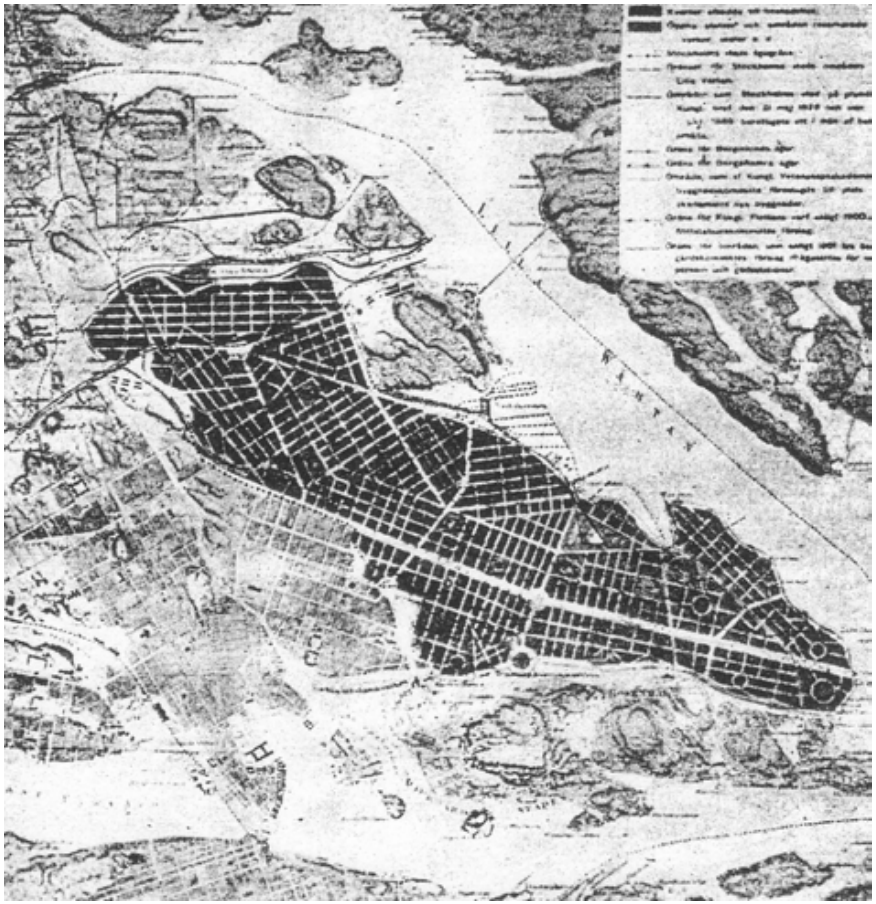


Avsikten hos Albert Lilienberg var att liksom Lindhagen ge Stockholm en rymlig kostym att växa i. Ur Stockholms årsringar, 1998, (teckning från DN 1930).

Frågan om den fortsatta exploateringen av Gärdet satte igång en debatt som ledde till att en rad djärva förslag presenterades.



Arkitekten Sven Markelius gjorde 1928 ett förslag till bebyggelse av Norra Djurgården. Själva Gärdet skulle förbli obebyggt men längs Valhallavägen föreslog han en rad mycket höga bostadshus. Bilden visar utsikten mellan två av dessa höghus. Ur Sankt Eriks Årsbok 1933.



Plan efter systemet att lägga kvarter till kvarter inifrån och utåt. Denna plan är hämtad ur St Eriks årsbok 1907 och visar en Valhallaväg som sträcker sig genom ett totalexploaterat Norra Djurgården. Man förstår att debatten gick het.

Tävlingen om Gärdet 1929 och Arvid Stilles plan

Det s k Ladugårdsgärdesavtalet som undertecknades 1928 var en länk i en lång kedja av uppgörelser. Riksdagens revisorer hade sedan 1923 anmärkt på att Djurgården kostade för mycket, varför delar av området borde kunna exploateras. Kronan måste gratis överlämna den mark som behövdes för gator och allmänna platser för att hålla 33%-regeln, det vill säga överskreds denna andel skulle staden bli tvungen att köpa resterande mark av kronan. För att kunna sälja så mycket mark som möjligt krävde kronan att största delen av Valhallavägen ända bort till Surbrunnsgatan skulle inräknas i ”tredjedelen gatumark”. Denna gatumark hade staden aldrig förvärvat trots att den till stor del var anlagd gata.[16]

1929 höll Byggnadsstyrelsen en stadsplanetävling, där Arvid Stille korades till vinnare med uppdrag att utföra planarbetet. Den plan som fastställdes 1931 tillkom i en brytningstid och kan i mycket beskrivas som klassicism i funktionalistisk dräkt. Huvudgreppet var den monumentalt anlagda Tessinparken i en närmast barockmässig komposition.

1931 fastställdes stadsplanen för Gärdet, som under hela 1930-talet skulle växa fram norr om Valhallavägen, vilken nu drogs ut till sin nuvarande längd. Området norr om Svea och Göta livgardes kaserner med garnisonens kyrka, Gustav Adolfskyrkan, ingick också i Gärdesplanen. Kring kyrkan växte det under 1930-talets sista år upp en rad hyreshus av traditionellt funktionalistiskt snitt, ungefär som på det angränsande Gärdet.

[16] Sidenbladh 1981, s 118

Den fastställda planen 1931, av en del av Gärdet, ritad av Arvid Stille. Ur Sidenbladh 1981.

Svea Artilleris område föreslås att utnyttjas för bostäder. Den breda esplanaden får sitt slut vid mötet med Tessinparken, därefter blir vägen en smalare lokalgata utmed grönområdet Gärdet. Enligt planen avslutas Valhallavägen vid en stjärnplats ute på Gärdet. Esplanaden kom dock att fortsätta i sin fulla bredd men endast fram till Oxenstiernsgatan, som vi idag kan utläsa.

Det öppna Gärdet, inramat av skogsklädda höjder , är det enda område inom Stockholm, som skulle kunna bli en park av samma mått och av samma betydelse som Hyde park eller Regent´s park i London, menade Selling. Foto L. Af Peetersens 1943

JÄMFÖRELSER

Jämförelser mellan Valhallavägen och andra liknande gator

Tanken med detta kapitel är att belysa olikheter såväl som likheter med andra trädplanterade gator, främst i Stockholm, och därigenom förtydliga Valhallavägens specifika karaktär.

Begreppsförklaring - trädplanterade gator

Urbana grönytor kommenteras ofta som intressanta mellanrum i den byggda miljön. Man glömmer lätt att den offentliga grönytan totalt lyste med sin frånvaro i alla gamla stadsformer och att den utvecklades med överraskande plötslighet först efter 1800-talets mitt i den västerländska staden. Endast små privata grönytor i kvarterens inre kunde förekomma redan under medeltiden.

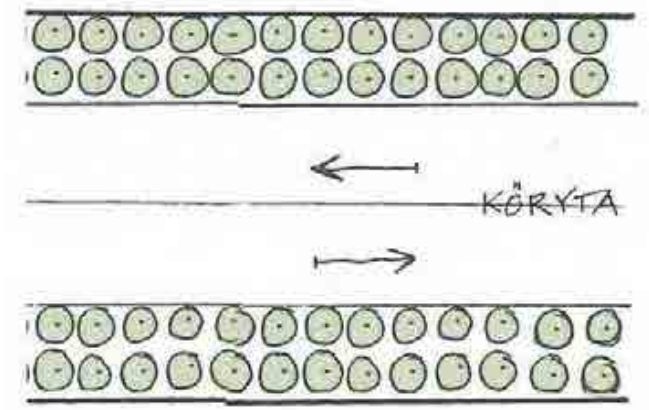
När de första offentliga vistelseytorna utöver torgplatser arrangeras i det svenska stadslandskapet i början av 1800-talet finns inledningsvis ingen benämning, men på en del håll talar man om esplanader. Skälet hittas i Svenska Akademiens Ordbok: ”Esplanad är en öppen plats framför ett befästningsverk, särskilt mellan ett citadells vall och den vidliggande staden” (från latinets expanare = göra jämn). Det är således fråga om den helt kala försvarsterräng som 1600-talets fortifikatörer krävde för att i en nödsituation kunna hålla citadellet, kärnfästet i befästningsanläggningen, sedan tillhörande stad fallit i fiendens hand.

1800-1810 gick det som en våg över Europa att liknande lokalförsvar tedde sig omöjligt, och stadsbefästningarna slopades i rask takt. Det frisläppta utrymmet kunde så småningom utformas till nya torgplatser men räckte också till breda promenader, som särskilt i Frankrike med förkärlek planterades med trädrader. Under beteckningen ´Esplanade´ kunde promenaden bli stadens nya och än idag självklara medelpunkt.

AVENY

Bred, trädkantad gata som leder fram mot ett bestämt mål eller en arkitektoniskt betonad punkt. Från det franska verbet avenir, anlända.

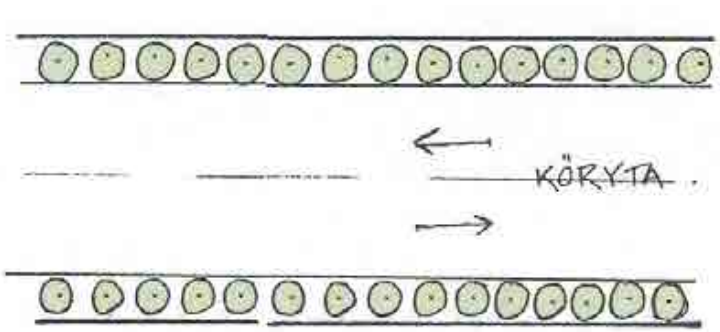
Sveavägen kan för Stockholms del benämnas aveny. Götgatan skulle kunna få samma benämning mellan Medborgarplatsen och Skanstull.



BOULEVARD

Bred, trädkantad gata anlagd på raserade befästningsvallar. Härleds av det germanska Bollwerk, bålverk.

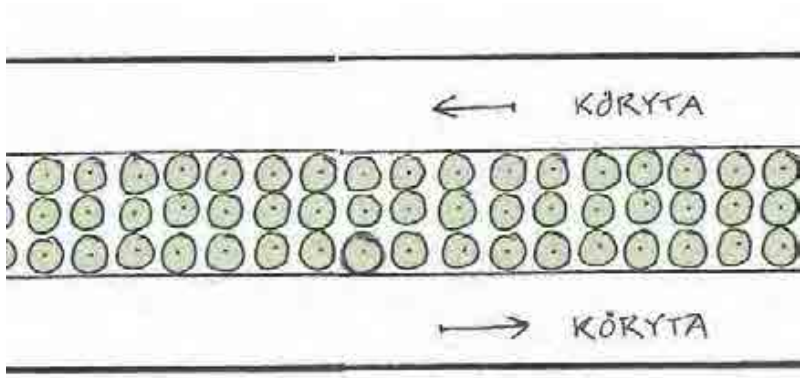
Förutom Valhallavägen, som ibland anges som boulevard men som i egentlig mening är en esplanad, kan Ringvägen sägas vara den enda gatan med karaktär av boulevard där placeringen omsluter staden och markerar en gräns mellan stenstad och bebyggelsen utanför.



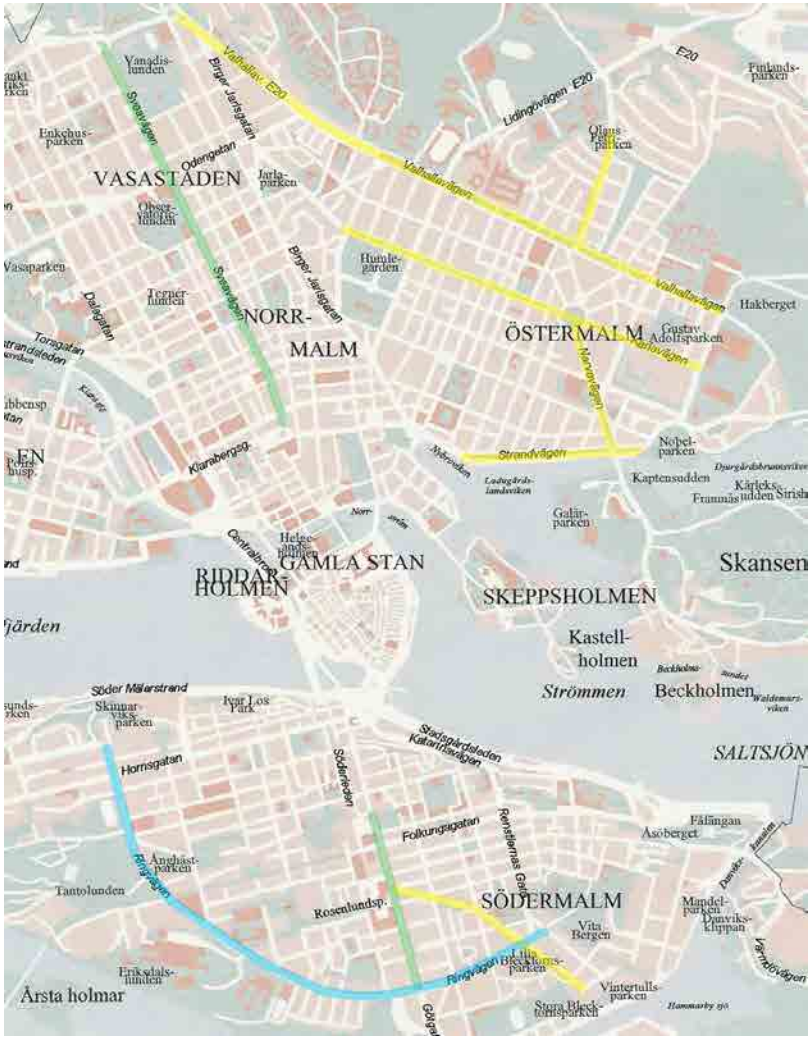
ESPLANAD

Bred gata med motriktade körbanor åtskilda av trädplanterad promenadväg.

Esplanaden exemplifieras i Stockholm av Valhallavägen, Strandvägen, Karlavägen, Narvavägen, Katarina Bangata och Erik Dahlbergsgatan.



Ibland rubriceras Valhallavägen som en boulevard trots att Valhallavägen i egentlig mening är en av de till antalet sex *esplanader* som Stockholms innerstad har. Gränsboulevard fungerar som rubricering för att betona Valhallavägens särart i förhållande till de övriga esplanaderna, som den bredaste av dem alla och med en sträckning längs med stadens ytterkant som tangerar riktningen in mot stadens centrum i likhet med Ringvägen.



Valhallavägen i jämförelse med Stockholms övriga breda trädplanterade gator

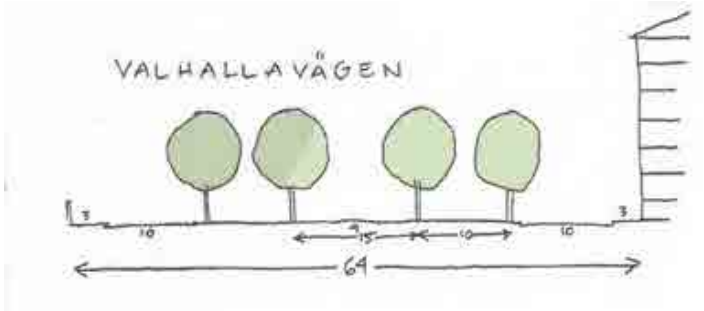
Fem av Stockholms esplanader är belägna i stadsdelen Östermalm och med relativt god inbördes kontakt med varandra, om man bortser från Valhallavägens placering utan självklar förankring till Karlaplan men på ett stenkasts avstånd från densamma. Katarina Bangata ligger på Södermalm och representerar där den enda esplanaden i området då Ringvägen får betraktas som boulevard.

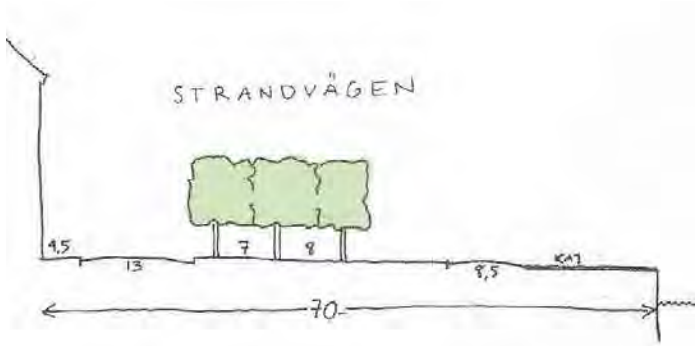
Esplanaderna planerades från första början som vägar med olika bredd såväl som olika mått mellan trädraderna och med två till fyra trädrader till antalet. Ingenting tyder på att man eftersträvat en total likhet gatorna emellan utan snarare att man medvetet arbetat fram variationer som på så sätt tydliggör och särskiljer de enskilda gatorna från varandra. Inget tvivel skall med andra ord råda om vilken gata det är man vistas på.

