Tunnelbanans tillkomst

I den artikel i septemberhäftet av Er tidskrift, varmed spårvägsbolagets förre verkställande direktör, min ärade vän Torsten Åström, inför sin avgång gav en återblick på det betydelsefulla rationaliseringsarbetet inom bolaget de senaste tio åren, uttalar författaren, tyvärr icke för första gången, »att bolaget i stort sett hållits — och för den delen också hållit sig — utanför de stora trafikutredningarna i Stockholm i början och mitten av 30-talet». Åtminstone delvis vill direktör Åström tillskriva detta förhållande »1941 års olyckliga stadsfullmäktigebeslut angående sträckningen för tunnelbanan genom den inre staden».

Då jag under den tid, som här kommer i fråga, varit ansvarig för trafikfrågornas handläggning inom förvaltningen, ber jag, att tillsammans med min närmaste medarbetare i dessa ting, byråingenjören Gösta Lundborg, inför Er tidskrifts publik något få lägga till rätta denna enligt min mening oriktiga historieskrivning.

I de för tunnelbanebesluten grundläggande utredningar, som utfördes av 1930 års trafikkommitté, var spårvägsbolaget representerat på samma sätt som övriga berörda förvaltningar, nämligen genom sin chef, direktör Gösta Hellgren. Ingalunda nöjde han sig där med den anspråkslösa roll herr Åström nu vill anvisa honom! Även hans företag var på många sätt engagerat i kommitténs arbete, låt vara att bolaget på denna tid icke utrustats med de kvalificerade utredningstjänster, som numera tillkommit, och vilkas arbete jag är den förste att högt uppskatta. Också i fortsättningen deltog bolaget i lika mån som stadens övriga förvaltningar i utredningsarbetet, från 1938 med aktivt biträde av dess nye direktörsassistent Torsten Åström. Direktör Hellgren var jämväl, liksom övriga vederbörande direktörer, medlem av 1939 års tunnelbanedelegerade. Från bolagets sida lämnades ett värdefullt bidrag till deras arbete genom en ingående trafikekonomisk utredning, författad av ingenjörerna Körner och Åström.

Denna korta återblick torde vara tillräcklig för att visa att spårvägsbolaget ingalunda hållits utanför de stora trafikutredningarna. Varje försök i sådan riktning måste ha varit mig så mycket mera fjärran som den enkla kommunala självbevarelsedriften måste mana mig till ett korrekt förhållande till en så mäktig faktor i Stockholms kommunala liv som spårvägsbolaget — detta för det fall min egen goda vilja att nå ett ur *alla* synpunkter fullgott resultat skulle anses tveksam!

Utredningsarbetet förde, genom flera stadsfullmäktigebehandlingar, till det av herr Åström som olyckligt betecknade stadsfullmäktigebeslutet i juni 1941 om den sträckning, som staden nu är i färd med att bygga. I princip återfanns denna sträckning i trafikkommitténs huvudförslag: en kringgående linje väst-syd i Vasagatsstråket, dock helst i en något östligare förläggning. Från denna kommitténs ståndpunkt var spårvägsbolagets direktör, i motsats till fastighetsdirektör Dahlberg, icke skiljaktig. Principiellt kvarstod spårvägsbolaget på denna ståndpunkt fram till 1938 års stadsfullmäktigebeslut, som fastslog den kringgående, genomgående linjen mellan västra och södra förorterna, ehuru sträckningen genom Nedre Norrmalm lämnades till fortsatt utredning.

Icke heller inom 1939—40 års tunnelbanedelegerade delade spårvägsbolagets direktör den mening, som redan inom trafikkommittén med så mycken energi förfäktats av dess reservant fastighetsdirektör Dahlberg: en direktlinje från väster, korsande den nordsydliga linjen, ehuru direktör Hellgren dåmera gav sin tvekan i fråga om tunnelbanesystemet uttryck i den form, att han ansåg, att man till en början allenast borde binda sig vid en första etapp, de södra banorna fram till Tegelbacken, de västra till Fridhemsplan.

