

Trafikförhållandena i Stockholm.

Föredrag av civilingenjör *Torsten R. Åström*, Stockholms spårvägar.

Detta föredrag skulle egentligen ha hållits av direktör *Hellgren*, som emellertid på grund av sjukdom blivit förhindrad närvara. Direktör *Hellgren* har därför uppdragit åt mig att lämna denna orientering rörande trafikförhållandena i Stockholm och de aktuella trafikproblemen därstädes. De synpunkter, som framföras, ge sålunda i stort sett uttryck för Stockholms spårvägschefs uppfattning.

Den utveckling av *Stockholm till storstad*, som kan sägas hava påbörjats under de båda sista decennierna av förra århundradet, har under de senaste åren fortgått med ökad styrka, vilket givit sig tillkänna genom en ytterst livlig byggnadsverksamhet, stark befolkningstillväxt och en kraftig trafikökning.

Stockholm, som inom sina nuvarande administrativa gränser (bild 1) vid sekelskiftet inrymde 310.000 personer varav inom de tre då ännu ej inkorporerade ytterförsamlingarna Bromma, Brännkyrka och Enskede 10.000 personer, har nu (1/1 1938) inom samma gränser en bosatt befolkning av 560.000 personer, varav inom ytterförsamlingarna 100.000 personer. Folkökningen inom det administrativa Stockholm har den sista 10-årsperioden uppgått till i medeltal 9.200 personer pr år och utgjorde under sist förflutna år 13.200 personer.

Till *Stockholm* såsom *samhällsbildning* bör emellertid icke endast räknas den egentliga staden med sina ytterförsamlingar utan även en avsevärd del av det utanför jurisdiktionsgränsen liggande *förortsområdet*, inrymmande ett flertal i administrativt hänseende självständiga samhällen, men med en befolkning, som i stor utsträckning ha sitt arbete förlagt till Stockholm, och i sin tillvaro över huvud taget beroende av huvudstaden, med vilken de stå i förbindelse genom regelbundna, mer eller mindre tätt trafikerade kommunikationsleder. Detta *förortsområde*, som sträcker sig ända till 20 à 25 km ut från *Stockholms centrum*, bildar tillsammans med den egentliga



Stockholms stads

m 1000 500 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km

staden, *Stor-Stockholm*, vilket vid sekelskiftet inrymde en folkmängd av omkring 350.000 personer. Denna folkmängd har nu fördubblats och uppgår sålunda till något mer än 700.000 personer.

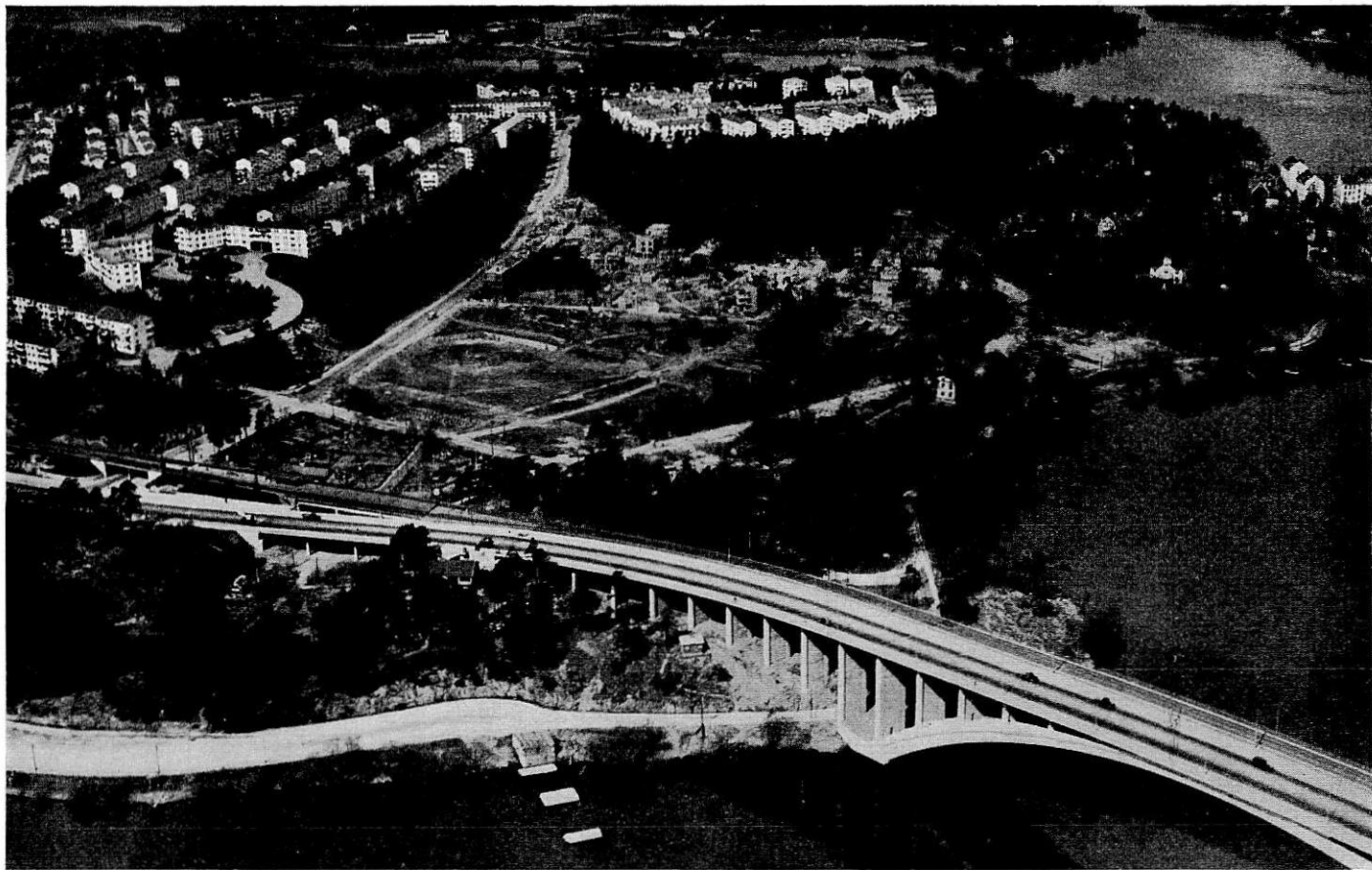
Den av *Stockholms närhet betingade förortsbebyggelsen* inom detta område är väsentligen tillfinnandes inom c:a 15 km:s avstånd från stadens centrum. Detta, det *aktuella förortsområdet* omfattar förutom stadens egna ytterförsamlingar, 3 städer, 3 köpingar samt 9 socknar, inom vilka sammanlagt 17 municipalsamhällen finnas, och inrymmer f. n. en befolkning av något mer än 200.000 personer.

