

Nr 18.

Av herr **Thulin**, *angående anvisande av anslag till företagande av en utredning om vissa förortsbanors inledande i en central-tunnel under Stockholm.*

Nästa år är det ett kvarts sekel sedan dåvarande chefen för civildepartementet lät igångsätta en preliminär utredning över de särskilda omständigheter, vilkas beaktande kunde äga betydelse för trafiken från Stockholms förorter in till Stockholm. Redan då förelågo nämligen till avgörande åtskilliga banförslag och koncessionsansökningar, som ingivits till Kungl. Maj:t. Från Djursholms och Sundbybergs kommuner ifrågasattes såsom en för dessa gemensam infart en projekterad tunnelanläggning i den då ännu icke utförda Sveavägen i Stockholm fram till närheten av Hötorget. Roslagsbanans aktiebolag hade gjort framställning om tillstånd att för sin lokaltrafiks räkning få anlägga en underjordisk infart med slutstation i Humlegården invid Kungl. Biblioteket. Lidingö trafikaktiebolag ifrågasatte såsom infart en tunnelbana under Sturegatan fram till Humlegårdsgatan o. s. v.

Upptagandet av frågan om förortskommunikationerna till statlig utredning år 1906.

Den av civilministern igångsatta utredningen anförtroddes åt civilingenjören, fil. lic. E. Winell, som alltifrån början inlagt stora förtjänster om förortsbanefrågans utredning och som under alla år, vilka sedan gått, outtröttligt, trots alla besvikelser, som beretts den för denna frågas lösning intresserade, följt densamma och arbetat för dess hållande vid liv.

Innan framställningen föres vidare må först till belysning upptagas ett spörsmål, vars betydelse av statsmakterna och enkannerligen inom riksdagen icke hittills vederbörligt beaktats. Detta spörsmål torde i korthet kunna formuleras sålunda: Vad kunna lämpligt anlagda och utförda banor mellan Stockholm och dess förorter hava för betydelse för landet i dess helhet? Man hör nämligen ofta den meningen uttalas, att Stockholmstraktens förortskommunikationsfråga i grund och botten är en lokal fråga, som väl kan vara av vikt för de särskilda kommunerna i Stockholmstrakten men som knappast kan vara ett riksintresse, för vilket statsmakterna skola träda in.

Till belysande av det uppställda spörsmålet må till en början framhållas, att Stockholm och dess förorter omfatta tillsammans mer än 600,000 invånare eller mer än $\frac{1}{10}$ av rikets sammanlagda folkmängd. Förhållandena inom detta område och icke minst den ekonomiska utvecklingen inom detsamma äro av mycket stor betydelse för landet i dess helhet. Särskilt

Sammanhanget mellan förortskommunikationer och bostadsprisnivå i riket m. m.

har bostadsprisnivån i Stockholm — och denna nivå sammanhänger på det närmaste med bostadsmöjligheterna — sedan gammalt ansetts såsom en ekonomiskt viktig faktor av betydelse för hela riket. I sitt år 1923 avgivna betänkande har statens förortsbanekommission för Stockholm fäst uppmärksamheten härpå och erinrat om att enligt nionde allmänna bostadsräkningen i Stockholm år 1915 hyrespriset för en normal arbetarbostad i Göteborg vid nämnda tidpunkt var knappa $\frac{2}{3}$ av motsvarande hyrespris i Stockholm. För andra bostadstyper var proportionen i stort sett densamma. Kommissionen framhöll, att, om man härav droge den slutsatsen, att vad som faktiskt visat sig möjligt i Göteborg även bort vara möjligt i Stockholm, det innebure ett förbiseende av att byggnadsarbetares m. fl. löner vore avsevärt högre i Stockholm än i Göteborg samt att byggnadssättet vore enklare på sistnämnda plats. Men då av sagda bostadsräkning dessutom framginge, fortsatte kommissionen, att i en av Stockholms förorter, nämligen Sundbyberg, nyssnämnda normala arbetarebostad betingade ett hyrespris av endast omkring 70 procent av motsvarande hyrespris i Stockholm, samt att i nämnda förort lägenheter om 3—6 rum och kök betalades med ett hyrespris, som för 3 à 4-rumslägenheter endast utgjorde omkring 62 procent och för 5 à 6-rumslägenheter endast omkring 53 procent av motsvarande Stockholmspris, framginge det enligt kommissionens mening, att inom Stockholms förortsområde avsevärt bättre förutsättningar funnes för ekonomiskt gynnsamma bostadsförhållanden än vad fallet vore inom själva huvudstaden, där icke endast bostädernas i genomsnitt högre kvalitet utan även ofta knappa tillgång i förhållande till efterfrågan verkat fördyrande.

