

STOCKHOLMS BANGÅRDSFRÅGA

SKISS TILL LOKALBANESYSTEM I KOM-
BINATION MED CENTRALSTATION VID
KUNGSGATAN JÄMTE TILLHÖRANDE
:: STADSPLANEPROBLEM ::

AV

CIVILINGENIÖR NILS GELLERSTEDT

F Ö R O R D.

Efterföljande uppsats samt tillhörande förslagsritningar utarbetades i huvudsak i april 1919 i samband med då pågående diskussion i bangårdsfrågan, ehuru publicerandet blivit fördröjt av bl. a. typografstrejken.

De framlagda förslagen äro givetvis att betrakta endast såsom alternativa skisser, då för varje särskild detalj olika lösningar kunna tänkas, och avse sålunda endast att utgöra ett bidrag till utredningen av dessa viktiga och i vår stads utveckling så djupt ingripande problem.

Stockholm i september 1919.

FÖRFATTAREN.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Grundval för förslaget	5
Kungsgatslägets fördelar	6
Fjärrbanorna och godstrafiken	8
Lokalbanornas linjer och stationer	9
Centralstationen	13
Stadsplanen söder om Centralstationen	14
Ytterligare stadsplaneförslag å Norrmalm	15
Gatu- och järnvägsförbindelse mellan Norr- och Södermalm	15
Uppfarten till Södermalm	19
Sjöfarten och brohöjden	20
Den nya slussens läge	20
Det framtida Södermalmstorg	21
Övriga hithörande stadsplaneförslag	22
Slutord	23

Kartbilagor:

- Pl. 1. Förslag till Lokalbanor för Stockholm.
- » 2 Fig. 1. Bangårdskommissionens huvudförslag.
 - » » » 2. Säckstationsalternativ med lokalbaneskiss.
 - » » » 3. Förslag till centralstation, lokalbanor och stadsplan för stockholms centrala delar. Skala 1 : 8 000.
 - » » » 4. » » kombinerad gatu- och järnvägsbro över Norrström, samt profil över nordsydlig gatu- och järnvägsförbindelse.
 - » » » 5. » » ny bro över Norrström, perspektivskiss.
 - » » » 6. » » ny uppfart till Södermalm, d:o.

UTKAST TILL LOKALBANEFRÅGANS LÖSNING I KOMBINATION MED CENTRALSTATIONENS FÖRLÄGGANDE TILL KUNGSGATAN SAMT SKISS TILL NÅGRA HITHÖRANDE STADSPLANEPROBLEM.

AV CIVILINGENJÖR NILS GELLERSTEDT.

Grundval för förslaget.

Den, som vill göra en utredning om lokalbanornas i Stockholm lämpliga sträckning, måste som utgångspunkt välja något visst bangårdsförslag enär dessa frågor intimt hänga samman. Visserligen bör lokal- och fjärrtrafiken som bekant skiljas från varandra men däremot skall fjärrbanornas huvudstation lämpligen hava gemensamt läge med lokalbanornas knutpunkt.

Lokalbaneproblemet blir med centralstationen på nuvarande plats ej densamma som vid förflyttning till Kungsgatan, och helt och hållet olika ställer sig problemet, om huvudstationen skulle förläggas till yttre Kungsholmen.

Redan i mitt föredrag vid Svenska Teknologföreningens sammanträde den 19 febr. 1919¹ framhöll jag, att av kommissionens utredning framgick, att man särskilt måste beakta de alternativa förslagen att förlägga Centralstationen till Kungsgatan mitt för Norra Bantorget. Därvid kan denna station utföras antingen som genomgångsstation eller som säckstation, men huruvida den ena eller andra stationsformen, eller »en kombination av dem bör förordas är ej möjligt att avgöra utan vidare utredning beträffande lokalbanefrågans lösning».

Efter ett ingående studium av bangårdsfrågan och en fullständig analys över olika tänkbara stationslägen måste man fråga sig om ej ifrågavarande läge för centralstationen bildar den för Stockholms stad bästa utgångspunkten för bangårdsfrågans lösning, åtminstone vid jämförelse med övriga av 1915 års bangårdskommission utredda stationslägen.

Av de två i princip skilda möjligheter, som med denna utgångspunkt förefinnas, innebär den ena, med godstrafiken helt borttagen från sta-

¹ Infört jämte kartbilaga i Teknisk Tidskrift den 29 mars 1919.

dens centrala delar, fjärrtrafiken indragen till en säckstation vid Kungsgatan och lokaltrafiken ordnad med en genomgångsstation på samma plats, den för Stockholms stad vackraste och bästa lösningen.

Den andra möjligheten med genomgångsstation vid Kungsgatan för all trafik skulle eventuellt kunna tänkas såsom en kompromiss med järnvägsstyrelsen. I så fall måste emellertid huvudförslaget förutom beträffande förflyttning av stationen omarbetas, så att bron över Riddarfjärden blir mindre störande än vad kommissionsförslaget visar.

Genomgångsstationen kan tänkas utförd i högt eller lågt läge. *I högt läge* måste banan i sin sträckning söder om Kungsgatan mer eller mindre fördärva härvarande stadsdelar. Bron, efter förslagsställarens benämning den Carlssonska, bleve i sitt ursprungliga skick, tvärs över Riddarfjärden utan landfäste med Riddarholmen, då visserligen mindre störande för Riddarholmen, men måste i stället verka onaturlig, då den passerar fjärdens bredaste del, i stället för att följa naturens anvisningar att behålla landkänningen vid fjärdens ena ända, där den blir så kort som möjligt. Den kan därför knappast undgå att bli ful och fördärva landskapet, den härliga öppna fjärden och utsikten över densamma, ävensom verka hindrande för sjöfarten.

Då torde det andra alternativet med *genomgångsstation i lågt läge utvisa större möjligheter till en användbar lösning av problemet*. Genom att nedsänka järnvägen ett par meter från nuvarande höjd kunna pucklarna i Kungsgatan och Jakobsgatan göras väsentligt mindre störande och genom sammanbindningsbanans framdragande längs Riddarholmskanalen såsom nu, eller möjligen i tunnel under Riddarholmen, torde möjligheter finnas att göra detta bangårdsförslag något så när acceptabelt för Stockholms stad. Dock torde *förutsättningen* för att den ombyggda sammanbindningsbanan i så fall skall kunna få ett utseende, som kan godkännas, vara, *att stadens fordringar på fri höjd för sjötrafiken väsentligt inskränkes*.

Med fränseende av denna kompromisslösning torde därför Stockholms stad böra eftersträva, att bangårdsfrågans löses med kombinerad säck- och genomgångsstation, såsom ovan anförts.

Som grundval för det här nedan skisserade utkastet till lokalbanefrågans lösning har jag utgått från det antagandet att fjärrbanetrafiken inledes till en centralstation av terminustyp vid Kungsgatan mitt för Norra Bantorget.

