

# UTVECKLINGSPLANER FÖR LOKALTRAFIKEN I STOCKHOLM.

Föredrag av direktör *Gösta Hellgren*.  
Stockholms spårvägar.

När Svenska Spårvägsföreningen för fem år sedan hade sitt årsmöte i Stockholm, talade jag några ord om hur lokaltrafiken då var ordnad här i staden och om de planer på trafikförbättringar, som då voro aktuella. Under de fem år, som gått sedan dess, ha vissa arbeten av betydande storleksgrad utförts i syfte att åstadkomma bättre trafikförhållanden, och vill jag härvid främst nämna: Tranebergssund, Västerbron, Tunnelbanan under Södermalm och ombyggnaden av Slussområdet. Jag skall nu i korthet beskriva dessa arbeten.

*Tranebergssund.* Mellan Brommalandet och Kungsholmen gick sedan gammalt en flottbro över Tranebergssund (fig. 1), vilken 1914 ersattes av en pontonbro med dubbla spårvägsspår.

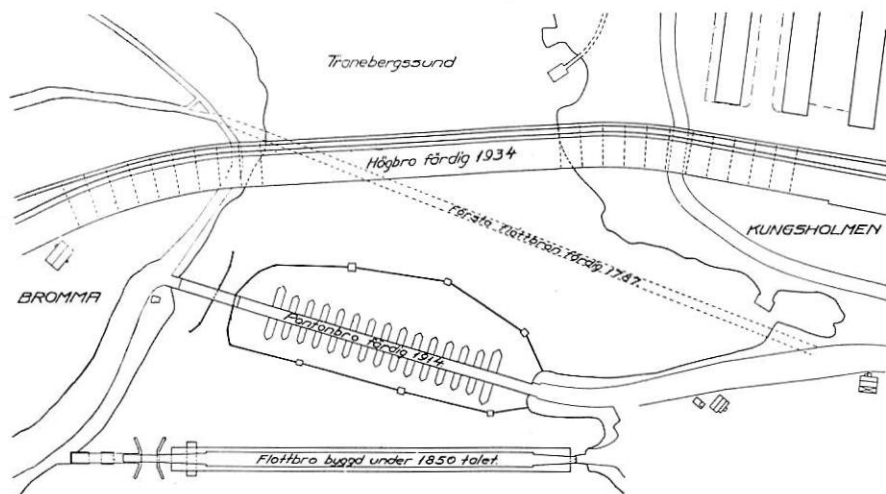


Fig. 1. Tranebergssund.

Den kraftiga utvecklingen av förortsbebyggelsen i Bromma under 1920-talet medförde en ständig stegring av trafiken mellan Bromma och den inre staden, och pontonbron med sitt rörliga spann för genomsläppande av sjötrafiken till Ulvsundasjön befanns snart otillräcklig. År 1931 beslöt stadsfullmäktige uppföra en ny, fast högbro över Tranebergssund norr om den gamla pontonbron, och den 1 september 1934 öppnades bron för trafik.

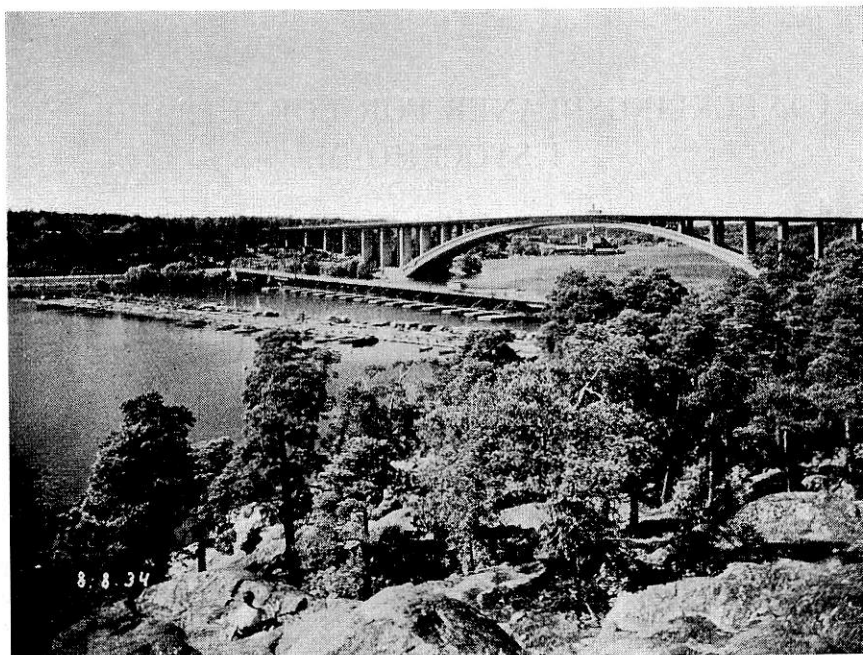


Fig. 2. Tranebergbro. Gamla pontonbron och nya högbron.

Den nya bron består av ett betongvalv över sundet med 181 meters fri spännvidd och 26 meters fri höjd över vattenytan, och avslutas bron på Kungsholms- och Brommasidorna med betongviadukter av betydande längd (fig. 2, 3 och 4). Bron är byggd i två från varandra helt skilda delar, den sydliga avsedd för gatutrafik med en gatubredd av 19 meter och den nordliga med sina dubbla spår avsedd enbart för förortsbanorna, som alltså här framföres å egen banvall.

Förortsbanornas framdragande över nya Tranebergbron har nödvändiggjort en omläggning av dessa banor på c:a 3 km längd. På denna nya sträcka äro samtliga korsande gator och vägar ledda *under* banan. Nya stationer äro anlagda vid Kristineberg, Traneberg och Alvik, förlagda i högre plan än vid dessa stationer korsande vägar, från vilka trappor leda upp till de mellan spåren förlagda plattformarna. Det nya dubbelspåret å linjen 12 ledes från den nya stationen vid Alvik på en 48 meter lång viadukt över stadens stora utfartsväg västerut, Brommavägen.