Vad kommissionen sålunda framhållit torde allt fortfarande äga giltighet. Det stockholmska bostadsproblemets betydelse för hela rikets ekonomi torde närmast hava skärpts. Civilingenjör Winell har i en artikel i Byggnadsvärlden för år 1928 berört dessa viktiga ekonomiska spørsmål under rubriken »Storstadens diktatur» — contra landsbygden. Han uppvisar där, att huvudstadsborna betalade omkring 65 miljoner kronor mera i hyror än som bort vara skäligt, motsvarande ett »luftvärde» efter 5 procent av 1.3 miljard kronor. Han uppvisar vidare, att sedan i enlighet med statens bostadskommissions förslag till avveckling av kristidens bostadsfråga i landsortsstäderna samma norm följts för hyresfrågans utveckling som den som ägt rum i Stockholm, hyresökningen i landsortsstäderna relativt taget t. o. m. överträffade ökningen i Stockholm och att numera medelhyrorerna i landsorten vore något mera än hälften av Stockholmshyrorerna. Närmast vore det enligt herr Winell städernas hyresbetalare, som drabbades av uppgiften att verkställa de enorma luftvärdenas förräntning. De högt uppdrivna hyrorerna ginge ut över dessa hyresbetalares förmåga att uppehålla en god levnadsstandard. Hyresbetalarna tvingades till inskränkningar i rumsantal samt kläder och föda m. m. Enligt herr Winells beräkningar vore 135 index för livsmedelsproduktio-

nen år 1929, om 1914 sättes till 100. Index för levnadskostnaderna i de större städerna vore 172 och för byggnadsproduktionen 250.

Verkningarna av dessa förhållanden, vilkas inbördes relation här siffermässigt angivits, sträckte sig enligt herr Winell vida omkring. Städernas invånare ägde möjlighet att efter hand genomdriva löneförbättringar, varigenom inträdande fördyringar av olika slag bleve kompenserade. I den mån dylika fordringar genomdrevs, bleve emellertid följderna kännbara på landsbygden. Landsbygdens invånare finge bidra till de inom städerna boende statstjänstemännens höjda löner. Likaså måste de betala allt högre inköpspris för sina med större omkostnader belagda förnödenheter från städerna, vilket i sin ordning verkade fördyrande på landsbygdens arbetsprodukter. I städerna boende mellanhänder och övriga köpmän tvingades att söka på landsbygdens bekostnad skaffa sig än mera ökade inkomster, såsom genom att pressa ned sitt inköpspris på landsbygdens egna alster, i den mån dessa från landsbygden avyttrades till städerna. De påpekade förhållandena hade lett därtill, att vi här i landet fått de högsta hyrorna i världen. Detta hade berört även andra områden än jordbruket, särskilt exportindustrien, lagt kapson på företagssamheten och satt en gräns för de arbetstillfällen och den naturliga kapitalavkastning, som genom nya uppfinningar och därpå grundade arbetsföretag skulle kunnat utvinnas, såväl i stad som på landsbygd. Såsom ett botemedel mot de höga hyrorna rekommenderade herr Winell egna-hemsbildningen i städernas närhet. Framför allt borde detta prövas i stamorten för de påtalade missförhållandena. Avståndet till prisbillig mark, lämpad för omfattande egna-hemsbildningar och förorter, vore, enligt herr Winells mening, i Stockholm vida större än vad fallet vore för landsortsstäderna i gemen. Trafikleds- och kommunikationsfrågan beträffande förorterna trädde därför beträffande Stockholm i förgrunden. Valet stode där mellan å ena sidan ett kommunikationssystem för järnvägs- och gatutrafik, som vore relativt billigt i anläggning samt i högsta grad extensivt och effektivt i förhållande till den föreliggande uppgiften, och å andra sidan ett system, ledande till omfattande gaturegleringar, vilket därigenom bleve dyrt i anläggning och inskränkte sina verkningar till ett mera begränsat område. Stockholms förortsbanefråga vore därför en synnerligen angelägen sak för hela riket.

Så långt civilingenjören Winell. De grundläggande dragen i hans framställning äro obestridliga: att den höga hyresnivån i Stockholm har haft ett oförmånligt inflytande på de ekonomiska förhållandena i hela landet och att denna hyresnivå torde i viss omfattning kunna påverkas genom en kolonisation av områden, som äro belägna i Stockholms förortsområden. För att emellertid detta skall kunna äga rum kräves ett ordnande av kommunikationerna, så att dessa områden kunna för bebyggande utnyttjas av personer, som under dagen utföra sin gärning i Stockholm. Förortskommunikationerna i Stockholmstrakten äro därför ett spörsmål av

betydelse för hela riket. Denna omständighet insågs redan 1906, när dåvarande civilministern lät företaga den förut nämnda preliminära utredningen, och den skänktes vederbörligt beaktande senast år 1919, då Kungl. Maj:t tillsatte statens förortsbanekommission för Stockholm. Spörsmålet om förortskommunikationernas ordnande synes emellertid hava följts av ett oblikt öde, då frågan år 1930 befinner sig i samma otillfredsställande läge som år 1906, då frågan först upptogs från statens sida till behandling.

En kortfattad redogörelse för förortsbanefrågans utveckling torde här vara på sin plats.

Förortsbanefrågans utveckling.