Förortstrafiken på Stockholm från detta område ombesörjdes ursprungligen av *järnvägarna* kring vilka förortsbebyggelsen först växte fram. Senare kommo *spårvägens förortslinjer*, varvid, närmast i samband med stadens egen påbörjade exploateringsverksamhet, en betydande ökning av *förortstrafiken* inträdde. Numera ombesörjes även en avsevärd del av förortstrafiken medelst *busslinjer*. Förortstrafiken inom 15 km. rayon, som år 1910 omfattade 13 milj. resor, varav 9 på järnvägarna och 4 på förortsspårvägarna, hade år 1937 vuxit till icke mindre än 66 milj., varav 13 milj. på järnväg, 28 milj. på förortsspårväg och 25 milj. på buss. Av de 66 milj. ombesörjdes 36 milj. av Aktiebolaget Stockholms Spårvägars linjer, nämligen 26 milj. på spårväg och 10 milj. på buss. För innevarande år beräknas spårvägsbolagets förortstrafik pr spårväg och buss överskrida 40 milj. passagerare.

Den kraftiga ökningen av förortstrafiken under senare år får ses mot bakgrunden av det förhållandet att den *inre staden* nu är i det närmaste *fullbyggd* och att hyreshusbebyggelsen de allra sista åren i större utsträckning börjat förläggas till ytterområdena, som tidigare huvudsakligen exploaterats för öppen bebyggelse av egna hemstyp. Den bostadsbebyggelse med hyreshus, som nu växer fram på stadens egna ytterområden (bild 2 o. 3) i Bromma, Enskede och Brännkyrka med trevåningars lamellhus, är visserligen av betydligt glesare karaktär än innerstadens bebyggelse och således i trafikhänseende mindre intensiv, men innebär dock i förhållande till den tidigare bebyggelsen på ytterområdena med övervägande villor och småstugor ungefär en tredubbling av intensiteten.

