

När Kungsholmens byalag och Alternativ Stad räddade Stockholm

Denna vår firas almstridens 50-årsdag. Våren 1971 drabbade almräddare och ridande polis samman om de 14 hundraåriga träden. Almstriden var den avgörande miljöstriden om Stockholms framtid och samtidigt en stor seger för Stockholms miljöaktivister.

Året innan hade miljövännerna också manifesterat motståndet mot den föreslagna Norr Mälarstrandsleden. Det vackra parkstråket utmed vattnet hotades av mer buller och avgaser och gammal bebyggelse skulle rivas. Kungsholmens byalag stoppade dessa planer i maj 1970 med en omfattande namninsamling, demonstrationer och diskussioner med politiker.

Dessa två aktioner fick avgörande betydelse för Stockholms fortsatta utveckling. Planerna på en stad för bilister, genomkorsad av trafikleder på broar och i tunnlar och försedd med otaliga parkeringshus inne i city, lades på hyllan för gott. Förtroendet mellan politiker och tjänstemän fick sig en ordentlig knäck; alla fick ta sats och tänka om. Stockholmare hade i tysthet sett Stockholms centrala delar rivas, men reagerade till sist med kraft när även parker och träd skulle skövlas. Politikerna var tvungna att lyssna.

Här är vår berättelse om almstridens betydelse för Stockholm, huvudstaden på vattnet i mötet mellan Mälaren och Östersjön.

Förnyelsen av nedre Norrmalm

När andra världskriget hade avslutats och stora delar av Europa stod i ruiner var Stockholm fortfarande oskadat av bomber och kanoner. Men när återuppbyggnaden inleddes i andra städer började Stockholms politiker och planerare riva stadens gamla centrum i den process som kallades "regleringen av nedre Norrmalm". Här skulle tunnelbanan och biltrafiken komma fram och nya moderna byggnader resa sig i framtiden. Hus efter hus jämnades med marken; om de var från 1600- eller 1700-tal verkade inte spela någon större roll.

Brunkebergsåsens grus schaktades bort och i årtal var det som hade varit stadens centrum en enorm grop, som fotgängare och trafik kunde ta sig över på ett fåtal tillfälliga höga brokonstruktioner. När nya hus växte upp revs andra ner i en till synes oändlig process.



Rivningsgropen som blev Sergels Torg. Foto: Lennart af Petersens/Stadsmuseet.

En bakgrund till cityförnyelsen var den blivande tunnelbanan. Beslutet att bygga ut Stockholms tunnelbana hade fattats av Stockholms stadsfullmäktige redan 1941. Den första tunnelbanelinjen, kallad "Gröna linjen", öppnades mellan Slussen och Hökarängen 1950 och två år senare vidare till Vällingby. Den "Röda linjen" invigdes 1964 mellan T-Centralen och Fruängen samt Örnberg. Den sista grenen till Mörby centrum blev klar först 1978.

Den "Blå linjen" var betydligt mer osäker, beroende på att den hängde samman med utbyggnaden av Järvafältet, som sedan 1905 varit ett militärt övningsområde. Men till riksdagsvalet 1962 utlovades bostadsbyggande där för 160 000 människor inom åtta år. Avtal om markköpet var klart 1966. Enligt 1965 års tunnelbaneplan fanns den "Blå linjen" inritad från Järvafältet till Kungsträdgården med fortsättning till Södermalm och Nacka. Men medan sträckningen till Nacka länge var mycket osäker stod sträckningen mot Järvafältet inför ett omedelbart genomförande. Om banan bara skulle gå till T-Centralen eller ända till Kungsträdgården var dock inte klart från början.



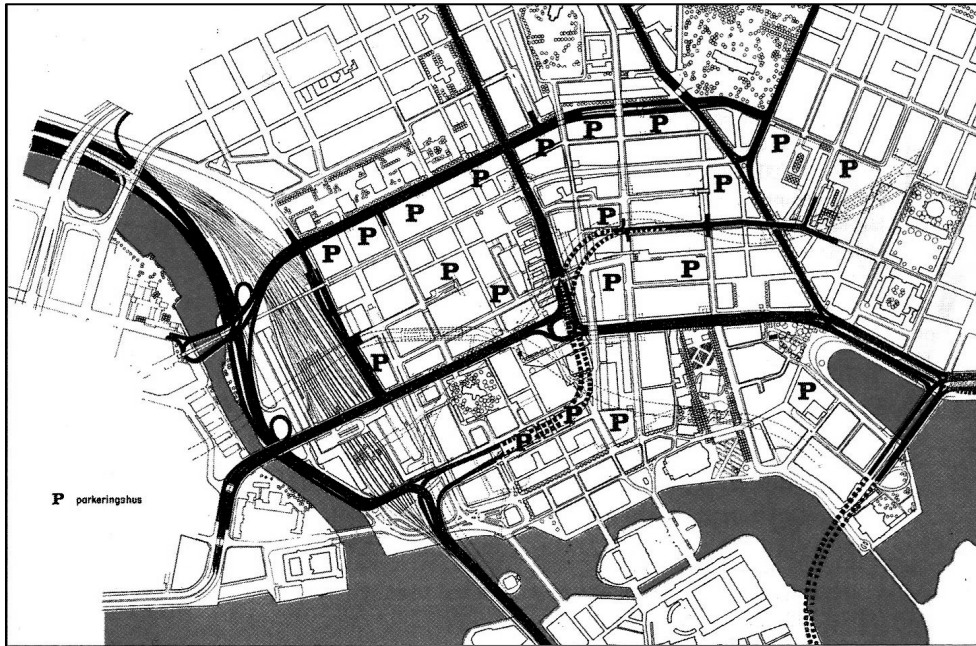
1946 års cityplan.