När förortsbebyggelsen på 1870-talet tog sin början i Stockholms omgivning, voro norra och västra stambanorna, bortsett från sjöfarts- och landsvägsförbindelser, de enda kommunikationsmedlen mellan Stockholm och trakten däromkring. I mitten av 1870-talet tillkom Västeråsbanan och ett decennium senare Rimbobanan, varefter under 1890-talet Saltsjöbadsbanan och den elektrifierade Djursholmsbanan öppnades för trafik. År 1901 öppnades järnvägslinjen Stockholm—Nynäs. Sedan dess har anläggandet av förortsbanor helt avstannat. Från Stockholms stads sida ha visserligen vissa spårvägslinjer utdragits till vissa förorter, år 1909 spårvägarna till Enskede och Råsunda, år 1911 spårvägarna till västra delen av Brännkyrka, år 1912 Brommaspårvägen och under de senaste åren spårvägen till Sundbyberg; Lidingöspårvägarna tillkommo åren 1909 och 1914. Visserligen hava också under det senaste decenniet en mängd omnibuslinjer tillkommit, som bidragit att minska kommunikationssvårigheterna. Varken spårvägarna eller omnibuslinjerna kunna emellertid på ett tillfredsställande sätt tillgodose förortskommunikationerna. Därom bära åtskilliga uttalanden från tillförlitliga bedömare vittne. Här om mera i ett annat sammanhang.

Det måste anses anmärkningsvärt, att under de snart trettio år som förgått, sedan den sista förortsbanan öppnades, icke några verkliga förortsbaneanläggningar utförts; under dessa trettio år har Stor-Stockholmsområdet ökat med 225,000 invånare. På planer till förortskommunikationer har det däremot icke varit brist. Någon har sagt, att det knappt finnes en större trafikled i Stockholm, som icke åtminstone på papperet blivit begävd med någon större förortsbaneanläggning, men härvid har det stannat.

Koncessionsansökningarna beträffande förortsbanor.

De i början omnämnda koncessionsansökningarna gävo genast anledning till en mycket livlig diskussion. Redan i den år 1906 av herr Winell verkställda utredningen, som tillkom på civilministerns initiativ, angåvos vissa riktlinjer för ett framtida förortsbanesystems gestaltning. År 1909 behandlade herr Winell i *Teknisk Tidskrift*, häftena nr 10 och 11, frågan om ordnandet av Stockholms kommunikationer, särskilt med hänsyn till förortsbane-frågan. Där framlade herr Winell ett för den tidens förhållanden storartat förslag till förortskommunikationernas lösning. Detta

förslag gick ut på, att en stamlinje eller, som han kallade det, »grundlinje», skulle dragas närmast västerifrån, norr om Ulvsundasjön med grenlinjer till Sundbybergs- och Danderydsområdena, vidare in genom staden strax öster om Karlberg och öster om Klaraviken utmed centralstationen och över den nuvarande sammanbindningsbanan för att därefter gå i tunnel under Södermalm till Skanstull, där grenlinjer skulle utgå till Saltsjöbaden, trakten söder om Enskede och åt Brännkyrkahållet. Denna plan, som belystes ur olika synpunkter, jämväl ekonomiska, har herr Winell sedan i stort sett vidhållit och i stort sett fått densamma understödd av statens förortsbanekommission för Stockholm i kommissionens år 1923 avgivna betänkande.

Det var emellertid naturligt, att Stockholms stad ville vara med, då det gällde att pröva de avgivna koncessionsansökningarna beträffande förortskommunikationernas lösning. Stockholms stad gjorde därför framställning om såväl att få del av den av herr Winell år 1906 verkställda utredningen som att staden skulle bli satt i tillfälle att yttra sig över förekommande, huvudstadens omgivningar berörande kommunikationsfrågor. Det utredningsarbete, som Stockholms stad härefter igångsatte, medförde en bordläggning av frågans lösning för åtskilliga år framåt. I maj 1908 begärde och erhöll stadsfullmäktiges beredningsutskott bemyndigande av Stockholms stadsfullmäktige att genom en särskild kommunal kommunikationskommitté låta verkställa utredning angående sättet för den norrifrån kommande trafikens inledande till huvudstaden. Anmälan om denna utredning skulle göras till Kungl. Maj:t jämte anhållan om uppskov med yttrandes avgivande angående koncessionsfrågorna. Den sålunda igångsatta utredningen resulterade år 1910 i ett förslag om utförande genom Stockholms stads försorg av en genom de norra stadsdelarna fortlöpande infartslinje i ost-västlig riktning, inlagd såsom tunnelbana från trakten av Stadion och Östermalm till Stadshagen och Kungsholmen. Det avsågs, att i denna ost-västliga tunnelbana hela den framtida förortstrafiken från de norra omgivningarna skulle inledas med undantag för de delar, som voro belägna utmed norra stambanan. Från tidpunkten för avgivande av detta förslag härleder sig striden emellan anhängarna av den nord-sydliga linjen och den ost-västliga linjen; denna strid har sedermera försiggått med oförändrad intensitet men utan alla resultat för de av förortskommunikationerna beroende. För att utredningen skulle bli tillräckligt grundlig och för att olika synpunkter skulle få tillfälle göra sig gällande, tillsatte Stockholms stad år 1910 en granskningskommission, som skulle granska kommittéförslaget, och denna granskningskommission höll på ytterligare två år. Det torde förtjäna att i största korthet upp- taga vissa av de uppfattningar, som kommo till synes i granskningskommissionens yttrande. Spårvägarna voro enligt kommissionens mening visserligen lämpliga kommunikationsmedel innanför det tätbebyggda stadsområdet och möjligen också för den närmaste omgivningen upp till

Stockholms
stads behand-
ling av frågan
1908—1916
med negativt
resultat.

