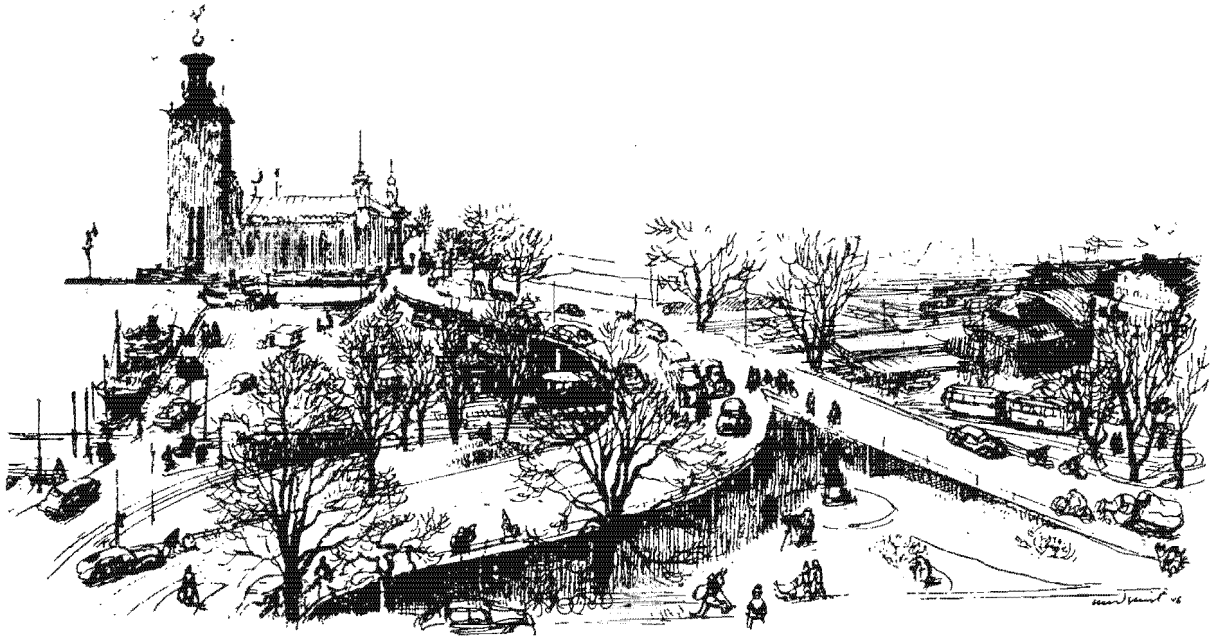
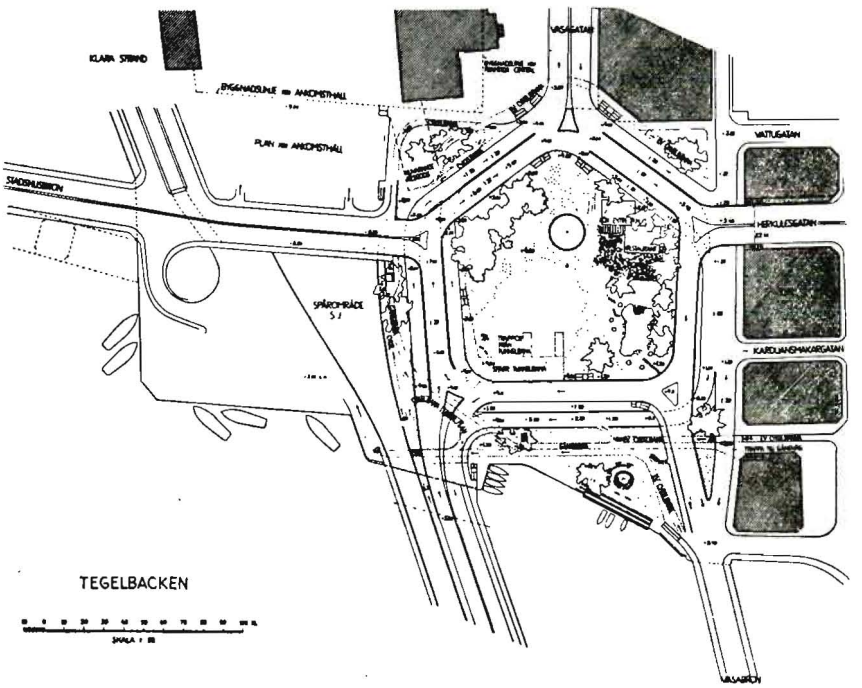