City 67

Den första planen för cityförnyelsen var från 1946. Cityförnyelsen fortsatte länge i olika delplaner, utan att helhetsbilden uppdaterades, och en ny cityplan kom först 1962, City 62, som fem år senare ersattes av City 67. Under dessa tjugo år hade biltrafiken vuxit avsevärt, vilket den nya cityplanen tog höjd för. Den innebar att ett 20-tal nya parkeringshus skulle uppföras i city och nya trafikleder byggas för att föra in biltrafiken till dessa. City 67 planerade för närmare 30 000 parkeringsplatser i city, en ökning med 10 000 platser jämfört med City 62.

Enligt City 67 skulle en biltunnel dras från Tegelbacken till Sveavägen, med en avgrening på bro över Birger Jarlsgatan till Östermalm. En trafikled med fem körfält skulle byggas längs Norr Mälarstrand och vidare genom Kungliga Myntet och Serafenområdet fram till den nybyggda Klarabergsviadukten över Klara sjö och spårområdet. Klarabergsgatan skulle breddas till 31 meter med sex körfält och kopplas ihop med Sveavägen och den breddade Hamngatan och därefter fortsätta till Strandvägen. De västra delarna av Serafimerlasarettet skulle rivas och Samuel Owens gränd skulle breddas till 31 meter. Den sexfiliga

Blasieholmsleden skulle byggas från Skeppsbron i tunnel till Blasieholmen där den skulle fortsätta på bro över Nybroviken till Strandvägen. Tunnelgatsleden skulle med fyra körfält kopplas planskilt till Klarastrandsleden och gå vidare till Östermalm, på södra sidan kantad av sju parkeringshus.



City 67 med 20 nya parkeringshus och nya trafikleder genom city.

Norr om cityområdet planerades dessutom Rådmansleden från Drottningholmsvägen till Lidingövägen. Den skulle gå i tunnel under Kronobergsparken, på bro över Klara sjö, i tunnel under Rådmsgatan, på bro över Sveavägen och vidare mot Valhallavägen och Lidingö. Vid Klara sjö skulle en trafikplats byggas med tre broar, trafikleden i mitten med sex körfält och en lokalbro på vardera sidan. Barnhusbron, som byggdes 1969, var tänkt som den ena av dessa lokalbroar.

Cityomvandlingen genomfördes inte utan debatt. Kritiken från kulturpersoner och inom de politiska partierna var stundtals stark och handlade ibland om prognoser, ibland om enskilda byggnader eller nya gatusträckningar, men verkade aldrig kunna ändra på huvudinriktningen i den pågående cityförnyelsen. Planeringen hade inte heller debatterats i breda folklager och kritiken hade knappast fått någon effekt.

Debatt om stadsmiljöfrågor

I slutet av 1960-talet ökade debatten om stadsbyggnadsfrågorna. En sådan debatt gällde en kvarvarande gasklocka i Sabbatsbergsområdet som skulle rivas. Den var byggd 1885 och revs 1970 eftersom den ansågs stå i vägen för den planerade Rådmsleden.



Gasklockan vid Sabbatsberg. Bild från Wikipedia.

En annan debatt gällde det nybyggda Skärholmen i sydvästra Stockholm, som skulle få tätare bebyggelse och planerades för mer biltrafik än tidigare förorter. Man beräknade en biltäthet på 1,5 bilar per hushåll för flerbostadshusen, medan småhusägarna skulle ha minst 2 bilar. För centrumanläggningen byggdes därför ett extra stort parkeringshus med plats för 4 000 bilar i fyra plan. Skärholmens centrum invigdes med pompa och ståt den 8 september 1968. Stadsdelen hade inför invigningen beskrivits i tidningarna i positiva ordalag. Invigningens huvudtalare var prins Bertil och borgarrådet Hjalmar Mehr.

Riv Skärholmen!

Den som närmar sig Stockholm söder ifrån ser den terrasserade höghusbebyggelsen i Skärholmen stå fram direkt ur grönskan med en hämmande vishet, som om landskap och stadsarkitektur äntligen stödde varandra.

Detta är emellertid alls inte fallet. Skärholmens skyline är en kuliss kring ett förortscentrum som är ett av de mest människoföraktande som hittills byggts, en för sen import av amerikansk stadsplanering från slutet av fyrtiotalet, föråldrad redan då.

Ni märker det om ni skulle begå mistaget att försöka gå till Skärholmen. Det är nämligen inte meningen att man ska gå dit ens om man bor ganska nära. Man ska köra sin bil, och man ska köra in den i parkeringshuset för fyra tusen bilar, och sedan ska man handla i varuhuset eller gå till tandläkaren och sedan skall man åka bil därifrån. Funktionen bilist — funktionen konsument, men ingen plats för hela människan.

*

Jag vet inte om de som är politiskt och ekonomiskt ansvariga för Skärholmen center medvetet negligerar vår rätt till en stads-

miljö där människor vill vara och mötas även då de inte är på väg att köpa möblemang eller mellanöl. Är det snällhet eller dumhet som skapar denna frigida stenmiljö, där individer och grupper bara är utlämnade åt en arm tomhet så snart de skulle vilja använda den för sin egen skull?

*

I ett hörn av en sådan här öcklig piazza läste en blyg ung man på stapplande svenska upp ett litet manifest som han skrivit innan och där han frågade "var finns här en plats för människan".

Det egendomliga hände nu att ingen fann vad han sa löjligt eller patetiskt. Man stannade ett ögonblick i en tät ring runt om honom och svarade på hans anförande med intensiva applåder. Till och med här mitt i städerfjet insåg många att vad de invigde var sjuttitalets slum. Och de såg fram emot de långa höstkvällarna och vinterkvällarna och vårvällarna då vinden blåser mellan husen och affärerna är stängda och ingen har något där att göra, för det enda man kan använda Skärholmen center till är att rulla engångsglas så det låter riktigt jävligt mellan väggarna. Riv det!

LARS-OLOF FRANZEN

Lars-Olof Franzéns inlägg i DN den 10 september 1968.