Vid ärendets fortsatta behandling före stadsfullmäktigebeslutet i juni 1941 tillkännagav visserligen bolagets nye direktör en ståndpunkt, som närmare sammanföll med fastighetsdirektörens. Men med all respekt för de skäl, som härvid varit bestämmande, måste jag på det bestämdaste bestrida, att stadsfullmäktiges från herr Åströms avvikande mening skulle bero på, att bolaget i det föregående »hållits utanför» utredningsarbetet, vilket väl måste innebära, att stadsfullmäktige undanhållits informationer om bolagets erfarenheter och synpunkter. Tvärtom ha dessa, utan varje försök till censur, stått till den beslutande myndighetens förfogande. Jag kan ju icke gärna göras ansvarig för att dessa erfarenheter åtminstone fram till år 1938 förde bolagets ledning till huvudsakligen samma principiella uppfattning, som sedermera tog sig uttryck i de två avgörande stadsfullmäktigebesluten.

Ifråga om de sakligt goda skälen för denna stadens ståndpunkt ber jag få hänvisa till följande promemoria av byråingenjör G Lundborg.

Stockholm den 15 oktober 1947.

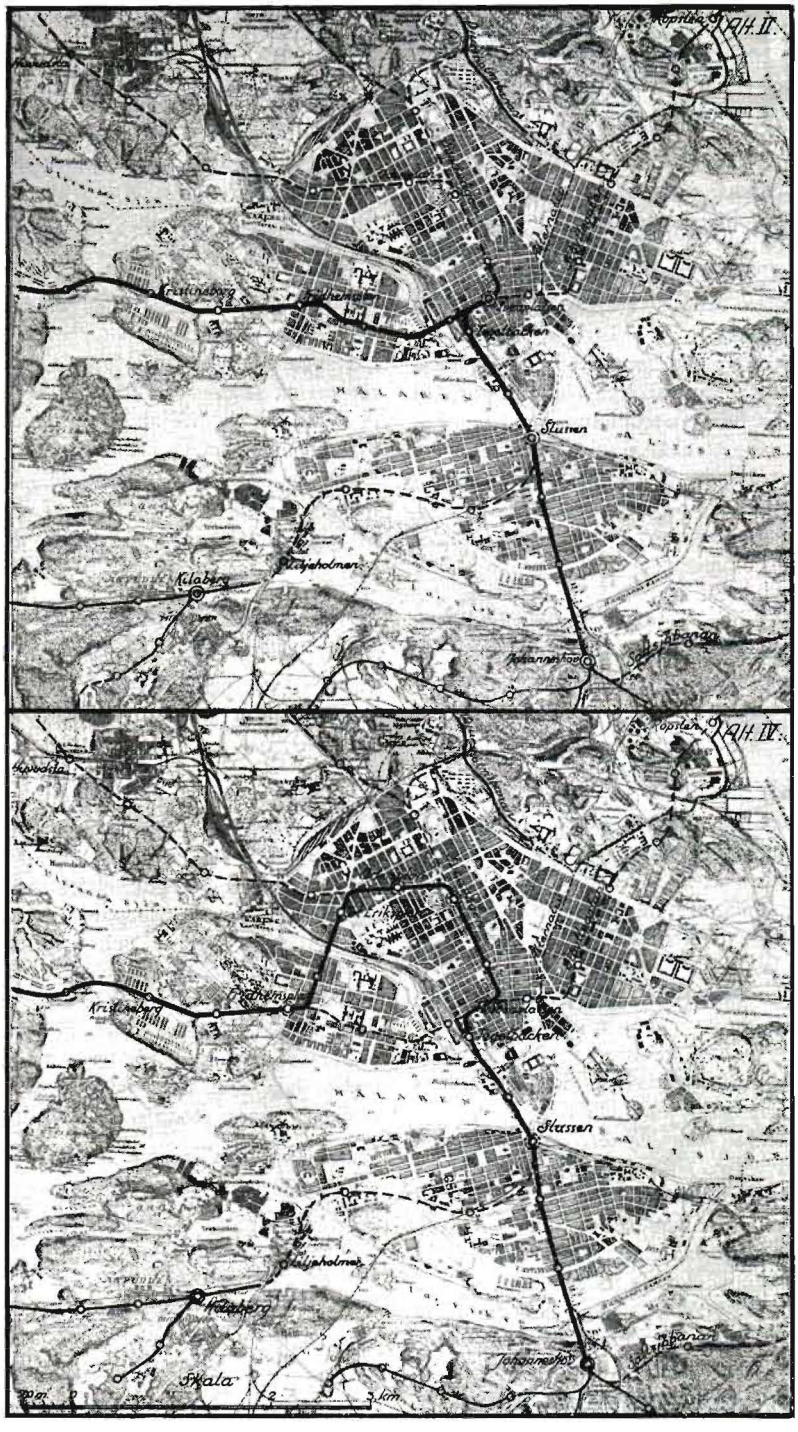
Yngve Larsson

P. M. angående direktör Åströms återblick på Stockholms Spårvägars verksamhet åren 1938—1947

Då direktör Åström karakteriserar 1941 års stadsfullmäktigebeslut i tunnelbanefrågan såsom olyckligt, hade det utan tvivel varit önskvärt, att han samtidigt lämnat något belägg för riktigheten av detta påstående. Så har emellertid icke skett, och med tanke på bl. annat spårvägsbolagets stora personal vore det därför önskvärt om en kort redogörelse kunde få lämnas i eder ärade tidning för de tvenne huvudförslag, som vid stadsfullmäktiges beslut i frågan stodo mot varandra.

Det av fullmäktige antagna och nu under byggnad varande tunnelbaneförslaget, den s. k. kringgående linjen (se bilden alt. IV), avser en nordsydlig bana, som från Slussen fortsätter till och genom Nedre Norrmalm, går vidare under Sveavägen och Karlbergsvägen till S:t Eriksgatan, där den avviker över till Kungsholmen och vid Fridhemsplan anknyter till banan från Bromma. Över Klaraviken förlägges banan i en undre våning av S:t Eriksbron, vilken förutsågs och delvis iordningställdes vid brons ombyggnad åren 1935—38. I framtidsplanerna för bansystemet räknades då även med tillkomsten av en ostvästlig linje, som från Fridhemsplan skulle gå rakt genom Kungsholmen och i tunnel under Klaraviken med fortsättning i Klarabergsgatan—Hamngatan samt vidare österut med förgreningar till Lidingö och de nordöstra förorterna.

Det förslag, som herr Åström förordade, var det så kallade korslinje-



Överst alt. II. Där under alt. IV.