Kungsgatslägets fördelar.

Jag vill här i korthet beröra några av fördelarna med centralstationen förlagd till Kungsgatan.

Stationens läge är för Stockholms stad utmärkt, man kan säga idealiskt. Den blir förlagd invid stadens hjärta, direkt vid affärscentrum, som från Klaratrakten utvecklar sig norrut och efter nuvarande stationsområdes frigörande även västerut och med bästa gatu- och spårvägsförbindelser.

Infartslinjen på högbroar över Årstaviken och Mälaren vid Smedsudden är vacker och för sjöfarten den bästa; den spolierar knappast några skönhetsvärden men bör kunna skapa sådana av bestående värde. Linjens längd blir för norra stambanans, Västeråsbanans och Kapellskärsbanans tåg en halv kilometer kortare än nu och för tågen från söder ung. lika mycket längre, om ingångslinjen tages över Liljeholmen, under det att med ingångslinje över Årsta holmar linjen blir förlängd med en dryg kilometer. Linjelängden är emellertid för fjärrtrafiken ej av avgörande betydelse.

Kostnaderna böra ställa sig jämförelsevis låga med hänsyn till den relativa frånvaron av utgifter för gaturegleringar samt till de betydande, till tiotals millioner uppgående markvärden, som vinnas vid frigörandet av områdena mellan Vasagatan och Klaraviken.

Utvidgningsmöjligheterna äro här större än enligt något av de övriga alternativen, i det att man som framtidsreserv har hela det för Kungsholmsalternativet behövlige området vid S:t Göran, där staden äger marken och kan reservera den till den avlägsna tidpunkt, då, om Kungsgatsstationen bleve för trång och staden vuxit i Kungsholmens nu avlägsna stationsläge, dit kunde förläggas en del av trafiken. Den andra utvidgningsmöjligheten som förefinnes, nämligen utfyllningen av Klaraviken jämte det betydande området mellan Klaraviken och Fleminggatan, vilket till huvudsaklig del tillhör Stockholms stad, torde däremot aldrig behöva tillgripas.

Fjärrtrafiken, som i Stockholm till sin natur icke är genomgående blir därför naturligtast betjänad av en terminusstation, vilken även för den resande allmänheten är den bekvämaste stationsformen. Ur järnvägens synpunkt anses visserligen en genomgångsstation vara bekvämare att trafikera, och har detta av Järnvägsstyrelsen mycket kraftigt pointerats under de senare åren, under det att från samma håll säckstationen förut rekommenderats. Sannolikt torde detta förhållande bero på, att man i Järnvägsstyrelsen tänkt sig att fortfarande införa den på senare år starkt ökade när- och lokaltrafiken tillsammans med fjärrtrafiken i samma station. En närmare utredning rörande möjligheten av att införa *enbart fjärrtrafiken* i en säckstation torde dock vara motiverad. Därvid är att beakta det faktum, att de flesta större stationer såsom exempelvis de nybyggda New York Central, Leipzig och Helsingfors äro byggda efter detta system, och att Stockholms Centralstation, som ehuru den till sin be-

lägenhet är en genomgångsstation, d. v. s. har tillfarter i båda ändar, dock till huvudsaklig del trafikeras som säckstation.

Godstrafiken behöver med ingångslinje över Smedsudden icke ledas genom stadens centrala, känsliga delar, utan direkt mellan ranger- och driftbangårdarna söder och norr om staden.

Närtrafiken, varmed jag menar den från det närmaste distriktet, fram till Uppsala, Enköping och Gnesta, kommande persontrafiken, torde till väsentlig del kunna avskiljas och införas på ett organiskt utbildat lokal- eller förortsbanenät som sammanlöper till eller radierar från en centralstation anordnad direkt under eller vid sidan av fjärrbanestationen.

Kritiken mot Kungsgatsläget har huvudsakligen riktats mot det alternativ enligt vilket stationen blir en säckstation och mot att Klaraviken skulle behöva igenfyllas. Skulle man, såsom i bangårdskommissionens säckstationsalternativ, till en sådan station införa all när- och lokaltrafik från såväl statsbanorna som från Västeråsbanan, så kan man ej frångå att olägenheter ur järnvägstrafiksynpunkt vidlåda detta förslag, vartill kommer att i så fall säckstationen med dess 16 spår får så stor bredd, att Klaraviken måste helt utfyllas. Detta bör om möjligt undvikas, varför, då även av trafiktekniska skäl när- och lokaltrafiken bör avskiljas och införas i en genomgångsstation, den naturliga lösningen blir med säckstation vid Kungsgatan för fjärrtrafiken och den övriga persontrafiken i en genomgångsstation på samma plats i våningen under.

Med en sådan lösning av problemet behöver *Klaraviken*, såsom sedermera skall visas, *icke igenfyllas*.

Fjärrbanorna och godstrafiken.

Fjärrtrafikbanorna ha å Pl. 1 och Pl. 2, fig. 2 inlagts med svarta linjer helt i anslutning till bangårdskommissionens säckstationsalternativ med västra stambanan på s. k. segelfri höjd (26 m. fri höjd över vattnet) över Årstaholmar och Smedsudden till centralstation vid Kungsgatan, dit samtliga bredspåriga fjärrtrafikbanor inlöpa och således i framtiden även Kapellskärsbanan. Rimbobanan kan däremot såsom varande smalspårig tillsvidare bibehållas i sitt nuvarande läge, under det att alla banors lokal- och närtrafik inledes på lokalbanenätet. Centralstationen får på så sätt det tänkbaraste gynnsamma läge, och då den blir befriad från gods- när- och lokaltrafiken, så att tågantalet minskas till mindre än en tredjedel, synes en fjärrbanestation så förlagd, kunna med fördel trafikeras som säckstation och ej bliva större än att igenfyllning av Klaraviken kan undvikas.

Kommissionens godsbangårdar å Södermalm, Kungsholmen och Norrtull böra kompletteras med två godsstationer för det framtida Östermalm. Av dessa bör den ena förläggas norr om Fältridklubbens bana och den andra i anslutning till frihamnsförslaget. Båda dessa stationer få ett oerhört värde, särskilt för staten som här å Ladugårdsgärdet skall exploatera sina kolossala markvärden.

Genom anläggandet av den nya ingångslinien på högbro över Smedsudden förbindas rangerbangårdarna vid Tomtebodan och Årsta på ett bekvämt sätt. Huruvida denna ingångslinje för västra stambanan skall i sin södra del förläggas över Liljeholmen enligt det Stafsingska förslaget eller över Årsta holmar vill jag i detta sammanhang ej närmare ingå på. Å förslagskartorna har linjen inlagts enligt bangårdskommissionens förslag.