Tegelbackens reglering

AV AVDELNINGSINGENJÖR KURT PÅLSSON

Alltsedan sammanbindningsbanan togs i bruk år 1871 ha järnvägsbommarna vid Tegelbacken utgjort ett hinder för gatutrafiken, ett hinder som med gatu- och järnvägstrafikens tillväxt blivit alltmer besvärande. Därvid har spårvägstrafiken varit speciellt utsatt, då den ej som övrig gatutrafik kunnat utnyttja förbigångsvägen under viadukten norr om järnvägskorsningen. Irritationen över dessa allt annat än storstadsmässiga trafikförhållanden har ej blivit mindre av att frågan om en reglering av Tegelbacken utan praktiskt resultat varit föremål för utredningar under större delen av 1900-talets första hälft. Sedan det radikala förslaget att flytta den västra stambanans infart till Smedsudden avförts från dagordningen i och med 1930 års trafikkommittés betänkande, har man måst inrikta sig på att lösa Tegelbackens trafikproblem under den försvårande förutsättningen, att sammanbindningsbanan kommer att korsa gatuleden mellan Tegelbacken och Stadshusbron. Under denna förutsättning har ett flertal förslag till över- och underfartslösningar framlagts, och diskussionen för och emot de olika förslagen har tidvis varit ganska hetsig. När slutligen stadsfullmäktige i samband med frågan om nytt markavtal med kronan år 1942 godkände ett av stadsplanekontoret utarbetat överfartsförslag, trodde man dock att frågan nått sin lösning.

I juni 1945 godkände emellertid stadsfullmäktige i princip ett förslag till ordnandet av trafikförbindelserna mellan Slussen och Tegelbacken, vilket medförde en ändring av förutsättningarna för Tegelbackens reglering. Frågan togs därför upp till förnyad behandling av gatu- och stadsplanekontoren och i samband med att förslaget till ny stadsplan för Nedre Norrmalm framlades av stadsplanekontoret redo-

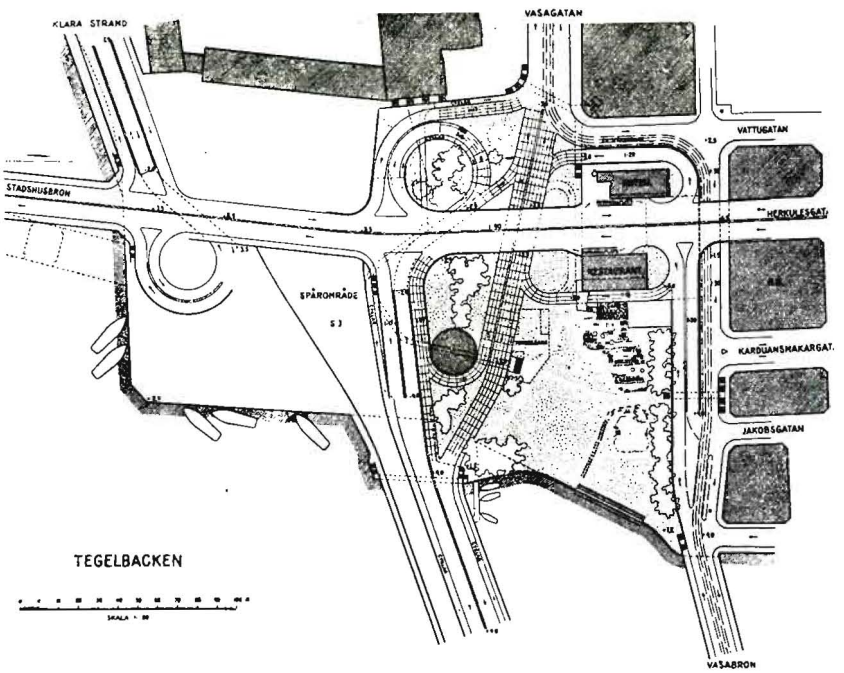


Tegelbackens definitiva utformning enligt femhörningsförslaget.

visades också två förslag till reglering av Tegelbacken.