*Västerbron.* Stockholm har hittills haft endast *en* gatuförbindelse mellan de norra och södra stadsdelarna, nämligen vid Slussen. Det har länge ansetts behöfligt att skapa en ny nord—sydlig led, och sedan många olika förslag framkommit, enades man i stadsfullmäktige 1931 om att bygga en ny gatubro från västra Södermalm över Lång-



Fig. 3. Tranebergbro.

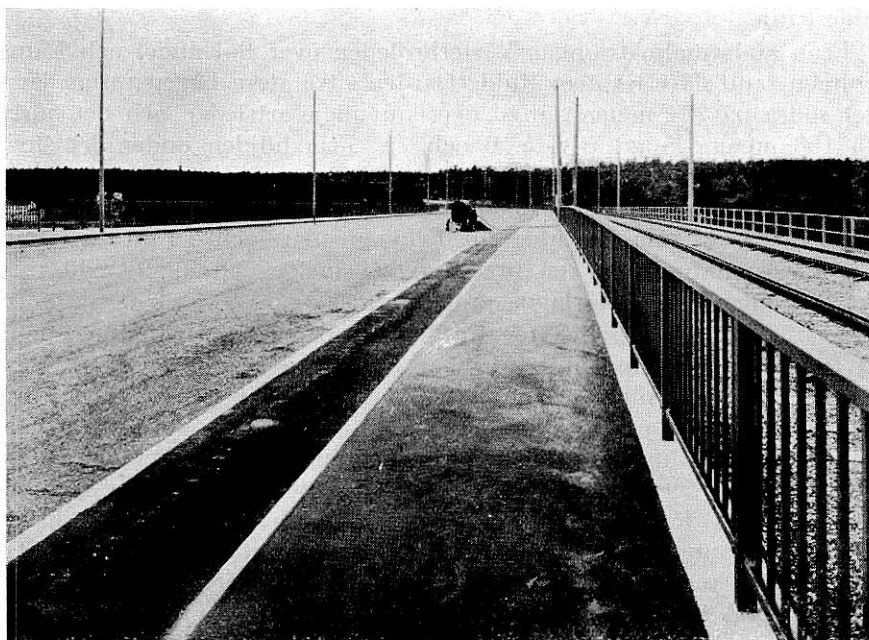


Fig. 4. Tranebergbro.

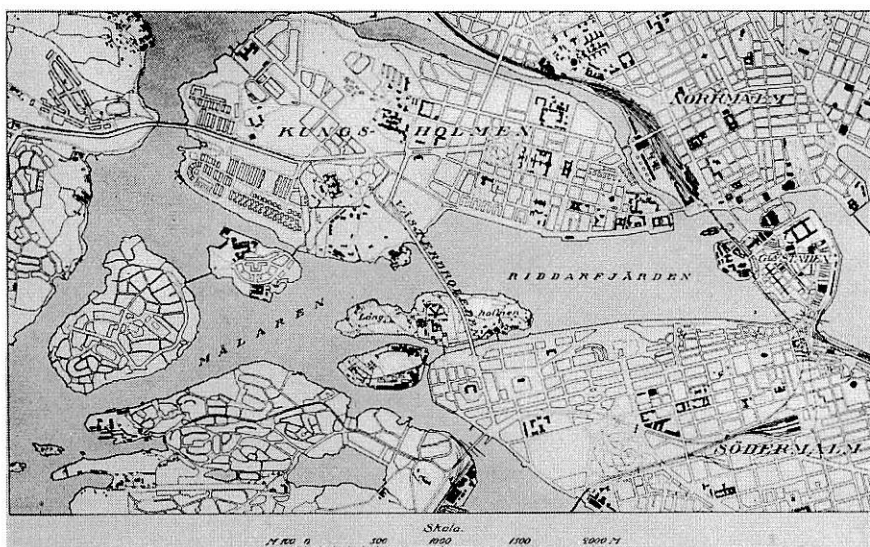


Fig. 5. Västerbroleden.

holmen till Kungsholmen. Denna nya bro, Västerbron, utgör fortsättning norrut av Långholmsgatan på Södermalm, vilken gata direkt ansluter till Liljeholmsbron och Södertäljevägen, Stockholms huvudinfart söderifrån.

Från Södermalm framgår Västerbroleden över Pålsundet och Långholmen samt därefter över Ridderfjärden i två stora bågspann av järn, det södra på 204 meters längd över huvudsjöfartsleden och det norra på 168 meters längd (fig. 5, 6 och 7). Fria höjden under det stora spannet till vattenytan är 24 meter och bron är icke försedd med någon rörlig del. På Kungsholmen fortsätter Västerbron i en lång betongviadukt, som ansluter till Fridhemsplan och Drottningholmsvägen. Västerbron har en bredd av 24 meter och är försedd med dubbla spårvägsspår, förlagda mitt i gatan.

När Västerbron öppnas för trafik i november i år, kommer detta att medföra betydande förändringar i vårt nuvarande spårvägs- och bussnät. Spårvägslinje 4 kommer då att ledas över Västerbron, och ombildas denna linje samtidigt till en 15 km lång ringlinje runt hela det inre Stockholm, passerande Fridhemsplan, S:t Eriksplan, Odenplan, Valhallavägen, Östermalmstorg, Nybroplan, Norrmalmstorg, Gust. Ad. Torg, Slussen, Katarinavägen, Ringvägen, Långholmsgatan och Västerbron. På samma gång som linje 4 sålunda omlägges kommer dels linje 1, som nu har sin ändpunkt vid Kornhamnstorg i gamla staden, att förlängas till Skånegatan på Söder och dels linje 6 att framdragas till det stora bostadsområdet på östligaste Södermalm nära Sofia kyrka.