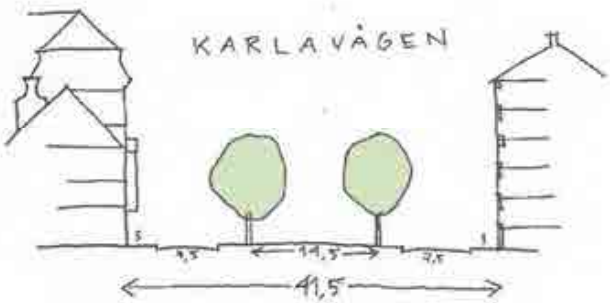
Vid sent 1800-tal beslutades att alla huvudstadens större trädplanterade gator skulle kallas vägar.[2]

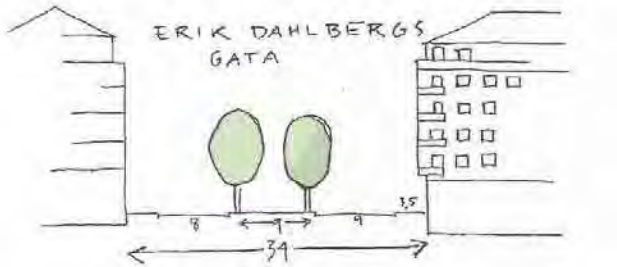
***gul* = esplanad *blå* = boulevard *grön* = aveny.**

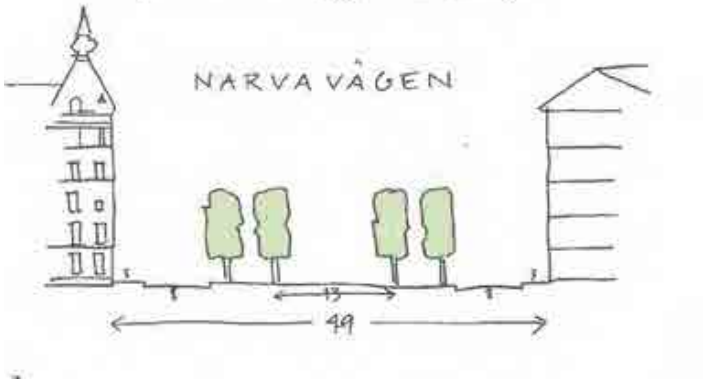
[2] Ameén 1979, s 65





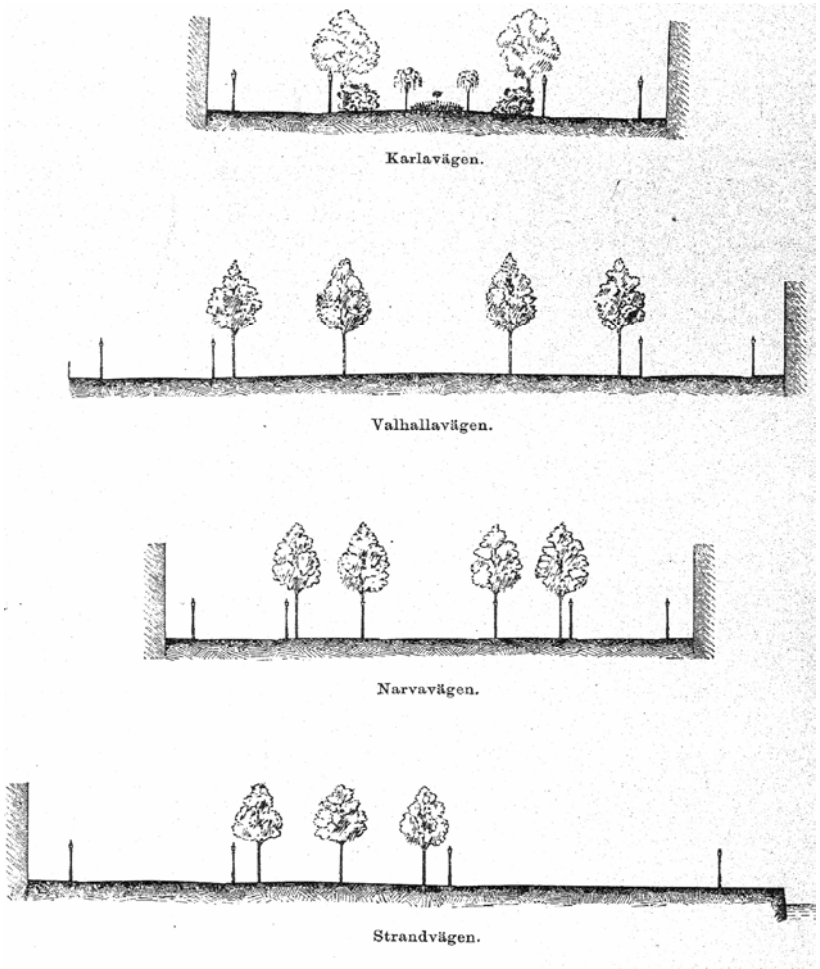






Gatornas olika mått där man kan utläsa de snarlika måtten; 13-15 meter, mellan trädraderna i Narvavägens och Valhallavägens mittskepp liksom mellan Karlavägens båda trädrader.

C/c avståndet, d v s avståndet mellan träden i längsriktningen, varierar från täta 8 meter till luftiga 14 meter i den östra delen av Valhallavägen. Liknande förhållanden har Karlavägen. Narvavägen liksom Strandvägen har tätare trädrader, E Dahlbergsgatan har 11-12 meter mellan träden.



”Olika sätt att anordna plantering i gatorna”.
Ur E W Dahlbergs Sveriges hufudstad från 1897

KARLAVÄGEN

Karlavägen är en enskeppig esplanad. I likhet med övriga trädplanterade gator, har den med åren fått större träd som hindrar solljuset från att tränga ner vilket försvårar för växtligheten där under. Ett problem som Valhallavägen delar med Karlavägen vad gräset beträffar. Karlavägen ligger parallellt med Valhallavägen men till skillnad från dennas placering i utkanten är Karlavägen en centralt placerad väg mitt i stadsdelen.

Karlavägen har behållit delar av den parkartade karaktären från sekelskiftet och har nyligen rustats upp. I förhållande till Valhallavägen är ytan mer småskaligt varierad och parkrummet i mittzonen hålls samman av endast två trädrader lind, Tilia x europaea ´Zwartelinde´.

Karlavägen hade vid 1900-talets början denna parkartade karaktär.
Fotografi ur Stadsmuseets arkiv.

NARVAVÄGEN

Flerskeppig esplanad som tvingas utnyttja ytan mellan trädraderna som parkeringsplats den största delen av sträckan, precis som delar av Valhallavägen. De gående får i mittskeppet dela ytan med parkerande fordon. Narvavägen har aldrig haft gräs som markunderlag utan varit en grusad yta, av samma hårdgjorda karaktär som Valhallavägen på sträckan Odengatan-Sturegatan.

Narvavägen är ett uttalat promenadstråk med formskurna lindar, Tilia x europaea ´Zwartelinde´, som ger ett öppet mittskepp. Tätt placerade träd i trädraderna. Stråket leder vidare över Djurgårdsbron söderut. Narvavägen länkas samman med Strandvägen såväl som Karlaplan och har tydligast början och avslut av esplanaderna.

Narvavägen är den kortaste av esplanaderna med en tydlig karaktär av promenadstråk. Här syns den bilfria zonen längst ner mot Strandvägen. Foto av författaren år 2000.

KATARINA BANGATAN

Enskeppig esplanad på Södermalm som fungerar väl som utställningsplats för skulpturala konstföremål har det visat sig. Dess strama och enkla gatubild sedan upprustningen 1998 ger rättvisa åt element utifrån. Trädraderna är placerade i grusade ytor. Promenadstråket är asfalterat i kontrasterande röd färg.

Till skillnad från Valhallavägen är denna gata obetydligt trafikerad. Parkeringen är placerad utanför trädraderna, på gatan och ger ett helt fredat parkstråk. Trädslaget lönn, Acer platanoides, är ovanligt och ger ett eget uttryck. Ett tätt tak skuggar gatan sommartid.

Katarina Bangata sedd söderifrån. Foto av författaren år 2000.

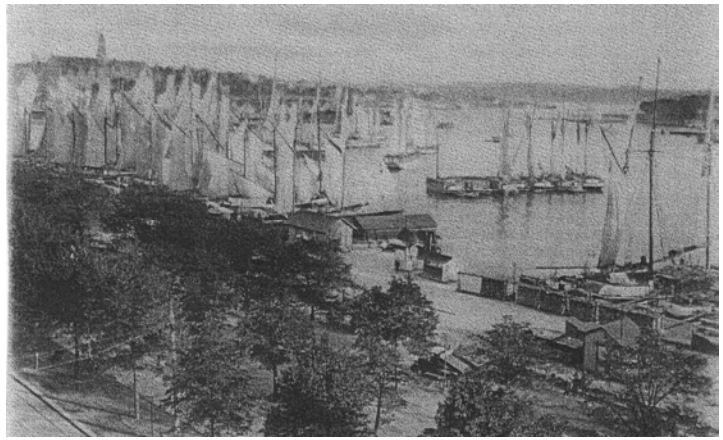
STRANDVÄGEN

Treradig allé med formklippta lindar, mestadels Tilia x europaea ´Zwartelinde´ tätt placerade i raderna. Strandvägen är den esplanad i Stockholm som i ett visst avseende har mest gemensamt med Valhallavägen Den tydliga gräns som i Valhallavägens fall utgörs av att stadens mark upphör mot den kompakta stenstadens fasader, motsvaras i Strandvägens fall av stadens möte med vattnet**.** Strandvägens fasader vänder sig emot söder, solens ljus och det blå vattnet. Valhallavägens husfasader i den gamla stenstaden vänder sitt ansikte mot nordost och det är Lill-Jans skogens träd bortanför institutionsbyggnaderna och den yngre bebyggelsen som är dess blickfång.

Kan man i Valhallavägens fall få gränsen mot nationalstadsparken och Gärdesbebyggelsen att framstå som en lika naturlig och tydlig linje som den vattenlinjen utgör i Strandvägens fall? Naturligtvis inte, men det som så tydligt är en markägogräns kan på ett fungerande sätt förstärka Valhallavägens funktion som övergång mellan stenstaden och naturen såväl som mellan olika tidsepoker i stadens historia.

Strandvägen påbörjades 1861 innan en egentlig plan trätt i kraft och färdigställdes 1878 vilket gav Stockholm dess första breda, trädplanterade gata av europeiskt storstadssnitt, en 1800-talets motsvarighet till 1600-talets skeppsbro.[3] Arbetet kan sägas vara ett startskott för den stadsplaneprocess som sedan tillkom.

[3] Hall 1999, s 106



Strandvägens kaj erbjuder ett vackert promenadstråk längs Nybroviken. Foto från sekelskiftet ur stadsmuseets arkiv.

Spårväg i körfältet till höger. Skuggad gång/cykelväg i tät allé. Foto av författaren år 2000.

RINGVÄGEN

Boulevarden skulle enligt Lindhagen utgöra den södra delen av ringleden som skulle omsluta Stockholms stad och där Valhallavägen utgjorde Ringvägens norra motsvarighet. Precis som vid Valhallavägen är det stadens mark som möter statens, en gräns för markägoförhållandena såväl som en markering av avståndet till slottet och stadens mittpunkt cirka två km bort.

I egentlig mening är det Stockholms enda boulevard med körfälten förlagda i mitten. Ringvägen har en halvcirkelformad, böjd dragning till skillnad från Valhallavägens raka sträckning i stadens utkant. Där Ringvägen har en omslutande verkan böjer sig Valhallavägen t o m en aning bort från stadens centrum i dess båda ändar.

Ringvägen med de upphöjda gräsytorna som gett vägen ett karaktäristiskt drag och förhindrar bilparkering mellan träden.

Ringvägen som den planlades av Lindhagen på slutet av 1800-talet. Stora parkområden ligger i direkt anslutning till vägen. På ömse sidor; enkelriktade lokalgator.

De använda trädslagen är en blandning av stora alléträd; kastanjer, Aesculus hippocastanum, lind, Tilia x europaea och lönn, Acer platanoides.

Valhallavägen i jämförelse med Norrköpings promenader

Den norra promenaden i Norrköping har likheter med Valhallavägen då dess läge i förhållande till stadens centrum ligger just norr om staden, den är tillika mycket lång och mycket rak. Den har en sträckning som drar förbi stadens inre och vidare rakt österut. Precis som Lindhagens förslag att länka samman Valhallavägen med Karlaplan fanns planer där den norra Promenaden skulle länkas samman med en ringstruktur av alléer runt staden.

Enligt Knut Forsbergs stadsplaneförslag till Norrköping upprättat 1856, angränsar promenaderna nästan i hela sin sträckning till bebyggelse i grönska eller renodlad parkmark som omringar den äldre stadskärnan.

Den trädplanterade gatan var i sig inte ett tillräckligt uttryck för grönska i staden utan sågs som en sammankopplande länk för ett stort grönt bälte. Idag angränsar den norra Promenaden till ett stort parkområde. Jämförelsen med Valhallavägens gränsyta mot Nationalstadsparken kan göras men där har Valhallavägen idag en relativt liten omedelbar kontaktyta mot det renodlade parkområdet.

Norrköpings norra promenad. Generös bredd på gångstråket

.

Europeiska influenser

Albert Lindhagen, som kom att sätta sin prägel på stadsbyggandet i Stockholm såväl som andra svenska städer, hämtade både inspiration och kunskap utifrån. Han hade besökt Paris under sin bröllopsresa 1860. Vidare hade han gjort studiebesök i Tyskland, S:t Petersburg och, framför allt, Finland. Finskt stadsbyggande inspirerade honom starkt då han skrev 1874 års byggnadsstadga. Lindhagen hade en betydligt vidare referensram när han skulle lotsa kommitténs förslag genom den kommunala beslutsapparaten än när planen upp-

gjordes ett decennium tidigare. Då förekom överhuvudtaget inte ordet esplanad i Lindhagenkommitténs betänkande.[4]

Lindhagens planer för Stockholm föregicks av en rad förslag där bl a Slottet skulle ligga som ett fondmotiv i änden av Sveavägen som skulle få en bredd av ansenliga 70 meter och sträcka sig ända ut till Haga. Dessa storstilade planer för Stockholm tycks ha varit för pompösa för de politiskt tillsatta. Lindhagen anklagades även han för att ha alltför kostsamma och överdimensionerade idéer med svenska mått mätt. Aldrig förde han dock slottet som fondmotiv på tal och det är hela tiden mötet med det gröna, träden och naturen, som är ledstjärnan.

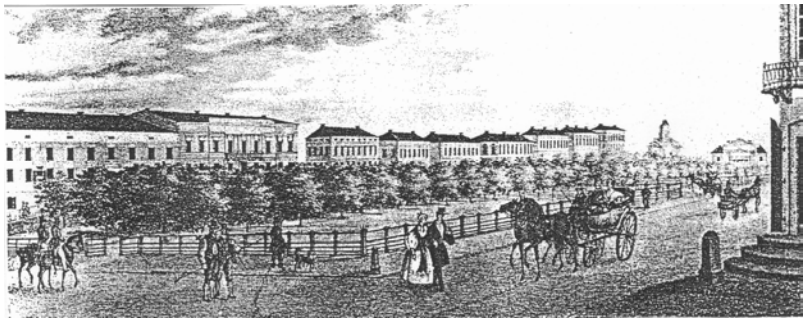
Om man tittar på Lindhagens förslag ser man att Valhallavägen gränsar till parkmark längs med hela sin norra sida. Att låta den trädplanterade boulevarden/esplanaden vara en del av grönstrukturen på samma gång som den markerar en tydlig gräns mot stenstaden var en självklarhet för Lindhagen, kanske i än större bemärkelse än för Haussman. En jämförelse kan göras med de satellitstäder som kom att planläggas i England lite längre fram. I stället för att låta staden växa obegränsat i ytterområdena kunde en obebyggd, grön zon skilja stadskärnan ifrån nya omkringliggande satellitstäder.

I Paris handlade saneringen i större omfattning än i Stockholm om en sanering av befintlig bebyggelse. De trädplanterade gator som Lindhagen föreskrev var placerade i områden där tät bebyggelse inte förelåg på samma sätt, varför förändringen inte påverkade fastighetsägare och boende på ett lika drastiskt sätt. Lindhagens planer var en storartad framtidsvision som ändå inte kom att genomföras mer än till vissa delar. Markägoförhållanden, exploateringsintressen, administrativa oklarheter och politiska tvister resulterade till slut i en nermald kompromiss där grönskan fick stryka på foten.

Förarbetena till 1874 års byggnadsstadga som utarbetades av Lindhagen hade, liksom hans stadsplan för Stockholm, starka influenser inte bara ifrån Haussmans Paris utan i ännu större grad ifrån finska och ryska mönsterplaner. Ehrenströms Helsingforsplan från 1812 innehåller Nordens äldsta planterade gatustråk och troligen kallades denna anläggning Esplanaden på grund av sin enorma bredd. De kantande trafikgatorna bär olika namn, Norra respektive Södra Esplanaden, vilket är en fingervisning om att mellanrummet skulle uppfattas som en avlång stadspark. Den tydliga markeringen av två helt separata stadsdelar och en tydlig separering och gräns däremellan skapades genom att lämna ett obebyggt bälte i form av ´Esplanaden´.[5]

[4] Hall 1999, s 124-125

[5] Ameén 1979, s 64



Södra Esplanaden sedd från hörnet av Unionsgatan och Norra Esplanaden mot sydväst. Litografi av Fredrik Tengström 1838.

Helsingfors esplanad är med sina enorma mått något som Valhallavägen, Stockholms bredaste esplanad, inte kan mäta sig med. Gemensamt är dock funktionen att avgränsa en äldre sammanhållen stadsdel från en yngre, liksom funktionen som brandgata och grönstråk.

Den i Helsingfors breda mittzonen har lättare att hävda sin existens som självständigt parkrum då den överträffar körytorna och marginaliserar dessa på ett annat sätt än i Valhallavägens fall. En förflyttning av Valhallavägens parkeringsytor bort från mittzonen skulle få till följd att det gröna parkstråket med sin bredd på 38 meter även där till ytan skulle överskugga de asfalterade körytorna och på så sätt träda fram som oantastlig och klart definierad parkmark.

BYGGNATION

.

Valhallavägens centrala del

Stadens bebyggelse når skogen

Strindberg beskrev i början av 1900-talet Valhallavägen som stadens sista gräns mot norr – ”en ensidig aveny med en husrad på ena sidan och skogen på den andra”.[1]

Claes Lundin ger i sin *Nya Stockholm* (1890) en bild av hur huvudstadens utkanter ändrade karaktär under 1880-talet. Han skriver: ”Då man går fram åt Valhallavägen, stadens ytterlinie åt det hållet, och ser den långa raden af höga tegelhus å ena sidan samt skogen helt nära på den andra, finner man vilken ofantlig förändring staden i största hast undergått. De ruskiga, men måleriska kojorna och tobakslanden har försvunnit, och Stockholm bygger sina stora hyreskaserner i fem våningar ända ut till skogsbrynet. Så komma stadens alla utkanter att småningom, kanske snart nog, förändras.”[2]

Nedanstående text ur August Strinbergs Dikter från 1883 beskriver tidsandan:

Vegetation, Fält?
Och skymde ljuset för varandra
Dit sågs en dag med stång och spett
En skara ungfolk muntert vandra.
En gammal man går där förbi
Och ser med häpnad hur man river.
Han stannar, tyckes ledsen bli,
När bland ruiner han kliver.

