

## LOKALTRAFIKEN I STOCKHOLM.

Föredrag av direktör *Gösta Hellgren*,  
Stockholms spårvägar.  
(Härtill 2 bilagor, Plansch 1—2.)

Lokaltrafiken i Stockholm, liksom praktiskt taget i alla stora samhällen, kan särskiljas i två, tämligen skarpt avgränsade huvudgrupper:

- 1) kommunikationer mellan den inre, tätbebyggda staden och förorterna däromkring, samt
- 2) de inre kommunikationerna mellan den inre stadens olika delar.

### *Förortskommunikationerna.*

Förortskommunikationerna i Stockholm uppehållas *dels* genom lokaltåg å huvudbanorna, till vilka jag räknar statens järnvägar, Västeråsbanan och Roslagsbanan, *dels* genom lokalbanorna, Djursholmsbanan, Nynäsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanorna, *dels* genom Stockholms spårvägars förortsbanor. f. n. 7 st., den 1 oktober i år genom Örbybanans tillkomst utökade till 8, *och dels* genom omnibusslinjer, f. n. uppgående till ett 40-tal. (Plansch 1.)

Stockholms spårvägars förortsbanor äro följande:

- linje 15 till Sundbyberg,
- » 13 » Ulvsunda,
- » 12 » Äppelviken, Smedslätten, Ålsten och Nockeby,
- » 18 » Gröndal,
- » 16 » Mälärhöjden,
- » 17 » Tellusborg,
- » 8 » Enskede,
- » 19 » Örby (under byggnad).

Samtliga dessa linjer utom linje 15 ligga i hela sin längd inom stadens område, linje 15 däremot gar utanför stadens område in i Solna kommun.

Alla spårvägens förortslinjer ha sina ändpunkter nära stadens centrum, de södra vid Slussen, linjerna 12 och 13 vid Rödbotorget och linje 15 vid Norra Bantorget.

Trafiken å Stockholms förortskommunikationsleder fördelade sig år 1929 sålunda:

å huvudbanorna: Statens järnvägar, Västerås- banan och Roslagsbanan .....	10 milj. passagerare
å lokalbanorna: Djursholmsbanan, Nynäsba- nan, Saltsjöbanan, Lidingöbanorna .....	5 » »
å spårvägsbolaget förortsbanor .....	25 » »
å omnibusslinjerna .....	10 » »

Tillsammans 50 milj. passagerare

Förortstrafiken har under senare år kraftigt ökats, särskilt å spårvägens förortsbanor. Under sista femårsperioden har sålunda passagerareantalet å dessa ökats från 14 till 25 miljoner per år, och efter allt att döma skall utvecklingen här under de närmaste åren pågå med oförminskad fart.

Vilka åtgärder måste vidtagas för möjliggörande av denna utveckling? De nuvarande huvudbanorna och lokalbanorna kunna sannolikt under många år framåt genom ökat antal tåg upptaga den ökade trafik, som nybebyggelsen utmed dessa banor medför, men för den fortsatta bebyggelsen inom stadens ytterområden och de stora oexploaterade områdena därintill måste nya kraftiga åtgärder vidtagas. Under sista åren har Stockholms folkmängd ökat med 10 å 12 tusen innevånare per år, huvudsakligast genom nyinflyttning, och hänvisas dessa nya tusental till bostäder inom ytterområdena. Detta ställer såväl ökat krav på spårvägens nuvarande förortsbanor som ock krav på tillkomsten av nya dylika till nya områden.

Vi ha i år anlagt en ny förortsbana till mellersta Brännkyrka, den s. k. Örbybanan, linje 19, som är avsedd att öppnas för trafik instundande 1 oktober och som vi på utfärden om fredag komma att bese. Denna bana är byggd efter de principer, som jag anser böra gälla för fortsatta förortsbanebyggen, d. v. s. för en största tåg hastighet av 60 km. per timme och ett hållplatsavstånd av c:a 800 meter, vilket avstånd torde vara lämpligt med hänsyn till innebyggarnas bekvämlighet.