Två dagar efter invigningen skrev litteraturkritikern Lars-Olof Franzén ett debattinlägg i Dagens Nyheter med rubriken "Riv Skärholmen": "Skärholmens skyline är en kuliss kring ett förortscentrum, som är ett av de mest människoföraktande, som hittills byggts, en för sen import av amerikansk stadsplanering från slutet av fyrtioalet, föråldrad redan då." Han avslutade med uppmaningen "Riv det!" Inlägget i Dagens Nyheter följdes av en kritikstorm i medierna, som kom att fullständigt överraska de ansvariga politikerna och stadsplanerarna. Dittills hade miljonprogrammet gått som på räls.

Bo Lagercrantz, som hade tillträtt som chef för Stockholms stadsmuseum 1964, ville ge museet en mer aktiv roll i samhällsdebatten. Efter Skärholmsdebatten upplät Bo Lagercrantz Stadsmuseums lokaler till debatt om pågående stadsbyggande och därmed sammanhängande frågor. I protest mot kommersialiseringen ordnades Alternativ jul på Stockholms stadsmuseum, som lockade en brokig skara unga och äldre. Efter jul fortsatte diskussionerna om hur man skulle kunna påverka förändringen av stadsmiljön. Resultatet av diskussionerna ledde till att Alternativ Stad bildades i februari 1969 som en löst sammanhållen folkrörelse. Besluten fattades på stormöten som kunde samla hundratals personer.

Alternativ Stads stormöten blev i längden en svårhanterlig organisation, som tvingade fram en decentralisering. Vasastans byalag hade bildats kring olika stadsmiljöfrågor i den egna stadsdelen, och med detta som förebild bildades Kungsholmens byalag i september 1969 av några aktivister i Alternativ Stad bosatta i stadsdelen. Till det första stormötet på Mariebergsgården, en av stadens hemgårdar, kom ungefär 400 Kungsholmsbor, unga och gamla, för att bilda byalag.

Norr Mälarstrand

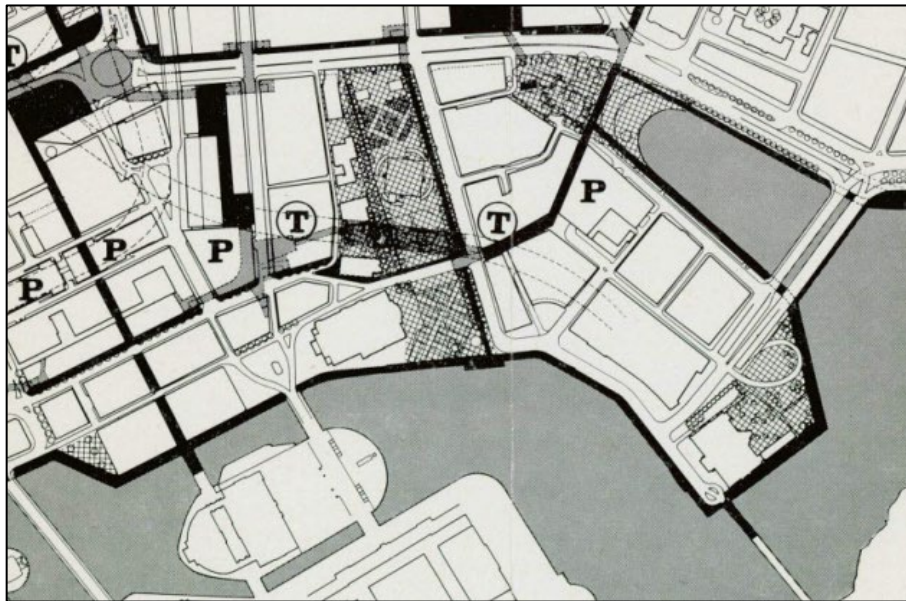
Den fråga som byalaget engagerade sig mest i från starten var den planerade breddningen av Norr Mälarstrand och den planskilda fortsättningen genom kvarteren kring Kungliga Myntet och Serafimerlasarettet och hopkopplingen med Klarabergsgatsleden, som innebar att några av Kungsholmens äldsta byggnader måste rivas. Dessutom skulle trafiken öka kraftigt på Norr Mälarstrand. Till ett stormöte med inbjudna politiker kom ca 300 personer i april 1970 för att protestera mot den planerade Norr Mälarstrandsleden. Byalaget inledde också en namninsamling genom dörrknackning, men lade också ut listor på biblioteket, i en tillfällig utställningslokal och på Mariebergsgården. Den 1 juni 1970 marscherade 2 000 Kungsholmsbor längs Norr Mälarstrand till Stadshuset för att överlämna protestlistor mot Norr Mälarstrandsleden med 24 000 namn till stadsfullmäktiges ordförande Eva Remens (Fp). Det var en mycket kraftfull opinionsyttring.

Almarna i Kungsträdgården

På sommaren 1970 ställdes förslag till en ny stadsplan för en tunnelbaneuppgång i södra delen av Kungsträdgården ut på Tekniska nämndhuset. Biljetthallen hotade almarna i Kungsträdgården, som skulle behöva fällas. Utställningen uppmärksammades av Alternativ Stad, som drog igång en informationskampanj för att sprida kunskap om förslaget och om möjligt förhindra fällningen av almarna.

En bakgrund till förslaget var den idéskiss för utformningen av Kungsträdgården som arkitekten Peter Celsing hade lagt fram med fri sikt tvärs igenom parken från Hamngatan till Slottet, vilket innebar att almarna skulle bort. Tunnelbanan nämndes, men ingenting sades om var uppgångarna skulle vara. Den aktuella planen för cityomvandlingen, City 67, illustrerades med Celsings plan för Kungsträdgården, och med tunnelbaneuppgångarna

redovisade i citykvarteren väster om Kungsträdgården och i kvartersbebyggelsen öster om densamma.



Utdrag ur City 67 med Kungsträdgårdens två uppgångar illustrerade vid Regeringsgatan i kvarteret Jakob Större och vid Arsenalsgatan i kvarteret Näckström.