förslaget (se bilden alt. II), som förutom den nyss beskrivna, direkt genom Kungsholmen och inre staden gående ostvästliga banan upptog även samma nordsydliga sträckning som den kringgående linjen. De olika linjerna korsade varandra fritt vid den s. k. Sveaplatsen eller den punkt, där Sveavägen vid fortsättning söderut skall träffa Klarabergs- och Hamngatorna. Linjeföringen i slutligt skede var alltså densamma i de bägge olika förslagen, ty förbindelsen mellan Karlbergsvägen och Fridhemsplan, som ej är inlagd å bilden av alt. II, korslinjeförslaget, skulle även enligt detta ha tvingat sig fram, enär vagn- och tågutbyte mellan banorna ej gick att tillfredsställande ordna vid Sveaplatsen, som var den enda punkt, där banorna råkades.

Om man sålunda kan säga, att förslagen i slutligt skede voro fullständigt lika, rörde meningsmotsättningarna alltså det första byggnadsskedet.

Det av stadsfullmäktige antagna förslaget avsågs utfört så, att den nordsydliga sträckningen utbyggdes på nyss angivet sätt söderifrån till S:t Eriksgatan, för att via denna anknyta till Fridhemsplan. Härigenom erhölls en genom fem innerstadsdelar gående bana, som i den ena änden upptog Bromma- och i den andra Brännkyrkatrafiken, och som på *en* gemensam linje kunde uppsamla den största förorts- och den största inomstadstrafiken.

Denna bana kunde trafikeras med tåg, som genom staden pendlade mellan de nämnda förorterna, vilket ur praktisk och driftekonomisk synpunkt var en stor fördel. Praktisk därför att förortstrafikanterna utan omstigning kunde nå ett flertal lokala centra, samtidigt som en betydande inomstadstrafik kunde påräknas med ty åtföljande avlastning av de trånga gatorna. Ekonomisk därför att avstigande förortsresande kunde beräknas successivt ersatta av lokala inomstadstrafikanter och vice versa, så att vagnarna och tågen utnyttjades på effektivaste sätt.

Det av direktör Åström förordade korslinjeförslaget skulle däremot i första skedet ha kommit att bestå av tvenne skilda linjer från väster resp. söder, som slutade i säckstation vid Sveaplatsen — för sydlinjen möjligen vid Kungsgatan — något som skulle ha medfört en icke önskvärd anhopning av trafikanter i centrum, varifrån en proportionsvis stor del av dessa då måst vidarebefordras medelst spårvägs- eller busslinjer. Någon större inomstadstrafik kunde man i detta fall icke heller räkna med och följaktligen ej heller någon mera betydande avlastning av det centrala gatunätet. I stället för den decentralisering av trafiken, som man vid all modern planläggning strävar efter, skulle detta förslag alltså i stället ha kört ihop trafiken i centrum på ett sätt som knappast torde ha varit lyckligt.