Vårt bussnät kommer att såtillvida förändras i samband med Väster-

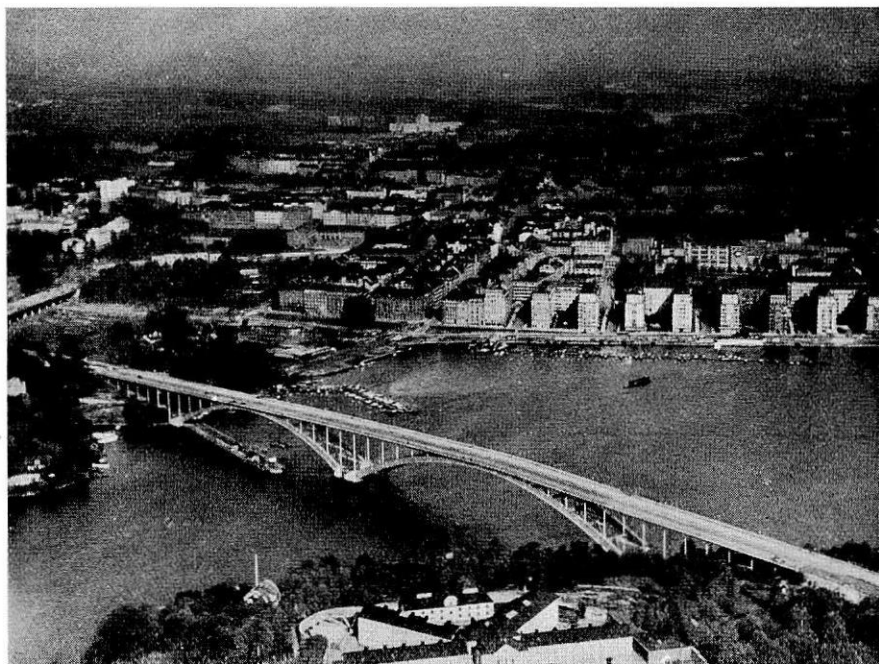


Fig. 6. Västerbron från Långholmen. I bakgrunden Norr Mälarstrand.

brons öppnande, att linje 51, som nu går Odenplan—Drottninggatan—Mynttorget, drages upp till Söder med ändpunkt i Ringvägen å Eriksdalsområdet.

*Tunnelbanan.* Det tredje stora arbetet, som här utförts under senaste femårsperioden, är Tunnelbanan under Södermalm. Då baningenjör Gripe vid föregående årsmöte lämnat detaljerade upplysningar om tunnelbanan, skall jag nu endast med några ord beröra den. Tunnelbanan är framdragen i nord—sydlig riktning under Södermalm från Ringvägen vid Skanstull till Slussen, där tills vidare provisorisk ändstation är anordnad, intill dess banan utbygges vidare norrut. Genom tunneln framgå våra förortsbanor 8 till Enskede och 19 till Örby, vilka linjer förut framförts i gatuplanet genom Södermalm.

*Slussområdet.* Det fjärde stora arbetet, utfört under de sista åren, är ombyggnaden av Slussområdet. Enda förbindelsen hittills — och ännu någon tid — mellan Södermalm och Norr är, som jag tidigare sagt, förlagd till Slussen. Vi ha nog alla märkt, hur under lång tid betydande svårigheter för trafiken där uppstått, och åtskilliga förslag ha under åren framkommit för avhjälpan av bristerna. Även i denna fråga fattade stadsfullmäktige år 1931 beslut, och står det nya Slussområdet efter 4 års ombyggnadsarbete nu i huvudsak färdigt för att nästa månad officiellt invigas.

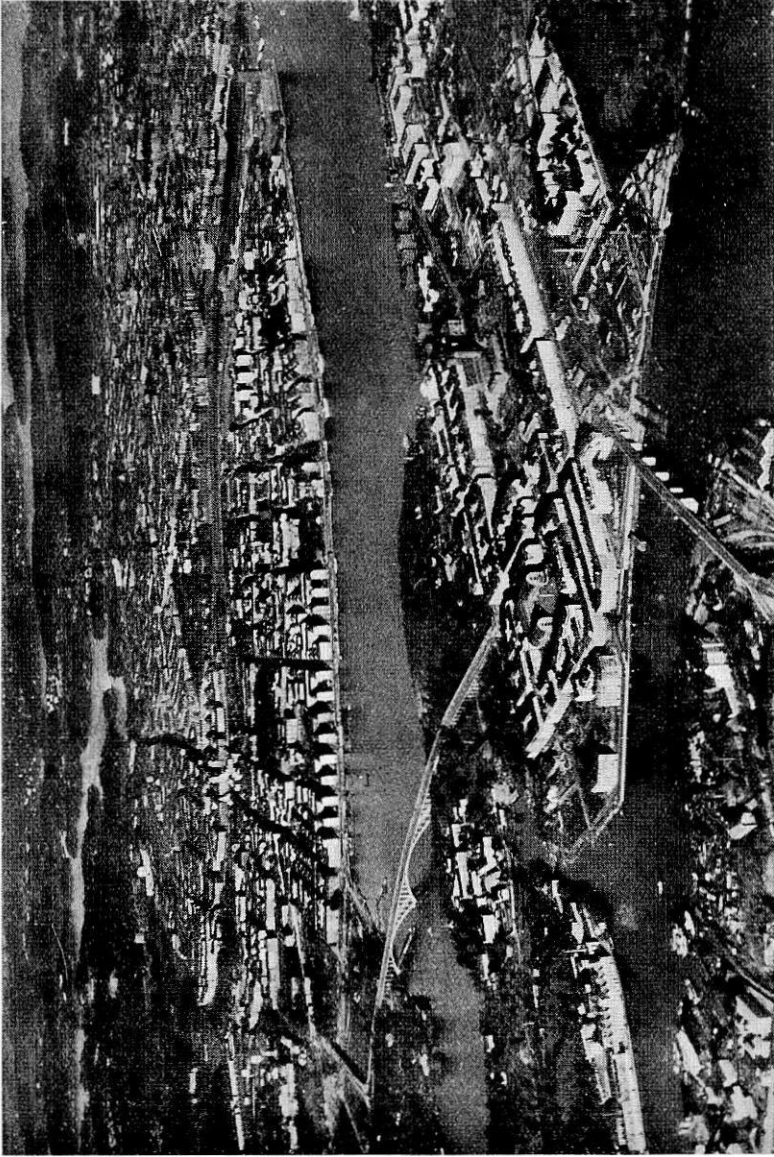


Fig. 7. Västerbroleden.  
Liljeholmsbron – Långholmsgatan – Västerbron – Rålambshovsviadukten – Fridhemsplan.