Lokalbanornas linjer och stationer.

Vill man skaffa sig en uppfattning om huru lokalbanefrågan i Stockholm skall lösas på ett för staden och dess förorter tillfredsställande sätt och enligt ett rationellt och enhetligt genomtänkt system, så måste man först fullständigt sätta sig in i stadens och förorternas bebyggande och antagliga framtida utveckling samt huru fjärrbanor och godsstationer i en framtid kunna tänkas bliva förlagda. Å kartorna, Pl. 1 och Pl. 2, fig. 2, har jag skisserat huru ett sådant lokalbanenät omfattande nuvarande och framtida linjer skulle kunna anläggas samt sammanföras och anordnas i kombination med en säckstation för fjärrtrafiken, och visas sålunda två alt.

Lokalbanorna avse först och främst att förmedla trafiken mellan bostadsplatserna utanför det egentliga Stockholm in till arbetsplatserna och stadens centrum. Stockholms centrum blir praktiskt taget sammanfallande med Centralstationen och från denna punkt skola linjerna radiera ut mot omgivningarna och förstäderna i alla riktningar. Någon ringbana torde däremot ej inom överskådlig framtid bliva behöfelig, då den i och för sig obetydliga trafiken mellan olika förorter fullt tillfredsställande bör kunna förmedlas genom radialbanorna.

Närtrafiken införes på lokalbanorna eller följer dessas sträckning efter hand, som härför behöfliga anordningar verkställas. Hithörande tåg stanna endast å de viktigaste stationerna.

Samtliga befintliga eller planerade lokal- eller förortsbanor hava å kartorna angivits och få enligt förslaget naturlig och förmånlig anslutning till varandra och således till lokalbanenätet i sin helhet.

De ha anordnats så att ungefär *halva antalet banor införas söderifrån och andra hälften norrifrån*, varigenom möjliggöres genomgående linjer med pendlande trafik.

Naturligast kan man sålunda sammanbinda Lidingöbanan, som införes öderifrån, med den norrifrån införda Djursholmsbanan, sedan denna ombyggt till bredspårig, Saltsjöbanan med Kapellskärsbanan, Nynäs- och Dalaröbanorna med lokaltågen på norra stambanan, lokaltågen från västra stambanan med Västeråsbanans lokaltåg samt Fittjabanan med Brommabanorna. Troligen komma dock flera av dessa banor att som hittills trafikeras var för sig, d. v. s. från utgångspunkten till Centralstationen och därifrån åter samma väg.

För varje lokalbana kunna olika linjestreckningar tänkas, varför de å kartorna inritade endast äro att betrakta såsom alternativ av många möjliga.

Norra Lidingöbanan framdrages på den beslutade bron vid Ropsten, fortsätter enligt sökt koncession under Hjorthagen, längs Sturevägen och under Sturegatan till Stureplan. Den förut tänkta fortsättningen under Kungsgatan torde däremot lämpligen böra utbytas mot linjen Biblioteksgatan—Hamn- och Klarabergsgatan samt genom den nya »Centralgatan» till Centralstationen. Sistnämnda linje har fördelen att vara ännu mera välbelägen i förhållande till affärscentrum, möjliggörande anhalter vid Kungsträdgården och vid Drottninggatans korsning med Klarabergsgatan. Dessutom erhålles station under Stureplan, eventuellt med nedgång även från bolagets byggnad i hörnet av Sturegatan och Humlegårdsgatan.

Södra Lidingöbanan ansluter sig tills vidare till norra Lidingöbanan medelst bron vid Torsvik, men torde kanske i framtiden komma att indragas till en självständig linje genom Strandvägen.

Stationer å Strandvägsbanan erhålles vid Djurgårdsbron, Kavalleri etablissemnet och Lidingöbro Vårdshus.

Hamngatan lämpar sig synnerligen väl för en subterrängbana avsedd att upptaga livlig lokalbanetrafik. Om centralstationen förflyttas från nuvarande läge, kan Hamngatan framdragas genom bångårdsområdet över Klaraviken till Stadshuset och Norr Mälarstrand, varigenom kan erhållas en genomgående öst-västlig trafikled från Ladugårdsgården och Djurgårdsbron ända till yttersta Kungsholmen. Hamngatan bör där sänkas under Malmskillnadsgatan samt vidgas till 24 meters bredd. Kostnaderna härför böra dock ej påläggas föreliggande järnvägsförslag.

Lidingöbanornas anslutning till lokalbanesystemet enl. Pl. 1., torde emellertid av ekonomiska skäl knappast kunna genomföras inom överskådlig tid. Skulle detta vid en närmare undersökning visa sig vara fallet, måste man tills vidare *ordna Lidingötrafiken genom en snabbspårväg* med ändpunkt i Stockholm så centralt som möjligt. Förslagsvis har å Pl. 2. fig. 2 angivits en möjlighet för en sådan snabbspårväg framdragen

i tunnel under Hjorthagen, med fortsättning till Engelbrektsgatan samt i denna och Birger Jarlsgatan till Nybroplan. En förutsättning för denna sträckning är, att Djursholmsbanan, såsom å samma ritning angivits, indrages väster om Brunnsviken för undvikande av korsning med sjöfarten vid Ålkistan.

Saltsjöbanan anslutes antingen enl. Pl. 1. genom en tunnel från nuvarande station till trakten av Södermalmstorg, där den utmynnar i den omlagda sammanbindningsbanan och framdrages på så sätt till Centralstationen, varvid anhalter kunna erhållas dels vid korsningen av Hornsgatan och den vidgade Repslagaregatan, där Enskilda Bankens byggnad är uppförd, dels vid Riddarholmen och Tegelbacken. Å. pl. 2 fig. 2 har Saltsjöbanan enligt kommunikationskommitténs förslag förflyttats söder om Hammarbysjö och på högbro vid Skanstull införts till lokalbanesystemet för undvikande av korsningen med Hammarbyleden vid Danvikstull. Nuvarande Saltsjöbanan till Henriksdal får i så fall trafikeras som snabbspårväg.

Dalarö- och Tyresö-banorna beräknas komma till stånd för erhållande av kommunikation från dessa ännu jungfruliga men för blivande egna hemssamhällen väl lämpade områden. Även kan tänkas att vid Erstaviken en uthamn till Stockholm kan uppstå, som då behöver trafikförbindelser med staden. Å Pl. 1 ha dessa linjer antytts i enlighet med den, av det för ändamålet nyligen bildade bolaget utförda stakningen. Banan ansluter sig vid Skanstull till den planerade:

Södertörns- eller Nynäs-banan. Vid Södertörns Villastad införes Nynäshamnsbanans persontrafik på en ny bana, Södertörnsbanan, som indrages genaste vägen förbi Enskede och slakthuset å den nya bron över Skanstull till Södra stationen, samt fortsätter därefter i tunnel under den vidgade Repslagaregatan och medelst den nya sammanbindningsbanan till Centralstationen. Utmärkt belägna stationer inom staden erhållas vid Ringvägen, Södra stationen, Hornsgatan, Riddarholmen och Tegelbacken.