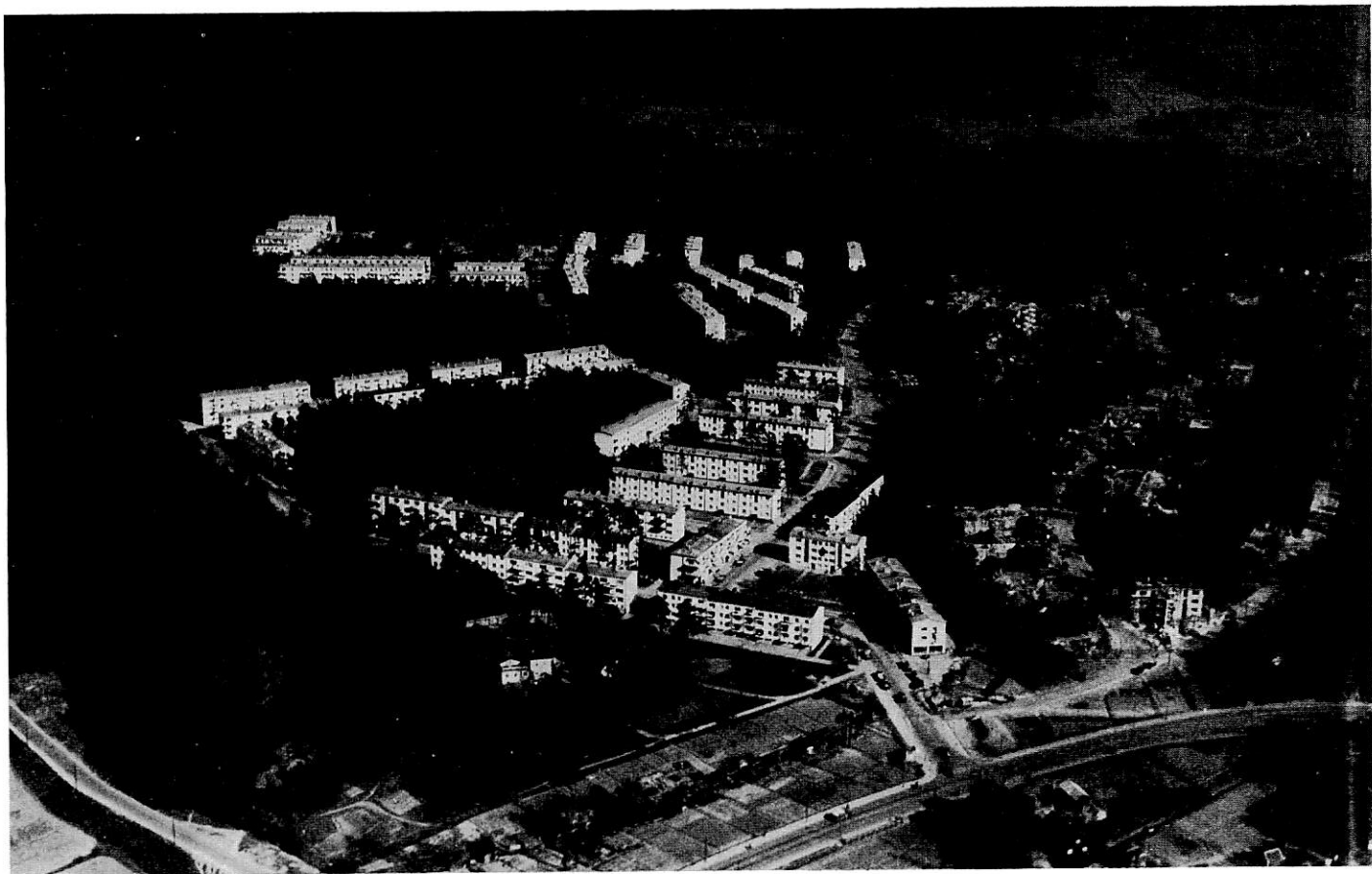
Persontrafiken på masstransportmedel inom Stockholms jurisdiktionsgräns ombesörjes nu av Aktiebolaget Stockholms Spårvägar medelst 18 spårvägslinjer och 27 busslinjer, varjämte trafiken på Sundbybergs stad m. fl. mindre samhällen i nordväst ombesörjes med 1 spårvägslinje och tidvis en busslinje (bild 4 o. 5).¹ Den sammanlagda

¹ här ej tryckta



Hyreshusbebyggelse på stadens ytterområden, Traneberg.

Flygfoto Oscar Bladh.



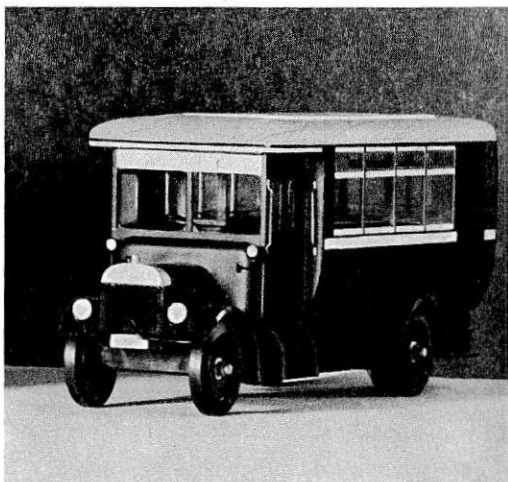
Hyreshusbebyggelse på stadens ytterområden, Hammarby.

Bild. 3.

Flygfoto Oscar Bladh. N:o P 40.

trafiklängden uppgår för spårvägsnätet till 150 km. och för bussnätet till 210 km.