-”Vad skall ni bygga här min vän?
Skall här bli nya Villastaden?”
-”Här skall ej byggas upp igen!
Här röjes blott för Esplanaden!”

-”Ha! Tidens sed: att riva hus!
Men bygga upp? Det är förskräckligt!”
-”Här rivs för att få luft och ljus,
Är kanske inte det tillräckligt?”

Österut längs Valhallavägen. Foto från 1904 ur Stadsmuseets arkiv

[1] Asker 1986, s 68
[2] Lundin 1890, s 36

Valhallavägen västerut med 1880-talsfasader på rad. Till vänster mynnar Grev Turegatan. Foto omkring 1890 ur Stadsmuseets arkiv

.

Valhallavägens södra sida visar en rad mycket goda exempel på1880-talsbebyggelse. På ömse sidor om Sturegatan utgörs hela fem kvarter av byggnader uppförda på 1880-talet.

Fasaderna är symmetriskt uppbyggda, ofta med en rusticerad bottenvåning, kraftiga våningslister och en avslutande takgesims, pilastrar, hörnkedjor och fönsteröverstycken av varierande slag.

Det sena 1800-talets bostadsbebyggelse på Östermalm var i huvudsak avsedd för kapitalstark befolkning. Hit flyttade det nya industrisamhällets överklass. Inte bara exteriörerna var påkostade utan också interiörerna. Lägenheterna var ofta stora med rum för tjänstefolket. I de enklare utformade gårdshusen med mindre lägenheter bodde emellertid folk med betydligt lägre inkomst än i de pampigare gathusen. Denna sociala blandning var förr utmärkande för Östermalm som därför inte blev ett renodlat överklassdistrikt.[3]

Det var i samband med den nya bebyggelsens uppförande som en petition till överståthållarämbetet lämnades in angående ändring av namnet Ladugårdslandet till Östermalm. Man anförde bl a att ”Ingen lär nämligen kunna bestrida att benämningen Ladugårdslandet föga passar in på den nyaste och mest välbyggda delen av vår huvudstad.” En begärd votering gav resultatet att stadsdelen fick det nya namnet Östermalm sommaren 1885.[4]

Östermalms läroverk, nu Engelbrektsskolan, invigs 1902.

[3] Byggnadsinv. III 1986, s 22-23
[4] Byggnadsinv. III 1986, s 19-20

Offentliga byggnader på statens mark norr om Valhallavägen

Sophiahemmet från Valhallavägen vid sekelskiftet. Stockholms Stadsmuseum arkiv

Marken på den norra sidan av Valhallavägen lämpade sig för nya bygg-nader, institutioner som krävde stora utrymmen.

Sophiahemmet, ett privatägt sjukhus, ritades av Axel Kumlien 1889 och placerades uppe på höjden norr om LillJansplan.

Tekniska högskolan byggdes 1914-22 och har sedan 1970-talet bussterminalen som entré från Valhallavägen.

Väster om Sophia-hemmet byggdes 1914-22 Kungliga Tekniska Högskolan av Erik Lallerstedt i samma nationalromantiska stil som Stadion.

Öster om Sophiahemmet invigdes 1912 den i nationalromantisk stil upp-förda Stadion, ritad av arkitekten Torben Grut inför de olympiska spelen som hölls samma år.

Entrén till Nationalstadsparken mellan Sophiahemmet till vänster och Stadion till höger. Foto av författaren

Den direktkontakt som LillJans skogen, del av våra dagars national-stadspark, tidigare haft med Valhallavägen byggs nu successivt bort i och med dessa stora byggnader. Fortfarande når grönskan fram till vägen men Sophiahemmet såväl som Stadion omgärdas av staket och kontaktytan mellan stenstad och trädbevuxna ytor, det utmärkande för ”gränsboulevarden”, reduceras.

Bilden ovan visar entrén till nuvarande Nationalstadsparken mellan Sophiahemmet och Stadion (till höger). Denna entré är den mest centralt placerade i förhållande till innerstadens centrala delar. Entrén fungerar tillika som tillfartsväg till den parkering som ligger i anslutning till Sophiahemmet och ger därför inte intryck av tydlig parkområdesentré med fredad zon för gångtrafikanter. Trafikljus och övergångsställe finns men trottoaren är smal och platsen är starkt präglad av bilismens villkor.

Stadion uppförd 1912 av Torben Grut Lidingövägen angränsar österut. Foto av författaren

En del av mittzonen framför Stadion tas i anspråk av det körfält som ska svänga mot Lidingö. Lidingövägen som är en förlängning av Sturegatan är idag en starkt trafikerad gata/väg. Korsningen markerar en brytpunkt och är en mittpunkt av vägen där Stadion utgör ett landmärke. Platsen är entrén till stenstaden för anländande med färjetrafiken till Värtahamnen.

Ytan framför Stadion 1941 där Valhallavägen utgör ett vackert förrum till anläggningen. En avsevärd skillnad emot dagens situation med parkeringsplatser. Stockholms Stadsmuseum arkiv

Tidigare Militärhögskolan, Valhallavägen 111-127, fd Svea Artilleriregementes kaserner. Arkitekt E A Jacobsson 1877, samme arkitekt som för Garnisonen. Ur Stadsmuseets arkiv.

Det militära livet kom att prägla den östra delen av Ladugårdslandet under hela 1800-talet och långt in på 1900-talet. Ladugårdgärdet är sannolikt Sveriges äldsta militära övningsfält. Redan på 1670-talet anlades en skans nedanför Drottningberget där Borgen nu ligger. Under Gustav III:s regeringstid, 1771-1792, började stora folkskaror att på söndagarna vandra ut till Gärdet för att bevittna övningarna. Det verkliga uppsvinget som exercisfält fick Ladugårdsgärdet under Karl XIV Johans regenttid, 1818-1844. Från hela Sverige samlades trupper på över 10 000 man som fick genomföra olika manövrar och ligga i läger.

I och med att den gamla ordningen med att inkvartera soldaterna hos stadens borgerskap upphörde strax efter 1800 blev behovet av kaserner, där alla soldater kunde förläggas, mycket stort. 1803 flyttade Svea livgarde in i Fredrikshovs slott, som nu åter fick en ny funktion. Två nya kaserner på ömse sidor om Storgatan uppfördes. Idag finns den norra bevarad och inrymmer Riksantikvarieämbetet. 1888 flyttar Svea och Göta livgarde in i nuvarande kvarteret Garnisonen, en enligt samtiden ”palatsliknande” anläggning och den största i sitt slag.[5]

De båda tullhusen framför entrén revs då den norra körbanan av Valhallavägen anlades på platsen. Här slutade Valhallavägens breda del och övergick att bli en smal väg bort mot Gärdet ända fram till dess att Gärdet bebyggdes på 1930-talet.

Musikhögskolan

Väster om den f d militärhögskolan byggdes Musikhögskolan 1956 (f d Östermalms gymnasium) - ännu en i raden av institutioner på den norra sidan av Valhallavägen.

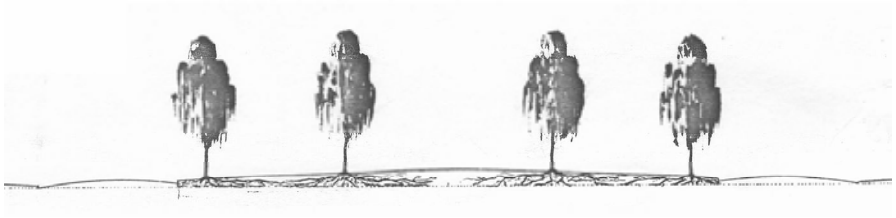
[5] Byggnadsinv II 1985, s 38

Trädraderna

Valhallavägens fyra trädrader mellan Engelbrektsgatan och Grev Turegatan tillkom 1888-90. Sistnämnda år måste man emellertid spränga avloppsgravar för att dränera trädgroparna. 1895 tillkom gräsmattor och påföljande år utökades planteringen med träd på sträckan mellan Engelbrektsgatan och Odengatan.

Mellan Grev Ture- och Nybrogatan planterades alléträden 1898. Utströmmande gas i jorden framtvingade emellertid byte av ett femtiotal lindar i alléerna 1904 och året därpå måste ytterligare ett fyrtiotal ersättas med nya. En kontinuerlig föryngring av trädbeståndet har delvis skett.

1906-1907 planterades lindalléerna mellan Odengatan och Surbrunnsgatan.[6] Först på sent 1930-talet anlades och planterades sträckan från Grev Turegatan ner till Gärdet.



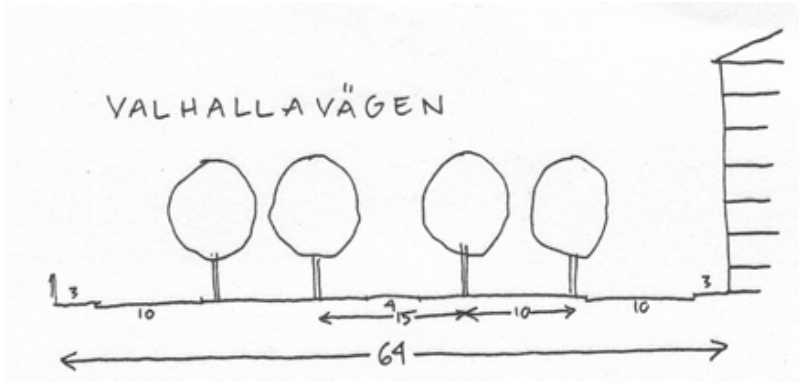
Bilden visar en skiss där man tänkte sig björk som alléträd för Valhallavägens räkning. Björk står endast angivet som en kort anteckning intill skissen. Hängbjörk tycker man sig utläsa av bilden Odaterad skiss ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

[6] Asker 1986, s 68

Kanske fanns idén om att björk skulle vara ett passande trädslag där staden mötte naturen. Björken ansågs av många vara något av en svensk nationalsymbol.

Lind blev dock det naturliga trädvalet då linden hade en längre livslängd, kunde beskäras och framför allt levde upp till de kontinentala ideal som fanns som förebild för trädplanterade gator. Parklind, Tilia x europaea, är den lind som övervägande använts för de sammanlagt över 800 träden. Över hälften har toppkapats och har därför rötskador idag.

Ett avstånd mellan träden på 14 meter i trädradernas längsriktning gäller generellt för sträckan från Grev Turegatan ner till Gärdet. På sträckan Engelbrektsgatan – Sturegatan , vid Sophiahemmet och Stadion, har träden ett c/c avstånd på ca 8 meter, d v s här står träden tätare än på resterande sträcka. Detta påverkar bl a ljusförhållandena under trädkronorna.



Parkstråket i mitten av vägen är ca 38 meter brett, vilket dominerar över resterande 26 meter för körytor och trottoarer..

Valhallavägen byggs ut under sent 1800-tal. Byggnaden i bakgrunden ligger i hörnet till Odengatan, den så kallade Ryska kyrkan. Foto från 1890-talet ur Stadsmuseets arkiv.

Som bilden på föregående sida visar grävde och lastade man för hand. Man hade dock tillgång till ångvält för att packa samman vägmaterialet. Mycket av arbetet med att tillverka makadam skedde också för hand som en åtgärd att motverka arbetslöshet under vinterhalvåret.[7]

Trädraderna skyddas av låga räcken med tätt placerade stolpar och överliggare.

Valhallavägen från ungefär samma plats som fotot på föregående sida. Samma byggnad, vid Odengatan, i bakgrunden. Foto från ca 1900 ur Stadsmuseets arkiv.

[7] Dufwa 1985, s

Valhallavägen som mötesplats vid sekelskiftet

Valhallavägen fungerade väl som samlingspunkt och mötesplats då vägens mått gav utrymme för ett stort antal människor att samlas. Tillfartsvägar norrifrån, Roslagsbanan, spårvägen och placeringen i stadens ytterkant var tillika bidragande orsaker.

Platsen omkring nuvarande korsningen Valhallavägen - Engelbrektsgatan har fått sitt namn efter krögaren Lill-Jan, som var djurgårdsvaktare och som sådan hade rätt att driva krogrörelse för att förbättra sin magra lön. Bellman var inte främmande för krogens existens och har i sin diktning besjungit den lilla utkantskrogen. Vid Lill-Jans hade för övrigt den svenska arbetarrörelsen en traditionell samlingsplats.

Valhallavägen under Pressens vecka 1901. Foto Andreas H ur Stadsmuseets arkiv.

Valhallavägen som mötesplats. Foto från seklets början, ur Stadsmuseets arkiv.

Valhallavägen som knutpunkt för trafiken och spårvägens betydelse

Norrifrån anlände Roslagsbanan och västerifrån mötte Odengatan såväl som Sturegatan med spårvägen. Valhallavägen länkade samman tillfartsvägar norrifrån med stadens östra delar.

Roslagsbanan drogs fram till sin slutstation vid Östra station 1885. Stationsbyggnaden som från början var ett litet trähus var egentligen tänkt att placeras där Valhallavägen fick sin sträckning. Då man beslutat att gränsgatan skulle bli av fick stationen placeras norr där om. Den nuvarande stationsbyggnaden är från 1932, samma år som bebyggelsen längs Valhallavägens norra sida mellan Surbrunnsgatan och KTH uppfördes.

Spårvägen längs med Valhallavägen kom igång 1904 i och med att linje 4 började trafikera sträckan Odengatan – Sturegatan. Följande år kunde en fortsättning Sturegatan – Sibyllegatan tas i bruk. Först 1952 kom sträckan Sibyllegatan – Oxenstiernsgatan att trafikeras, där en vändzon placerades vid Oxenstiernsgatan.

Till en början gick spårvägen i den södra körbanan men flyttades 1935 in i det södra skeppet för att ge plats åt den ökade biltrafiken. Än idag kan delar av spåret urskiljas då detta inte fullständigt plockats bort. Rester av spåret är främst förlagd till parkeringsytorna men förekommer på vissa håll även i grönytorna. En spårvagnslinje gick från Östra station och vek av från Valhallavägen vid Lill-Jans Plan ner längs Engelbrektsgatan.[8]

[8] Spårvägsmuseets databas

Hörnet Engelbrektsgatan 1905 med Djursholmsbanan i bakgrunden. Foto ur spårvägsmuseets arkiv.

Spårvägs- och gatstensrester återfinns idag i det södra sidoskeppet ända ner till vändplatsen vid Oxenstiernsgatan.

Spårvägen trafikerade hela sträckan från Odengatan ner till Oxenstiernsgatan fram till 1967. De första tunnelbanestationerna hade då öppnats och vagnparken hade börjat bli omodern varför bussar kom att ersätta spårvägen.

Spårvägslinje 8 på Valhallavägen.
Foto från 1956 ur spårvägsmuseets arkiv bildnummer 2031-T119.

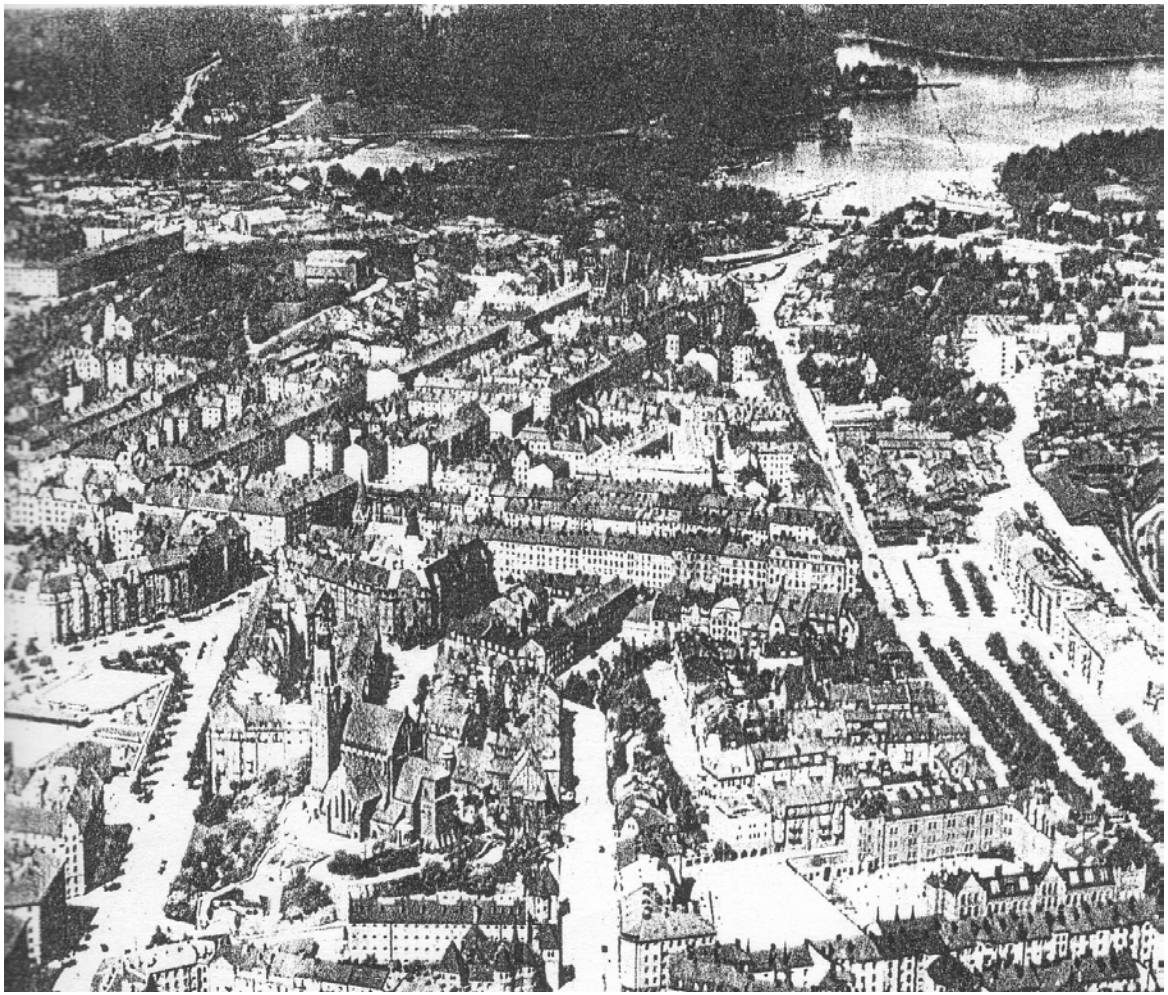
Valhallavägens nordvästra sträckning

En avsmalnad del mot Roslagstull

Valhallavägen får en avsmalnad del nedanför Ruddamms-berget mellan Surbrunnsgatan och Roslagstull.