Lokalbanan från Älvsjö upptagande närtrafiken från västra stambanan införes enligt äldre projekt över Enskedeslätten till Skanstull varifrån den följer förutnämnda lokalbanor till Södra stationen och sammanbindningsbanan till Centralen. Anhalterna norr om Södra station bliva gemensamma med de närmast förut beskrivna banornas.

Fittjabanan framdrages antingen på sätt som inritats å Pl. 2, fig. 2, såsom en utgrening av lokalbanan till Älvsjö, för undvikande av korsningen med Hammarbyleden på den låga bron vid Liljeholmen, eller enl. Pl. 1 såsom en fortsättning av Fridhemsbanan enligt den gamla kommunikationskommitténs förslag på den av staden projekterade nya

bron över Årstaviken vid Liljeholmen och följer därefter nuvarande banan till Södra stationen, där den ansluter sig till de förutnämnda söderifrån inkommande banorna. Särskilt två stationer å denna bana äro av större intresse, nämligen Liljeholmen och Ansgariegatan. Vid Liljeholmen kan stationen utbyggas på den nuvarande stationsplatsen och är detta av särskild vikt, för den händelse att fjärrtrafiken skulle inledas över Årsta holmar, i vilket fall Liljeholmens station eljest skulle helt slopas, vilket måste anses såsom betänkligt, då trakten är tätt bebyggd, och station här har funnits ända sedan stambanans tillkomst. Enl. alternativet å Pl. 2 införes Södra Förstadsbanan som snabbspårvagn från Fridhem till Slussen.

Södra Brommabanen framdrages antingen, och billigast, på sätt som å ritningen Pl. 2 fig. 2 angivits med sträckning från Hässelby längs Mälarens strand och därefter på bro över Bällstaviken till Huvudsta och Centralstationen. Enligt detta av ingenjör E. Winell på sin tid framlagda förslag måste förstäderna å Brommalandet, Äppelviken, Ulfunda m. fl. trafikeras liksom nu med spårvägar, men böra dessa spårvägar i så fall utvecklas till verkliga snabbspårvägar genom indragande på självständig banvall längs Norr Mälarstrand till Stadshuset och därifrån fram till Tegelbacken. Alternativt kan banan tänkas utgå från en blivande Mälaröbana över Lovö och Kårsön med övergång av Kårsösundet vid Grönvik i enlighet med koncessionsansökningen varvid lokaltrafiken inledes på den av Lantegendomsnämnden projekterade Brommabanen, vilken närmast Grönvik framdrages tämligen nära Mälaren i östvästlig riktning, men i fortsättningen förut utstakats mot norr över Alviken, och därefter över Tranebergssund, Kristineberg samt under Kungsholmsgatan och Klaraviken till Kungsgatan. I stället kan linjen enl. Pl. 1. framdragas över Stora och Lilla Essingen till en station å Kungsholmen vid Drottningholmsvägen, där fjärrbanan korsar denna. Från denna station följer den fjärrbanan till Centralstationen, där den sänker sig till underjordiskt läge. Att indraga banan helt underjordiskt under Kungsholmsgatan och Klaraviken medför ökade kostnader och sämre anslutning till Centralstationen. Dessutom vinnes genom att följa fjärrbanan fördelen av banans luftning och utsikt för de resande vid passagen å bron över Klaraviken och en del av sträckningen mot Centralstationen.

Norra Brommalinjen framdrages antingen enligt ritningen Pl. 2. fig. 2, som utgrening från Bällstaviklinjen mot Solhem och Karlhäll, eller med sträckning från Stora Engby och Åkeshov till Lillsjön och därifrån efter förut utstakat linje över Tranebergssund och Kristineberg såsom framgår av Pl. 1.

Västeråsbanans lokaltrafik följer på särskilt spår järnvägens huvudspår väster ifrån, passerar Bromsten, Sundbyberg och Huvudsta samt framdrages till Centralstationens undervåning.

Till Flygfältet vid Hägerstalund kan även en lokalbana tänkas, utgreande sig från lokalbanan vid Sundbyberg.

Lokaltågen från norra stambanans stationer följa huvudlinjen till Centralen.

Kapellskärsbanans lokallinje indrages enligt koncessionsförslaget till Järva, följer därefter stambanan till Hagalund, där den avviker längs landsvägen efter nuvarande spårvägssträckning till Norrtull och Sveavägen, fortsätter under denna gata till Odengatan samt i tunnel under Vasastaden och Sabbatsberg in till Centralen. Å sträckningen förbi Norrtull får denna bana ett antal mycket viktiga stationer, nämligen vid Norra begravningsplatsen med dess icke obetydliga trafik och söndagstrafiken till Hagaparken, två stationer vid Sveavägen, varav den norra, som vi kunna kalla Sveastationen, får betydelse som anslutningsstation för Djursholmsbanan.

Djursholmsbanan ansluter sig antingen enl. Pl. 1. vid »Sveastationen» till den föregående banan och införes på så sätt till Centralstationen eller också enligt Pl. 2 fig. 2 enligt på sin tid begärd koncession över Brunsviken till Haga, där den ansluter sig till den närmast förut nämnda banan. I så fall får den nu av Djursholmsbanan ombesörjda trafiken till norra Djurgården fram till Ålsten ombesörjas genom en snabbspårväg, vilken enligt Pl. 2 indrages vid Roslagstull och genom Birger Jarlsgatan till Nybroplan.

Centralstationen.

Om fjärrtrafiken inledes till en säckstation vid Kungsgatan och lokaltrafiken till en genomgångsstation på samma plats, kan den senare, som blir underjordisk, förläggas antingen vid sidan av den förra, och då lämpligen under Norra Bantorget med fortsättning i tunnel under Sabbatsberg och Birkastaden, eller också förläggas under säckstationen, så att Centralstationen blir en tvåvåningsstation, enligt en idé av redaktör Hjalmar Cassel, vilken med utgångspunkt härifrån i en särskild broschyr närmare utvecklat sina tankar i bangårdsfrågan.

Det senare alternativet, vilket upptagits å förslagsritningarna, medger på samma utrymme ett större antal spår, varför ett sådant arrangemang möjliggör att till denna genomgångsstation efter hand införes icke blott den rena lokaltrafiken utan även fjärrbanornas närtrafik, i den mån härför behövligen anordningar genomföres.