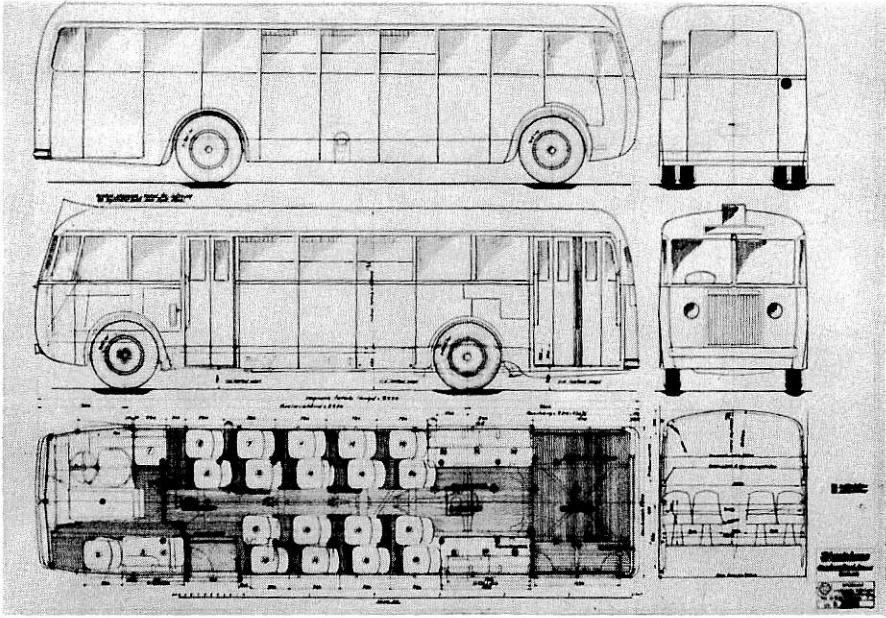
Med den stora befolkningstillväxten i Stockholm och linjenätets fortgående utvidgning har följt en kraftig trafikökning. Denna har blivit proportionsvis starkare än folkökningen, då även antalet resor pr innevånare och år med de förbättrade kommunikationerna i staden successivt stigit. Aktiebolaget Stockholms Spårvägars *totala* trafik, som år 1922 uppgick till 90 milj. passagerare beräknas sålunda innevarande år överskrida 200 milj. Antalet resor pr. innevånare och år har samtidigt vuxit från 214 till omkring 370.



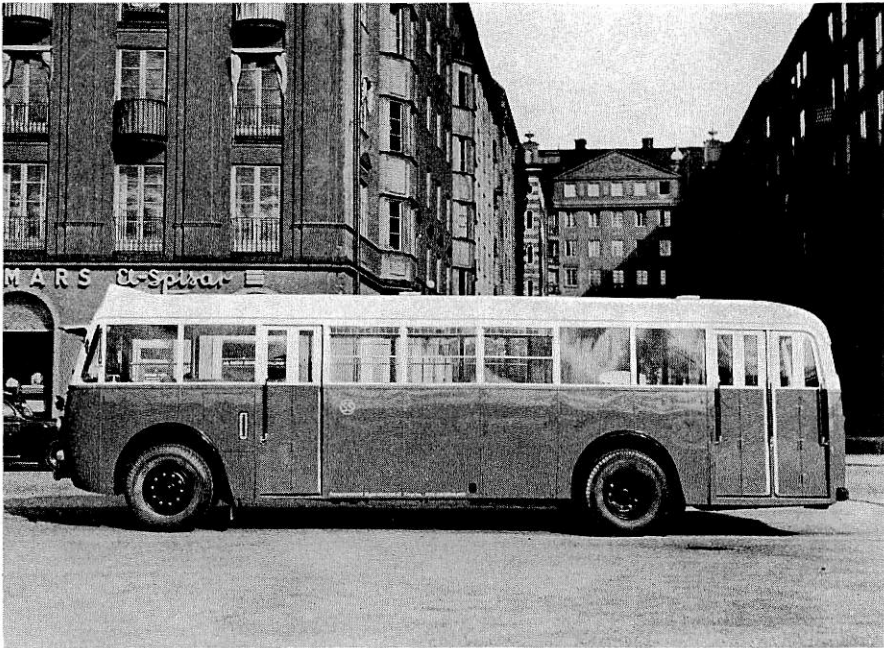
1925 års buss med kompakta gummiringar och rymmande 24 passagerare.

Bild 6.