Av redogörelsen för det framlagda förslaget till Nedre Norrmalms reglering (SoB häfte 9, 1946) framgår, att man förutom de nu till Tegelbacken anslutna stora trafikledernа Vasagatan, Vasabron, Stadshusbron och Fredsgatan—Jakobsgatan avser att till denna trafikplats ansluta den blivande Söderbron, Klara Strandleden och Herkulesgatan med dess tunnelanslutningar till Sveavägen, Karduansmakargatan och eventuellt också till Nybroplan. Detta kommer i förening med den förväntade allmänna trafikökningen att medföra en högst avsevärd trafikbelastning på Tegelbacken. Man torde få räkna med att antalet passerande motorfordon i framtiden kommer att bli omkring 2,5 gånger så stort som 1939. För en avveckling av denna trafik erfordras, att en trafikmaskin av stora mått anläggas. De båda förslag, som framlagts, »Femhörningen» och »Klöverbladet», visa två principiellt olika lösningar. »*Femhörningen*» utgöres av en stor cirkulationsplats, med växlingssträckorna utformade som sidorna i en femhörning, där trafikledernа ansluta i hörnen. För att öka trafikkapaciteten har cirkulationsplatsen kompletterats med ett system av ramper, som ge korsningsfria förbindelser i flera riktningar. I »*Klöverbladet*» erhållas direkta förbindelser Stadshusbron—Herkulesgatan och Söderbron—Vasagatan, under det att övriga förbindelser mellan dessa fyra leder ordnas genom ett fullt utbildat »klöverblad». Förbindelsen med Vasabron erhålles dels genom att denna medelst en ramp anslutes till viadukten i Herkulesgatans förlängning, dels genom en förbigående gatuförbindelse Vasagatan—Vasabron. I båda förslagen ges Klara Strandleden en planskild anslutning till viadukten över järnvägen.

Båda de framlagda förslagen äro mycket utrymmeskrävande och fordra, att icke blott Kronprinsens Stall utan även de båda första kvarteren vid Vasagatan, Snäckan och Fyrfoten Mindre, rivas. Inne i trafikplatserna finnas dock stora ytor, som ej behöva utnyttjas för gatutrafiken. Genom att trafikledernа till stor del komma att ligga på pelarkonstruktioner har man från dessa friytor rätt god kontakt med de intilliggande lokalgatorna och relativt fri sikt över Riddarfjärdens vatten. Detta förhållande har lett till tanken att

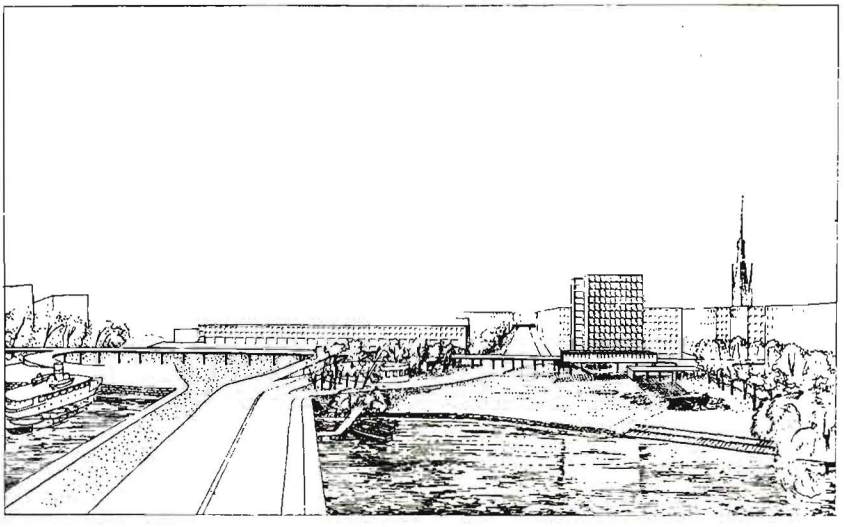


Tegelbackens definitiva utformning enligt klöverbladsförslaget.