Huvudprincipen i ombyggnaden är att gatutrafiken från Hornsgatan och Götgatan ledes i en ny, bred huvudgata utan korsande trafik till Skeppsbron, samt att Katarinavägen, huvudleden för trafiken från östra Södermalm, genom en ny gata *under* den nämnda Skeppsbroleden utan korsningar i plan sättes i direkt förbindelse med Kornhamnstorg. Vid den punkt, där dessa båda nya gatuleder korsar varandra i

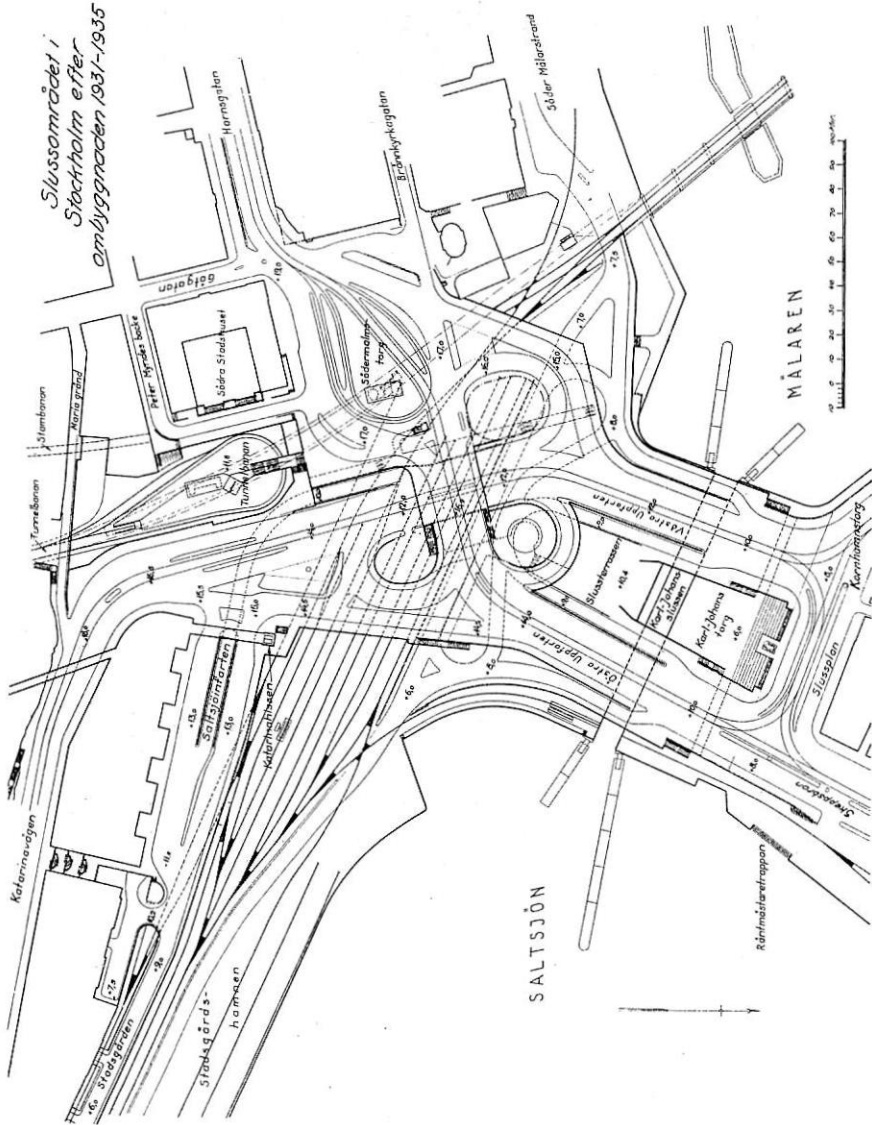


Fig. 8. Slussområdet i Stockholm efter ombyggnaden 1931—1935.

olika plan, äro anordnade tre gatuslingor, genom vilka trafiken kan överföras mellan de olika lederna utan någon korsning av trafiken i plan (fig. 8, 9 och 10).

I båda dessa nya huvudgator, Hornsgatan—Skeppsbron och Katarinavägen—Kornhamnstorg, äro framdragna spårvägslinjer, i den förra linjerna 3 och 10 och i den senare linjerna 1, 4, 6 och 9.