På sistone har inträffat att vissa åtgärder för ökande av tunnelbanans kapacitet föreslagits av spårvägsbolaget. Det har sålunda beslutats att förlänga plattformerna från tidigare 110 till 145 meter, vilket kommer att medge 8-vagnars- i stället för tidigare 6-vagnarståg. Vidare har trafiklösningen Norr-Söder omarbetats, så att tunnelbanan där framdeles kan göras fyrspårig. Hur den nämnda fyrspårigheten på antagligt sätt skulle ha kunnat inordnas i det av herr Åström förordade korslinjeförslaget är verkligen svårt att se, och förlängningen

av tåg och plattformer måste ju genom ökad platstillgång för inomstadstrafiken ytterligare öka värdet och betydelsen av den kringgående linjen.

Då herr Åström påstår, att spårvägsbolaget i stort sett hållits — och för den delen också hållit sig — utanför de stora trafikutredningarna i Stockholm i början och mitten av 30-talet, är detta nog också allt för anspråkslöst. Under åren 1930—34 förekom tvärtom ett ganska omfattande samarbete mellan dåvarande trafikkommittén och bolaget. Man kan bl. annat erinra om den i detalj gående stora trafikundersökningen på spårvägs- och busslinjerna år 1930, som en del av spårvägens personal nog ännu har i minne, samt om uppgörandet av ett kombinerat spårvägs-, buss- och tunnelbanenät ett par år senare. I fortsättningen fram till och med år 1938 förekom också ett intensivt utredningsarbete i samråd mellan stadens olika förvaltningsgrenar, och i detta deltog även spårvägsbolaget, som bl. annat härvid levererade en av herr Åström i september 1938 kontrasignerad, rätt omfattande trafikekonomisk utredning.

Även till de utredningar, som 1939 års tunnelbanedelegerade verkställde, bidrog spårvägsbolaget med en av ingenjörerna Åström och Körner — den senare av bolaget tillkallad särskild sakkunnig — verkställd trafikekonomisk utredning.

Att spårvägsbolaget på något sätt skulle ha hållits utanför vid tunnelbanefrågans behandling är sålunda icke riktigt, och då stadsfullmäktige efter ett i sista omgången tioårigt utredningsarbete slutligen på tunnelbanedelegerades rekommendation gav sitt förord åt den s. k. kringgående linjen, skedde detta förvisso också på sakligt mycket starka grunder.

Stockholm den 15 oktober 1947.

G Lundborg

Professor Åströms svar

Sedan jag beretts tillfälle att taga del av förre borgarrådets, dr. Y. Larsson, och förste byråingenjörens, G. Lundborg, inlägg med anledning av mitt berörande av tunnelbanefrågan i septemberhäftets artikel, får jag i korthet anföra följande.

Jag har med avsikt gjort min formulering sådan som den också citerats, »att bolaget i stort sett hållits — och för den delen också hållit sig — utanför de stora trafikutredningarna i Stockholm i början och mitten av 30-talet». Detta innebär sålunda en kritik riktad *både* mot stadens vederbörande *och,* kanske icke minst, mot bolagets högsta ledning vid denna tidpunkt för isoleringstendenser, en kritik, som icke förtas av vad som i insändarna anförts. Det torde icke vara vare sig dr Larsson eller ingenjör Lundborg obekant vad en utomstående förvaltningsdirektör såsom ledamot i stadens kommitté i *verkligheten* spelar för roll, om han vare sig har närmare inblick i stadens egna utvecklingsplaner eller har tillgång till eget utredningsorgan, han må sedan vara än så temperamentsfull eller kategorisk i sina uttalanden. I detta läge befann sig min företrädare i början och mitten av 30-talet. Vad som hänt från år 1938, vilket gjorts till föremål för en relativt ingående beskrivning i insändarna, är en *annan* sak, som jag inte närmare berört i mitt uttalande. Bemötandet av min kritik rörande början och mitten av 30-talet med historieskrivning över denna senare epok från 1938 hänger sålunda i luften.