Å fig. 3 har skisserats huru en centralstation i två våningar kan anordnas vid Kungsgatan mitt för Norra Bantorget. Huvudfasaden har

tänkts förlagd parallellt med Kungsgatan ungefär 50 meter norr om densamma med en flygel för postbangård på östra sidan vid det till sin form uppsnyggade Norra Bantorget och å västra sidan byggnader för ilgodstrafiken i anslutning till nuvarande tullhuset för postpaket samt mjölk-kajer längre norrut.

I stationens övre våning inkomma från nordväst fjärrtågens terminustrafik, under det att stationens undervåning anordnas som genomgångsstation för när- och lokaltrafiken. Utrymmet medgiver 10 spår i vardera våningen eller sammanlagt 20 spår med tillhörande plattformar och är enligt vad verkställd undersökning visar detta tillräckligt för en lång framtid. Som jämförelse kan nämnas att bangårdscommissionens förslag upptar 12 spår och dess säckstationsalternativ 16 spår. Som av ritningen synes kan man med bibehållande av Klaraviken såsom en tämligen bred genomfartskanal bereda plats för en centralstation av nu skisserad omfattning. Själva perrongerna anordnas i kurva med 400 meters radie, alldeles som å den nybyggda, ståtliga huvudstationen i Köpenhamn.

Spårordningarna hava endast ungefärligt angivits och även för tillfartslinjerna har icke detaljerats, huru spåren skola korsas varandra i olika plan.

Stadsplanen söder om Centralstationen.

Planen framför Centralstationen, vilken vi kunna benämna »Centralplatsen», blir av rektangulär form och med en areal dubbelt så stor som Gustav Adolfs torgs. Kungsgatan kan här förläggas på så låg höjd som 10 m. över slusströskeln, d. v. s. en sänkning från nuvarande viaduktens höjd av 3 m. Platsen får en sluten lugn karaktär. Den skäres i öst-västlig led av Kungsgatan och upptar från söder den breda, rätt mot Centralstationens huvudfasad framdragna nya tillfarten, »Centralgatan», vilken med en bredd av 45 meter öppnar ett ståtligt perspektiv söder ut mot Mälaren, Riddarholmen och Söders höjder.

Denna präktiga aveny, som således projekterats så bred som Narvavägen, bör dock ej förses med trädrader utan endast låga planteringar, så att utsikten från stationstrappan blir vid, fri och vacker!

Centralgatan kommer att upptaga hela trafiken söder ifrån till Centralstationen och till Kungsholmen, ävensom en del av den genomgående nord-sydliga trafiken, särskilt hela spårvägstrafiken, varigenom Vasagatan avlastas, så att någon trängsel där ej vidare behöver förekomma. Särskilt anmärkningsvärt är att därigenom den starka trafiken vid hörnet av Kungsgatan minskas och tillstryppningen av körbanan genom nuvarande spårvägsrefugerna bortfaller. En stor fördel är även, att den nordsydliga och östvästliga spårvägstrafiken kan sammanföras till en enda linje

(invid Palladium) med gemensamma refuger för övergång till annan linje, såsom nu exempelvis är fallet vid Tegelbacken, där övergången från en linje till en annan är riktigt anordnad med endast två refuger, under det att vid en vanlig gatukorsning man bör ha fyra refuger, mellan vilka man vid övergång till annan linje måste springa, och därvid riskera olycksfall.

Beträffande stadsplanens detaljer kan nämnas, att jag tänkt mig det stora kvarteret, där nuvarande Centralstationsbyggnaden är belägen, reserverat för statens *offentliga byggnader*; likaså det lilla kvarteret norr därom vid korsningen av Centralgatan och den vidgade Klarabergsgatan, under vilket Lidingöbanan skall framdragas, under det att kvarteret närmast Stadshuset torde böra reserveras för stadens offentliga byggnader.

Övriga kvarter avses för *affärsbyggnader*; dock vore önskligt att *de två små kvarteren vid Klaraviken* närmast söder om Gamla Kungsholmsbrogatan bibehölles med sitt nuvarande vackra, idylliska utseende med lägre byggnader intill vattnet, omväxlande med trädpartier speglade sig i sjön. Klaraviken skulle på så sätt i huvudsak få bibehålla sitt originella kynne och sin pittoreska karaktär.

På *västra sidan av Klaraviken* anordnas en promenadväg på arkader, så att den ej verkar hindrande för sjötrafiken till Bolinders. *Å östra sidan av Klaraviken* framdrages en planterad gata i sin norra del skild från vattnet av de två nyssnämnde gamla, vackra kvarteren.

Ytterligare stadsplaneförslag å Norrmalm.

Klarabergsgatan bör vidgas till 24 meters bredd i stället för beslutade 18 m. och sänkas under Malmskillnadsgatan. Den bildar en viktig genomgående trafikled mellan Norr Mälarstrand och Strandvägen och i fortsättningen således mellan stadens västligaste och östligaste delar.

Å planen har inritats vidgning av *Sveavägens* södra del till 24 meters bredd och utökning av platsen vid korsningen av Klarabergsgatan.

I samband med Sveavägens vidgning föreslås vidare, att vid dess korsning med Kungsgatan, *konserthuset* flyttas mot väster, så att här bildas en ny plats, varigenom vinnes behövt utrymme för denna trafikpunkt och undvikas en eljest nödvändig men mindre tilltalande avsnubning av konserthusets nordöstra hörn.

Gatu- och järnvägsförbindelse mellan Norr- och Södermalm.

Den nordsydliga lokalbaneförbindelsen genom staden måste på ett eller annat sätt passera Norrström, Riddarholmen och Slussen.

Två i huvudsak olika möjligheter finnas därvid: antingen förlägges banan helt och hållet under sjöns botten eller också på broar över vattenytan. Som ett tredje alternativ skulle visserligen kunna tänkas, att man framdrager järnvägen över Söderström, men under Norrström eller tvärtom, men detta är möjligt endast med så starka lutningar å järnvägen, att dessa utvägar vålla svårigheter ur trafikteknisk synpunkt, och även torde de bli ofördelaktiga i estetiskt hänseende.

Om järnvägen förlades helt *under vattnet*, på sätt trafikdirektör G. Welin på sin tid motionerat i stadsfullm. sluppe man varje obehag av densamma i stadsbilden varjämte i så fall för sjötrafiken vunnes att den bleve helt oberoende av järnvägarna, men detta läge medför i stället åtskilliga olägenheter i andra hänseenden, dels ökas de höjdskillnader, som skola övervinnas och således även driftkostnaderna, dels kan banan ej hinna upp till Södra stationen, utan måste där liksom vid Slussen och Tegelbacken förläggas i djupt läge, vilket betingar dyrbara anordningar och trafiksvårigheter med hissar. Det svåraste hindret mot tunnelbana är dock kostnaden som beräknats bli ökad med 12 å 15 mill. kr. Möjligen kan man tänka sig att sammanbindningsbanan t. v. behålles och i framtiden ersättes av tunnelbana, enl. trafikdir. Welins förslag. Det vore kanske idealet.