Utsikt mot nordväst från Engelbrektskyrkan 1912.
Lärkstaden under uppförande. På den övre högra delen Ruddammsberget med Brunnsvikens vatten och LillJansskogen som fond. Berget är relativt obebyggt och utan skog.
Roslagsbanan går runt berget på dess östra sida.
Foto ur Stadsmuseets Byggnadsinventering II, 1995.

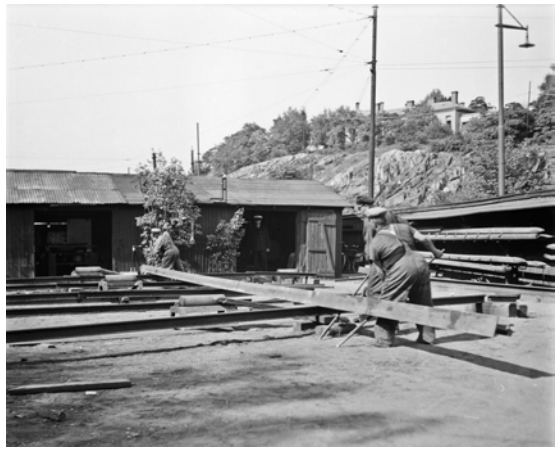
Trakten kring Roslagstullsedd sedd från norr.
Valhallavägens norra sida, kronans mark, består av låga träbyggnader nedanför Ruddammsberget.
Foto av Oscar Bladh 1932 ur St Eriks årsbok 1933.



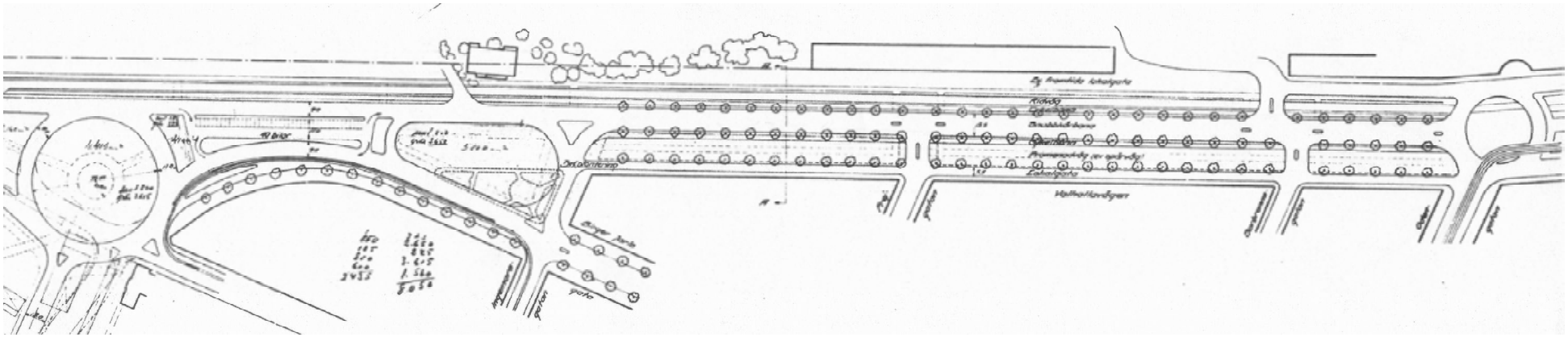
Flygfoto från 1932, här ser man tydligt Valhallavägens tvära avslut vid Surbrunnsgatan, där Körsbärsvägen klättrar uppför berget. Brunnsvikens vatten i fonden. Ur Sankt Eriks Årsbok 1932

Huskroppar i sten har precis uppförts på den norra sidan av Valhallavägen, som en mur mellan vägen och den bakomliggande Roslagsbanan. Först nu, på 1930-talet, uppkommer kompakta byggnader, liknande stenstadens, på den norra sidan av Valhallavägen.

Kvar i fonden, där den breda esplanaden upphör, ligger de små träbyggnaderna kvar i väntan på sitt fortsatta öde.



Bockning av räls till spårbanan skedde vid Roslagstull vid foten av Ruddammsberget. Foto 2017-A439 ur spårvägsmuseets arkiv

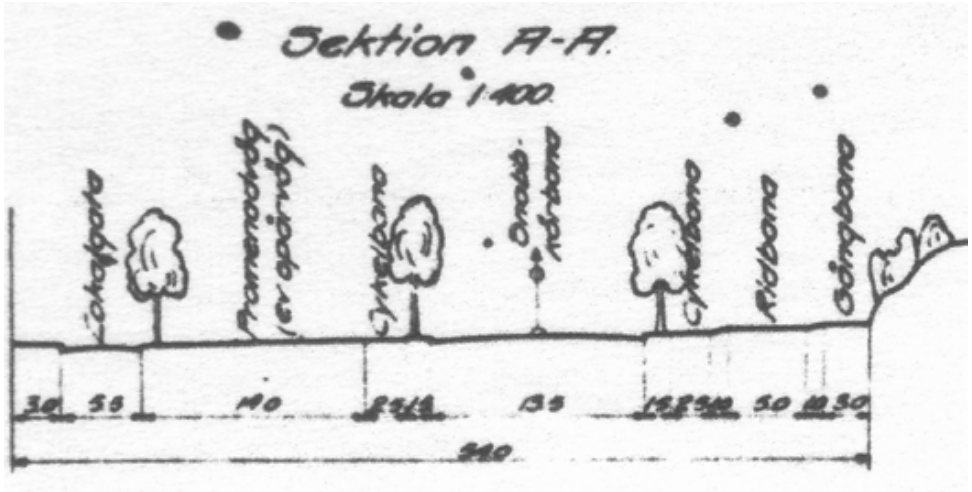


Plan över Valhallavägen mellan Odengatan och Roslagstull från 1934. Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

Som bl a planen ovan visar, har det funnits planer på att låta Valhallavägens bredd på 64 meter gälla för hela sträckan ner till Roslagstull.

Enligt förslaget leds trafiken in till mitten av vägen vid den dåvarande cirkulationsplatsen vid Odengatan. En smal lokalgata skulle ligga intill husen på den södra sidan. Nedanför Ruddammsberget placerades cykelbana, ridbana och gångbana. Förslaget realiserades ej.

Allt sedan denna tid och fram till idag har delsträckan varit föremål för ett stort antal idéer och funderingar kring dess utformning.



Tre kontinuerliga trädrader och ett markerat cykel-, gång- och ridstråk fortsätter ner mot Brunnsvikens vatten. Snittet är ej skalenligt.
Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

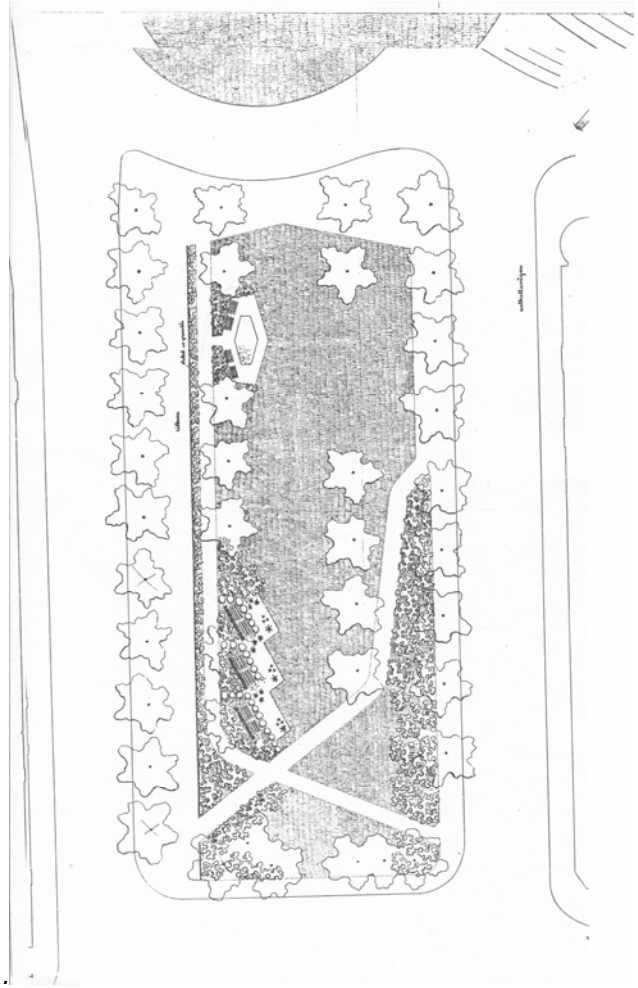
Rondellen vid mötet med Odengatan från seklets början. Husfasaden utgörs av en halvcirkulär form i avslutet på Odengatans siktlinje. Foto ur Stockholms stadsmuseums arkiv.

Park i den breda esplanadens avslut

1945 ordnades en liten lekplats med sandlåda i Valhallavägens allé mellan Odengatan och Surbrunnsgatan. En till synes fridfull plats för föräldrar och barn att vistas på.

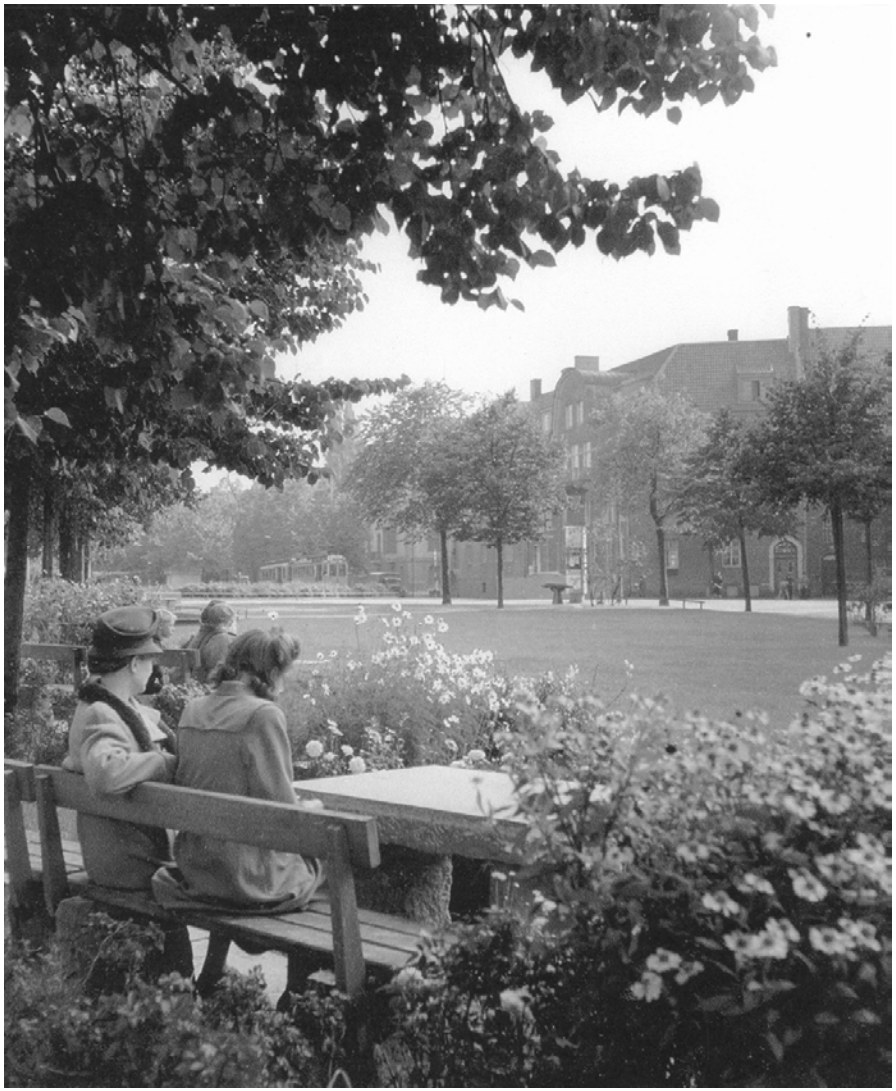
Lösa soffor, den klassiska Stockholmssoffan, och tidstypisk sexkantig baksandlåda som förekom bl a vid Karlavägen.

Bilden är från 1950-talet ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.



Plan från 1945 över platsen, Valhallavägens mittremsa mellan Odengatan och Surbrunnsgatan.
Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

Samma plats som planen till vänster - en vy som gör att vägens mittparti gör skäl för benämningen parkanläggning. Välansade gräsytor, välskötta grusgångar och frodiga blomrabatter.
Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.



Den öppna och solbelysta ytan gav utrymme för blomsterrabatter. Sittplatserna finns kvar på samma plats men under helt andra förhållanden, i mörk skugga och starkt trafikstört. Inga skötselkrävande rabatter finns kvar.

Foton från 1950-talet Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

Uppsättning av stolpar för staket till skridskobana. Foto ur stadsmuseets arkiv.

Under vinterhalvåret anlades i Valhallavägens mittskepp en skridskobana mellan Uggleviksgatan och Danderydsgatan enligt odaterad ritning i Gatu- och fastighetskontorets arkiv, d v s framför Engelbrektskolan vid nuvarande bussterminalen.

Oljemålning av Otto Sköld från ovan nämnda skridskobana. Foto från 1940 ur Stadsmuseets arkiv.

Glemmes parkanläggningar vid foten av Ruddammsberget

Erik Glemmes anläggning med murar och formklippta lindar från 1945. Till höger ses Körsbärsvägen klättra upp för Ruddammsberget. Foto ur Gatu- och fastighetskontorets arkiv.

Erik Glemme, byråarkitekt vid Stockholms parkförvaltning 1936- 56, bidrog till en rad av landets främsta exempel på modernistisk landskapsarkitektur. [1] För Valhallavägens räkning ritade han denna mötesplats. Anläggningen anger den breda esplanadens avslutning vid Körsbärsvägen och går under benämningen ”Glemmes hörna”.

Idag är Glemmes anläggning störd av den tunga trafik som ständigt passerar tätt inpå platsen. Foto av författaren 2000.

Problemet med denna plats kan tyckas vara att man just upplever den som ett hörn att runda. Anläggningen kommer inte till sin rätt som ett fondmotiv i slutet av den breda esplanaden.

Vänstertrafiken rundade hörnet åt motsatt håll jämfört med dagens högertrafik. Effekten blir att man idag passerar en snäv kurva för att möta den motriktade trafiken på en avsmalnad väg jämfört med den motsatta verkan vid vänstertrafiken då man efter kurvan leddes vidare på en enkelriktad körbana längs en bred esplanad.

[1] Nationalencyklopedin

Ytan intill körfälten upptas av parkeringsplatser på samma sätt som idag.
Foto från 1960-talet ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv

Erik Glemme ritade också terrasserna upp mot sluttningen av Ruddammsberget och placerade gångvägen längs med Valhallavägen uppe på dessa terrasser.

Parkeringsplatsen norr om Valhallavägen, från Glemmes hörna och ända ned till Roslagstull blir från 1962-63 dubbelsidig och tar ytan mellan körbanan och den på Glemmes terrasser upphöjda gångvägen helt i anspråk. Cyklisterna får samsas med de parkerade fordonen om ytan.

Mötet med Roslagstull.

Vid Roslagstull finner man lönnar istället för de lindar som trädraderna längs esplanaden utgörs av. Här har man ingen kontakt med den breda esplanaden som avslutats vid Surbrunnsgatan. Lindallén upphörde i och med den breda vägens avslut och endast en ensam och hårt utsatt trädrad mellan körytan och parkeringsplatsen mot berget är det som representerar fortsättningen av den trädplanterade gatan på sträckan från Surbrunnsgatan ner mot Roslagstull.

Klotlönnar i anslutning till cirkulationsplatsen vid Roslagstull. I stort sett skymd sikt mot Brunnsvikens vatten.
Foto av författaren år 2000.

En förnyelse av trafikplatsen vid Roslagstull har skett då den Norra länken fått en till- respektive utfart in i Ruddammsberget. Gång- och cykel-stråket längs med Valhallavägens sträckning leds under körfälten in i berget.

Bild från Trafikverkets hemsida 2015 föreställande tunnelmynningarna.