Sommaren 1969 började stadsbyggnadskontoret utarbeta en plan för en tunnelbaneuppgång i korsningen mellan Kungsträdgården och Arsenalsgatan, med butiksytor på 200-300 kvadratmeter. Eftersom almarna ändå förutsattes vara borttagna skulle det ju finnas utrymme. Även om almarna skulle kunna klara själva biljetthallen medförde de stora ytorna för butikslokaler att de måste fällas. När Alternativ Stad hade uppmärksammat frågan blev man oroad på stadsbyggnadskontoret och tog fram flera planalternativ. Därför ställdes fyra alternativ till biljetthall ut, varav två skulle innebära att almarna måste fällas, de två andra att almarna kunde stå kvar.

Stadsplaneutställningen uppmärksammades inte i pressen, men Alternativ Stad ritade av förslagen och ordnade en utställning i Kungsträdgården under augusti 1970. Man började också samla namn mot den planerade trädfällningen. Alternativ Stad fick in en hörnartikel på Dagens Nyheters ledarsida den 5 augusti 1970 om den planerade tunnelbaneuppgången med rubriken "Rädda Kungsans almar", där de redogjorde för de fyra alternativen.

Den 12 augusti hölls en cykeldemonstration för almarna, som endast lockade ett 50-tal deltagare men ändå lyckades väcka stor uppmärksamhet. Demonstrationen bevakades i Dagens Nyheter nästa dag med en notis på första sidan och en hel sida inne i tidningen som redogjorde för demonstrationen, de olika planalternativen och Kungsträdgårdens historia. Därefter var uppmärksamheten stor i medierna. Den 17 augusti höll Alternativ Stad ett stormöte om almarna på Moderna museet, där man antog ett uttalande om almarna riktat till Stockholms byggnadsnämnd. Den 18 augusti skrev Aftonbladet om "Stadshusets attentat mot almdungen i Kungsträdgården", och om de pågående protesterna. Enligt Expressen hade stadsträdgårdsmästaren Holger Blom sagt att "dom där almarna är redan ruttna och fula". Den 27 augusti intervjuades Holger Blom i Dagens Nyheter om Kungsträdgården. "Jag är inte någon mördare av träd", sade han, "men almarna skulle inte klara en grundvattensänkning". Almarna kunde enligt Blom ersättas av ett 70-tal oxlar eller lindar, men i hans förslag till en omdanad park fanns inte alls så många träd.

Alternativ Stads informationsinsatser ledde till att det kom in 1 350 namn till stöd för almarna, fler än vad som förekommit i något tidigare planärende. Några ville ha en plan för hela Kungsträdgården innan man fattade beslut om tunnelbaneuppgången. Parkavdelningen ville minska hallen "för att spara träd" och Byggnadsstyrelsen ville diskutera hela Kungsträdgården på längre sikt.

Men stadsbyggnadskontoret tänkte inte ändra någonting. Gatukontoret hade redan projekterat biljetthallen med stora butiksytor och de höga kostnaderna för att projektera om biljetthallen uteslöt enligt staden andra alternativ. Inget av alternativen skulle ändå klara almarna på grund av ledningsomläggningar, sade man, vilket inte hade redovisats offentligt tidigare. En omprojektering skulle ta tid och troligen ändå inte rädda almarna, som under byggnadstiden skulle bli utsatta för grundvattensänkning. Politiker och tjänstemän ville inte heller riskera att tunnelbanan till Järva försenades, vilket naturligtvis inte var något bärande skäl. Järvabanan skulle inte behöva försenas en dag. Eventuellt skulle station Kungsträdgården inte kunna öppna sina båda biljetthallar samtidigt, vilket var en helt annan sak.

Inför valet hösten 1970 anordnade Alternativ Stad en enkät till samtliga partier i stadsfullmäktige om aktuella politiska frågor, bland annat almarna i Kungsträdgården. Inget parti svarade oreserverat att almarna skulle få stå kvar, men så hade almarna inte heller blivit en stor valfråga. I Stockholm gick Centern och Socialdemokraterna starkt framåt. Hjalmar Mehr blev nytt finansborgarråd och Centerns Paul Grabö blev nytt gatuborgarråd. Centern hade uttalat sig välvilligt gentemot almarna före valet, vilket ingav almvännerna lite hopp.

En expertutredning som kommunen hade låtit göra visade att de flesta almarna var sjuka och ändå skulle dö inom kort, men enligt sakkunniga på Skogshögskolan som engagerade sig i frågan var almarna friska och skulle kunna leva i 100 år till. I november fick Alternativ Stad reda på att stadsbyggnadskontoret hade utarbetat ett femte alternativ till biljetthall, som skulle kunna rädda almarna, men som aldrig ställdes ut offentligt. I detta alternativ flyttades hallens ena vägg tio meter och avloppsledningarna drogs runt almdungen. Detta alternativ skulle enligt SL:s arkitektkontor och gatukontoret vara fullt genomförbart. I stället för en butik på 290 kvadratmeter skulle det ges plats för en normalstor kiosk på 60 kvadratmeter. Alternativ Stad fick in en ny hörnartikel i Dagens Nyheter den 8 december där det femte alternativet presenterades med rubriken "Mord på almarna?" I artikeln bemöttes utlåtanden som Stockholms stad hade inhämtat, om att almarna troligen inte kunde klara en grundvattensänkning, med bedömningar av två andra experter från Skogshögskolan, som framhöll att almar har ytliga rotsystem som inte är beroende av grundvatten utan av det så kallade sjunkvattnet. Almarna skulle enligt dessa experter klara sig med fem meters orörd jord kring stammarna.

Planärendet var nu på väg mot beslut i stadsfullmäktige utan att man lyckats göra några påtagliga framsteg, mer än att frågan hade uppmärksamats. Under december ringde Alternativ Stad upp samtliga ledamöter i stadsfullmäktige för att diskutera saken och försöka övertyga ledamöterna om att låta almarna stå kvar. Inför beslutet i fullmäktige gick Alternativ Stad dessutom ut med brev till samtliga fullmäktigeledamöter.