Med denna maximihastighet och detta hållplatsavstånd vinnes en medelhastighet inkl. uppehåll vid hållplatserna av 25 km. per timme, d. v. s. 1 mil på 24 minuter.

Som jämförelse vill jag nämna, att motsvarande hastighet för närvarande utgör å Djursholmsbanan 21 å 22 km. i timmen samt å Saltsjöbanan, med hållplatsavstånd av i medeltal 1,3 km., 28,7 km. i timmen.

Jag kan även meddela, att medelhastigheten å de underjordiska banorna i Berlin, Paris och London utgör 23 å 25 km. i timmen.

Tyvärr kan denna goda medelhastighet av 25 km. per timme endast uppnås å de yttre, å egen banvall förlagda delarna av våra förortsbanor, då däremot vid förortslinjernas inre delar, där desamma framgå i gatorna, farten blir avsevärt mindre. Med den för var dag ökade

gatutrafiken kommer allt större hinder att läggas för förortstågens framförande i gatorna, och nödvändigt är därför, att åtgärder snarast vidtagas för förortsbanornas inledande i stadens inre delar på av gatutrafiken oberoende sätt. Bästa lösningen vinnas härvid givetvis, om förortsbanorna från olika delar av staden kunna förenas i en eller ett par underjordiska stamlinjer, vilka linjer, i den mån förortstrafiken så medger, kunna utnyttjas även för innertrafik.

En annan viktig detalj i förortstrafiken är vagnmaterielen. Ju längre förortsbanorna utsträckas, dess mer framträder behovet av ökat antal sittplatser. För den nya Örbybanan hava vi beställt vagnar av helt ny typ, rymmande 46 sittplatser inne i vagnen mot nuvarande 24. Örbyvagnarna få en längd av 18,8 meter, förses med boggier med ett inbördes centrumavstånd av 6,5 meter, axelavstånd inom boggier av 2,1 meter, 4 motorer, luftbroms och skinnklädda bänkar. Utfärden till Örbybanan om fredag kommer att ske i dessa nya vagnar. Jag tror, att dessa vagnar skola visa sig vara ett synnerligen gott tillskott till vår vagnpark och att de skola vinna allmänhetens gillande.

Genom att Örbyvagnarna, till dess tunnel under Södermalm hinner färdigställas, komma att å delen Skanstull—Slussen gå i nuvarande gator, har tyvärr vagnbredden icke kunnat nämnvärt ökas utöver nuvarande bredd, utan ha vi för Örbyvagnarna måst stanna vid en utvändig bredd av 2,36 meter. Med förortsbanorna inledda genom den inre staden i tunnlar eller på annat av gatutrafiken oberoende sätt, bör givetvis vagnbredden ökas så, att 4 personer bekvämt kunna sitta i bredd, två på var sida om mittelgången. Å under senare år utbyggda förortsbanor inom ytterområdena äro spåren lagda på sådant avstånd, att denna ökning av vagnbredden kan genomföras.

### *Trafiken i den inre staden.*

Jag övergår nu till den andra huvudgruppen av de lokala kommunikationerna, nämligen *trafiken i den inre staden*.

Här är det spårvagnar och omnibussar, som f. n. ombesörja trafiken i Stockholm, och även i denna inre trafik har en betydande utveckling skett under sista åren.

Antalet trafikanter på våra inre linjer har vuxit från 76 milj. spårvagnstrafikanter och milj. busstrafikanter år 1923 till 105 milj. spårvagnstrafikanter och 25 milj. busstrafikanter år 1929, 6 år senare. Utvecklingen kommer säkert att fortgå i samma takt under åtskilliga år framåt, och det gäller att i tid vidtaga åtgärder för att icke förhindra denna utveckling.