Gång- och cykelstråket vid Ruddammsbergets fot leds under infarten i berget.
Bild från Trafikverkets hemsida 2015

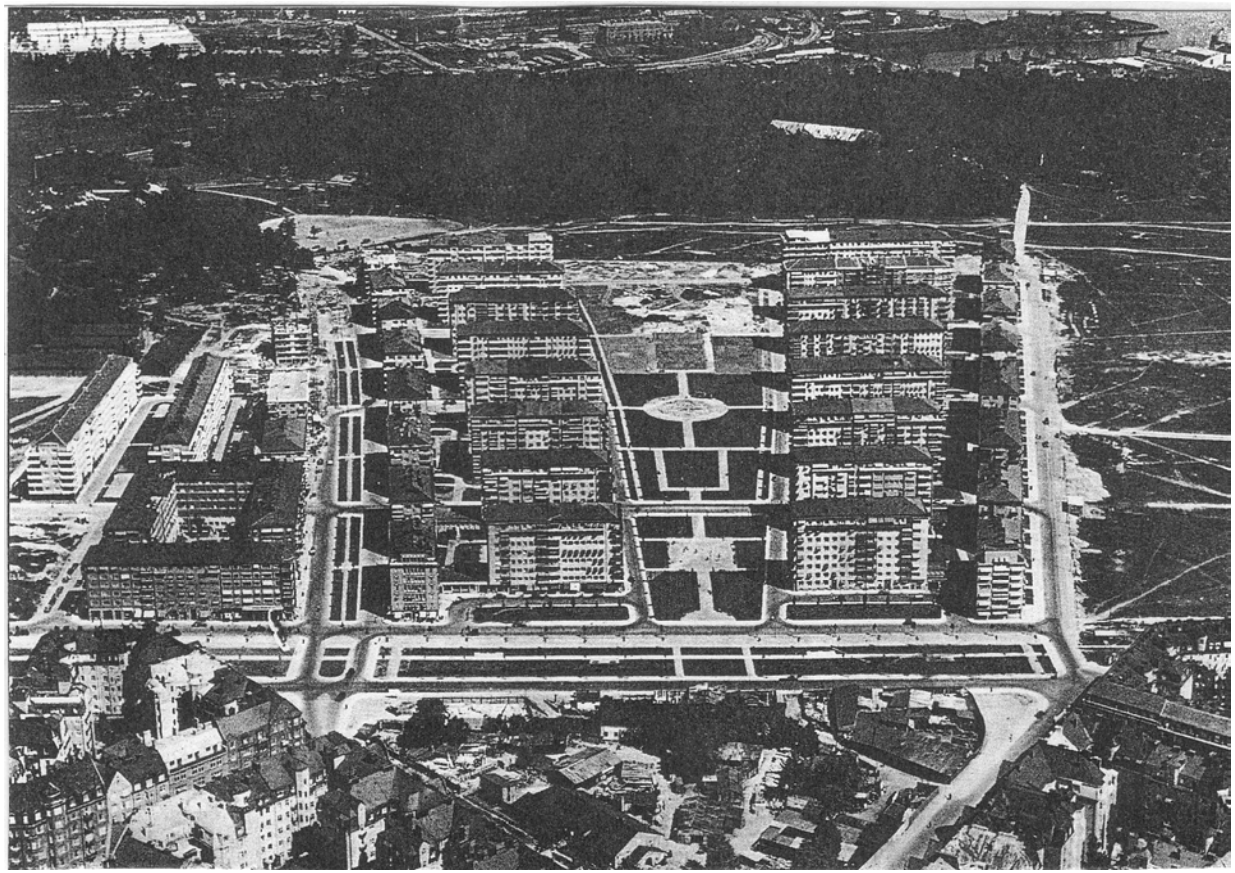
Valhallavägens sydöstra sträckning

Gräsklädda ytor möter Gärdets ängsmark

Valhallavägen öster ut från korsningen Sibyllegatan. Foto 1941 ur spårvägsmuseets arkiv bildnummer 2016-236.

Plan från 1938-40 ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv

Gräs förekom på sträckan mellan GrevTuregatan och Värtavägen, den övriga delen av vägens mittparti var fortsatt grusad vid tiden kan man utläsa av planen.



Flygfoto över Gärdet från byggtiden. "Hyreskasernernas Versailles" kallade debattören och journalisten Gotthard Johansson i Sv D bebyggelsen runt Tessinparken.

Tessinparken hade en klar och tydlig koppling till Karlaplan med sin raka axel mot dess mitt. Karlaplan är placerad vid den södra spetsen av kvarteret Fältöversten, d v s strax nedanför fotot till vänster.

Kvarteret Fältöversten var fram till 1970-talet obebyggt. Låga skjul för diverse verksamhet vanprydde platsen.

Upplag av ved 1941. Bilden är tagen från ett hus på Värtavägen mot Valhallavägens östra ände. Ur Stadsmuseets arkiv.

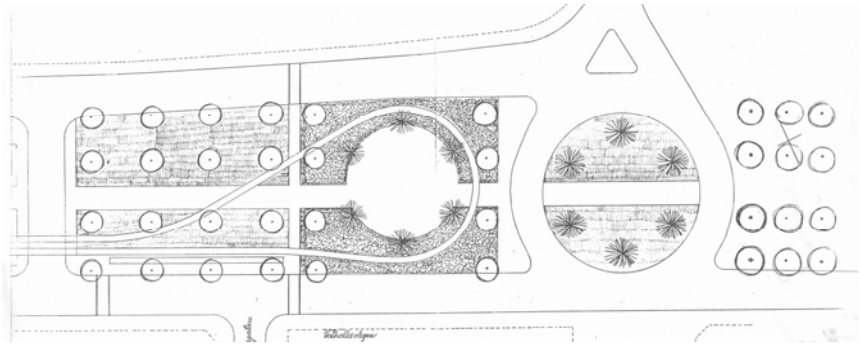
Den avslutande delen av Valhallavägen anläggs som en bred esplanad ända ner till Gärdet och Hakberget. Träden i alléerna är så små att de knappast syns på det håll som fotot ovan visar.

Även Valhallavägens mittparti fick ge plats för upplag av ved under krigsåren. Importen av kol och olja var mycket begränsad under denna tid, andra världskriget, och vedförråd inför vinter var en nödvändighet.

Mötet med Gärdet

Då Konstfackskolans byggnad uppförts 1959 planteras de popplar som idag avslutar vägen nere vid Gärdet. Detta trädslag används som utropstecken för att markera vägs ände och omsluter även den cirkulära grusytan som strax före rondellen markerar spårvägens tidigare vändplats.

Före detta Konstfackskolan. Popplarna är ytterst små eller ännu ej planterade. Foto **L af Petersens 1964** *Ur Stadsmuseets arkiv.*



Plan daterad 1952 ur Gatu- och fastighetskontorets arkiv.
En lek med fortsatta trädrader österut har skissats på planen.

Popplarna i sin fulla höjd 40 år senare. Foto från Oxenstiernsgatan år 2000 av författaren.

Platsen som avslutar Valhallavägens parkstråk efter rondellen är ett upptrampat hörn av Gärdet med diverse upptrampade gångstråk.

På andra sidan Oxenstiernsgatan har sedan slutet av 50-talet Sveriges Radio och TV:s byggnader brett ut sig. Såväl gator som kvartersnamn har här, liksom i området strax öster om Karlaplan, sitt ursprung i de militära traditioner som just denna del av Östermalm bär, såsom kvarteren Rekryten, Fältprästen och Musketören. Många gator påminner om svenska härförare, exempelvis Gyllenstiernsgatan, eller slag som svenskarna någon gång kämpat i, t ex Breitenfeldsgatan.[2]

Valhallavägen fortsätter efter rondellen som en enkel trafikerad gata i kanten av det gräsbevuxna Gärdet österut. Trädrader saknas längs med denna del av vägen och promenadstråket i esplanadens mittaxel har upplösts.

[2] Byggnadsinv.III 1986, s 33

Bilismens framfart och ytterligare barriärer

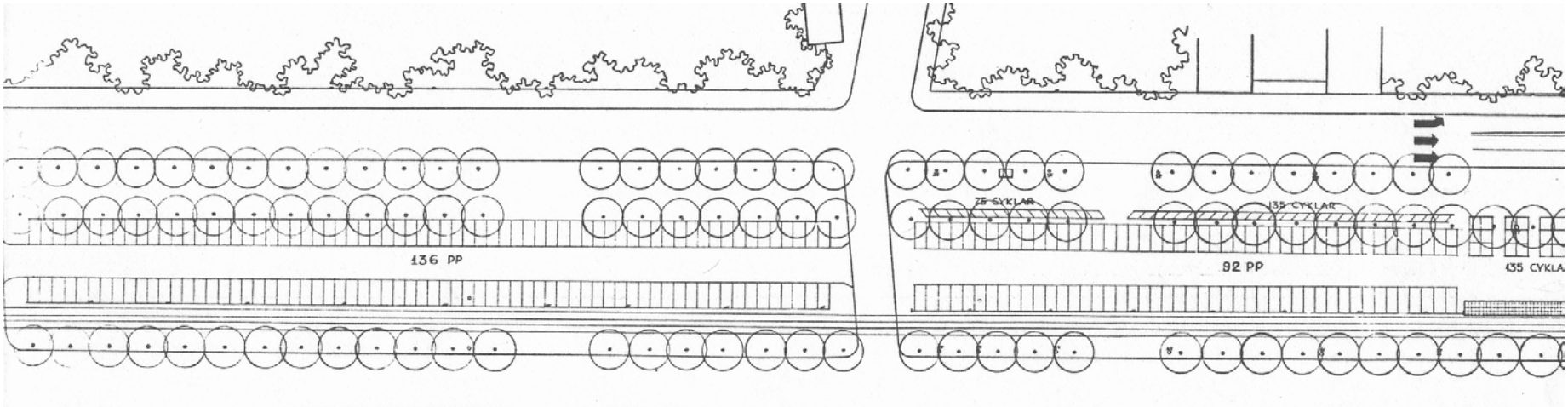
Ökad trafik på 50- och 60-talen

Tidsandan var att låta bilen ta plats. Framkomlighet såväl som möjlighet att ställa av sitt fordon var en självklarhet i det moderna samhället.
Allt sedan bilens intåg i vårt samhälle har det funnits motsättningar mellan dem som förespråkar bilens företräde framför andra intressen och de som störs av deras närvaro. Idag ifrågasätter vi bilens självklara företräde framför andra intressen

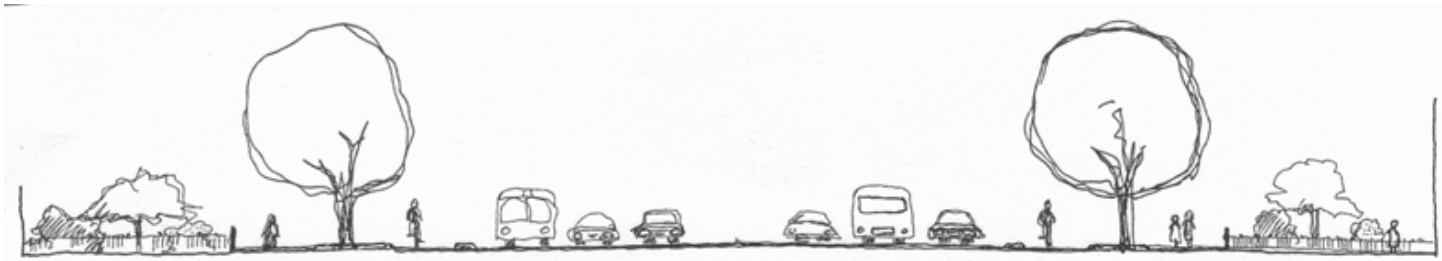
En stark opinion finns som vill lösa problemen genom en ökad satsning på kollektivtrafiken, införandet av biltullar, fler cykelbanor m m. För Valhallavägens del klagar de boende över bullerstörningar, den dubbelriktade körbanans nära avstånd till fasaderna upp mot Roslagstull och parkeringens förfulande av esplanaden

Parkeringen norr om Valhallavägen, från Glemmes hörna och ända ned till Roslagstull blir från 1962-63 dubbelsidig och tar ytan mellan körbanan och den på Glemmes terrasser upphöjda gångvägen helt i anspråk. Cyklister får samsas med de parkerade fordonen om den ytan.

Foto från 1956 som visar bilens självklara rätt att få ta plats bland träden i esplanadens mitt. Inget räcke skyddar trädstammarna från att bli påkörda. Foto av Gösta Selling ur Stadsmuseets arkiv



Delsektion av plan från 1956 som visar det stora antalet parkeringsplatser och tillika cykelställ som planerades för sträckan Lilljansplan - GrevTuregatan. Trädradernas kontinuitet var inget man värnade speciellt om. En trädrad planerades att tas bort och luckor i trädraderna skulle skapa öppna siktlinjer mot tvärgatorna ner mot Humlegården.
Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv



En då och då återkommande idé om esplanadens förvandling till en väg med ett centralt placerat körfält, en aveny med förgårdar mot fasaderna.
Skiss av författaren.

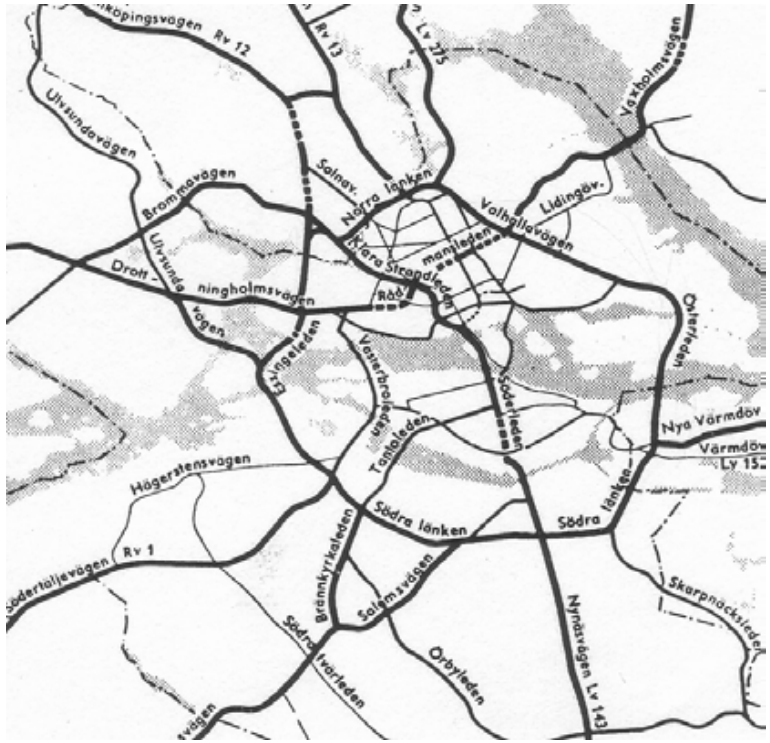
Mittzonen vid Stadion (till vänster på bilden). Trist parkeringsyta, delvis asfalterad. Belysning med dubbel linspänd armatur.
Foto 1970-talet ur Stadsmuseets arkiv.

I avvaktan på en lösning av problemen med ersättning av parkeringsplatserna o s v har situationen förblivit densamma. Klart är dock att man hade en välvillig syn på det moderna och bilens självklara plats och erövring av stadens allmänna ytor på 50 och 60-talen. Idag ifrågasätter vi denna inställning och utvärderar vilket pris vi är beredda att betala för bilens existensberättigande i staden.

Under 60-talet fanns förslag på att bredda Valhallavägen och låta de två raderna i mitten ge plats för en 32 meter bred körbana i mittaxeln. En motion från högerpartiet föreslår bl a detta. De nuvarande körbanorna skulle göras om till gräsmattor med bänkar och blommor anser man i förslaget.[3] En typ av förgårdar intill fastigheterna längs med vägen i stil med Karlbergsvägens utformning. Körbanans ansenliga dimensioner ansågs vara erforderlig för framtida trafikframkomlighet utläser man.

Dessa tankegångar har allt sedan dess återkommit som ett realistiskt förslag ifrån olika håll vid olika tidpunkter. Att värna om de nu hundraåriga esplanadernas fortsatta upprätthållande är nu fastställt som ett prioriterat intresse varför dessa ideér antagligen är utagerade.

När man på 60-talet planerade Stockholms ringled förutsattes Valhallavägen byggas om till stadsmotorväg där det troligaste alternativet var att låta vägbanorna gå upphöjda över marken med på- och avfartsramper vid Stadion och ett par andra ställen. Vägbanorna på marken skulle ligga kvar som lokalgator. De senaste decennierna har dock andra lösningar än tunnellösningar framstått som uteslutna.[4]



Trafikledsplan från 1958. Österleden visades som bro över Beckholmen i 1956 års plan men har här flyttats ut till Biskopsudden. Valhallavägen spelar en betydelsefull roll som en del av Ringleden.
Ur Sidenbladh 1981.

[3] Sv D 18 okt 1967
[4] Wikipedia, den fria encyklopedin

Bussterminalen vid Östra station invaderar esplanaden på 70-talet.

Spårvägen trafikerade Valhallavägen fram till 1967. De första tunnelbanestationerna hade öppnats och spårvagnarna hade börjat bli omoderna och slitna. Enligt ett beslut 1957 skulle hela innerstans spårväg vara utbytt mot bussar och tunnelbana i början av 1970-talet. Nedläggningen var en del av den internationella tidsandan och kom att genomföras tidigare än först beräknat.

Tunnelbanestationen vid Kungliga Tekniska Högskolan vid Östra station öppnades 1973 och linjen förlängdes ut till universitetet två år senare. Redan tidigare fanns den tunnel som gick under den norra körbanan med uppgång i esplanadens mittparti.

Bussterminalen som tidigare varit placerad vid Jarlaplan flyttades i och med tunnelbanestationens öppnande upp till Östra station och tog Vallhallavägens mittparti i besittning. 1983 flyttade även Vaxholmsbussarna sin terminalplats dit.[5]

Platsen domineras alltjämt av busstrafiken. Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanterna, såväl som trädens existens, underordnas helt trafikens villkor.

Dagens situation vid Östra station där esplanadens mittparti helt domineras av bussterminalen. Foto 2000 av författaren.

Tungt trafikerade körbanor och osammanhängande och farliga ytor för gående. Foto 2000 av författaren.

[5] Spårvägsmuseets databas.