På Luciadagen söndagen den 13 december anordnade Alternativ Stad en "Ljusfest i Kungsträdgården" med en sista namninsamling för att rädda almarna. Dagen därpå skulle stadsfullmäktige fatta det avgörande beslutet om almarna. Kungsträdgården fylldes av

intresserade stockholmare. Under sju timmar skrev 6 725 personer på namnlistorna för almarna i Kungsträdgården. Det var ständig kö vid namnlistorna. Nu var frågan verkligen förankrad hos stockholmarna.

Borgarrådet Inge Hörlén (S) inledde förhandlingarna i fullmäktige med att beskriva förslaget och konstatera att stationen i Kungsträdgården skulle bli en av de fyra mest betydelsefulla stationerna i innerstaden. Detta påstående visade sig så småningom vara långt från sanningen. Passagerarantalet vid Kungsträdgårdens tunnebanestation är tvärtom ganska lågt. Efter flera timmars debatt röstade 63 ledamöter för att almarna skulle fällas, medan 34 ledamöter ville återremittera förslaget. Alternativ Stad fyllde åhörarläktaren och vecklade efter beslutet ut banderoller och släppte ner papperssvalor och almlöv på fullmäktigeledamöterna.

Alternativ Stad överklagade beslutet och ansökte om fridlysning av almarna. Länsstyrelsen skickade ärendet vidare till regeringen, som begärde yttrande från Statens planverk. Där pågick emellertid en strejk bland Saco-medlemmarna. Därför handlades ärendet direkt av generaldirektör Lennart Holm. Han drog ett streck tvärs över stadsplaneförslaget, och avgränsade området kring almarna som han föreslog skulle undantas från fastställelse. Lennart Holm ställde sig därmed på almräddarnas sida. Men regeringen brydde sig inte om Lennart Holms synpunkter utan fastställde stadsplanen den 23 april 1971.

Almstriden

Därmed hade Alternativ Stad nått så långt man kunnat den formella vägen, men ändå misslyckats. De som hade arbetat inom Alternativ Stad hela hösten, vintern och våren var missmodiga och uppgivna, men ordnade ändå en sista fest under almarna den 8 maj med fortsatt namninsamling på en lång upprullad lista. Den listan innehöll så småningom hela 40 000 namn.

När staden den 10 maj satte upp plank runt almarna förstod man att en fällning var nära förestående. Trots allt förbereddes telefonlister för att fällningen inte skulle kunna ske utan uppmärksamhet. På kvällen den 11 maj 1971 fick Alternativ Stad på flera olika vägar information om att träden skulle fällas samma natt och telefonkedjan drogs igång. Redan vid halv tolvtiden hade några hundra aktivister samlats kring almarna och flera strömmade till hela tiden. Det fanns också många poliser på plats och även journalister. Vid halv två hade det samlats omkring 600 aktivister och poliserna bildade kedja runt almarna och planket. Vid tvåtiden kastade några aktivister smällare vid en hörna av planket. Poliserna rusade genast mot dem, men i samma ögonblick bröt sig några andra aktivister igenom polisbevakningen på ett helt annat ställe och rusade fram i samlad tropp och lyfte på ett par minuter bort det mesta av planket. Någon aktivist lyckades också klättra upp i en av almarna. Alternativ Stads filosofi var passivt motstånd, och det var inte Alternativ Stads medlemmar utan stadens unga anarkister som genomförde attacken mot planket. De anfördes av en erfaren militär, den pensionerade generalmajoren Gunnar af Klintberg, som hade varit chef för FN:s styrkor i Kongo, men numera var aktiv i Alternativ Stad. Han hade bestämt sig för att, om de ändå tänkte använda våld, åtminstone hjälpa anarkisterna med en effektiv strategi. När planket väl var borta vaktades almarna av ett 50-tal poliser med hundar som slagit en tät ring runt almarna. På plats fanns dessutom sex ridande poliser. Aktivisterna var nu omkring 800 till antalet.



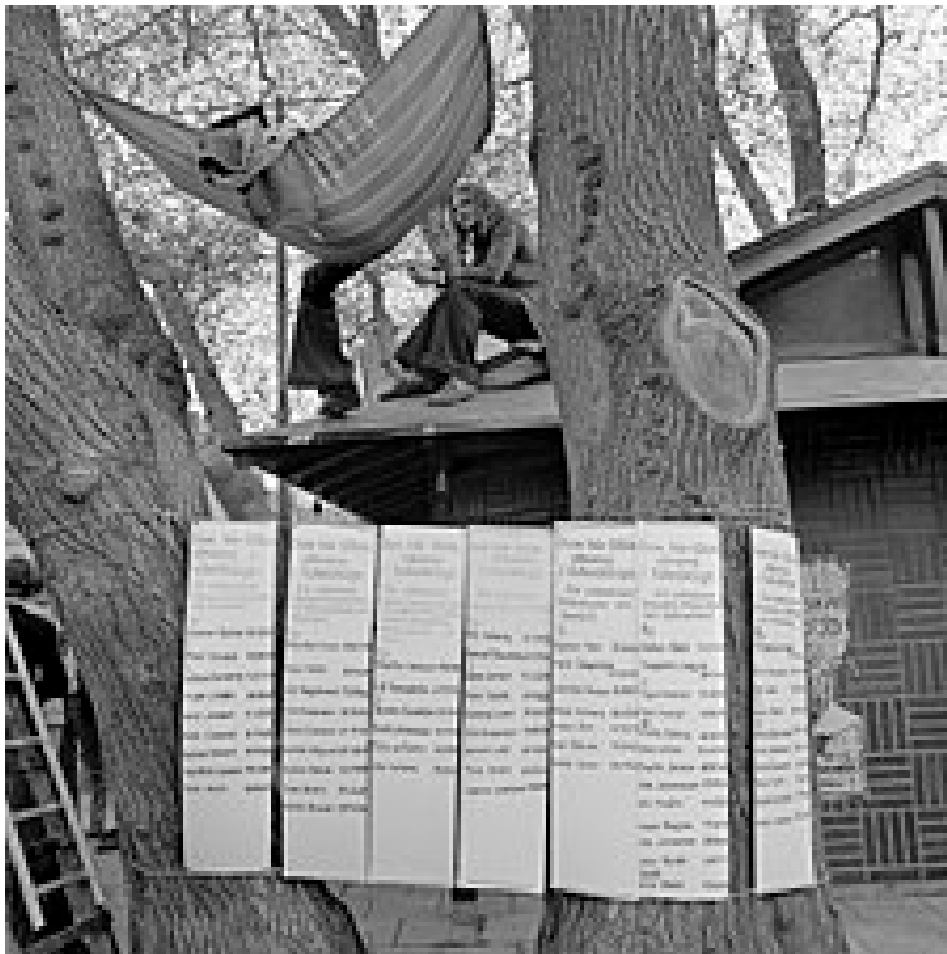
Slaget om almarna 11-12 maj 1971. Polisen på hästen pekar som Karl XII. En klassisk bild av DN:s stjärnfotograf Sven Erik Sjöberg.