Mot huvudbanornas framdragande *på broar över Norrström och Mälaren* hava starka betänkligheter yppats på grund av svårigheterna att anordna en sådan förbindelse utan att spolia befintliga skönhetsvärden eller våldföra kulturhistoriskt intressanta stadspartier. Bangårdskommisionens huvudförslag lämnar bevis för, att dessa betänkligheter ej äro ogrundade, ehuru kommissionen tydligen bemödat sig om att lösa denna svåra uppgift på ett så litet störande sätt som möjligt.

Å andra sidan får man ej gå till den ytterligheten att fordra att allt skall lämnas orubbade. I en levande stad måste alltjämt förändringar ske för tillfredsställande av livets växlande krav. Där behovet av att framdraga nya leder, såsom här för järnvägs- och gatutrafik är oavvisligt, får man ej draga sig för att göra förändringar. Man bör endast se till, att man ej skadar de viktigaste och förnämsta av de befintliga värdena, utan i stället genom på vackert sätt utförda omdaningar och nybyggnader ökar skönhetsvärdenas totalsumma.

Nu är emellertid förhållandet lyckligtvis det, att detta vid lokalbanornas framdragande kan ske, under det att det för fjärr- och godsbanor är svårt för att ej säga omöjligt.

För lokal- och närtrafiken har man nämligen lätta elektriska tåg, som kunna framdragas med mindre kurvradier och i brantare lutningar. Dessa banor karakteriseras således till skillnad från vanliga järnvägar av stor

böjlighet och smidighet, så att de på ett mjukt och behagligt sätt kunna taga hänsyn till och anpassa sig efter befintliga förhållanden.

Jag har därför velat undersöka, om ej den nordsydliga lokalbanan skall kunna framdragas ovan vattenytan på ett sätt, som ej skadar de ur estetiskt och kulturhistorisk synpunkt känsliga stadsdelar, som av banan skall passeras. Ehuru den framlagda lösningen ej gör anspråk på att vara i detalj färdig, synes den mig dock visa, att problemet är möjligt att lösa.

Av många skäl har därvid funnits *lämpligt att kombinera gatu- och järnvägsbroarna*. Bron över Norrström utföres sålunda i två våningar. Av dessa är den undre avsedd för järnvägen, och kan förläggas till samma höjd som nuvarande järnvägsbron, om så för sjöfarten i Norrström skulle anses behövt, eljest lägre. Bron lägges rätt i Vasagatans förlängning med norra landfästet något utfyllt i Norrström, enär på så sätt erhålles tillräcklig längd på uppfartsvägen till bron, så att man från bron kan med goda lutningar komma ned till Vasagatans höjdläge. Då järnvägen även sänker sig norr ut, behöver *rampen* ovanför kajen (Klara strand) mitt för Stadshuset ej bli av besvärande höjd. På den punkt, där bangårdskommisionens stora bro skulle gå in under rampen, blir denna fulla 4 1/2 m. lägre än kommissionens, d. v. s. den blir knappt en tredjedel så hög. Längre öster ut vid Vasagatans linje höjer sig rampen upp till gatubron, vilken förlägges på en nivå något högre än Norrbros. Då bron och rampen här befinna sig på dubbelt så stort avstånd från Stadshuset som kommissionens bro, böra de ej verka generande för detta.

Norr om rampen mitt för nuvarande järnvägsparken, vilken bibehålles, sammanföras trafiklederna från norr, söder och väster till en torgplats, »*Klaraplatsen*», avsevärt större än Gustav Adolvs Torg, givande monumentalitet åt de invid densamma föreslagna offentliga byggnaderna för stadens och statens ändamål. Platsen är även behövt som trafikpunkt och ersätter såsom sådan den nuvarande Tegelbacken.

Vid Tegelbacken är höjden å uppfarten till bron visserligen väsentligt lägre än dennas, men då en ej obetydlig påfyllning dock måste ske, föreslås, att här anordnas en plantering med plats för monument, varigenom nivåskillnaden bortvillas.

Den nya bron över Norrström, som är avsedd att ersätta Vasabron och nuvarande järnvägsbron, och på kartan benämns Nya Vasabron, kan göras synnerligen monumental och vacker. Den kommer närmast att erinra om Norrbro. Den blir ungefär en meter högre och får en längd av 76 m. mot Norrbros 56 m., varför med en liknande formgivning, som å Norrbro ett antal av 4 spann torde bli lämpligt. Om spannvidden bibehålles, får fortsättningen över Strömsborg 3 spann och likaledes behöves

3 spann för att överskrida den del av strömmen, som är belägen söder om Strömsborg. Om bron göres med samma bredd som Vasagatan eller 24 m., vilket bör vara tillräckligt med hänsyn till att inga stående filer här behöva beräknas, så kan den underliggande järnvägsbron upptaga 4 eller t. o. m. 5 spår. Järnvägsbron blir dold under gatubron och bör ej verka störande, även om ett så stort antal spår en gång i framtiden skulle bli behövt. Troligen bör bron utföras i granit liksom Norrbro, men kan möjligen ifrågasättas, särskilt för den arkadartade fortsättningen vid Riddarholmskanalen, att denna utföres i kalksten och tegel, harmonierande med Riddarhuset och Riddarholmskyrkan.

Vid holmen *Strömsborg*, som på västra sidan lämpligen gives en tillökning för planteringar, avslutas den nordliga brodelen såtillvida, att fortsättningen döljes av holmens planteringar och av byggnaden. Denna behöver nämligen ej för broprojektet rivas, men bör inköpas, så att den vid tillfälle kan ersättas av en mindre byggnad av mera tilltalande utseende.

Kallbadinrättningen mitt för Strömsborg behöver ej som i kommissionens förslag rivas, vilket är en fördel på grund av dess centrala läge, om också den planerade nyanläggningen i alla fall torde vara behövlig.

Mellan Strömsborg och Riddarholmen fortsätter bron med en kortare del av liknande utseende som den norra. En skiss till den kombinerade järnvägs- och gatubron över Norrström vissa å perspektivbilden fig. 5. tagen från Stadshustornet.

Som ett *provisorium* kan tänkas att nuvarande järnvägsbron tillsvidare bibehålles och vid byggandet av den nya gatubron endast anordningar göras för framtida inläggande av underliggande järnvägsbro.

Gatutrafikleden söder ut kommer nu in på Riddarholmen och framdrages ovanpå lokalbanorna vid sidan om Riddarholmskanalen fram till *Riddarholmsviadukten*. Denna kan sänkas något och därigenom givas svagare lutning och ett mera tilltalande utseende, än vad nu är fallet. Från denna punkt måste järnvägen höja sig för att med antaglig lutning (1:46) kunna komma upp till den av sjöfartssakkunnige begärda höjden vid Slussen, nämligen 15,2 m. över slussströskeln för slussbroarnas underkant.