här ordna en rekreationsplats för de anställda inom näraliggande delar av Nedre Norrmalm. Liksom vid projekteringen av Slussen har man till denna trafikplats tänkt sig att förlägga en restaurang, vilken i »Femhörningen» skulle förläggas till platsens nordöstra del. I »Klöverbladet» skulle restaurangen få sin plats i den sydöstra slingan, under det att man tänkt sig en 10—12 våningars hotellbyggnad uppförd i den nordöstra slingan. Även om man kan ställa sig frågande inför möjligheten att inom en trafikplats ordna en rekreationsplats, tala dock Nybroplans flitigt utnyttjade soffor för att detta går för sig, åtminstone när andra möjligheter saknas.

Av intresse för SS:s del är att det förslag, som kommer till utförande, ger de kollektiva trafikmedlen goda framkomstmöjligheter och tillfredsställande hållplatslägen. Man bör därvid tänka sig möjligheten av att spårvägstrafik här liksom vid Slussen kan komma att framföras genom trafikmaskinen. Visserligen komma brommabanorna att införas genom tunnelbanan, när Tegelbacken blir definitivt utbyggd, men det är tänkbart, att någon eller några av de innerstadslinjer, som nu passera denna plats, komma att bibehållas. En eventuell spårvägstrafik kommer emellertid att liksom vid Slussen förorsaka en del korsningar med övrig trafik, varjämte den kan medföra vissa smärre ändringar av konstruktionerna. Möjligheterna att anlägga spårvägshållplatser i anslutning till trafikplatsen komma att studeras mera i detalj, när definitiva och mer utarbetade planer föreligga, men redan nu kan man säga, att dessa synas vara goda.

Av de båda förslagen har stadsplanekontoret främst av estetiska skäl förordat »Klöverbladet», under det att stadsplanenämnden valt »Femhörningen». I yttrandet över Nedre Norrmalmsplanen har SS förordat »Klöverbladet» med hänsyn till att detta förslag synes ha de största förutsättningarna för en smidig trafikavveckling, främst av den starka trafiken till och från Herkulesgatan.



Utsikt från Strömsborg mot Tegelbacken utbyggd enligt klöverbladsförslaget.

Även om acceptabla förslag nu föreligga för en definitiv lösning av Tegelbacksproblemet, är emellertid tiden ännu ej inne för genomförandet av ett sådant förslag. Orsaken härtill är, att Tegelbackens utbyggnad är beroende av västra stambanans flyttning västerut. I sitt nya läge kommer järnvägen att ligga lägre än nu, och viadukten över denna kan få en mindre höjd, om den utföres efter järnvägens flyttning. Den permanenta viadukten kolliderar dessutom med byggnaderna för det gamla bangårdspostkontoret, vilka även ligga i vägen för järnvägens flyttning. Enligt gällande avtal kan man emellertid ej räkna med att dessa byggnader komma bort förrän under första halvåret 1948. Med hänsyn till situationen på byggnadsmarknaden är det mycket troligt, att de byggnader, som skola ersätta den gamla bangårdsposten, bli försenade, varigenom hela byggnadsprogrammet förskjutes.

Med tanke på de stora svårigheter, som ombyggnadsarbetena, och speciellt järnvägens flyttning, komma att föra med sig för gatutrafiken, har det ansetts nödvändigt att utföra en provisorisk viadukt över järnvägen i dess nuvarande och blivande läge. De nu rådande besvärliga trafikförhållandena vid Tegelbacken ha gjort, att det ansetts önskvärt, att denna viadukt kommer till utförande så snart som möjligt.