Ytterligare barriärer på 70-talet – Kv Fältöversten och säckgator

Gator som leder upp till Valhallavägen förvandlas framför allt under 70-talet till säckgator, återvändsgator. Genomfartstrafik förhindras och på så sätt görs Östermalm till en lugn stadsdel för de boende. Valhallavägens karaktär av baksida av staden förstärks dock med ett begränsat antal på- och avfarter. Inte bara Nybrogatan täpps till utan också tvärgatorna Grev Turegatan, Villagatan, Uggleviksgatan och Danderydsgatan**.**

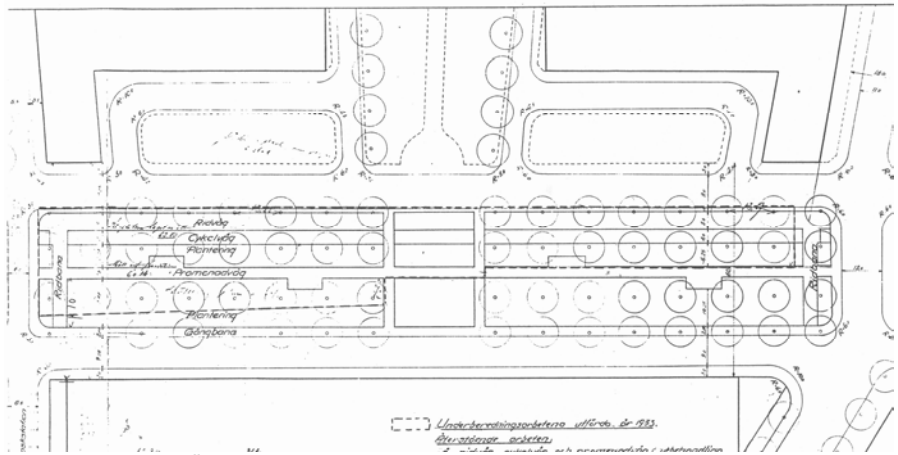
Utplacering av soffor, buskage och i vissa fall betongfundament i vägens mittparti förhindrar fordon att smita förbi avspärrningarna. Ytorna upplevs som en acceptabel uppställningsplats för containrar och annat ”resterande”, vilket ytterligare skapar barriärer och förhindrar siktlinjer.

Fältöversten byggdes på den plats som gått under beteckningen Gropen och som ditintills haft en sporadisk lägre bebyggelse, småindustrier och verkstäder. Det nya komplexet, köpcentrum (galleria) och bostadskvarter, fyller tomtytan till bredden och kontakten mellan Valhallavägen och Karlaplan bryts på ett drastiskt sätt. Man behöver inte vara stadsplanerare för att förstå vad en annorlunda utformning av detta kvarter hade kunnat tillföra Valhallavägen och Tessinparken som nu hamnar på skuggsidan av den kompakta byggnaden.

Nybrogatans ände med Militärhögskolan i fonden. Nyanlagd vändplats där utfart på Valhallavägen omöjliggjorts. Bilden är från 1974. Ur Gatu- och fastighetskontorets arkiv.

Samma plats 25 år senare fast fotot taget från Valhallavägen åt motsatt håll, från Valhallavägen mot Nybrogatans mynning. Foto av författaren år 2000.

Räcken som tillsammans med buskage omkring tunnelbaneventilation respektive tunnelbane-uppgång skapar barriärer och försvårar sikten.



Ritning från 1933. Öppen siktlinje i Tessinparkens förlängning mot Kv Fältöversten. Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

Förfulande elskåp och parkerade bilar med fronten in mot esplanadensmittskepp stänger inne promenadstråket.

Vy mot Tessinparken från Kv Fältöversten med gångbrons trappa och pelare.

KÄLLFÖRTECKNING

LITTERATUR

Ameén, L., *Det svenska esplanadsystemet*, 1979
Asker, B., *Stockholms tekniska historia. 2, Stockholms parker: Innerstaden*, 1986
Dahlberg, E. W., *Sveriges hufudstad,* Stockholm, 1897
Dufwa, A., *Trafik, broar, tunnelbanor, gator*, Stockholmsmonografier utgivna av Stockholms stad, 1985
Hall, T. & Dunér, K., *Den svenska staden*, Stockholm, 1998
Hall, T., *Huvudstad i omvandling,* Stockholm, 1999
Lundin, C., *Nya Stockholm*, Geber, Stockholm, 1890
Paulsson, T*., Stadsplanering under 1800- och 1900-talen,* Stockholm, 1970
Råberg, M., *Visioner och verklighet. 1-2, En studie kring Stockholms 1600-talsstadsplan*, 1987
Selling, G., *Esplanadsystemet och Albert Lindhagen, Stadsplanering i Stockholm*, Monografi utgiven av Stockholms stadsförvaltning, Stockholm, 1970
Sidenbladh, G., *Planering för Stockholm 1923-1958,* Monografier utgivna av Stockholms kommunalförvaltning, Uppsala, 1981
Spårvägsmuseets databas, *sparvagsmuseet.sl.se/databaser/*
S:t Eriks Årsbok 1933, Stockholm, Samfundet S:t Erik
Stockholms stadsmuseum, Byggnadsinventering för Östermalm II, 1985
Stockholms stadsmuseum , Byggnadsinventering för Östermalm III, 1986
Strindberg, A., *Dikter på vers och prosa*, Stockholm, 1883
Tjerneld, S., *Hundra år på Östermalm*, Katrineholm, 1984

BILDER

Nationalencyklopedin
Stadsmuseets arkiv
Sweco VBB & Kommunförbundet, *Gatutyper-en exempelsamling,* Göteborg, 2006
Trafikkontorets gatu- och fastighetsarkiv
Selling, G, Esplanadsystemet och Albert Lindhagen, Stadsplanering i Stockholm, Monografi utgiven av Stockholms stadsförvaltning, Stockholm, 1970
Sidenbladh, G., Planering för Stockholm 1923-1958, Monografier utgivna av Stockholms kommunalförvaltning, Uppsala, 1981

NULÄGESBESKRIVNING

Valhallavägen är innerstadens längsta gata, 3 400 meter lång och 64 meter bred. Vägen utgör en gräns för tre stadsdelar. Söder om gatan ligger Östermalm. Nordost (öster om Lidingövägen) ligger Ladugårdsgärdet och norr om vägen ligger Norra Djurgården (väster om Lidingövägen).

Den på 1800-talet planerade gränsgatan skulle vara en värdig övergång mellan stenstaden och kronans mark. Idag är bebyggelsen på vägens norra sida utbredd men fortfarande av en annan karaktär än den kompakta stenstadens på dess södra sida.

Valhallavägen är en starkt trafikerad gata och trädraderna är i dåligt skick, främst sträckan Roslagstull-Lidingövägen. Busstterminalen vid Tekniska Högskolan och parkeringsplatser i mittskeppet inkräktar starkt på trädens livsrum såväl som på ett säkert gång- och cykelstråk.

Norra länkens färdigställande har minskat den tunga trafiken längs med Valhallavägen. Ett stort behov av en förestående upprustning föreligger - där fantastiska möjligheter finns att lyfta fram Valhallavägens potential som paradgata, promenadstråk och parkrum.

NULÄGESBESKRIVNING

AVSMALNAD DEL

ENDAST EN TRÄDRAD
mellan den dubbelriktade körbanan och den dubbelsidiga parkeringsplatsen.

GÅNGSTRÅKET PÅ UNDANTAG
placerat uppe på bergssluttningen
- mörkt, otryggt och otillgängligt.

AVSMALNAD DEL MELLAN ROSLAGSTULL OCH SURBRUNNSGATAN
18 meter bred gata, körbana och trottoar.
Cykelväg på parkeringsplatsen.
Bostäderna intill vägen är starkt trafikstörda.

STRÄCKAN
ROSLAGSTULL - LIDINGÖVÄGEN :

AVSAKNAD AV PROMENADSTRÅK OCH TRÄDEN PÅ UNDANTAG I NÄSTAN UTESLUTANDE HÅRDGJORD YTA.

0 20 40 60 80 100

Skala 1:2000

Vy från Roslagstull upp längs med Valhallavägen.

Nedanför slänten upptas ytan av parkeringsplatser. Cykelvägen är placerad mellan raderna av parkerade bilar.

Gångstråket uppe på sluttningen. Buskagen tränger nära inpå.

Trafiken passerar nära huskropparna och det finns endast en trädrad med dåliga växtbetingelser.

TRÄDRADERNA:

En enda trädrad i mycket dåligt skick - lönnar, inte lind som resten av esplanaden.

En över 100 meter lång lucka i trädraden.

NULÄGESBESKRIVNING

PARKKARAKTÄR

Erik Glemmes anläggning med murar och formklippta lindar, anlagd 1945.

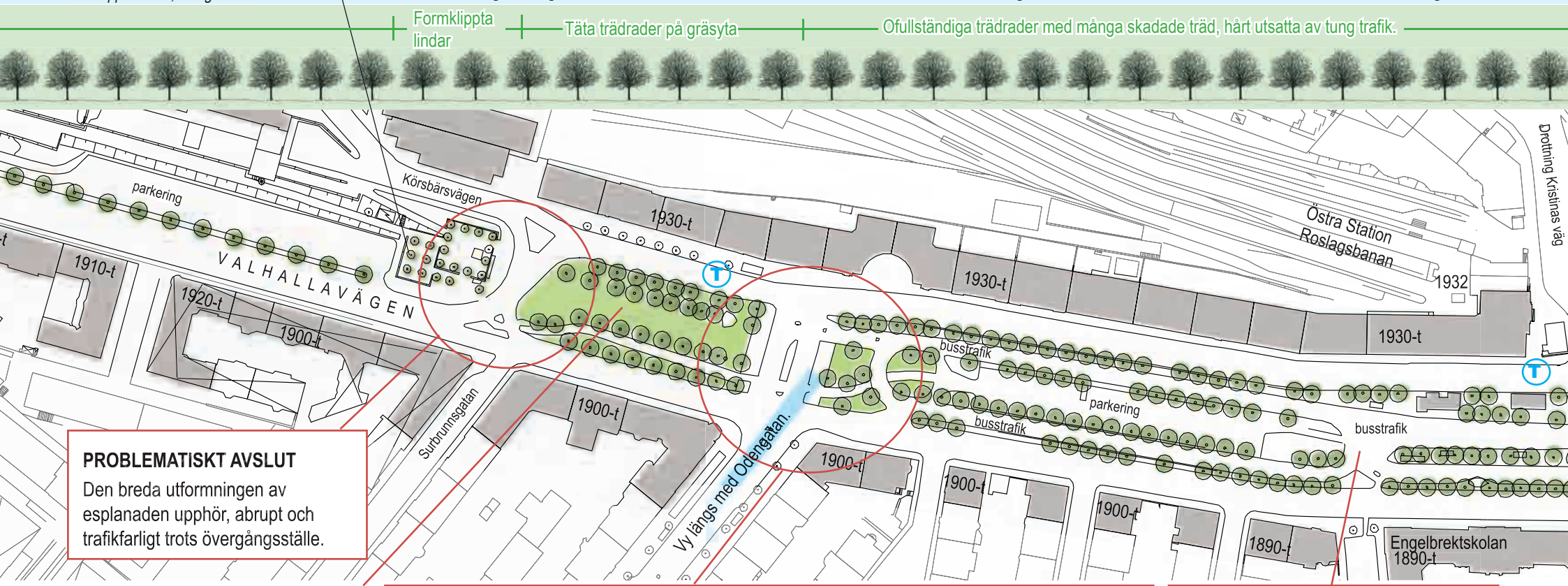
Parkliknande del av esplanaden men starkt trafikstörd och med höga buskage.

Vy nerför Odengatan som skulle kunna tillvaratas bättre.

BUSS TERMINAL

Hårt ansatta träd med mycket dåliga växtbetingelser vid bussterminalen.

Gående och trädrader underordnas vid det trafikerade mötet med Tekniska Högskolan.



PROBLEMATISKT AVSLUT

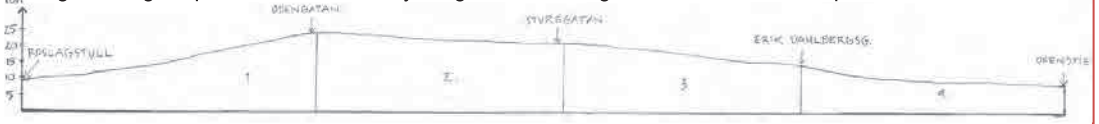
Den breda utformningen av esplanaden upphör, abrupt och trafikfarligt trots övergångsställe.

PARKKARAKTÄR

Otillgängligt, trafikstört och mörkt. På 1950-talet en ljusare plats med sandlåda och rabatter.

MÖTE MED ODENGATAN

Vägens högsta punkt med vacker vy längs med Odengatan - en cirkulationsplats vid sekelskiftet.



BUSSTERMINAL

Sedan 1970-talet med busstrafik i sidoskepp såväl som mittskepp. Usla förhållanden för träden och farligt för cyklister och gångtrafikanter.

NULÄGESBESKRIVNING

MÖTE MED NATIONALSTADSPARKEN

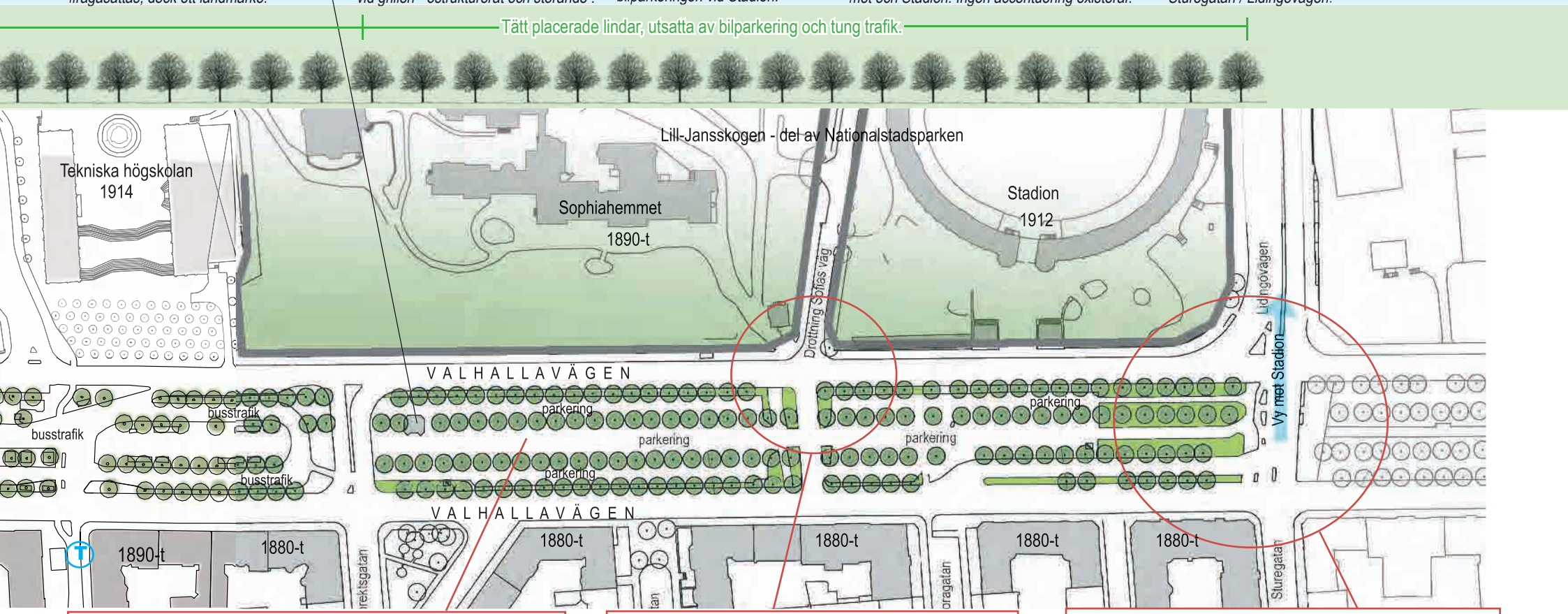
Valhallagrillen - utformning och existens kan ifrågasättas, dock ett landmärke.

Flertalet element bromsar upp mittaxeln vid grillen - ostrukturerat och störande .

Promenadstråket är invaderat av bilparkeringen vid Stadion.

Entrén till Nationalstadsparken mellan Sophiahemmet och Stadion. Ingen accentuering existerar.

Vy mot Stadion med dess torn från korsningen Sturegatan / Lidingövägen.



FÖRRUM TILL NATIONALSTADSPARKEN OCH STADION

Hela ytan är idag tagen i anspråk av bilparkering.
Tätt placerade träd, c/c 8 meter i längsriktningen, hårt utsatta av trafik och parkering.

VIKTIG ENTRÉ TILL NATIONALSTADSPARKEN

Entrén från innerstaden är oansenlig och trafikstörd. Staketen mot Sophiahemmet och Stadion skapar barriärer mot grönområdet.

KNUTPUNKT

Korsning där Lidingövägen, starkt trafikerad, möter Valhallavägen och där Sturegatan leder in mot staden. Viktig platsbildning och vy mot Stadion.