Gatutrafiken *söder om Riddarholmsbron* förlägges vid sidan av järnvägen, vilket här är möjligt, med endast obetydlig jämkning av kanalen. Gatuleden sänkes därefter något, så att tillträde kan beredas till gatorna i gamla staden.

Vid *Mälartorget* höjer sig åter trafikleden, så att den kan överskrida en framtida sluss på samma höjd över vattnet som järnvägen.

Trafikleden, som vid passagen av Norrström, Riddarholmen och Staden inom broarna bygges som bro eller viadukt på valv och med ett höjdläge

varierande mellan ungefär en meter högre eller lägre än Norrbros. Den kan göras synnerligen tilltalande med en monumental arkitektur. Järnvägen, som ligger under eller — å södra delen — bakom gatutrafikleden, döljes av denna. Vid Mälartorget kunna vissa av valven under gatan utnyttjas för butiker samt för lager- och andra lokaler för hamnrörelsen.

Söder om Slussen sänker sig järnvägen, passerar över den blivande rangerbangården och den från nuvarande tunneln till Söder Mälarstrand införda godstågsförbindelsen, fortsätter under kvarteret Överkikaren, där banan till Saltsjöbaden skiljer sig från de övriga söderifrån inkommande lokalbanorna, och där station med nedgång från hörnet av Hornsgatan och Repslagaregatan kan anordnas. De sistnämnda banorna fortsätta därefter i tunnel under den vidgade Repslagaregatan till Södra station.

Stationer kunna såsom förut nämnts erhållas förutom vid Hornsgatan, å Riddarholmsbron och mitt för bron till Stadshuset. För övrigt framgå detaljerna förutom av fig. 3 närmare av profilirningen fig. 4.

Uppfarten till Södermalm.

Framdragandet av en genomgående huvudgata mellan Norr- och Södermalmstorg från Vasagatan till Södermalmstorg samt ombyggnad av sammanbindningsbanan ställer den gamla svårlösta *frågan om uppfartsvägar till Södermalm* och ny sluss som ersättning för den nuvarande i *helt nytt läge*. Kan det vara riktigt att söka lösa uppfartsvägs- och slussfrågorna utan hänsyn till dessa två faktorer, kanske de viktigaste av de som inverka på problemets lösning?

Så har emellertid varit förhållandet med alla hittills upprättade förslag, och hänvisas intresserade till studium av byggnadskontorets förslag av år 1902, Richert Enblomska förslaget av 1904, undertecknads förslag av 1904, byggnadskontorets förslag av år 1906 och 1909, och stadsplanekommisionens förslag av år 1914.

Enligt samtliga dessa förslag skulle således den huvudsakligaste trafikleden från Norrmalm, nämligen den som kommer från Vasabron, leta sig fram liksom hittills på smågatorna i Staden inom broarna fram till nuvarande Slussen, medförande en anhopning av trafiken å denna trånga, men likväl i trafikhänseende starkast belastade punkten i Stockholm. Den nya genomgående trafikleden över Riddarholmen, som dock redan nu är behövlig, har man velat skjuta åt sidan eller t. o. m. framställt såsom obehövlig, ehuru detta betraktelsesätt måste framtinga betydande raseringar i Staden inom broarna för gatuutvidgningar, ett både dyrbart och pietetslöst förfarande. Nej, den nya leden för den genomgående tra-

fiken från Norrmalm till Södermalm måste ovillkorligen betraktas såsom det primära i problemet.

Den genomgående körtrafiken mellan Norr och Söder skall framföras dels å denna nya huvudled, dels å den befintliga trafikleden Skeppsbron och dessa två leder skola förenas och uppdragas över en ny sluss till Södermalmstorg, där de utgrena sig i Södermalms tre huvudtrafikleder.

Sjöfarten och brohöjden.

Även sedan Hammarbyleden i en framtid blivit färdig, kommer en väsentlig del av sjöfarten att söka sig fram vid Söderström. För min del ställer jag mig tveksam mot Hammarbyleden såsom en genomgående huvudled från Saltsjön till Mälaren. En mängd broar (minst ett halft dusin) på långt ifrån segelfri höjd verka i hög grad hindrande. Leden är krokig och smal och kommer, då industriområdena vid Hammarbysjö tagas i bruk, att starkt belamras av för dessa behövlige sjöfart, och slutligen är vägen mellan de centrala delarna av stadens hamnområden vid Mälaren och Saltsjön obestridligen mycket längre än vid Söderström. Ett oomtvistligt önskemål förefinnes alltså att framdraga en väsentlig del av sjöfarten å den gamla leden vid Söderström.

Huvudskälet för upprättande av nya bangårdsförslag var det enligt uppgift oavvisliga behovet av att höja sammanbindningsbanan vid Söderström. Enligt bangårdscommissionens förslag skulle samtliga banor införas på bro över Riddarfjärden, varvid den rörliga bron för sjöfarten anordnas med en fri höjd av 11 m. Enligt mitt förslag skulle gods- och fjärrtrafiken passera Mälaren på högbro vid Smedsudden, under det att lokal- och närtrafiken framföres på den ombyggda sammanbindningsbanan vid Slussen, anordnad på samma höjd, som bangårdscommissionens nyssnämnda bro. För att man skall kunna för sjötrafiken fullt utnyttja fördelen av järnvägsbrons höjande, bör den nya uppfartsvägen till Södermalm även anordnas med samma fria höjd, som denna erbjuder, under det att enligt hittills varande förslag gatubroarna över Slussen föräggas hela sex m. lägre, varigenom fördelen av sammanbindningsbanans ombyggande och höjande i viss mån ginge till spillo.

En minskning av sjötrafikens fordringar på fri höjd vid Slussen, skulle ställa såväl bangårds- som uppfartsvägsfrågorna i helt nytt läge, men skulle givetvis detta vara till fördel för lantrafikfrågornas lösning.

Den nya slussens läge.

I samtliga hittills publicerade förslag, förlägges Slussen strax söder om den nuvarande och parallellt med densamma. Härigenom försakats

emellertid stora olägenheter i två hänseenden, dels kunna slussbroarna ej utan stora svårigheter komma högre än på höjden 10 m. över slusströskeln, under det att, som förut nämnts, det vore önskvärt att komma upp till ett 6 m. högre beläget plan, dels bliver fartygens navigering från den nya slussen till genomfarten under järnvägsbron synnerligen svår, såsom framgår av att, ehuru svårigheter för navigeringen redan nu förefinnas, dessa för den nya slussen ökas när större fartyg skola passera, och samtidigt leden får sämre krökningsradier och mindre utrymme förefinnes.