Klockan 2.50 kom en grupp arbetare från gatukontoret till platsen, utrustade med motorsågar. När folkmassan några minuter senare hörde hur motorsågarna startades utbröt totalt kaos och aktivisterna kastade sig fram mot almarna, satte sig på marken och slog armkrok runt de 14 almarna. Polishästarna blev oroliga och drevs av ryttarna rakt mot de sittande demonstranterna. Arbetarna lyckades på fem minuter påbörja sågning i fyra almar, så långt att man lyckades såga ut kilar i stammarna. Därefter avbröts sågningen, som nu var uppenbarligen livsfarlig för de närmaste demonstranterna.

Till slut drog sig männen med motorsågar och de ridande poliserna tillbaks. Det satt för många aktivister kring träden eller uppe i träden för att en nedsågning skulle vara möjlig. Frampå morgontimmarna var striden vunnen, i alla fall för tillfället. Flera aktivister klättrade upp i träden med hängmattor. Tv-team fanns också på plats och nyheterna om almarna sändes i ett tjugotal länder.

Fyra almar hade drabbats av skador, men inget träd var fällt. Kilöppningarna blev inte djupare än att man senare kunde få dem att övervalla. Behjälplig här var en av våra dendrologer, landskapsarkitekt Klaus Stritzke, som uppvaktades av en ung almräddare. Han strök redan nästa dag Lacbalsam på alla skadade ytor för att förhindra uttorkning, vilket blev lyckat. Han tittade sedan till almarna med jämna mellanrum, men fick aldrig något gensvar hos parkförvaltningen för tanken att lägga en bryggympning över såren. De flesta såren har trots det vallat över med tiden – det orkade de 100-åriga träden. Enligt stadsträdgårdsmästare Holger Blom var de sjuka och svaga.

Klaus Stritzke berättar också att Holger Blom ringde landskapsarkitekten och dendrologen Sven Hermelin, Stritzkes chef, och bad om stöd. Hermelin nekade och krävde att Blom först skulle komma med ett alternativ till placering av T-uppgången.



Namninsamlingen för almarna fortsatte under hela festveckan. Foto: Lennart af Petersens.

Redan följande dag, den 12 maj 1971, inleddes ett veckolångt firande, dag och natt, av almarnas räddning. Alternativ Stad ordnade fram en scen med mikrofoner och högtalare och med Alternativ Stads Göran Folin som konferencier inleddes en dygnet-runt musikföreställning med frivilliga medverkande. Dit kom Kar de Mumma, Cornelis Vreeswijk, Povel Ramel, Evert Taube och Fria Proteatern. Operakören ställde sig på Rotundans tak och sjöng almarnas lov på kvällen den 12 maj och Kjerstin Dellert höll tal. Vilhelm Moberg undrade om han kunde ordna med smörgåsar åt dem som vaktade almarna. "Det är bara att gå in på Operakällaren", blev svaret. Vilhelm Moberg gick in på Operakällaren och beställde mackor. Tusentals stockholmare kom till platsen. Det blev en veckolång folkfest.

Torsdagen den 13 maj meddelades på Dagens Nyheters förstasida med en sju spaltig rubrik att "Slaget om almarna blev en stor folkfest". Tiotusentals personer hade besökt almarna redan under onsdagen. Under torsdagen meddelade staden och landstinget att almarna "tills vidare inte skulle fällas". Trots detta slog Hjalmar Mehr (S) och Gunnar Hjärne (Fp) fast att almarna skulle fällas före sommarens slut, i alla fall så snart polisen kunde garantera säkerhet åt allmänhet och arbetare.

Varje uppskov skulle enligt politikerna innebära försening av Järvabanan och tunnelbanestationen, en ny lögn. Det enda som skulle behöva försenas var en av två biljetthallar till Kungsträdgårdens station, men inte T-banelinjen som helhet och inte heller biljetthallen vid Regeringsgatan.

Kungsträdgården blir grönnare när T-banan kommer.

Om tre år står det ett 40-tal nya gröna träd i Kungsträdgården, som redan från början är borsat sju meter höga.

Det är bara en av våra planer på hur Kungsträdgården ska se ut när tunnelbanestationen är färdig. Vidare planeras att stänga av Strömgatan och låta en grön matta gå ända ned till kajen. Tehuset flyttas närmare vattnet med vackrare utsikt över båtar och fågelliv.



I Kungsträdgården består underlaget mest av låga jordlager med stora stenblock. En förskjutning av stationen åt västsidan har såväl från byggnadsteknisk som konstnärlig synpunkt bedömts som ytterst svår genomförbar.