6 à 7 kilometer, men de måste dock på grund av den ringa hastighet, de medgåve, anses otillräckliga så snart avstånden bleve större. Vad fjärrbanorna anginge, uttalades det att av dessa ingen större förortstrafik bekvämligen kunde ombesörjas, enär densamma hindrade fjärrtrafiken. Granskningskommissionen fann en av 1910 års kommunikationskommitté föreslagen lösning, upptagande två genom staden löpande huvudlinjer, en ost-västlig och en nord-sydlig, korsande varandra vid centralstationen, såsom en lycklig lösning. I den ost-västliga tunnelbanan skulle inledas såväl lokaltrafiken väster ifrån (Huvudsta, Sundbyberg, Spånga m. fl.) som även öster ifrån (Stocksund, Djursholm m. fl.). Det erforderliga anläggningskapitalet för tunneln samt anskaffningskostnaderna för rullande materiel m. m. beräknades till 16 miljoner kronor. För bildandet av ett bolag för tunnelbanans utförande hade Stockholms Enskilda Bank i en till granskningskommissionen avgiven förbindelse åtagit sig att bilda ett konsortium. Den kommunala granskningskommissionens förslag avsåg emellertid, att tillsvidare endast den del av lokalbaneförslaget skulle komma att förverkligas, som åsyftade förortstrafikens inledande i en ost-västlig tunnelbana. Den nord-sydliga huvudlinjen borde längre fram komma till utförande, men förslag till dess omedelbara utförande var kommissionen icke i stånd att framlägga på grund av spörsmålets sammanhang med den då under utredning liggande bangårdsfrågan. Granskningskommissionen framhöll, »att frågan om huvudlinjen från norr till söder torde finna sin lösning i annat sammanhang», och inskränkte sig därför till att betona den synnerliga önskvärdheten av att denna linje, den nord-sydliga, komme till utförande, så snart förhållandena det medgåve. Granskningskommissionen var emellertid icke enig; fem av granskningskommissionens tolv ledamöter framhöll i en avgiven reservation, att, då den del av lokalbaneförslaget, som utgjordes av den nord-sydliga linjen i dess sträckning söder ut från centralstationen, vore för staden, med hänsyn till dess inomstadstrafik och till de södra stadsdelarnas förbindelse med de norra, av den ojämförligt viktigaste betydelsen, borde tillkomsten av denna linje snarast möjligt främjas, och hade staden intresse och förpliktelse att ekonomiskt bidra till denna lokalbanedels förverkligande. Reservanterna ansågo dessutom, att den föreslagna ost-västliga tunnelbanan i dess sträckning över Kungsholmen skulle för överskådlig framtid kunna bortfalla. När stadsfullmäktige i april 1913 förehade kommunikationskommitténs och granskningskommissionens förslag till avgörande, var det huvudsakligen de synpunkter, vilka av reservanterna framförts, som blevo bestämmande. Förslaget om ett omedelbart utförande av en ost-västlig tunnelbana såsom infartslinje till huvudstaden för den norra förortstrafiken skulle icke föranleda annan åtgärd än att beaktas vid framtida avgöranden i förortsbanefrågan. Det torde endast vara rättvist, att det framhålles, att nämnda negativa resultat av den första framstötten till förortsbanefrågans lösning influerades av åtskilliga andra då föreliggande

de förslag, som på det intimaste berörde Stockholms kommunikationsfrågor. Härmed åsyftas i främsta rummet den redan då mycket brännande frågan om stambanans inledande över Stockholm och frågan om centralbangårdens förläggning, även frågan om Hammarbyledens utförande torde vid denna tidpunkt hava utövat inflytande. — I anledning av stadsfullmäktiges nyssnämnda beslut i förortsbanefrågan uppgjorde byggnads- och kammarkontoren gemensamt förslag till vissa koncessionsvillkor vid inledande av förortsbanor öster ifrån till huvudstaden. De av dessa koncessionsfrågor närmast berörda trafikföretagen, Lidingö trafikaktiebolag och Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, inbjödös att utse ombud för att överlägga i frågan. Vid sammanträde den 13 januari 1916 förklarade emellertid representanterna för koncessionssökandena, att kristiden gjorde det för här ifrågavarande bolag omöjligt att finansiera ett tunnelföretag. Även i andra avseenden hade läget förändrats, och intresset från enskilt håll minskats för förslaget. Man överenskom att ajournera ärendets behandling till dess från koncessionssökandena meddelande inginge, att tiden vore inne för fortsättande av förhandlingarna. *Ärendet har därefter vilat*, (stadskollegiets utlåtanden och memorial 1924 sid. 1512), varur kan utläsas, att Stockholms stad ännu icke avgivit utlåtande till Kungl. Maj:t över de till staden för snart 25 år sedan remitterade koncessionsansökningarna.