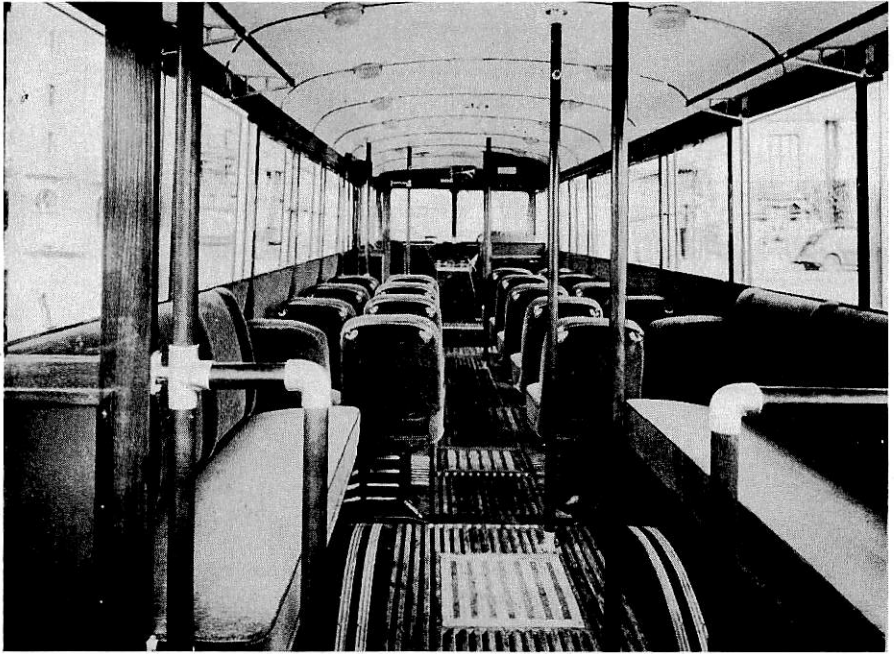
Spårvägsbolagets *busstrafik* har under sin 12 åriga tillvaro utvecklats utomordentligt kraftigt och kommer för innevarande år att överskrida 55 milj. passagerare. Antalet bussar uppgår nu till 310; under innevarande sommar levereras 40 nya bussar och ytterligare 50 äro under tillverkning, vilka beräknas vara i trafik i slutet av innevarande år eller i början av nästa år. Härefter disponerar sålunda spårvägsbolaget 400 bussar. Jämsides med bussparkens tillväxt i antal har busstorleken ökats. Spårvägsbolagets första busstyp (bild 6) rymde sålunda 24 platser och var bl. a. utrustad med massiva gummiringar, vilket numera kan synas som en kuriositet. Längden var 6,6 m. och bredden 2,2 m. Den nuvarande busstypen för innerstadstrafik rymmer 57 passagerare; längd 9,2 m. och bredd 2,3 m. (bild 7, 8, 9 o. 10).



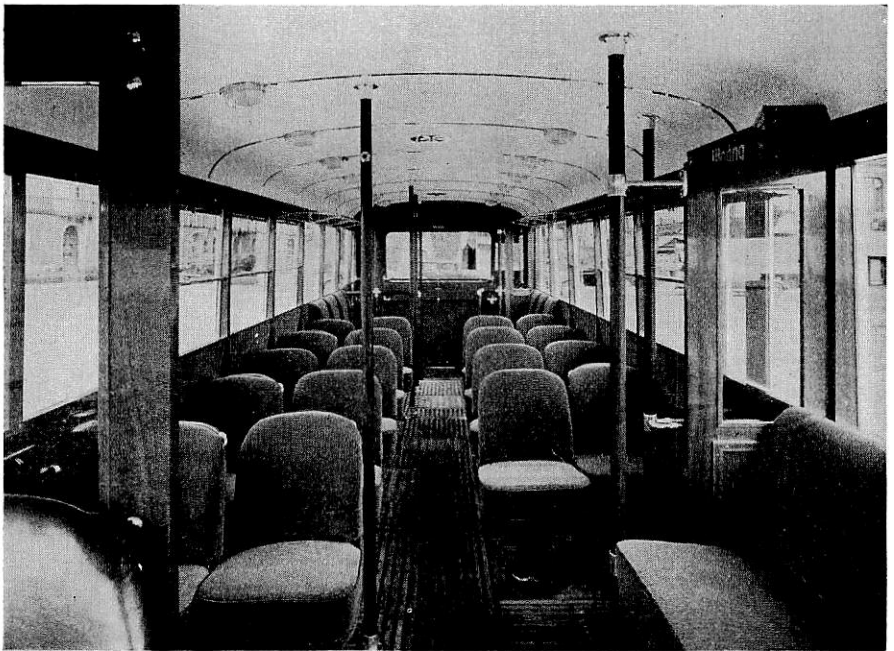
Buss för innerstadstrafik. — Huvudritning. Bild 7.