Å det nya Södermalmstorg, är anordnad ändstation för spårvägens

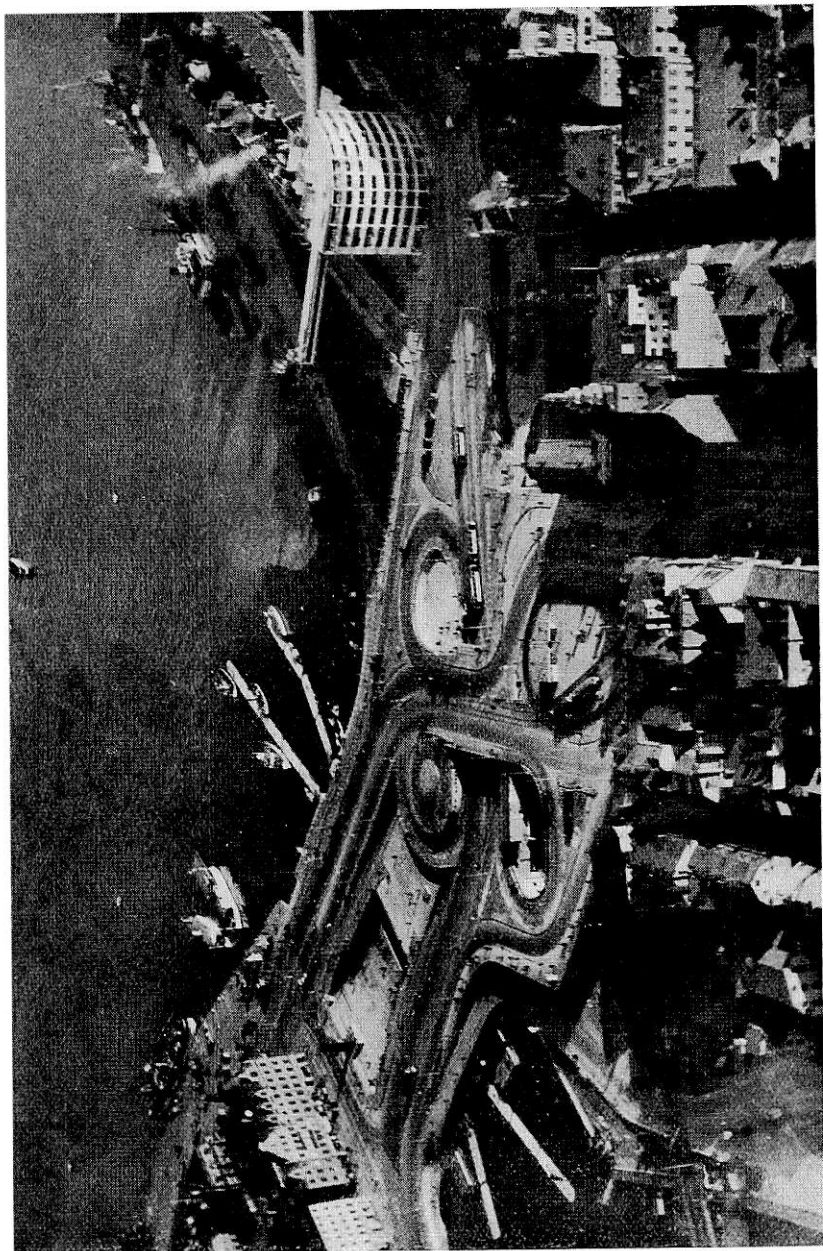


Fig. 9. Slussområdet i Stockholm 1935.

förortsbanor 16, 17 och 18 till de söder om Hornstull belägna förorterna. Till tunnelbanans provisoriska ändstation leda trappor från de högre belägna gatuplanen direkt ned till den inom spårslingan anlagda plattformen.

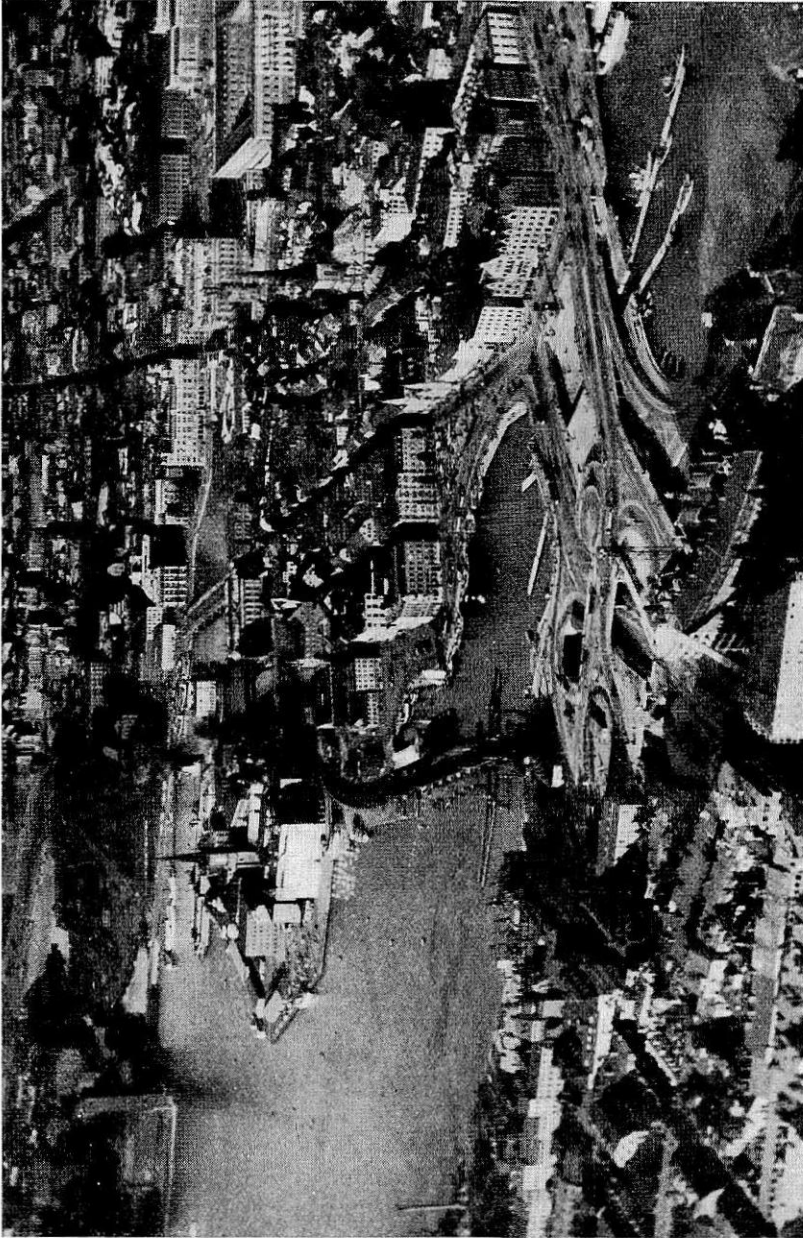


Fig. 10. Slussområdet i Stockholm 1935.