Under tiden 1913—1918 arbetades det särskilt på frågan om åstadkommande av en lämplig lösning beträffande Stockholms bangårdsfråga. Såväl kommissionen som järnvägsstyrelsen framlade olika förslag i ämnet, och olika uppfattningar framkommo om skiljande av lokal- och fjärrtrafik. Från denna tid är det att anteckna ett uttalande från järnvägsstyrelsens sida, nämligen att »förortsbanefrågans lämpliga lösning, särskilt vad angår den tilltänkta nord-sydliga stamlinjen, ligger i statens järnvägars intresse, trots det att styrelsen ej längre har för avsikt att använda denna linje för framförande av statens järnvägars tåg». Såsom resultat av den behandling Stockholms bangårdsfråga undergick under tidsperioden 1913—1918 kan framhållas, att, medan 1910 års bangårdsförslag upptagit en särskild nord-sydlig förortsbana att komma till utförande i samband med de omgestaltningar, som bangårdsförslaget innebar, och medan ännu i samband med 1914 års bangårdsförslag järnvägsstyrelsen underströk och bekräftade den nord-sydliga förortsbanans betydelse för statens järnvägar, så hade man däremot enligt 1919 års bangårdsförslag i huvudsak utan vidare utgått från att frågan om en nord-sydlig förortsbanas förverkligande kunde komma att ytterligare undanskjutas.

När ridån år 1918 gick upp för nästa akt i handlingen, hade åtskilliga betydelsefulla omgrupperingar ägt rum. Stockholms stad hade inkorporerat två stora, i närheten av huvudstaden liggande kommuner med sitt område (Brännkyrka och Bromma) och gjort omfattande markinköp utanför den äldre stadsgränsen. Dessa omständigheter ha medfört som en

Förortsbane-
frågan och
Stockholms
bangårdsfråga.

Förortsbane-
frågans nya
läge sedan
1918.

naturnödvändig konsekvens, att huvudstadsmyndigheternas intresse att medverka till kommunikationernas förbättrande i avseende på de delar, som inkorporerats eller inköpts, är större än i fråga om de delar av förortsområdet, som icke är administrativt och ekonomiskt beroende av Stockholms stads myndigheter. Detta medför beklagliga konsekvenser beträffande möjligheterna att åstadkomma en rationell och för alla parter så vitt möjligt förmånlig lösning av det sedan länge brännande kommunikationsproblemet.

1919 års för-
ortsbane-
kommission.

Framstöten till förortskommunikationsproblemets upptagande skedde ånyo år 1918 från en av de av Stockholm oberoende förorterna. Det var Sundbybergs köping, som då först framträdde. Detta gav anledning till en mängd framställningar från olika håll. Länsstyrelsen i Stockholms län gjorde framställning till Kungl. Maj:t om utredning genom statens försorg av Stockholms förortsbanefråga i dess helhet. I anledning av denna framställning tillsattes den 19 juni 1919 av Kungl. Maj:t den s. k. förortsbanekommissionen. Dess år 1923 avgivna förslag avsåg lokaltrafikens ordnande genom en nord-sydlig dubbelspårig elektrisk förortsbana. Från Sundbyberg i norr skulle denna dragas genom Råsunda förbi Hagalund, Huvudsta och Karlberg, därefter i tunnel under stambanespåren, i tunnel under S:t Eriks plan och Sabbatsbergsparken till Norra Bantorget. Banan skulle därefter fortsätta antingen genom tunnel eller ovan jord utmed centralstationens spårssystem samt vidare å den nuvarande sammanbindningsbanan över Söderström, därefter ånyo i tunnel under Götgatan. Från Ringvägen skulle den stiga upp å bro till 26 meters höjd över Slussen vid Skanstull, därefter i ungefär samma sträckning som den nuvarande Enskedespårvägen fram till Enskede och vidare till Älvsjö. Från denna stamlinje skulle sedermera grenlinjer utgå delvis i anslutning till kommunikationskommitténs tidigare förslag. Djurholmstrafiken skulle inledas å en grenlinje genom Ulriksdalsskogen norr om Brunnsviken, över Frösunda med anslutning till huvudlinjen vid Hagalund. För Lidingötrafiken hade kommissionen vissa särskilda förslag. Utlåtandet har remitterats till Stockholms stad för avgivande av yttrande. Där vilar det ännu. (Se nedan.)

Trafikkom-
mittén i Stock-
holm.

Stockholms stad tog emellertid samtidigt upp utredningsarbetet. Den 2 december 1918 och den 5 maj 1919 fattade stadsfullmäktige beslut om tillsättande av en ny kommunal trafikkommité med uppdrag att handlägga och utreda huvudstadens då föreliggande kommunikationsfrågor och efter hand inkomma med förslag, vartill denna utredning kunde giva anledning. Denna trafikkommité avgav den 22 juni 1921 sitt betänkande. Kommissionens arbete, som grundade sig på den av förortsbanekommissionen föreslagna nord-sydliga lokalbanan såsom stommen i det framtida systemet för Stockholms förortskommunikationer, har i huvudsak inskränkts till uppgörande av förslag till ett system av snabbspårvägar å

förortsbanor i Brännkyrka och Bromma, d. v. s. i de av Stockholm inkorporerade förortsområdena.