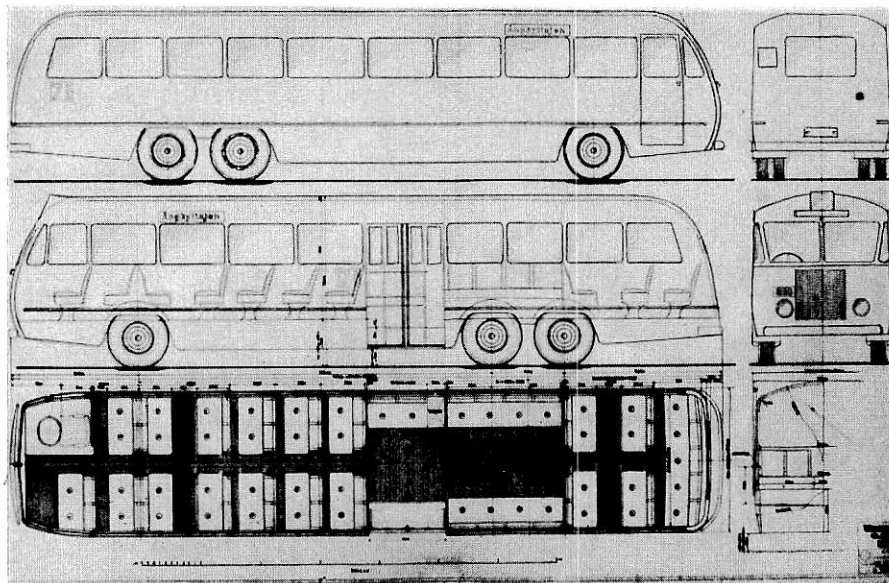
Buss för innerstadstrafik, rymmande 57 passagerare, 1938. Bild 8.



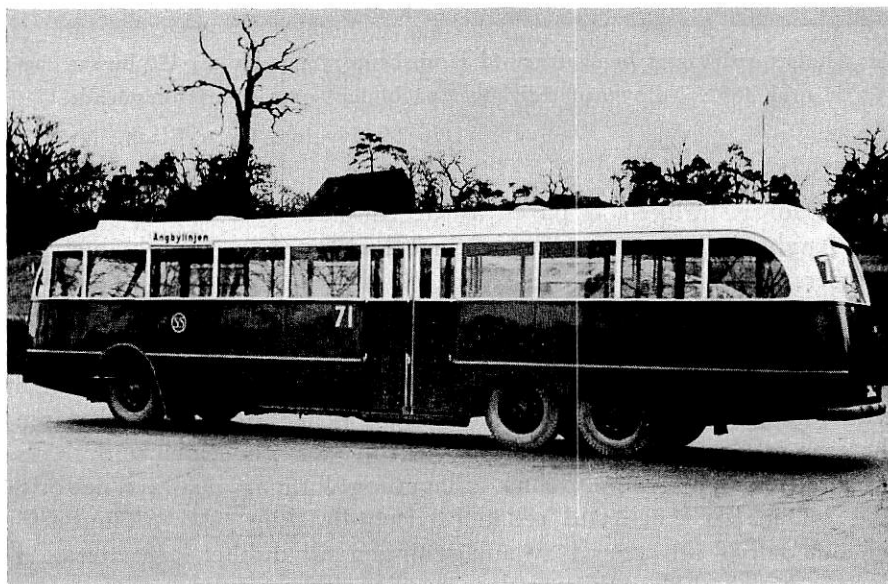
Buss för innerstadstrafik. — Interiör. Bild 9.



Buss för innerstadstrafik. — Interiör. Bild 10.



Buss för förortstrafik. — Huvudritning. Bild 11.



Buss för förortstrafik. — Exteriör. Bild 12.



Stockholms spårvägars bussgarage vid Hornsberg, rymmande c:a 250 bussar, taget i bruk 1932. Tillbyggnad (till höger på bilden) omedelbart förestående.

Bild 13. Flygfoto Oscar Bladh. N:o 995.

För förortstrafiken är på en av de trafikstarkare linjerna, linje 71 till Ängby i Bromma en ännu större busstyp f. n. i bruk med 67 platser; längd 12,0 m. bredd 2,4 m. (bild 11 o. 12).

För härbärgerande av den växande bussparken och rationalisering av underhåll m. m. i bussdriften har ett stort centralgarage rymmande c:a 250 bussar (bild 13 o. 14) med tvätt- och smörjhall samt verkstad och förråd byggts, vilket togs i bruk hösten 1932. Erfarenheterna av denna centralisering ha varit mycket goda, och underhållskostnaderna ha genom denna anläggning kunnat avsevärt nedbringas. Den har emellertid redan blivit otillräcklig. Vi stå nu inför en omedelbar utbyggnad av anläggningen till dubbel kapacitet. Arbetsena härpå skola påbörjas de närmaste veckorna och anläggningen i sin helhet beräknas kunna tagas i bruk hösten 1939 (bild 15).