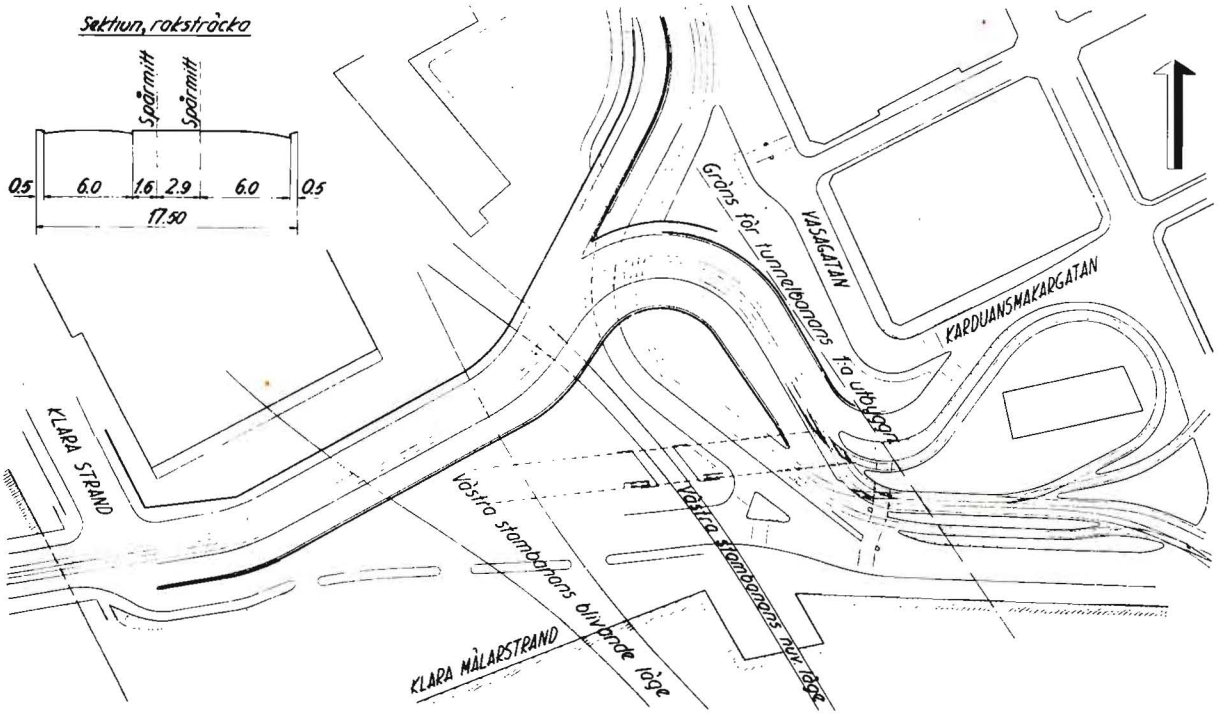
Under sommaren 1946 utarbetade gatukontoret i samråd med SS ett förslag till denna provisoriska viadukt, vilket, sedan det den 7 oktober 1946 godkänts av spårvägsbolaget, framlades för gatunämnden och godkändes även av denna. Därefter gick ärendets behandling snabbt undan, och stadsfullmäktige beslöto den 18 november att anvisa 1,7 milj. kronor för viaduktens utförande. Dessförinnan hade Kungl. Maj:t den 15 november beviljat arbetstillstånd för anläggningen. Arbetena igångsattes därefter omedelbart. Borgarrådet Berglund, gatudirektör Anger och generaldirektör Dahlbeck togo den 30 november förra

året de första spadtagen. Den första trafikomläggningen — för att bereda plats för byggandet av viaduktens östra landfäste — har redan gjorts och man beräknar, att anläggningen skall stå färdig i slutet av nästa år.