STRÄCKAN LIDINGÖVÄGEN - GÄRDET :

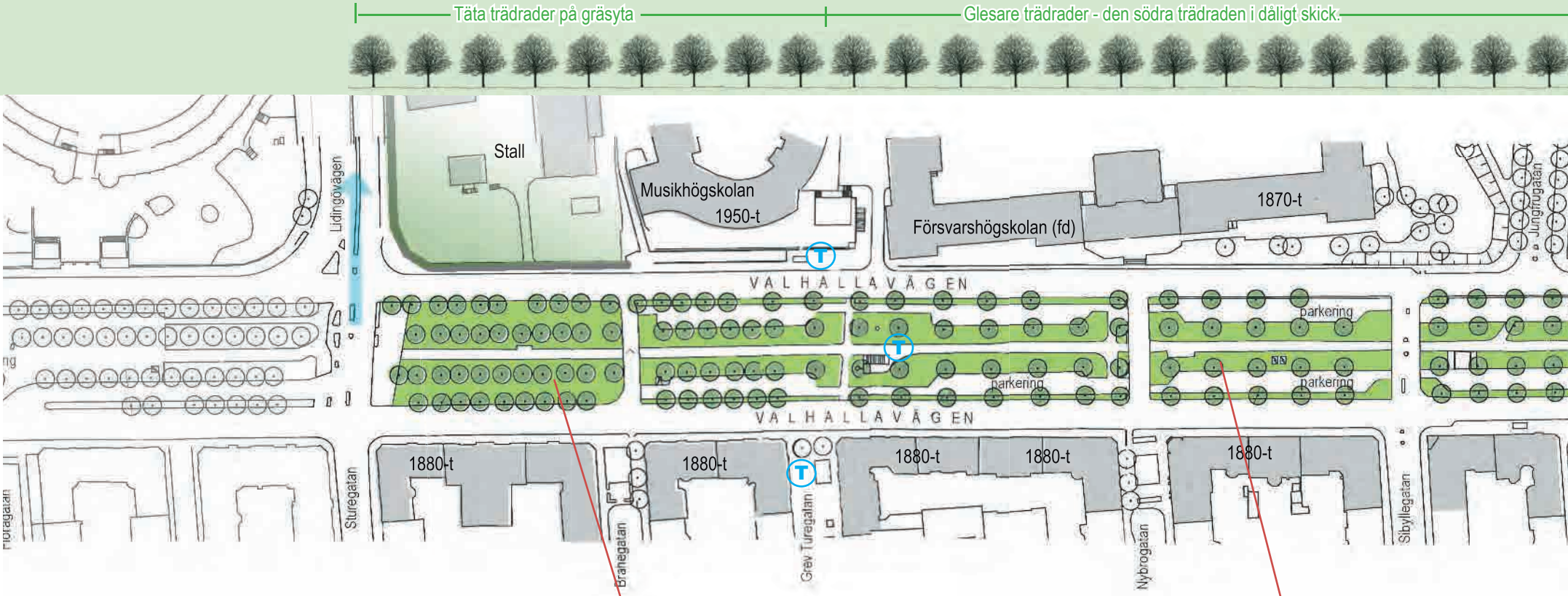
PROMENADSTRÅK I MITTAXELN OCH GRÖN KARAKTÄR MED MESTADELS GRÄSYTOR.

GRÄS OCH PARKERING

Ridande och hästar hör till Valhallavägen då stall funnits i området sedan länge. Ridväg saknas idag.

Parkering ut mot körbanan fredar mittzonen mer än parkering in mot mittzonen.

Nybrogatan möter Valhallavägen. Avstängd korsning, utan accentuering och skymd siktlinje.



Skala 1:2000

0 20 40 60 80 100

GRÖNT GRÄS OCH ETT FREDAT PROMENADSTRÅK

Hela sträckan från Lidingövägen ner till Gärdet kännetecknas av detta promenadstråk. Inledningsvis en kort sträcka helt fredad från parkeringsytor i sidoskeppen.

GLESARE TRÄDRADER GER MER LJUS

Ett luftigare intryck än sträckan framför Stadion, c/c 14 meter i längsriktningen mellan träden.

NULÄGESBESKRIVNING

MÖTE MED TESSINPARKEN

Ojämn mark o oaccentuerad kant mellan gräs/grus.

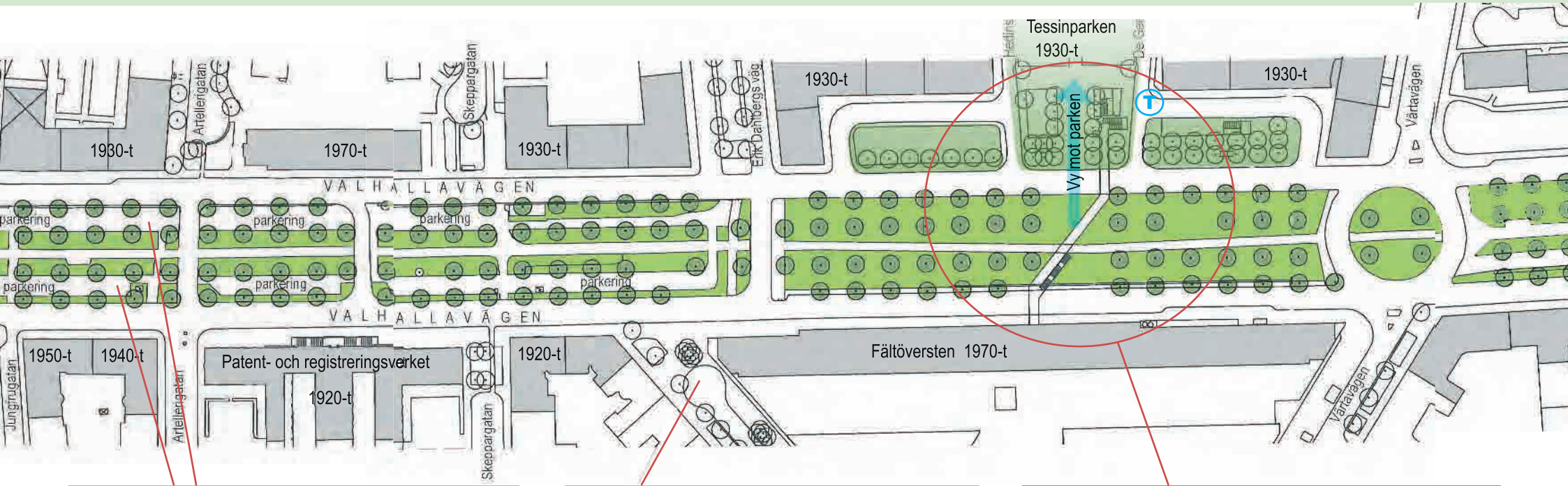
Säckgator vid mötet med Valhallavägen skymmer ofta siktlinjer.

En viktig knutpunkt för cyklister och gående vid mötet med Erik Dahlbergsgatan som behöver betonas.

Hela ytan fredad från parkering.

Gångbron mot Fältöversten från Tessinparken - ett landmärke som kan utvecklas.

Lindar planterade på 1940-talet, relativt välmående. Den södra trädraden i dåligt skick.



PARKERING I BÅDA SIDOSKEPPEN

De parkerade bilarna stänger in gångvägen i mittskeppet och ger ett invaderat parkstråk där träden utsätts för påkörning och skada.

EN RAD SÄCKGATOR

Vändplatserna anlades på 1970-talet vid tvärgatornas möte med Vallhallavägen både norr och söder ifrån för att ge lugna bostadskvarter. Ofta förekommer skymda siktlinjer.

TESSINPARKEN MÖTER KV FÄLTÖVERSTEN

Hela ytan har gräsmattor i skuggan av den massiva fasaden hos Kv Fältöversten. Gångbro över vägen mellan Tessinparken och köpcentrat.

NULÄGESBESKRIVNING

GRÄSET DOMINERAR

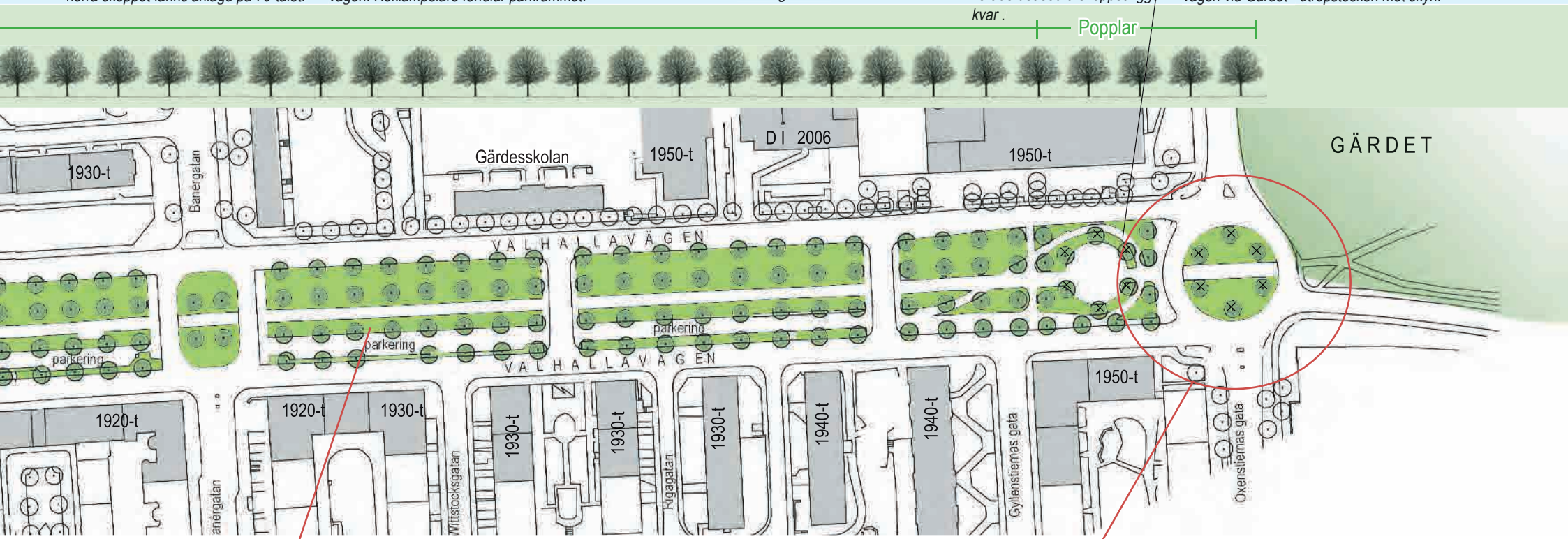
Ridväg längs med Valhallavägen i det norra skeppet fanns anlagd på 70-talet.

Flack avslutande del med upplöst bebyggelse på båda sidor av vägen. Reklampelare förfular parkrummet.

Mjuk grönska ger ett vackert parklik-nande gaturum.

Rester av spårvägen som trafi-kerade det södra skeppet ligger kvar .

× = Pelarpopplar i cirkulationsplatsen som avslutar vägen vid Gärdet - utropstecken mot skyn.



ÖVERVÄGANDE GRÖN YTA NER TILL GÄRDET

Mittskepp och norra skeppet är fredade från parke-ringsplatser. Öppna siktlinjer där gräset får breda ut sig skapar ett helgjutet gaturum.

AVSLUTANDE MÖTE MED GÄRDET

Promenadstråket bromsas upp vid rondellen och upplöses i diverse upptrampade stigar ut på Gärdet.

FÖRSLAG-ÖVERVÄGANDEN

bevarandevärden och utvecklingsmöjligheter

Valhallavägen är en viktig förbindelselänk mellan olika delar av staden och skall fungera som ett trafiksäkert och vackert gaturum med stark identitet och ett tryggt promenadstråk.

Esplanaden är också en viktig länk till naturen och representerar i sig själv ett grönt stråk i staden. Hagaparken och Brunnsviken i nordväst länkas samman med Gärdet i sydost via Valhallavägen. Mitt på vägsträckan, vid Stadion, sluter Norra Djurgårdens grönområde an mot vägen norr ifrån.

Valhallavägen tidig vår.

Att värna Valhallavägens identitet uttrycks enklast genom att ge Valhallavägen en sammanhållen, stark arkitektonisk utformning av hela vägsträckan. Accentuering av platsbildningar, korsningar och delsträckor är viktig för identitet och orientering. En ren och enkel övergripande gestaltning med omsorg och hög kvalitet hos detaljerna samt ett tydligt ställningstagande för vägen som grönstråk bör eftersträvas.

Nedanstående punkter diskuteras under egna rubriker på följande sidor.

- **Accentuering av platser och omsorg om detaljer**
  - Hårdgjorda, grusade ytor kontra gröna gräsytor
  - Platsbildningar
  - Enhetlig estetik

- **Friska trädrader**
  - En del av stadens grönstruktur
  - Enhetligt trädbestånd
  - Goda växtbetingelser och skydd
  - Trädalléns fortsättning sträckan Odengatan - Roslagstull

- **Ett sammanhängande promenadstråk**
  - Promenadstråket som länk i ett större sammanhang
  - Promenadstråket som starkt arkitektoniskt element
  - Säkerhet och belysning

Accentuering av platser och omsorg om detaljer

Hårdgjorda, grusade ytor kontra gröna gräsytor

Ett stramt parkstråk med gräsytor längs med foten av Ruddammsberget kan utgöra en integrerad del av det totala gaturummet. Ett dominerande promenadstråk med raka trädrader på ömse sidor om en bred gång- och cykelyta som sträcker sig längs med hela sräckan .

Sträckan Odengatan - Lidingövägen kan grusas för att vara ändamålsenlig om fortsatt bussterminal och permanenta såväl som tillfälliga parkeringsplatser vid Stadion.

Den del av vägen där strävan att reducera parkering ytterligare ger gräset möjlighet att återerövra esplanaden allt mer.

Gröna gräsytor överväger längs med vägsträckan och ger känslan av ett traditionellt parkrum. Där vägen historiskt haft grönt gräs, kan detta uttryck bestå och utvecklas vidare genom att parkeringsytorna reduceras.

Vid de tungt belastade delarna av vägen, vid bussterminalen samt vid Stadion, där ljusförhållandena tillika är dåliga p g a de täta trädraderna, fungerar ytan bäst som grusad. Asfalterade ytor bör tas bort, förutom i körfälten. Den hårdgjorda ytan möjliggör frihet att röra sig fritt och att disponera ytan för arrangemang som tillfällig parkering vid Stadion, marknadsdagar etc.

Bilden är från 1903, vid Stadion, och visar hur hela den grusade ytan under trädraderna och i mittaxeln disponeras av cyklister, gående och ridande. Sofforna står i trädradernas skugga. Ur Stadsmuseets arkiv.

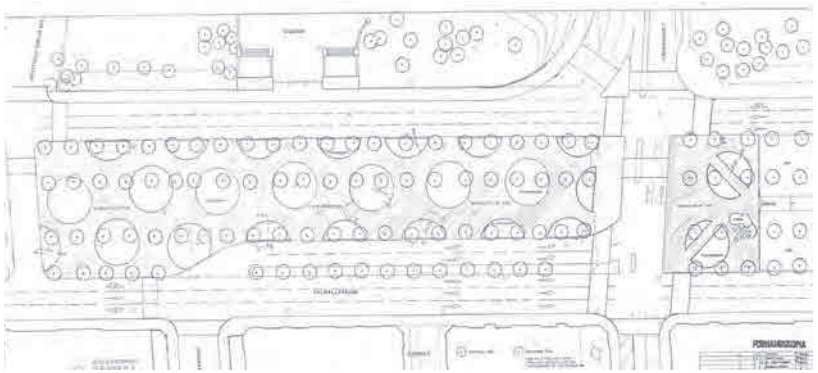
Fotot från 1974, sträckan öster om Lidingövägen, visar ett öppet mittskepp med klippta trädkronor och gröna gräsmattor. Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

Platsbildningar

Platsbildningar, delpartier och jämna, hanterbara avstånd där emellan underlättar orienteringen även för bilisten i rörelse längs med den långa och raka Valhallavägen. Den mänskliga skalan som kontrast till de stora avstånden, den breda vägen, de stora träden, i de långa raderna.

Platsbildningar kan accentueras framför allt med hjälp av markbeläggning och konstnärligt utformad ljussättning. Möblering och utsmyckning i form av skulpturala föremål bidrar också till differentiering och accentuering.

För att vägen inte ska upplevas som en ”baksida” av stadsdelen Östermalm med sina avspärrade tvärgator, bör siktlinjer och stråk in mot staden såväl som i andra riktningen tillvaratas och utvecklas.



Denna ritning från 1970 visar sträckan mellan Drottning Sofias väg (entrén till Nationalstadsparken) och Lidingövägen framför Stadion i en enda accentuerad platsbildning utan parkeringsplatser. Ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.

Enhetlig estetik

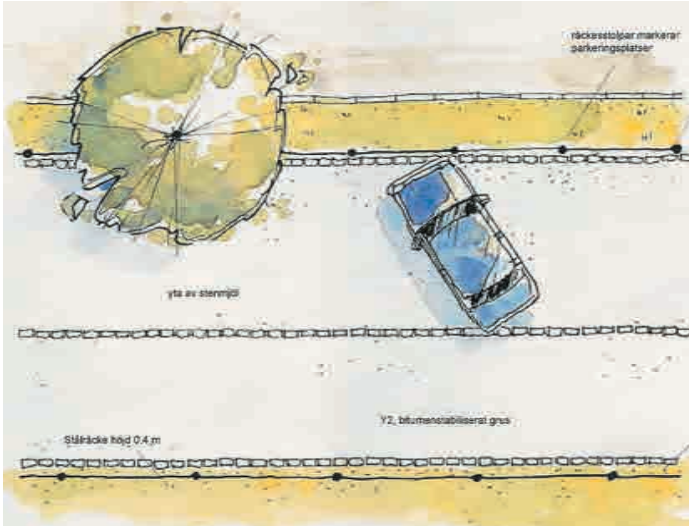
En upprustning med ett enhetligt möbleringsprogram och konsekvent genomförda lösningar längs med hela sträckan skapar en sammanhållen och genomtänkt karaktär åt vägen. Detta kan åstadkommas med enkla och stilrena möbler av hög kvalitet där antalet parkbänkar utökas, grupperas och placeras på jämna avstånd längs med hela vägsträckan. Enhetlig användning av låga respektive höga svarta smidesräcken föreslås.

Ett ordnat och städat gaturum eftersträvas. En omsorg om detaljer är avgörande för trädens hälsa och människors välbefinnande liksom att säkerheten prioriteras. Väl fungerande snöröjning och kontinuerligt underhåll, avsaknad av klotter och skräp, är naturligtvis av största vikt för att upprätthålla ett vackert och tryggt gaturum.

Parkeringsplatser i ytterskeppen med fordonen snedställt placerade ut mot körfälten är en lösning som konsekvent bör användas längs med hela vägsträckan.

Ett enhetligt val av markbeläggning, där all asfalt tas bort på parkeringsytorna till förmån för grusade ytor, bidrar till trädens välbefinnande. Detaljer med natursten, främst storgatsten, rekommenderas.