Ännu år 1923 synes man på ledande håll inom Stockholm hava tänkt sig, att, i den mån en central förortsbana över huvud taget skulle komma till stånd, denna skulle hava en nord-sydlig sträckning, och att densamma skulle passera ovan vattnet från norr till söder ungefär i den nuvarande sammanbindningsbanans sträckning. En sådan lösning av förortsbane-problemet ansågs alltjämt med nödvändighet vara förbunden med fjärrtrafikens avlyftande från sammanbindningsbanan och denna banas förflyttande till en punkt väster om Stockholm vid Smedsudden. I samband med 1923 års bangårdsavtal uppdrogo stadsfullmäktige åt stadsplanenämnden och trafikkommissionen att verkställa utredning angående framdragande från den nya järnvägsbron vid Årsta holmar av en ny järnvägslinje över Långholmen och Smedsudden. Denna utredning avsåg dels att göra de för Smedsuddslinjen erforderliga markreservationerna så litet betungande och bindande vid stadens planläggning som möjligt, dels att klarlägga Smedsuddslinjens framtida betydelse för huvudstadens trafikfrågor. För den vidare behandlingen av lokalbanefrågan ansågs det därför i ett av stadskollegiet år 1924 avgivet utlåtande (nr 369 sid. 1514), att resultatet av utredningen angående Smedsuddslinjen vore av väsentlig betydelse.

Uppfattningarna på ledande Stockholmshåll omkring år 1923.

Mot bakgrunden av detta utlåtande förtjänar det att ställas det beslut, som stadsfullmäktige i slutet av juni 1929 fattat, och som går ut på anläggandet av en bro från Kungsholmen till Södermalm över Långholmen (den s. k. Rålambshovsbron), varigenom frågan om anläggande av en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Smedsudden torde få anses hava förfallit. Detta understrykes ytterligare genom det beslut, som stadsfullmäktige samtidigt fattat ifråga om reservationerna för en kringgående järnvägslinje över Smedsudden. Stadsfullmäktige uppdrogo nämligen åt fastighetsnämnden att inleda underhandlingar med järnvägsstyrelsen rörande sådan revision av 1923 års bangårdsavtal, som finge anses påkallad av den i trafikkommissionens utredning angående Smedsuddslinjen angivna sträckningen av sådan linje. Det torde härigenom få anses klart — såvida över huvud taget någonting är klart på detta område, där varandra korsande beslut gång efter annan från stadsfullmäktiges sida fattats — att man åtminstone för närvarande inom stadsfullmäktige anser, att fjärrtrafikens inledande över Smedsudden ej längre bör äga rum, att i följd härav fjärrtrafiken i huvudsak skall införas i samma järnvägssträckning, där den nu införes, och att således en lokalbaneförbindelse mellan norr och söder skall äga rum på annat sätt än vad som tidigare tänkts, d. v. s. över den nuvarande sammanbindningsbanan. Dessa slutsatser, som man här tillåtit sig draga, vinna stöd i andra omständigheter, framför allt i den s. k. Lilienbergska generalplanen, vilkens innebörd längre fram skall belysas.

Omsvängningen i stadsfullmäktige år 1929.

Orsakerna till
Stockholms
stads
bristande in-
tresse för för-
ortsbane-
frågans
lösning.
Belägg härför.

Den här ovan påpekade omsvängningen av uppfattningarna på bestämmande håll inom Stockholms stadsstyrelse torde få anses stå i nära sammanhang med det förut påpekade, alltmera ensidiga intresset hos Stockholms stads förvaltning, att ordna förortskommunikationerna uteslutande på ett sådant sätt, att det väsentligen gagnar endast de inom stadens område belägna egna förorterna, där Stockholms stad är innehavare av fastigheter för exploatering. Det är med ganska stor förstämning, som man alltemellanåt får se exempel på denna politik från Stockholms stads sida, vilken kan vara både naturlig och förklarlig, om man anlägger väsentligen privatekonomiska synpunkter, men som knappast kan anses försvarlig från en offentlig korporations sida. Spörsmålet har belysts i en förut till riksdagen ingiven motion (se 1926 års riksdag motionen nr I: 41 och nr II: 45). I denna motion belystes Stockholms stads förfarande beträffande förortskommunikationerna till de nordöstliga förorterna. Det kan numera endast med tillfredsställelse antecknas, att Stockholms stad äntligen fem år efter det Stockholms stad fattat sitt beslut att uppflytta den nord-östliga förortsbans slutstation till Östra stationen, efter synnerligen utdragna förhandlingar med kronans fastighetskommission medgivit, att slutstationen skulle få nedflyttas till Engelbrektsplan, där slutstationen tidigare legat men varifrån den genom Stockholms stads ingripande förflyttats. — Ett annat flagrant fall där Stockholms stad visat, vad staden för i skölden mot de av staden oberoende förorterna, är stadens behandling av Lidingö stad beträffande bron från Stockholm till Lidingön. Stockholms stad hade förbundit sig, då staden anlade Värtahamnen, att bygga och för framtiden underhålla en bro i fullkomligt farbart stånd mellan Stockholm och Lidingön. Då Stockholms stad efter år 1912 föreslog byggandet av en för de båda kommunerna gemensam pontonbro för ett par miljoner kronors kostnad, avslog Lidingön detta med hänsyn till ett broförslag, som skulle ställa sig billigare och vara för Lidingön fördelaktigare. Genom förhållanden utveckling tvingades emellertid Lidingön att gå i kompanjonskap med Stockholms stad. Det beslöts byggandet gemensamt av en fast bro, den danska betongbron. Denna bro kalkylerades till en kostnad av omkring 4.5 miljoner kronor, varav Stockholms stad skulle betala $2\frac{1}{4}$ miljoner och Lidingön $2\frac{1}{4}$ miljoner kronor. I avtalet fanns en bestämmelse, som avsåg att giva endera kommunen rättighet att utlösa den andra, varigenom han skulle bli ensam ägare av bron, en bestämmelse, som emellertid icke åsyftade, att den ena av kompanjonerna skulle kunna undandraga sig sina ingångna förpliktelser. Sedan byggandet av bron någon tid fortgått, visade sig, att byggandet skulle bli mycket mera kostsamt än ursprungligen beräknats. Inför utsikten att ytterligare få delta i kostnaderna för denna bro, som Stockholms stad tidigare faktiskt förbundit sig att bygga och för framtiden underhålla, bröt Stockholms stad år 1921 avtalet. De $2\frac{1}{4}$ miljoner kronor, som Stockholms stad förbundit sig att betala, betalades av Stockholm,