Den gamla slussen har ersatts med en ny, större sluss, förlagd 50 meter söder om den gamla, och framföras gatorna över den nya slussen på fasta broar med 5,5 meters fri höjd över vattenytan. All bogserbåts- och pråmtrafik mellan Saltsjö- och Mälarhamnarna kan således framgå genom den nya slussen.

Genom dessa fyra arbeten, Tranebergsbro, Västerbron, Södertunneln och Slussområdet embyggnad, har givetvis vunnits betydande trafikförbättringar. Den väldiga utvecklingen av gatutrafiken de senaste åren och därav följande ökade svårigheter att i gatuplanet med erforderlig snabbhet framföra spårvägstrafiken, särskilt till och från de kraftigt tillväxande bebyggelseområdena i förorterna, har emellertid mer och mer pressat fram i förgrunden ännu ett stort trafikproblem, nämligen att mellan de stora förortsområdena och stadens centrala delar skapa nya, direkta, snabba, av gatorna oberoende spårtrafikleder samt att till dessa banor överföra viss del av den särskilt i vissa huvudstråk i nord—sydlig riktning framgående spårvägstrafiken.

Detta trafikproblem, *tunnelbaneproblemet*, har under senaste åren varit föremål för omfattande utredningar. År 1930 tillsatte staden för denna frågas utredning en trafikkommitté, och avgav kommittén i början på 1934 sitt utlåtande, med fullständigt förslag till tunnelbana. Enligt detta förslag skulle förortsbanan västerifrån, sedan den passerat Tranebergsbro, fortsätta i tunnel under Fridhemsplan upp till S:t Eriksgatan samt vidare under S:t Eriksgatan över till Vasastaden. Över Klaraviken framfördes tunnelbanan å bro, förlagd omedelbart under S:t Eriksgatan. Från S:t Eriksgatan framfördes tunnelbanan under Odengatan och Dalagatan till Norra Bantorget samt därifrån under Vasagatan till Tegelbacken. Under Norrström fortsatte man i tunnel, vid passerandet av Riddarholmen höjdes banan i stark lutning, så att den samma passerade Riddarholmskanalen på bro, varefter den med en station å viadukt över Köttorget framfördes på bro över Söderström. Efter att ha letts på viadukt över Söder Mälarstrand anslöt banan under slussområdet med den utbyggda Södertunneln.

Vid förslagets framläggande uttalade kommittén, att man vid de fortsatta detaljutredningar, som kommittén förutsatte skulle ske, även borde undersöka möjligheten av ett något östligare läge för tunnelbanan genom Norrmalm än vad kommitténs huvudförslag utvisade.

Sedan kommittén framlagt sitt utlåtande, ha vi i samarbete mellan vissa stadens nämnder och spårvägsbolaget arbetat vidare på detta spörsmål. Två huvudalternativ till tunnelbanans sträckning hava därvid framkommit. I det ena huvudalternativet, *Alt. 1* (fig. 11), följer tunnelbanan västerifrån kommitténs förslag genom Kungsholmen till S:t Eriksgatan men fortsätter sedan under Odengatan fram till Odenplan, varifrån den fortsätter under Vasastaden ned till Norra Bantorget.

Tunnelbanan ledes vidare under Vasagatan och Kungsgatan till Hörtorget samt sedan söderut under den förlängda Sveavägen fram till den punkt, Sveaplatsen, där Sveavägen skall möta Hamngatan. Stadsfullmäktige hava redan beslutat dels Sveavägens framdragande från Kungsgatan till Hamngatan samt dels sänkning och breddning av Hamngatan och Klarabergsgatan, och kan med säkerhet förväntas, att den nya Sveaplatsen blir ett av stadens största affärscentra.

Från Sveaplatsen ledes tunneln under Brunkebergstorg och Herkulesgatan — eventuellt Vattugatan — ned till Vasagatan, varifrån den via Tegelbacken fortsätter enligt trafikkommitténs förslag i tunnel under Norrström och bro över Söderström till Slussen, där anslutning sker med den färdigbyggda tunneln under Södermalm.

Alt. 1 upptager stationer å följande platser: Kristineberg, Lindhagensgatan, Fridhemsplan, S:t Eriksgatan vid Fleminggatan, S:t Eriksplan, Odenplan, Norra Bantorget, Hötorget, Sveaplatsen, Centralstationen, Köttorget, Slussen, Södra Bantorget och Ringvägen.

Flera varianter hava vi uppgjort till alt. 1 och bland dessa torde *alt. 1 b* (fig. 12) mest vara att beakta. Enligt detta framföres tunnelbanan västerifrån enligt alt. 1 till Odenplan men fortsätter därifrån under Odengatan ned till Sveavägen, under vilken gata den sedan ledes fram till Sveaplatsen och vidare till Centralstationen och Södermalm enligt alt. 1. Vi hava härvid även tänkt oss möjligheten att tunneln från Sveaplatsen ledes under den breddade Klarabergsgatan ned till Vasagatan (alt. 1 c). Alt. 1 b och 1 c skilja sig således från alt. 1 huvudsakligen däri, att i de båda förra station erhålles i Sveavägen vid Odengatan — och eventuellt i Sveavägen vid Tegnérgatan — då alt. 1 i stället får station vid Norra Bantorget.