Bussgaraget vid Hornsberg. — Interiör av uppställningshallen.

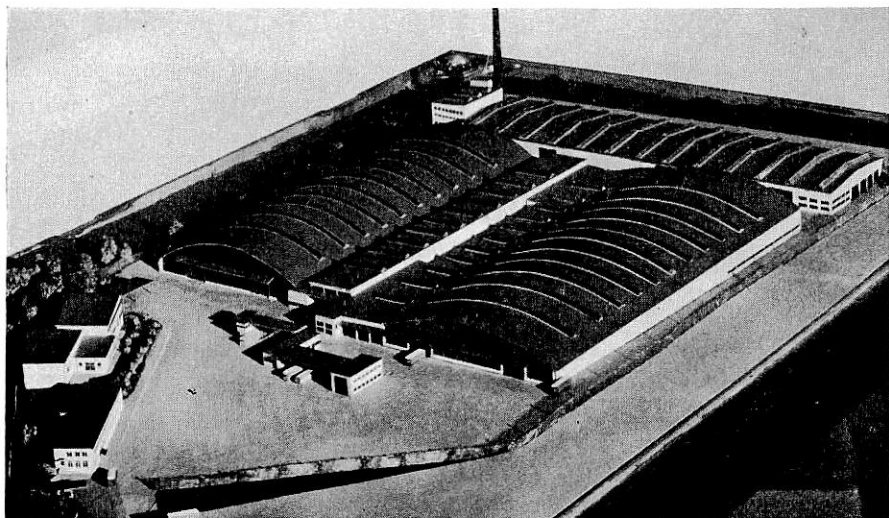
Bild 14.

Även *spårvägstrafiken* i Stockholm har ökat; sedan 1922 har denna sålunda vuxit från 90 milj. passagerare till att för innevarande år överskrida 145 milj.

Med den starka ökningen av *gatutrafiken i sin helhet*, som kännetecknar de inre delarna av staden, och gatunätets trånghet, ha emellertid olägenheterna med den utrymmeskrävande spårvägstrafiken därstädes blivit allt större, varför en avveckling av det inre spårvägsnätet nu planeras.

Motorfordonsbeståndet i Stockholm har de senaste åren ökat synnerligen kraftigt. Antalet person- och lastautomobiler uppgick sålunda vid senaste årsskiftet till något mer än 22.000, motsvarande 1 bil på var 25. innevånare. Antalet nytillkomna bilar, som under föregående år utgjorde 1820, har enbart under innevarande års fem första månader uppgått till i det närmaste samma antal eller 1780.

Också *cykeltrafiken* och *cykelbeståndet* har under de senaste åren företett en mycket kraftig ökning. Antalet i bruk varande cyklar torde kunna uppskattas till i runt tal 200.000, motsvarande således en cykel på var annan å var tredje stockholmare. Antalet nytillkomna cyklar uppgick år 1937 till 40.000 och under innevarande års fem första månader ha ytterligare 19.000 tillkommit.



Bussgaraget vid Hornsberg. — Modellfoto av anläggningen i slutlig utbyggnad.
Bild 15.

De anförda siffrorna torde ge ett begrepp om det intensiva skede av trafikutveckling, vari vi nu befinna oss. En av de största förestående uppgifterna i Stockholm är även att bereda gatutrafiken nödigt utrymme i de centrala delarna av staden och att på lämpligt sätt leda den genom dessa utan att alltför hårt beskära andra berättigade intressen eller spolia för stora delar av de för hela produktionsapparaten så livsviktiga citypartierna. Gaturegleringar och nya leder, som vänta på sitt utförande äro sålunda, ny gatuled mellan Skeppsholmen och Blasieholmen, Tegelbackens ordnande samt ny gatuled från Munkbron över Norrström till Tegelbacken, Sveavägens framdragande till Hamngatan—Klarabergsgatan samt Klarabergsgatans breddande.

Ett led i samma strävande är den tidigare omnämnda avvecklingen av de inre spårvägslinjerna. I första hand torde dessa komma att ersättas med vanliga bussar, varvid en icke obetydlig lättnad i vissa trafikstråk torde ernås. Även frågan om inrättandet av *trådbussdrift* i viss utsträckning är emellertid föremål för ingående prövning inom spårvägsbolaget, icke minst med hänsyn till den betydelse ur nationalekonomisk och försvarsberedskapssynpunkt den elektriska energien såsom drivmedel för stadens kommunikationer har.