Jag vill då först nämna, att den största svårigheten i Stockholms innertrafik vållats och alltjämt vållas genom den smala passagen vid Slussen, den punkt, där all den stora trafiken mellan södra och norra stadsdelarna måste gå fram. Vid denna punkt är sedan gammalt för-

lagd den sluss, som förmedlat sjötrafiken mellan Saltsjön och Mälaren, och leda över denna sluss två gatuklaffbroar — med mycket tät spår- vägs- och busstrafik — vilka broar på grund av sin ringa höjd måste öppnas för praktiskt taget alla båtar. För åtskilliga år sedan beslutade emellertid Stockholms stadsfullmäktige att förbättra dessa förhållanden genom anläggande av en ny stor farled söder om Södermalm, Hammar- byleden, och denna nya sjötrafikled har i år öppnats för fullständig sjöfart. Där kommer givetvis den allra största delen av sjötrafiken mellan Saltsjön och Mälaren att framgå, och Slussen blir därigenom på ett gynnsamt sätt befriad från hittillsvarande besvärliga öppningar av broarna.

Den väldiga trafikmängd, som fortfarande måste framgå över Slussen, nödvändiggör emellertid att snarast möjligt en ny gatuled måste tillkomma för trafiken i nord-sydlig riktning. Utan dröjsmål måste därför enligt min bestämda övertygelse uppföras *en ny bro, Södermalm —Långholmen—Kungsholmen, den s. k. Västerbron.*

Den nyligen avslutade tävlingen om Västerbron visar, att man här kan ernå en synnerligen god lösning ur gatu-, spår- vägs- och estetisk synpunkt. Det är meningen, att den nya Västerbroleden skall utgå från Långholmsgatan å Södermalm, därefter framgå över Långholmen samt å Kungsholmen utmynna vid Rålambstorg, därifrån den genom nya och befintliga gator sättes i direkt förbindelse med S:t Eriksbron. Man kan säkert hoppas, att stadsfullmäktige redan i vinter bevilja anslag till bron, och torde densamma då kunna beräknas färdig att öppnas för trafik år 1935.

Förutom denna nya Västerbro förefinnes emellertid ett stort behov av en annan ny gatuled av betydelse, fullt jämförlig med Västerbron, nämligen *en ny gatuled från Skeppsbron över Blasieholmen till Nybroplan.*

För avhjälpande av nuvarande synnerligen svåra trafikförhållanden, särskilt vid Norrmalmstorg och Gustaf Adolfs torg är en sådan ny gatuled oundgängligen nödvändig. Förhållandet är nämligen, att den starka trafiken från Nybroplan i sydlig riktning till största delen fortsätter till Södermalm, och skulle sålunda med en ny direkt trafikled över Blasieholmen till Skeppsbron dels avsevärd väg- och tidsförkortning vinnas för all genomgående nord-sydlig trafik och dels en betydlig avlastning erhållas å de nu starkt belastade punkterna Norrmalmstorg och Gustaf Adolfs torg. Jag är fullt medveten därom, att stora svårigheter ännu äro att övervinna, innan denna gatuled kan bli verklighet. På många håll fasar man nämligen för att överbygga Norrström på denna plats med en ny bro, då därigenom stora estetiska värden påstås gå förlorade, och vill därför förlägga gatuleden i tunnel under Norrström

Gatutunnel under strömmen kan jag under inga förhållanden tillstyrka på grund av de olägenheter för all trafik samt de stora obehag

och kostnader en dylik anläggning skulle medföra. Och jag kan heller inte dela deras uppfattning, som från estetisk synpunkt utdömer en bro mellan Skeppsbron och Blasieholmen. Jag är fullt på det klara med, att de nuvarande förhållandena å denna vackra plats genom en ny bro tillkomst bliva i viss mån omgestaltade. Men jag är också övertygad därom, att vår tids arkitekter och brobyggnadskonstnärer, sedan de en gång blivit övertygade om nödvändigheten av den nya ledens tillkomst, skola veta att så forma den nya bron, att densamma icke blott skall kunna av nuvarande generation godkännas, utan ock för kommande Stockholmsgenerationer bliva en dyrbar klenod.

I och med Västerbrons och Blasieholmsledens tillkomst möjliggöres betydande förenklingar och förbättringar av kommunikationerna i stadens centralaste delar. Jag har uppgjort en trafikplan, där jag angivit, hur jag i stort tänker mig de inre spårvägs- och busskommunikationerna ordnade vid denna tidpunkt. (Plansch 2.)