Det kan dock i detta sammanhang vara av intresse att anteckna hurusom dr Larsson själv konstaterar, att den kringgående linjen fastslogs i princip redan genom 1938 års stadsfullmäktigebeslut. Jag menar också, att frågan redan då blivit så låst, bl. a. genom alltför ensidig och föga framtidsbetonad utredningsverksamhet, att vare sig om ytterligare informationer undanhållits stadsfullmäktige eller icke fram till 1941, då det mera detaljerade fastställandet skedde, någon ändring knappast kunnat komma till stånd. Såsom framstående taktiker torde nog dr Larsson vara benägen hålla med mig om detta. Att min företrädare i motsats till fastighetsdirektör Axel Dahlberg år 1936 icke var skiljaktig från trafikkommitténs principförslag med en kringgående linje, som då i huvudsak accepterades av stadsplanenämndens majoritet, är jag den förste att beklaga. Skiljaktigheten från fastighetsdirektörens uppfattning torde dock huvudsakligast få tillskrivas för liten inblick i och förståelse för den utveckling av Stockholms vidare utbyggnad, som tendenserna i mitten av 30-talet dock redan varslade om och som sedermera verkligheten bekräftat. Jag har med anledning av insändarna uppfriskat mitt minne med att genomläsa fastighetsdirektör Dahlbergs reservation till stadsplanenämndens beslut den 11 mars 1936 (Stadskollegiets Utl. bih. 12/1936), till vilken jag då hade förmånen medverka. Det är nog mera sällan man kan finna en sådan överensstämmelse mellan prognos och sedermera skeende utveckling, som den där konstaterbara. Hade den framsynthet rörande stadens blivande utveckling, som där kommer till uttryck, varit något mera utbredd, hade kanske åtskilligt nu varit annorlunda. Ingalunda vill jag själv ta åt mig någon ära därav. Den tillkommer fastighetsdirektör Dahlberg och kanske i lika hög grad intendent Ljungberger, vilka starkt ivrade för uppfattningen, att tunnelbanans allt överskuggande huvuduppgift var att tillgodose den starkt växande förortstrafikens krav och ingalunda att slingra sig fram genom så många delar av innerstaden som möjligt — ingenjör Lundborg påvisar icke utan en viss skapargläjde hela fem stadsdelar i sin inlaga — för att fånga största möjliga tillskott av innerstadstrafikanter. Däremot kan jag kanske tillskriva mig en del av förtjänsten att direktör Hellgren 1939—40, såsom dr Larsson erinrar om, anmälde tvekan om tunnelbanesystemets utformning och framförde, att man till en början allenast borde binda sig vid en första etapp, *de södra banorna till Tegelbacken, de västra till Fridhemsplan.* Nog hade det nu varit bättre om man med all kraft forcerat den södra infartens förlängning norröver. Den sydliga storexploateringen hade kunnat fortsättas och dagens intricata problemställning vid Spångagränsen och angående Nockebybanan m. m. hade kunnat lösas med något mera andrum. Sist men icke minst hade man måhända sluppit den bl. a. ur driftekonomisk synpunkt mycket besvärande situation, som nu mänskligt att döma kommer att uppstå för den västliga förortsbaneinfarten — och bestå under ett okänt antal år — nämligen en tunnelinfart till city (Sveavägen—Kungsgatan), som tvingar den västra förortstrafikens huvuddel till en omväg, 900 à 1 000 meter längre än nödvändigt, och dessutom icke får någon större mission för innerstadstrafiken. En genomgående tunnelbana lär väl nu nämligen dröja. Ett korslinjesystem eller varför inte en del av det gamla alternativet 2 (Dahlbergs) över Norra Bantorget, hade kanske inte varit så dumt att ha i dag som ett första utbyggnadsskede med relativt fria händer till framtida utveckling åt olika håll!

Att min ärade vän, förre stadsbyggnadsborgarrådet, icke kan göras ansvarig för att bolagets ledning fram till 1938 hade den principiella uppfattning, som sedermera tog sig uttryck i de två avgörande stadsfullmäktigebesluten, 1938 och 1941, är väl mycket troligt, liksom uppenbarligen icke för det nuvarande allmänna krisläget, men det är kanske möjligt, att ca tio års utredande av de två intressanta stadsbyggnadsdetaljerna tunnelbanan och Nedre Norrmalm något kunnat förenklas och givits klarare bakgrund, om ett verkligt grundläggande generalplanearbete startats före år 1944 — födelseåret för nu pågående generalplanering, som redan givit många nya aspekter, bl. a. på den tidigare beslutade tunnelbanan och dess anslutningar.

Stockholm den 27 oktober 1947.

Torsten R Åström.