men hela den överskjutande kostnaden för bron fick Lidingö stad själv ansvara för. Detta belopp uppgick till 6 miljoner kronor. Vid brytandet av avtalet förklarade ett av borgarråden för representanterna för Lidingön, att den nya regimen med borgarrådsinstitution i Stockholm icke vore ansvarig för de förbindelser, som en föregående regim iklätt sig. — Resultatet är nu, att Lidingöborna få uttaga mycket höga trafikavgifter för bron, något som försvårar exploateringen av Lidingön för bostadsbyggande — således en för Stockholms stads egna exploateringsplaner gynnsam utveckling. Med hjälp av broinkomsterna skola Lidingöborna förränta och amortera cirka $8\frac{1}{4}$ miljoner kronor, under det att Stockholms stad endast skall förränta och amortera $2\frac{1}{4}$ miljoner kronor. Då Lidingön härom året gjorde framställning hos Stockholms stad om någon mindre sänkning av broavgifterna, vartill Stockholms stad skulle bidra med ett för Stockholms stads finanser fullkomligt ovidkommande belopp, svarade stadsfullmäktige med att avslå framställningen. Tilläggas bör, att fastän Lidingöborna få förränta bron till det ojämförligt större beloppet, är efter den 40-åriga amorteringstidens utgång hälften av bron Stockholms stads egendom.

Det är mot bakgrunden av dessa och liknande händelser, som det erkännandet måste lämnas Stockholms stads förvaltning, att den på ett utomordentligt sätt har förstått att främja stadens ekonomi och intressen. Men detta handlingssätt har fött ett misstroende i grannkommunerna, som icke förstått att uppskatta den stora välvilliga broderns omsorger om de mindre och svagare syskonen.

Dessa beklagliga motsättningar måste bortarbetas, om Stor-Stockholmsområdet skall gå en lycklig framtid till mötes. Det tjänar till intet att fördölja dem och sticka undan dem. Det öppna framläggandet av dem kan kanske påskynda deras hävande. Härvid synas statsmakterna icke böra undandraga sig att medverka till utjämningens åstadkommande. Det bör nämligen ligga i statsmakternas uppenbara intresse, att en rättvisa skapas, där lokala hänsyn på obehörigt sätt göra sig gällande.

De uppfattningar, som här ovan fått uttryck, erhålla jämväl stöd i det förslag till generalplan för Stockholms tätare bebyggda delar, som år 1928 uppgjorts av stadsplanedirektören Albert Lilienberg. I denna generalplan är tanken på en konsekvent nord-sydlig förortsbana övergiven.

Ett referat av vissa punkter i denna generalplaneutredning torde vara på sin plats. För att erhålla en föreställning om hur man ur Stockholms stads intressen synes tänka sig lösningen av kommunikationsfrågan, bör särskilt kapitlet om förortsspårvägen och den förbindande tunnelbanan genom stadens tätare bebyggda delar genomläsas. Efter en redogörelse för förslag, som tidigare framställts till förortsbaneproblemets lösning, anföres, att 1923 års förortsbanekommissions betänkande av regeringen remitterats till Stockholms stad i och för yttrandes avgivande och att frågan fortfarande vore vilande hos staden i avvaktan på slutförandet av de

Den Lilienbergska generalplanen.

utredningar, som berörde ordnandet av stadens centrala delar. Det har icke försports något om huruvida Kungl. Maj:ts regering är sinnad att finna sig i detta sätt från Stockholms stads sida att undanskjuta till Kungl. Maj:t ingivna utredningar »ad calendae graecas» — man torde i varje fall få förutsätta, att förortsbanekommissionens utredning röner samma öde som alla de koncessionsförslag och utredningar, som ingivits till Stockholms stad ända från början av detta sekel och som fortfarande vila på stadsfullmäktiges bord. Intill dess de utredningar, som beröra ordnandet av stadens centrala delar, äro slutförda, kan man förvänta, att åtskillig tid kommer att förflyta och att väl näppeligen denna generation någonsin kommer att bliva delaktig av det ståndpunktstagande till förortsbane-kommissionens förslag, som Stockholms stadsfullmäktige i en avlägsen framtid kommer att besluta. Ordnandet av stadens centrala delar torde nämligen med den arbetstakt, som med en viss nödvändighet utmärker stadsplanearbetet i Stockholm, vara en så pass omfattande och tidsödande fråga, att det knappast kan anses vara orimligt, om det framställdes till Stockholms stad en bestämd begäran om att åvägabrinda en rationell klyvning av frågorna; Stockholms stad borde sålunda kunna taga ståndpunkt till förortsbane-frågorna i och för sig utan några sidoblickar på andra stadsplaneföretag, om överhuvudtaget någonting skall bliva åtgjort i förortsbane-frågan. Förutsättningarna för en dylik rationell klyvning föreligga numera genom projekten om en från gatuplanet helt oberoende central förbindelseled.