Jag vill då först nämna, att spårvägsbolagets styrelse ännu icke fattat definitivt ståndpunkt till denna trafikplan och att densamma således visar mina personliga tankar i frågan.

Planen visar endast de *inre* kommunikationerna. Förbindelserna till förorterna finnas således icke angivna.

Grunddragen av planen äro följande:

1) *En inre spårvägslinje* (linje 1) framföres Slussen—Hornsgatan—Västerbron—S:t Eriksgatan—Fleminggatan—Kungsgatan—Stureplan—Birgerjarlsgatan—Blasieholmsleden—Skeppsbron—Slussen, och *innanför denna inre ringlinje finnas inga spårvägslinjer.*

2) *Nuvarande spårvägslinje 4* ombildas till en *yttre ringlinje* Slussen—Katarinavägen—Skänegatan—Västerbron—S:t Eriksgatan—Odenagatan—Valhallavägen—Sibyllegatan—Blasieholmsleden—Slussen.

3) *Spårvägslinjerna 6, 7, 10, 11 och 14* bibehållas i huvudsak oförändrade, men linjerna 6 och 10 framföras över nya Blasieholmsleden.

4) Övriga kommunikationer mellan de olika inre stadsdelarna ombesörjas med omnibusslinjer.

Genom sålunda föreslagna omnibusslinjer vinnas betydande avlastning just på de punkter, där trafiksvårigheterna nu äro som värst. Smålandsgatan, Norrmalmstorg, Hamngatan, Kungsträdgårdsgatan, Strömgatan, Gust. Ad. torg, Norrbro och Lejonbacken bliva härigenom *helt befriade* från spårväg och på samma sätt blir västra delen av gamla staden, Riddarhusgränd, Vasabron och Vasagatan helt utan spårväg. Genom att linjerna 2 och 5 ersättas med omnibusslinjer vinnas även, att hela Strömgatan, Tegelbacken och Hantverkaregatan befrias från spårväg.

Någon fara för att busstrafiken genom nu framlagd plan skulle genom sin täthet komma att alltför mycket belasta gatorna, förefinnes icke. Busstätheten på de mest belastade gatorna skulle bliva avsevärt lägre än i storstädernas centra.

Verkställda trafikutredningar giva tydligt vid handen, att de å trafikplanen föreslagna busslinjerna på fullt nöjaktigt sätt kunna ombesörja resp. linjers trafik, och de efter vår femåriga busstrafik här i Stockholm direkt framkomna erfarenhetssiffrorna om kostnaderna för resp. trafikslag visa också, att en utveckling i huvudsaklig överensstämmelse med den nu framlagda planen bäst skulle gagna trafikföretagets ekonomi. Jag förutsätter härvid, att i busstrafiken framdeles som hittills biljettförsäljningen skall omhänderhavas av ynglingar mellan 16 och 20 år.

Den nu demonstrerade trafikplanen avser givetvis icke vare sig att i detalj kunna följas eller att omfatta alla de kommunikationsleder, som kunna bliva behöfliga. Utbyggnad av stadsplanen å västra Kungsholmen och å Ladugårdsgärde kräver säkerligen nya linjer, och även ny bebyggelse i övriga stadsdelar kan medföra ökat eller ändrat behov av linjer.

Planen avser huvudsakligen att visa, hur i stadens inre delar de båda kommunikationsslagen, spårväg och buss, efter Västerbrons och den nya Blasieholmsledens tillkomst lämpligen kunna fördelas för att förminska svårigheterna vid de mest kritiska trafikpunkterna, för att möjliggöra snabbaste och mest ekonomiska trafik mellan de olika stadsdelarna och för att även giva övrig gatutrafik goda framkomstmöjligheter.