Även om biljetthallen byggs 15-20 meter från almarna och görs mindre, skadas trädens rotsystem.

3. Station Kungsträdgården är ett viktigt etappmål för det tredje bananet i Stor-Stockholm. Det ger Järfältsborna, till exempel de i Tensta och Rinkeby, den snabbkontakt med innerstaden man så länge väntat på. Och förbättrar samtidigt förbindelserna till och från Solna och Sundbyberg. Åt andra hållet skall sedan banan byggas ut till Nacka-området.



Det enda man kommer att se av tunnelbanestationen är ett par trappor som försvinner ner i jorden.

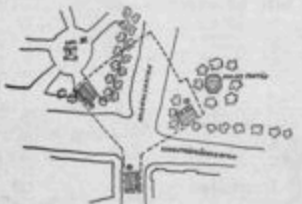
Hela stationen med biljetthall, serviceanordningar (t.ex. vitrum och skötrum för barn), personalrummen, toaletter och annat ligger alltså helt och hållet under mark.



Varför ska man då lägga en tunnelbanestation just där almarna har sina rötter?

1. Man har hittills bara kunnat ta sig till Kungsträdgården med färdmedel ovan jord.

Idén med en tunnelbanestation är ju att den ska ligga så centralt som möjligt så att tunnelbanan blir ett konkurrenskraftigt färdsmitt gentemot bilismen. Därigenom ges möjligheter att genom gågator och på annat sätt skapa bättre förhållanden för gångtrafikanterna.



Tiden är knapp.

Redan nu ligger man mer än ett halvår efter de ursprungliga byggnadsplanerna. En ytterligare försening undviks om man kan börja bygga nu.

Järvbanan öppnas 1978 och beräknas redan från starten betjäna mer än 100.000 människor.

Almarna är vackra. Vackrare än ett plank och en grop, som man måste dras med i ett par år.

Det kommer man inte ifrån. Och det är väl det som många människor upplever som ett trist perspektiv.



I Stockholm planteras 2.000 nya träd varje år.

Och parkytorna i stan minskar inte som många tror. De blir större och större för varje år.

Kungsträdgården blir grönnare när T-banan kommer.

Vid planteringen i trädplanen beräknas följande område: 60 hektar (12 ha, 8 x, 40 x, 1 x) för det största som utgör resten (48 hektar) (12 x, 8 x, 5 x, 4 x) vilka ligger på gång och bilväg och utgör en del av den totala arealen. Planteringen har redan påbörjats och avslutas av regeringen.

Information från Stockholms kommun och Stockholms läns landsting

Samma lögn skulle man gå ut med i helsidesannonser nästa dag i de stora dagstidningarna. Där lovade man en mängd saker om trädplanteringar, som inte fanns med i några planer och aldrig beslutats i några demokratiska organ. Men Dagens Nyheter lät Alternativ Stad bemöta annonsens innehåll. KTH:s årliga rivningsstipendium utdelades till dem som stod bakom beslutet om almfällningen. Priset, en två meter hög almplanta, planterades på Stadshusgården.

Omprovning

Men redan den 7 juni meddelade Inge Hörlén (S) att man tillsatt en arbetsgrupp för att ompröva planen för Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Några dagar senare, den 13 juni, deklarerade samtliga borgarråd och gruppleddare i Stadshuset att almarna skulle komma att stå inte bara under sommaren utan även över vintern, ett beslut som i praktiken innebar att almarna inte längre skulle fällas. Fem dagar senare utnämndes Hjalmar Mehr till landshövding och lämnade därmed kommunalpolitiken för gott efter mer än 30 år.

Några andra stockholmspolitiker som var starkt drivande i cityomvandlingen var Yngve Larsson (fp) och Helge Berglund (S). Helge Berglund hade lämnat Stockholmspolitiken 1965 för att bli chef för AB Storstockholms Lokaltrafik, som han lämnade vid årsskiftet 1972/1973. Yngve Larsson, som från 1940-talet varit drivande bakom cityomdaningen, insåg under 1960-

och 1970-talen att en omprövning av inriktningen var nödvändig. Omedelbart efter almstriden ifrågasatte han i Dagens Nyheter om vi verkligen behövde en tunnelbanestation i Kungsträdgården just då.

Också flera tjänstemän, som under årtal drivit cityomvandlingen framåt, lämnade scenen. Stadsbyggnadsdirektören Göran Sidenbladh avgick 1973 och efterträddes av Torsten Westman med en mer nyanserad syn på cityomvandlingen. Det fanns inte kvar någon enda tung politiker eller tjänsteman som längre ville driva den föråldrade och av folkopinionen förkastade linjen i cityomvandlingen. Almstriden blev stadsmiljörörelsens största seger någonsin i Sverige.



En ovanligt stilig T-banestation dekorerad med lämningar från rivna hus på nedre Norrmalm.

Den "Blå linjen" öppnades för trafik som planerat mellan T-Centralen och Hjulsta 1975. Kungsträdgårdens tunnelbanestation öppnades med en biljetthall vid Regeringsgatan i oktober 1977. Någon uppgång vid almarna skulle aldrig komma att genomföras. Den östra uppgången med biljetthall vid Arsenalsgatan försenades på grund av almstriden och öppnades först i januari 1987 i ett nybyggt hus.

Beslutet att tunnelbanans uppgång skulle läggas i en nybyggnad vid Arsenalsgatan innebar också att almarna var slutgiltigt räddade. Någon butik eller några toaletter för allmänheten finns inte. Kungsträdgårdens tunnelbanestation blev inte heller någon av de mest trafikerade som påståtts. De femton stationer med flest passagerare har alla mer än 20 000 passagerare per dygn, med T-Centralen i topp med 185 000 och Slussen med 85 000. Antalet passagerare per dygn som använder Kungsträdgårdens tunnelbanestation ligger idag på ca 7 000.



Dagen efter sågningen. Foto: Klaus Stritzke.