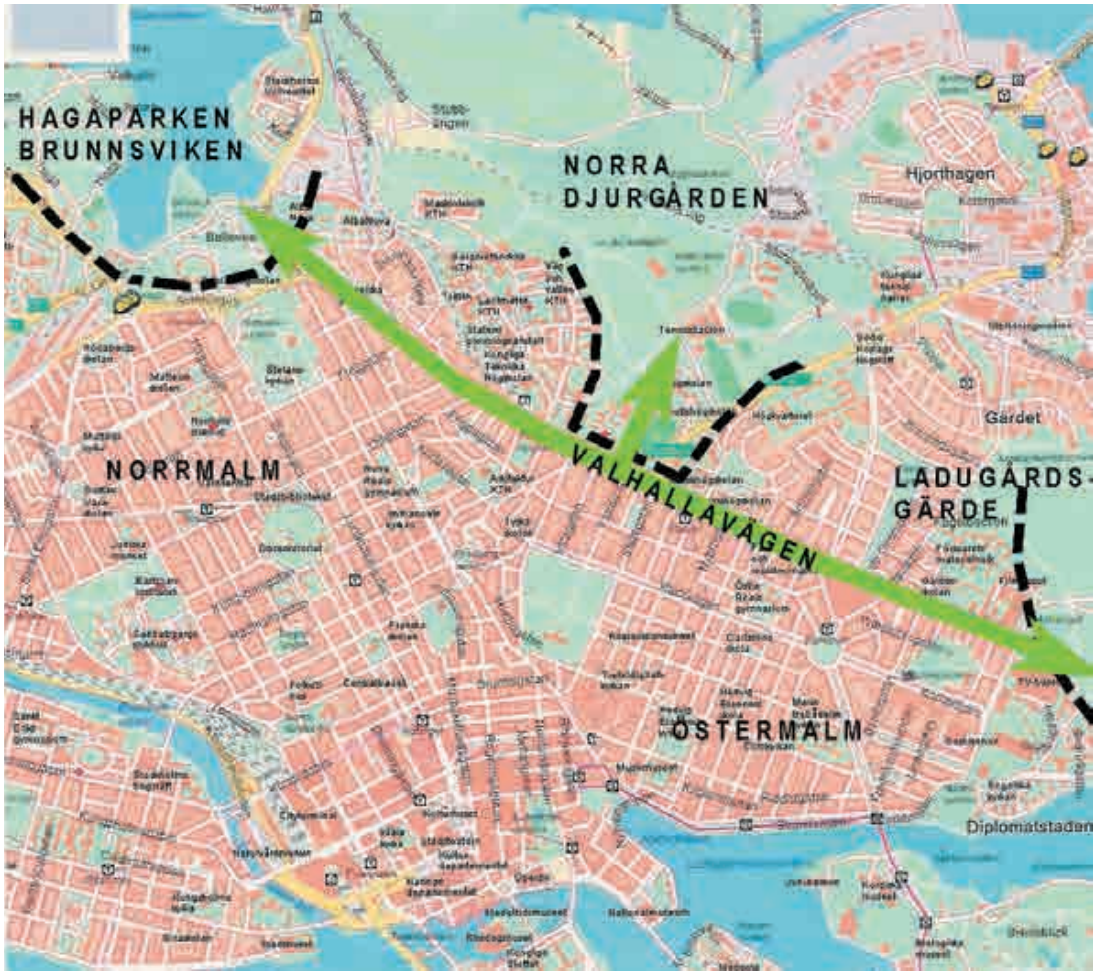
Skålformad ränndal i natursten.



Hänvisning: Tema Landskapsarkitekter redovisar i sitt programarbete för Valhallavägen (sträckan Engelbrektsgatan-Oxenstiernsgatan) 2002 intressanta helhetslösningar såväl som detaljer för parkering, korsningar och gångstråk.

Valhallavägen vintertid.

Friska trädrader hela sträckan



En del av stadens grönstruktur

Den långa och breda esplanaden är med sina trädrader såväl som delar med grönt gräs en viktig länk med naturen och representerar i sig själv ett grönt stråk i staden. Hagaparken och Brunnsviken i nordväst länkas samman med Gärdet i sydost via Valhallavägen.

Mitt på vägsträckan, vid Stadion, sluter Norra Djurgårdens grönområde an mot vägen norr ifrån och vägen utgör en del av entrén till naturmarken.

Valhallavägen ingår dessutom som en del av de andra trädplanterade gatorna i stadsdelen.

Att sätta trädens välbefinnande högt och värna om trädradernas kontinuitet är att fullfölja de tankar som Lindhagen m fl hade beträffande esplanaden som länk i ett större sammanhang.

Goda växtbetingelser och skydd för träden

Kontinuerlig föryngring av trädbeståndet, kompletteringsplantering där träd saknas i trädraderna och borttagande av skadade träd är en förutsättning för friska trädrader.

Vid plantering av nya träd ger skelettjord i långa planteringsdiken sammantaget mycket större volym och utgör ett större ”kärl” i stället för många små, ett för varje träd.

Låga räcken förhindrar påkörning av träden vid parkeringsplatser och körfält.

Eventuellt höjda kantstenar mot körfälten ger ökat jorddjup.

Enhetligt trädbestånd

Idag finns en blandning av olika arter och sorter längs med vägen. En konsekvent användning av en sorts lind t ex Tilia x europaea ´Pallida´ skulle skapa ett kontinuerligt parkrum av likartad karaktär och ge klara riktlinjer vid föryngring av trädbeståndet.
I spåren av almsjukan och andra hot mot ensartade trädslag kan en eventuell differentiering och artvariation ändå komma ifråga vid en förestående upprustning. Olika trädarter kan eventuellt bidra med att ge den långa vägen välbehövlig variation och karaktär åt olika delsträckor.

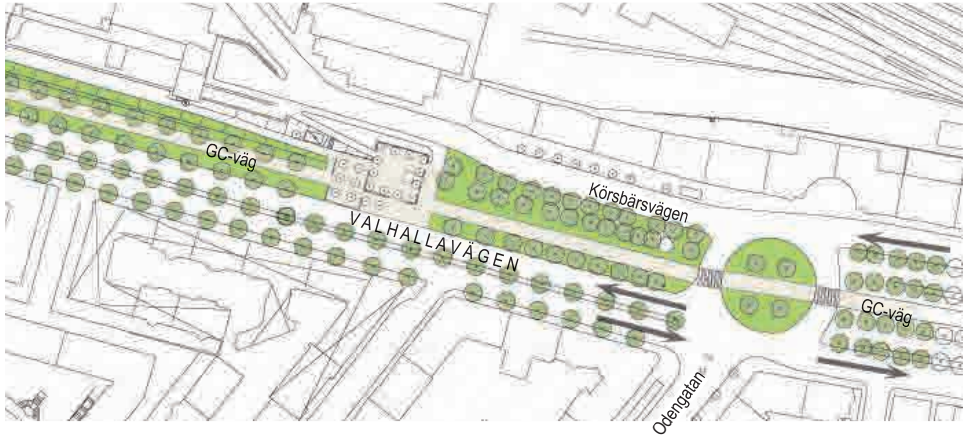
Trädalléns fortsättning Surbrunnsgatan-Roslagstull

Vägen är genom tiderna Stockholms längsta och bredaste trädplanterade gata och en entré till stenstaden från norr. En markering av dess särart innebär därför att hålla vägen trädplanterad fullt ut, om möjligt på ömse sidor av vägbanan där parkstråk mellan körfälten inte ryms.

Den smala delen mellan Surbrunnsgatan och Roslagstull kan bli en fortsättning av esplanaden med kontinuerliga trädrader och ett fortsatt promenadstråk som synliggörs och tillhör gaturummet trots att det ligger vid sidan av körfälten.

Den enkla raden av lönnar, som för övrigt mår mycket dåligt, kan med fördel bytas ut mot tre eller fyra rader av samma sorts lind som den övriga vägsträckan.

Enligt Lindhagen skulle esplanaden ingå som del av en sammanhängande grönstruktur och gärna mynna ut i en park eller annat grönområde. Med hänvisning till dessa ursprungliga intentioner bör parkstråket vid foten av Ruddammsberget accentueras.



Skissartat förslag på övergången mellan den breda esplanaden och den fortsatt smalare delen ner mot Roslagstull. Parkeringsytorna får ge plats för trädrader och ett kontinuerligt promenadstråk vid Ruddammsbergets fot. En rondell i Odengatans avslutning som vid sekelskiftet.

Ett exempel på trädplantering längs med sträckan Surbrunnsgatan - Roslagstull. Två körfält i vardera riktningen och längsgående parkering mellan träden i de yttre trädraderna. Esplanadens breda promenadstråk fortsätter kontinuerligt längs med Ruddammsbergets fot, ända ner mot Brunnsvikens vatten. Av författaren modifierad bild ur Gatutyper, en exempelsamling, framtagen av SWECO VBB i samarbete med Kommunförbundet, Göteborg 2006.

Ett sammanhängande promenadstråk

Promenadstråket som länk i ett större sammanhang

Promenadstråket i esplanaden får en fortsättning i ett eller flera accentuerade promenadstråk med säkra trafikövergångar vid mötet med Gärdet såväl som vid Roslagstull och upplöses inte i till synes tomma intet. Accentuering av platsbildningar bidrar likaså till stråkets koppling till ett större sammanhang, t ex entrén till Nationalstadsparken vid Stadion.

En levande gata med generösa ytor och längd har potential att rymma en rad olika aktiviteter t ex återkommande inslag som marknad, uteservering etc. Goda förutsättningar ges när en lugnare trafikmiljö kommer till stånd i och med Norra länkens tillblivelse.

Stråket som starkt arkitektoniskt element

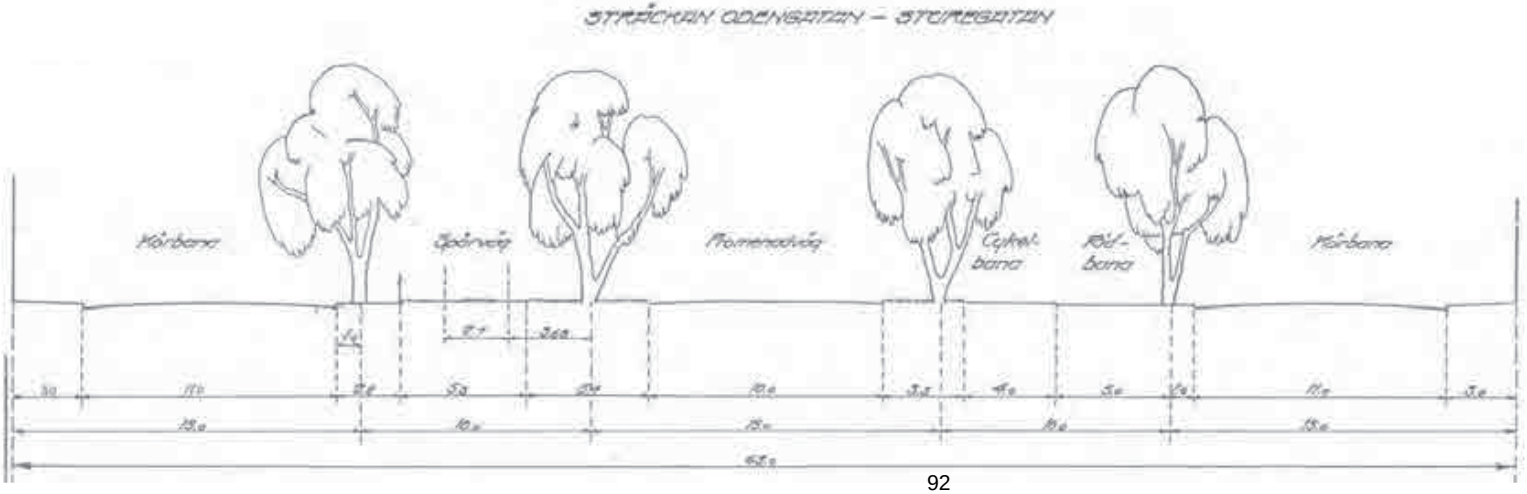
En tydligt markerad och sammanhängande mittaxel för gående skapar den kontinuitet som tillsammans med trädraderna länkar samman Norra Djurgården med Södra Djurgården. Fredat och säkert i kontrast till dagens vanskliga förhållanden för gående och cyklister på vissa sträckor.

Väl tilltagna mått på promenadvägen, likvärdig med körbanorna, ger ett accentuerat och funktionellt utrymme för gående, cyklister, motionärer med flera. Detta ger en sammanhållen och likvärdig utformning hela vägen mellan Brunnsviken och Gärdet.

Sammanhängande promenadstråk med tydliga och säkra övergångar över korsande körfält säkerställer att promenadvägen inte underordnas körfälten.Samtliga övergångar som korsar mittremsan ifrågasätts och ges säker utformning som säkerställer även funktionshindrades behov.

Att mittaxeln är helt fredad från biltrafik är en grundläggande förutsättning för ett tryggt och säkert promenadstråk. Sidoskeppen kan till vissa delar utnyttjas för busshållplatser, parkering eller annan trafik.

Ridvägar bör finnas då stall och historisk förankring finns. De är idag dåligt angivna och saknar övergångar försedda med trafikljus.



Ritning från 1932 ur Trafikkontorets gatu- och parkarkiv.
Trots separata vägar för såväl ridande som cyklister ges den centrala gångvägen ansenliga proportioner.

Trygghet och belysning

I största möjliga utsträckning bör tillgänglighet för alla eftersträvas, det vill säga taktila ledstråk, avsaknad av barriärer och säkra trafikövergångar.

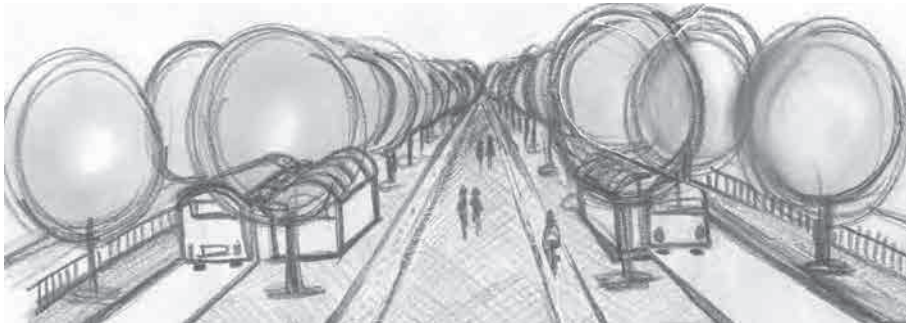
De mörka delarna av året och dygnet kräver vacker och ändamålsenlig belysning som tillika kan vara starkt karaktärsskapande för vägen. Ett väl upplyst promenadstråk är avgörande för tryggheten.

Enhetlig belysning med hängande armatur på lina kan fungera som grundbelysning om den är tillräckligt tätt placerad med rätt ljusstyrka. Därtill återkommande eller enstaka ljussättning av delsträckor och vägkorsningar som får kompletterande belysning; trädbelysning, markspotlights, pollarbelysning, pelarbelysning i trädraderna eller annan avvikande ljussättning för att framhäva och skapa översikt. En spännande och effektfull belysning som därtill bidrar till att skapa en trygg miljö.

Buskage hör inte esplanaden till ur säkerhetssynpunkt. Öppna siktlinjer och överskådliga ytor, väl belysta längs med hela sträckan bör eftersträvas.

Parkering i båda sidoskeppen skapar ett otryggt mittskepp där promenadstråket blir ”instängt” och oöverblickbart utifrån. Strävan att minimera parkeringen till endast ena skeppet om möjligt, för att på sikt låta de öppna ytorna helt återerövra esplanaden.

Linspänd belysning som huvudsaklig ljuskälla längs med hela vägsträckan. Kompletterande belysning på delsträckor.



Även en delvis bevarad bussterminal kan ge plats åt ett fredat promenadstråk i mittaxeln. Eventuellt måste mittskeppets trädrader fösas samman (nyplantering) för att skapa utrymme åt bussarnas körfiler i ytterskeppen - inte minst för att skapa bättre växtbetingelser för träden.

Unter den Linden i Berlin exemplifierar pelarbelysning i trädraderna längs med gångstråket . Även trädbelysning i form av ljusslingor på denna bild.

R E F L E K T I O N

Vid arbetet med gators och vägars omdaning och förestående upprustning kan en historisk studie ge nödvändig vägledning såväl som inspiration. Varför ser det ut som det gör idag och vilken funktion i staden/landskapet i sin helhet har den aktuella gatan/vägen? Finns värdefulla ursprungliga intentioner att beakta, bevara, återställa eller utveckla? Vilka konsekvenser har det på sikt om man väljer att inte beakta dessa värden?

Trafikverkets *Övergripande krav för vägar och gators utformning*, TV17346, Dokumentbeteckning: 2012:181 ger vägledning vid arbetet med utformning av gator och vägar. I kapitel 3.4 Natur- och kulturmiljö går att läsa; ”Som underlag för val av trafikteknisk standard och utformning av en ny vägsträckning ska analysen av natur- och kulturvärden från planeringsprocessen användas. Vid ombyggnader som berör en äldre befintlig väg ska ett kunskapsunderlag för natur- och kulturvärden tas fram. Det är viktigt att ta reda på om vägåtgärden berör kulturväg, kulturbro och/eller väganknutna kulturminnen, (exempelvis milstolpar, vägskyltar, räcken, solitära vägträd). Lämpliga åtgärder för att säkerställa dessa kulturvärden ska vidtas.”

Förutom vägtekniska krav som ska ge tillgänglighet för de trafikanter och typfordon vägen är avsedd för; körbanors uppbyggnad, val av beläggning, framkomlighet för fordon, utformning av korsningar, placering av vägmärken och körbanors belysning etc är den övergripande frågan för vem man anlägger en gatumiljö förutom bilister. I staden är gatan den direkta länken till bostäder och arbetsplatser såväl som en del av det nätverk som förbinder människan med alla andra platser, grönområden inte minst. Gestaltningsprogram eller gaturumsbeskrivning bör följa angivna krav på tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn, hörsel eller annan orienteringsförmåga. Växter och djur ska överleva även i en stad och passager möjliggöras. Buller och luftföroreningar ska reduceras. Cyklister och gående ska inte konkurrera om samma yta och bilister ska inte ha företräde framför andra nyttjare av vägen.

Människan ska förstå sin plats, och det bidrar ett för alla funktionellt, arkitektoniskt och historiskt förankrat gaturum till.