Den lösning, som framkommit för den provisoriska viadukten, är med hänsyn till lutningarna allt annat än idealisk för trafiken, men det har med de givna förutsättningarna icke stått att erhålla någon bättre. Man har varit låst av Stadshusbrons och Tegelbackens höjdlägen och den höjd, som erfordras över de nuvarande järnvägsspåren. Hänsyn har måst tagas till det troliga läget av den permanenta viadukten, bangårdspostens gamla byggnad och icke minst till möjligheterna att utföra arbetena för tunnelbanan i Vasagatan. Allt detta har haft till följd, att varken lutningar eller kurvor blivit av önskvärd standard. I somras ägnades några nätter åt att med olika tågtyper köra motsols runt slingan vid Oakhill för att man skulle erhålla en uppfattning om vad som kunde tolereras härvidlag. Erfarenheterna ifrån dessa försök visade, att man med de kurvor och lutningar, som kunde erhållas, riskerade att ett tåg, som måste stanna i stigningen från Tegelbacken upp på viadukten, skulle få svårt att komma i gång igen. SS måste därför begära, att detta spår hölls fritt från annan trafik, så att risken för stopp i den riktningen blev mycket liten. Sedan detta säkerställts genom att körbanan för trafik mot Kungsholmen lagts helt vid sidan om spårvägsspåren, ansåg sig SS kunna godkänna förslaget, vilket i korthet innebär följande:

Såväl spårvägstrafik som övrig gatutrafik till och från Kungsholmen ledes på en viadukt med anslutande ramper över såväl järnvägens nuvarande som blivande infartsspår till Centralen. Denna viaduktled har som nämnts både starka stigningar och skarpa kurvor. För spårvägens del finnas lutningar av 1: 15 på Kungsholmssidan och 1: 14,5 i rampen mot Tegelbacken. Den snävaste spårkurvans innerradie är 28 m, och den ligger i en lutning av 1: 19. Spårvägsspåren för trafik mot Kungsholmen avgränsas mot den 6 m breda körbanan av en kantstenslinje, medan körtrafiken i den andra riktningen får framgå även i spårvägsspåren. Gatutrafiken från Kungsholmen till Vasagatan ledes på en särskild ramp ned från viadukten och gatutrafiken söderifrån till Vasagatan liksom spårvägstrafiken till och från denna ledes under viadukten. Cykeltrafiken från Kungsholmen ledes över viadukten, under det att cykeltrafiken mot Kungsholmen kan framföras nedanför densamma över plankorsningen med järnvägen. Gångbanor finnas på viaduktens norra sida, men gångtrafiken kan liksom cykeltrafiken mot Kungsholmen använda det nuvarande planet.

Fördelarna med denna viadukt



Den provisoriska viadukten vid Tegelbacken. Hållplatsområdets utformning bibehålles i stort sett oförändrad. Det nuvarande och blivande stambaneläget samt gränsen för tunnelbanans första utbyggnad synes på bilden. Av sektionen framgår hur den västgående spårvägstrafiken skilts från övrig gatutrafik medelst en kantstenslinje.

äro för SS del påtagliga. Plankorsningarna med järnvägen och gatutrafiken från Tegelbacken till Vasagatan försvinna. Kravet på en maximilängd på de tåg, som trafikera brommabanorna, bortfaller och därmed är det möjligt att använda släpvagnar litt. B 23 på linjerna 12 och 13 liksom det är möjligt att framföra trevagns ängbytåg till Tegelbacken. Möjligheterna av att på bästa sätt utnyttja dessa fördelar för trafikanterna undersökas nu inom SS, och det gäller att så mycket som möjligt tillvaratagа det trånga ändstationsutrymmet på Tegelbacken, som tyvärr icke torde komma att tillåta, att hela brommatrafiken får sin ändstation därstädes.

De tidigare påtalade lutningarna i viaduktleden medföra emellertid vissa svårigheter speciellt för spårvägstrafiken, men de anförda fördelarna äro så övervägande, att SS med säkerhet kommer att kunna inregistrera detta provisorium som en avsevärd förbättring.

Provisoriet medför icke, att tegelbacksbommarna kunna tagas bort. De måste vara kvar med hänsyn till den gatutrafik, som fortfarande kommer att framgå i plan med järnvägen. SS:s trafikanter få emellertid glädjen att nu kunna betrakta dessa litet överlägset från ovan för att om ännu ett par år endast ha möjlighet att se dem på museum — måhända spårvägens.