En av de viktigaste förestående trafikuppgifterna i Stockholm, som för närvarande är högaktuell, är förortsbanornas gatufria inledande till stadens centrala delar. I första hand avses en tunnelbana genom

staden sammanbindande de västra och södra förortsbanorna, varmed de stora nya bebyggelseområdena på stadens egen mark inom det västra och södra förortsområdet utrustas med erforderliga kommunikationer. Tunnelbanans primäruppgift är således att sätta dessa nya områden med deras växande trafik i snabb förbindelse med innerstadens centrala delar. Därjämte förväntas banan på innerstadssträckan medverka till en viss avlastning av gatutrafiken. Början till tunnelbanesystemet är gjord genom den år 1933 i trafik tagna tunneln under Södermalm, medelst vilken de två södra banorna över Skanstull gatufritt införs till Slussen.

Kompletterandet av tidigare utredningar samt definitiva kostnadsberäkningar hålla nu på att slutföras för att framläggas för stadsfullmäktige vid första höstsammanträdet innevarande år. Beslut om tunnelbanans utbyggnad borde sålunda kunna förväntas instundande höst, och tunnelbanearbetena kanske vara påbörjade redan nästa år.

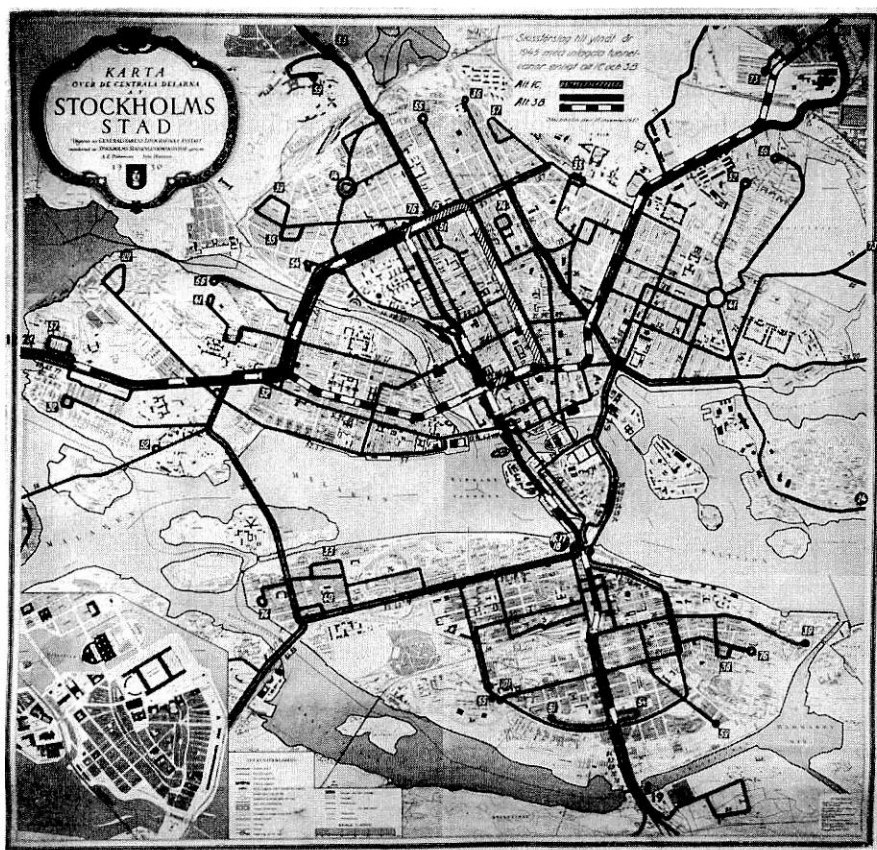


Bild 16.

Enligt det av spårvägschefen framlagda förslaget (bild 16) införs härvid de västra förortsbanorna i tunnel från övre Kungsholmen under S:t Eriksbron genom Vasastaden och ner under Upplandsgatan till Norra Bantorget och Vasagatan, där de förenas med de södra förortsbanorna, som framdragas från nuvarande ändstation vid Slussen norrut på bro över Söderström och i tunnel under Norrström och vidare under Vasagatan. Denna västnordsydliga tunnelbana genom staden tänkes framdeles kompletterad medelst en västöstlig bana i den ungefärliga sträckning, som finnes antydd med streckad linje på kartan (bild 16). En framtida förortsbaneanslutning norr- eller nordvästifrån till systemet har även förutsetts.

Såsom nämnts är det emellertid nu närmast fråga om en utbyggnad av den västnordsydliga banan genom staden; när den västöstliga banan eller systemets vidare utbyggnad kommer till utförande kan nu icke anges, det blir beroende på den framtida trafikutvecklingen och stadens ekonomi.

Våra planer gå sålunda ut på det nuvarande spårvägsnätets avveckling och ersättande med busslinjer samt utbyggandet av ett tunnelbanesystem genom den inre staden. Osannolikt är därför icke, att innerstadstrafiken i Stockholm om 6 à 8 år ombesörjes av buss och tunnelbana.