Det andra huvudalternativet, *Alt. 2* (fig. 13), avser att framdraga tunnelbanan västerifrån direkt till stadens centrum utan att beröra Vasastaden. Enligt detta alternativ framföres tunneln västerifrån till Fridhemsplan enligt alt. 1 men ledes därifrån i östlig riktning under Kronobergsparken och Kungsholmsgatan samt under Klaraviken fram till Vasagatan, varifrån den följer alt. 1:s sträckning under Kungsgatan och vidare söderut. Alt. 2 erhåller sålunda stationer i Kungsholmsgatan vid Scheelegatan — eventuellt även vid Klaraviken med trappor till stationen såväl från Kungsholmsstranden som från Klara strand nära den nya grönsakshallen — samt i Kungsgatan vid Vasagatan i stället för de i alt. 1 ingående stationerna i S:t Eriksgatan vid Fleminggatan, vid S:t Eriksplan, Odenplan och Norra Bantorget. I övrigt äro stationslägena i huvudsak gemensamma för båda dessa alternativ.

Jämsides med dessa utredningar av tunnelsträckningarna utföras kostnadsberäkningar för alla olika förslag, vilka beräkningar dock ännu icke föreligga i färdigt skick. Ävenså pågår trafikteknisk och trafikekonomisk utredning om lämpligaste sättet att vid de olika tunnelbanealternativen omdana spårvägs- och bussnätet.

Samtliga stationer på tunnelbanan äro avsedda att byggas med mellanplattform i samma höjd som vagnsolven, så att man snabbt kan i- och urlasta vagnarna — d. v. s. efter samma princip, som användes vid i utlandets städer befintliga tunnelbanor. Vagnarna tänkas få en längd av 18 meter och en bredd av 2,8 meter, vilket möjliggör fyra sittplatser i bredd. Tågen beräknas vid de största trafiktiderna sammansatta av fem dylika vagnar.

Tunnelbanan är avsedd att trafikeras av alla förortståg från de västra förorterna — över Tranebergsbro — och från de söder om Skanstull belägna förorterna. Tågen å linje 12 — från Nockeby, Ålsten, Smedslätten och Äppelviken — tänkas då framförda genom hela den inre staden, varefter de fortsätta över Skanstull till Enskede. Linjerna 12 och 8 förutsättas sålunda sammanslagna till en genomgående linje.

På samma sätt beräknas att tågen å linje 19, Örbylinjen, sedan de passerat tunneln genom den inre staden, skola fortsätta över Tranebergsbro västerut för att där ombesörja trafiken till den nya linjen västerut till Ängby och Hässelby, som beräknas utbyggd till tiden för tunnelbanans färdigställande.

Tunnelbanan tänkes sålunda trafikerad av alla tåg å dessa båda genomgående förortsbanor, och beräkna vi, att dessa tåg vid färd genom tunneln även skola kunna ombesörja en mycket stor innerstads- trafik. Vi förutsätta emellertid att för tillgodoseende av innerstads- trafiken förortstågen å tunnelsträckan genom den inre staden utökas med erforderligt antal tåg.

Tunnelbaneförslagen möjliggöra även framtida anknytning av andra förortsbanor till tunnelbanan. Eventuell anslutning av Saltsjöbanan, Lidingöbanorna och Djursholmsbanan har sålunda dryftats och ävenså finnes fullständigt förslag uppgjort för införande i tunneln vid Slussens station av trafiken å spårvägsbolagets linjer till de sydvästra förorterna, som nu från Hornstull framgå i Hornsgatan till Södermalmstorg.

I samband med tunnelbanans framdragning över Söderström och under Norrström förutsättas även avsevärda förändringar i Statens Järnvägars infartslinjer, varom för närvarande förhandlingar pågå med Jämvägsstyrelsen.

De förslag till tunnelbana, som här skisserats och som inom kort komma att föreligga i fullt utarbetat skick, avse således att sätta de stora förortsområdena västerut och söderut med deras betydande utvecklingsområden i direkt och snabb förbindelse med de innersta, mest centrala delarna av Stockholm och att där förena dessa båda infartsleder till en sammanhängande trafikled, som helt oberoende av all gatutrafik skall förutom nämnda förortstrafik kunna upptaga stora delar av den lokala trafiken mellan de skilda inre stadsdelarna. Jag är övertygad om att tiden nu är mogen för utbyggnad av en dylik trafikled. Den stora betydelse den skulle få för Stockholms utveckling kan säkerligen icke överskattas.