Skadorna efter sågningen har läkt sedan länge. Visst ler almen? Foto: André Strömqvist.

Efter den kraftfulla manifestationen mot Norr Mälarstrandsleden 1970 och efter almräddningen 1971 gick luften nästan helt ur cityomvandlingen. I november 1973 lade stadsbyggnadsborgarrådet Inge Hörén i samråd med fastighetsborgarrådet P O Hansson fram ett pm angående omprövning av de bärande principerna i cityaneringen. De båda borgarråden var överens om att trafiklederna skulle bli färre, parkeringsutrymmena inte så omfattande och att inga fler rivningar i stor skala skulle ske. Flera bostäder skulle sparas i city. Stadsfullmäktige godkände 1974 riktlinjerna för den revidering av City 67 som blivit nödvändig efter den intensiva folkliga kritiken.

Den nya cityplanen, City 77, skulle gynna fotgängare och cyklister samt bussar och varutransporter, medan den privata biltrafiken fick "anpassa sig till den lägre kapacitet som gatunätet erbjuder". De flesta parkeringshusen i City 67 ströks, Norr Mälarstrandsleden, som skulle ha kopplats ihop med den redan breddade och förlängda Klarabergsgatan, ströks. Blasieholmsleden ströks. Tunnelgatsleden ströks. Rådmanleden kom aldrig att aktualiseras. Vägtunneln från Tegelbacken till Sveavägen genomfördes, men den tänkta avgreningen till Östermalm kortades av så att den mynnade ut vid Mäster Samuelsgatan. År 2020 används den en gång sexfiliga Klarabergsgatan enbart för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I Cityplan 1977 föreslogs nya gågator, parker, gatuplanteringar och en prioritering av gång- och cykeltrafiken i signalreglerade korsningar. Delar av Drottninggatan skulle bli gågata och Fredsgatan gågata med begränsad körtrafik. Enligt Cityplan 1977 skulle värdefulla miljöer och byggnader bevaras och restaureras och den nya bebyggelsen skulle komplettera befintliga kvarter och anpassas till de nuvarande husens skala. I Cityplan 1977 ingår en

ill teater.	Almarna
ställning,	Mot norr står dungen av almar runt Tehuset,
räddade	byggt 1953 till Stockholms 700-årsjubileum.
Resterna	Den stora almstriden 1971 blev en viktig
lös tomt	händelse i Stockholms stadsbyggnadshistoria.
	En tunnelbanestation skulle byggas i Kungs-
	trädgården, och för att få plats med en
	stationsnedgång skulle almarna fällas trots
november	allmänhetens protester. Människor i alla
öd.	åldrar och med de mest olika politiska åsikter
också	bildade emellertid en front, höll vakt vid
Statyn	träden och räddade dem. Almstriden ledde till
en kung	en omprövning av Stockholms stadsbygg-
arna	nadspolitik och står som en modern symbol
om pekar	för civil olydnad och folkligt motstånd mot
ll	expertstyrning och politiskt maktmissbruk.
leripjäser,	Sitt nuvarande utseende fick Karl XII:s
gsbyte	torg 1996–1997, då nya gräsmattor och
de fäst-	blomsterrabatter ordnades. 65 nya lindar
ga.	ersatte några mycket gamla och dåliga träd.
abaren	Jakobs kyrka
plats där	Här, där landsvägen norrifrån ledde in i
-talet.	staden, låg under medeltiden ett litet kapell
	som Gustav Vasa lät riva efter reformationen.
l XII:s	Johan III, en av Gustav Vasas söner, lät bygga
bevarad	en ny kyrka på samma plats, men byggd efter

Denna skylt står på Arsenalsgatan, under almarna mot Operan till. Uppsatt av Stockholms stad och stadsdelsnämnden.

detaljerad karta som visar "kulturhistorisk och stadsbildsmässigt värdefull bebyggelse" som skall bevaras. En del redan utfärdade expropriationstillstånd skulle bli återkallade. Cityplan 1977 innebar även att viss markanvändning som enligt gällande Zonplan 70 varit arbetsplatsområden skulle ändras till bostadsområden samt att smygkontoriserade bostadshus åter skulle bli bostäder.

Förändringarna har fortsatt senare. När Cityplan 1977 togs fram var antalet parkeringsplatser i city bara 11 300 och skulle inte bli fler, att jämföra med 30 000 enligt City 67. Sedan dess har de blivit ännu färre. Parkeringshuset Wahrenberg som byggdes i slutet av 1960-talet för 450 bilar med två smala kontorshus mot Drottninggatan och Brunkebergstorg krymptes på 1990-talet genom tillbyggnad av enkelsidiga bostadshus med en gemensam trädgård på parkeringshusets tak. På andra sidan Drottninggatan byggdes 1973 ett stort

parkeringshus för 550 bilar i kvarteret Elefanten. Det revs 2001 för att ersättas av ett nytt bostadskvarter med 150 lägenheter och butiker. P-centrum, ett av de äldsta parkeringshusen från 1963 i hörnet av Drottninggatan och Mäster Samuelsgatan, revs 2005 och ersattes av kontor och butiker.



Vår under almarna, serveringen vid det älskade Tehuset. Foto: Karin Englund.

Utan namninsamlingen mot Norr Mälarstrandsleden och utan almstridens kraftfulla demonstration av folkviljan hade stadsutvecklingen inte blivit densamma i Stockholm.

År 2021 är det 50 år sedan almstriden utkämpades och vanns. Fortfarande finns almdungen kvar. En alm har fallit i storm, en har fällts av säkerhetsskäl. De 12 återstående slår ut och grönskar varje vår i början av maj. Idag är almsjukan det största hotet mot almarna i Kungsträdgården, inte planeringsåtgärder.

Göran Johnson och Eva Hernbäck

Aktiva i Kungsholmens byalag och Alternativ Stad under åren kring 1970.

Medlemmar i Dendrologerna sedan år 2000.