Det naturliga är för den skull, att förlägga den nya slussen ungefär parallellt med Söder Mälarstrand, så att fartygen kunna framföras i rät linje från Slussen under eller genom järnvägsbron. På så sätt blir Slussen visserligen förlagd snett i förhållande till den nuvarande slussen, men detta medför ej någon olägenhet, då denna i varje fall bör helt övertäckas. Genom att västra änden av Slussen med denna placering kommer mycket högre upp mot söder, blir det även möjligt att förlägga bron för uppfarten till Södermalm på den önskade ungefär 6 m. större höjden. En sådan bro, behöver liksom järnvägsbron aldrig öppnas, eller i varje fall endast på natten.

Det framtida Södermalmstorg.

Huvudgatorna på Södermalm, vilka utgöras av Katarinavägen, Hornsgatan och Götgatan, vilken sistnämnda i framtiden beräknas ersatt av en tunnel öster om densamma eller en ny bred parallelgata på västra sidan i Repslagaregatans läge, konvergera samtliga mot en punkt nära sammanfallande med det nuvarande Södermalmstorg. Till denna punkt böra därför de båda förutnämnda genomgående trafiklederna från norr framdragas. Genom en ramp från nuvarande Slussen längs den framtida Slussens norra sida införes Skeppsbrotrafiken till en med trafikleden över Riddarholmen gemensam bro på 11 meters fri höjd och fortsätter därifrån rätt upp till Södermalmstorg, som vidgas till en monumentalt anordnad trafikplats. Från Södermalmstorg utgrena sig därefter de förutnämnda trafiklederna över Södermalm på ett naturligt sätt.

Det nya Södermalmstorg med förlängningen till bron över Slussen bildar den egentliga uppfartsvägen med en axel pekande norr ut mot Kornhamnstorg, Tyska kyrkan och Storkyrkan, och söder ut mot det som fond anordnade gamla stadshuset, vilket bör användas för något stadens behov och ombyggas med monumentalt arkitektur. Närmast bron vid sidorna av viadukten över den projekterade rangerbangården anordnas butiker med framför liggande arkader. Norr om slussbron utgrena sig trafikleden mot öster och väster på förut nämnt sätt, varvid rampen från Slussplanen fram-

dragits vid södra stranden av den till nuvarande Slussen inlöpande grenen av Mälaren och den andra trafikleden på bro över vattnet, varvid de bägge lederna anordnas med valvmotiv. Vid vardera ändpunkten av nyssnämnda vid Kornhamnstorg belägna återstående symmetriska dammliknande vatten uppföres ett flankerande trapporn, för gångtrafiken till Kornhamns- och Mälartorgen.

I uppfartsvägens mittelinje uppsättes på ett utsprång i den nyssnämnda dammen Karl Johansstatyen och å terassmuren nedanför denna göres en fontänenordning med vatten strömmande ned i den förutnämnda dammen. Utsikten från Kornhamnstorg över uppfartsvägen och Södermalmstorg med fontänen och trappornen i förgrunden måste bliva av storslagen verkan, särskilt om vid dess utdanande i detalj framstående konstnärer få medverka.

Övriga hithörande stadsplaneförslag.

För förbindelsen mellan Skeppsbron och Stadsgården föreslås en särskild lägre liggande förbindelseled med bro över den nya Slussen vid dess östra ända, med fortsättning å viadukt över rangerbangården och nedfart till Stadsgården strax öster om Drottsgården. Härigenom erhålles en direkt förbindelse mellan Skeppsbron och Stadsgården med bron förlagd på den höjd, som förut avsetts för själva uppfartsvägen eller 10 m. över sluss-tröskeln, vilket, för denna långsamt gående huvudsakligen av gods bestående trafik, bör vara tillräckligt. Skulle denna slussbro vara öppen finnes alltid omvägen över den högre fasta bron. Hornsgatan förlänges öster om Södermalmstorg ned till denna förbindelsegata för att på så sätt komma i direkt förbindelse med Stadsgården och bibehålla fri den vackra vyen i Hornsgatan ut över Kastellholmen och Djurgårdslandet.

I kajplanet söder om Slussen har plats beretts för en rangerbangård av samma storlek, som i de föregående förslagen, ehuru önskvärt hade varit, om denna kunnat förflyttas till annan plats, exempelvis Söder Mälarstrand. Bangården begränsas på södra sidan av en lågt liggande förbindelsegata mellan hamnarna. Spårförbindelsen till Skeppsbron anordnas utan vändskiva.

Södermalmstorg begränsas av ytterst värdefulla byggnadstomter, delvis å nyvunnen mark, varigenom finansieringen av kostnaderna för uppfartsvägarna underlättas. Staden har möjlighet att genom särskilda byggnadsbestämmelser behärska bebyggandet, så att anläggningen i sin helhet blir så vacker och värdig som det utomordentligt framstående läget fordrar. Arkitekturen bör göras i harmoni med de befintliga byggnaderna i trak-

ten, och kanske bäst i anslutning till de vackra gavelhusen vid Kornhamnstorg och till Söders i trappstegsform sig höjande byggnadsmassor (se fig. 6).

Slutord.

Förutom olikheten i tekniskt och estetiskt hänseende mellan de lösningar av bangårdsfrågan, som av bangårdscommissionen i dess huvudförslag och av undertecknad härmed framlagts, framstår som en principiell skillnad, att i bangårdscommissionens förslag för lokaltrafiken förbättrade anordningar vidtagits endast beträffande Stats- och Västeråsbanorna, så att hela det övriga lokaltrafikspörsmålet lämnats olöst. Ett genomförande av bangårdscommissionens huvudförslag skulle säkerligen medföra, att lösningen av den egentliga lokaltrafikfrågan för Stockholm bleve på obestämd tid uppskjuten. Endast genom att, som i undertecknads förslag, samtidigt upptaga hela problemet till prövning, torde lokalbanefrågan kunna inom överskådlig tid vinna sin lösning, något som för Stockholms stad måste vara ett oavvisligt önskemål.

Det nu framlagda förslaget visar *en fullständig lösning* av bangårdsfrågans problem, i det att såväl förortsbanefrågan som de viktigaste gatu- och sjötrafikproblemen medtagits.

Då hittills någon sådan generell lösning av samtliga de viktigare av hithörande trafikproblemen ej framkommit, har jag velat publicera förslaget redan på skisstadiet, för att därigenom möjliggöra för intresserade att redan på detta stadium komma med inlägg och eventuella förbättringar.

Såsom jag i början av uppsatsen närmare utvecklat vill jag på intet sätt påstå, att detta förslag är det enda möjliga eller rätta, men hoppas jag dock att genom detta inlägg dessa komplicerade frågor bragts närmare den lösning, vilken säkerligen alla stockholmsintresserade önska snart skall komma till stånd.

Stockholm i april 1919.

Nils Gellerstedt.