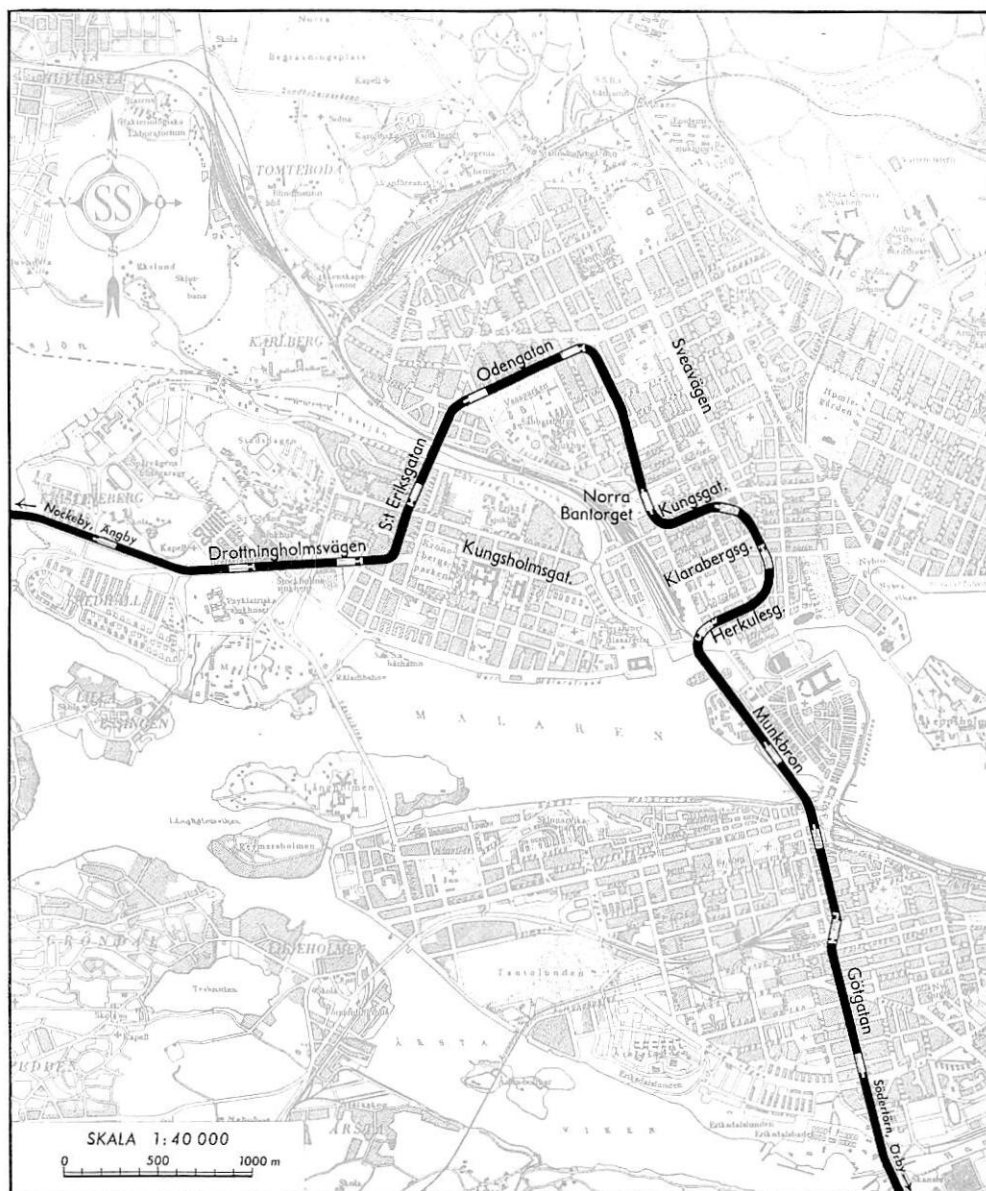


Fig. 11. Tunnelbana i Stockholm, Alt. 1.



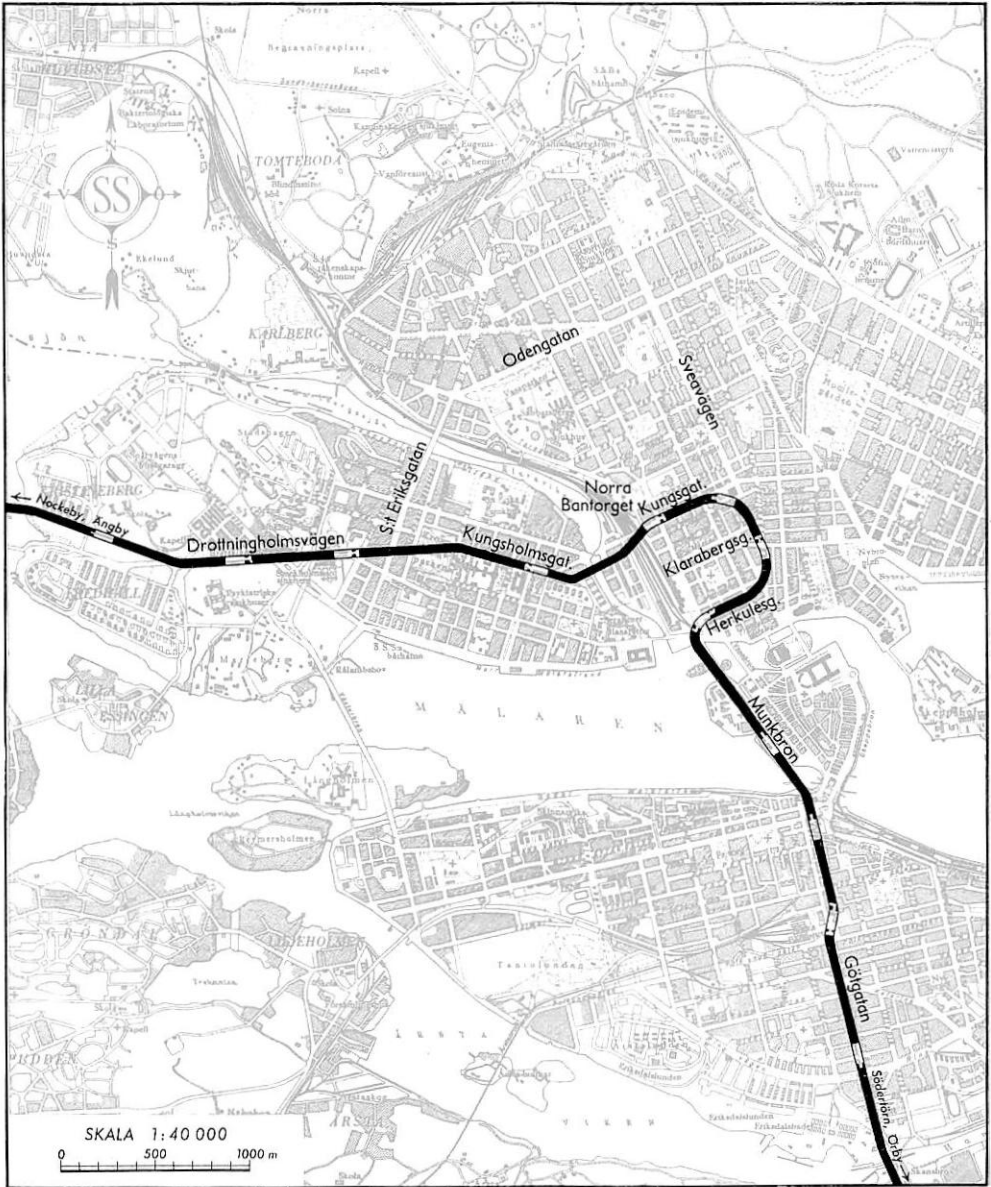


Fig. 13. Tunnelbana i Stockholm, Alt. 2.