Några underjordiska banor för den inre trafiken utöver de förut nämnda för förortslinjerna huvudsakligen avsedda anser jag icke för långa tider böra byggas i Stockholm. Underjordiska innerlinjer med sina oerhörda anläggningskostnader och sina för allmänheten allt annat än eftersträfvandevärda trafikförhållanden böra icke anläggas, förrän framkomligheten med spårvagn eller buss visat sig omöjlig. Så är här i Stockholm icke fallet.

Jag har här sökt skissera den framtida utvecklingen av lokaltrafiken i Stockholm, och torde av den plan för den inre trafiken jag nyss visat i huvudsak framga min ställning till frågan om val av spårväg eller omnibuss som trafikmedel. Jag vill emellertid nu med några ord sammanfatta min ståndpunkt i denna aktuella fråga.

För *förortstrafiken*, särskilt för längre linjer, torde spårväg i den form av förortsbano med snabbgående tåg, som jag förut angivit, vara att föredraga framför bussar, därest befolkningstätheten i förorterna är eller inom kort kan beräknas bliva tillräckligt stor för att göra en dylik förortsbana ekonomiskt försvarlig. För vinnande av verkligt god och snabb förortstrafik är härvid nödvändigt, att förortsbanan å hela sin längd — alltså även genom den inre staden — framföres fri från gatutrafiken.

Även för förortstrafiken kan emellertid omnibussen ofta med fördel komma till användning, särskilt vid glesare bebyggelse.

För *trafiken* i den inre staden äro både spårvägar och omnibussar lämpliga trafikmedel.

Som jag förut med siffror angivit hava sedan år 1925, från vilken tid Stockholms spårvägar även driver omnibusstrafik, spårvägs- och busstrafiken båda visat en kraftig stegring. Sida vid sida ha de båda trafikslagen utvecklats och visat sig på ett lyckligt sätt komplettera varandra. Det ekonomiska resultatet av denna utveckling har även visat sig gott, och har härvid framgått att kostnaden per trafikant för de båda trafikslagen varit i stort sett desamma.

En fråga av stor betydelse och ständigt aktualitet är, huruvida och i så fall i vilken utsträckning befintliga spårvägslinjer i den inre staden böra ersättas med omnibusslinjer.

Jag är *icke* av den uppfattningen, att *alla* spårvägslinjer i den inre staden böra ersättas med omnibusslinjer, men jag är fullt medveten därom, att vissa platser och gator finnas i stora samhällen, där en spårväg icke längre är lämplig och där man kan vinna avsevärda förbättringar från såväl allmän trafiksynpunkt som från ekonomisk synpunkt genom ersättande av spårvägslinjerna med omnibusslinjer. Sådana punkter äro i Stockholm exempelvis Gustaf Adolfs torg, Norrmalmstorg och Tegelbacken. Därest vid lösande av trafikproblemet å dylika platser säkra utredningar visa lämpligheten av att där ersätta hitillsvarande spårvägstrafik med omnibusstrafik, må man icke tveka att omgestalta trafiken i sålunda angiven riktning. Så gagnas, enligt min bestämda uppfattning, bäst samhället, innevånarna och trafikföretagets ekonomi.

Generella regler för val mellan spårväg och omnibuss gå icke att uppställa. Och generella utredningar i denna fråga kunna visserligen vara intressanta, men, grundade som de i regel äro på siffror från sydligare länder, där trafikförhållandena ofta i betydlig grad avvika från våra, kunna desamma icke vara till nämnvärt gagn för tillämpning i våra länder. Nej, rätta vägen vid val mellan spårväg eller buss anser jag vara, att i varje speciellt fall först noga undersöka hur trafikuppgiften i fråga bäst löses medelst spårväg och medelst omnibusslinje, samt att därefter jämföra dessa båda alternativ från alla synpunkter, varvid i regel den ekonomiska bör bli utslagsgivande. Denna jämförelse från ekonomisk synpunkt skall grundas på erfarenhetssiffror från det egna samhället eller från annan närbesläktad ort.

*På fråga vilket är bäst, spårväg eller omnibuss, och vilket är billigast kan sålunda intet allmänt svar givas. Endast för viss angiven trafikuppgift kan denna fråga besvaras, och då först efter noggrann jämförande utredning.*