I den Lilienbergska generalplanen framhålles vidare (sid. 9), att de utredningar, som hittills verkstälts i förortsbane-frågan, varit både många och grundliga. I detta torde man kunna oreserverat instämma, men samtidigt kan man med skäl framställa den frågan, varför allt detta utredningsarbete lett till intet resultat. Det framhålles vidare i generalplanen, att de förortsbanoer, som blivit planerade, i regel äro inriktade på trafik från de förorter, som redan hava relativt goda kommunikationer genom fjärrtågslinjerna. Emot detta må framhållas, att, även om förbindelser av något slags förortsbanetyp finnas för vissa förorter genom fjärrtågslinjerna, äro dock dessa kommunikationer ingalunda av den beskaffenhet, varpå man kan göra anspråk och som kan skänka dessa kommunikationer epitetet »goda kommunikationer». Såsom fordringar på goda förortskommunikationer brukar man uppställa, att de skola vara snabba, att de skola direkt anknyta till en jämförelsevis central plats i huvudorten och att de skola tillåta en såväl tät som regelbunden trafik. Sett ur synpunkten av dessa fordringar är icke någon av förbindelserna i Stockholmstrakten tillfredsställande. Den första av fordringarna utesluter nämligen användandet av sådan spär vägstrafik, som förekommer inom huvudorten och i främsta rummet är avsedd för relativt korta förflyttningar av huvudortens invånare. Den tredje av fordringarna hänvisar i regel till särskilda infartslinjer, oberoende av fjärrtrafiken. Den andra av de ovan

angivna fordringarna kräver användandet av särskilda infartstunnlar under huvudorterna, enär den egna gatutrafiken endast i undantagsfall medger framförandet i gatuplanet av förortstrafik.

Herr Lilienberg utgår vidare i sin generalplan (sid. 9) från att järnvägarna under den närmaste tiden komma att liksom hittills betjäna en avsevärd förortstrafik. Denna är, säger man, nämligen icke så stor, att det än så länge torde kunna löna sig att bygga nya med järnvägarna konkurrerande förortsbanor annat än möjligen inom stadens allra närmaste rayon. Den uppfattning, som sålunda kommit till synes, står i strid med allt vad som hittills förekommit ifråga om lösandet av förortskommunikationerna i Stockholmstrakten. Såsom torde framgå av den förut lämnade utredningen, har man alltid tänkt sig att de redan bestående järnvägarna skulle fortfarande ombesörja förortstrafiken, fastän denna förortstrafik skulle framföras på ett från fjärrtrafiken skilt spår-system och föras in på ett annat sätt i huvudstaden. Det är sålunda icke fråga om att åstadkomma förortskommunikationer, som på något sätt skulle konkurrera med järnvägsföretagen, utan att järnvägsföretagen själva skulle ombesörja förortstrafiken. Den tankegång, som kommer fram i den i generalplanen uppställda tesen, sammanhänger med en uppfattning, som kommer till synes på andra ställen i generalplanen, nämligen att förortstrafiken väsentligen skulle ombesörjas av snabbspårvägar, d. v. s. förbindelser av en helt annan typ än de nuvarande järnvägarna, förbindelser, som mycket snart skulle visa sig vara otillfredsställande för ett besörjande av trafiken med hänsyn till de grundläggande fordringar, som förut angivits. Det är intressant att finna, hur man i generalplanen utdömer det nuvarande systemet för stadens trafikförbindelser spårvägsledes med förorterna. Det framhålles, att de befintliga förortsspårvägarernas svaghet ligger i det sätt, varpå dessa banor inledas genom stadens tätare bebyggda delar; färden genom dessa tager nämligen allt för lång tid i anspråk, och linjerna inom dem är av så låg kvalitet, att de omöjliggöra en för förortsspårvägar fullgod vagnmaterial och hastighet. Det framhålles som en nödvändig förutsättning, att spårvägarna inom stadens tätare bebyggda delar skulle framgå oberoende av gatutrafiken. I sammanhang med detta uttalande torde få ställas ett uttalande av exploatören av Stockholms stads villastäder, ingenjören Axel Dahlberg i Nya Dagligt Allehanda för den 18 april 1929, där herr Dahlberg på grund av sin stora erfarenhet på detta område deklarerade, att kommunikationerna till Mälärhöjden icke vore idealiska. Därför vore exploateringsmöjligheterna av området så dåliga. *Det vore till stor del på välordnade kommunikationer och möjlighet att komma in till centralpunkten i Stockholm, som detta problem hängde. Det hade också visat sig, att exploaterandet av stadens Enskedeområden praktiskt taget helt och hållet stannat av; orsaken vore ingen annan än den, att trafikanterna icke komme längre än till Slussen.*

Det är utan tvivel under trycket av sagda erfarenheter och uppfattningar, som det i generalplanen framlägges förslag till framförandet av spårvägstrafiken oberoende av gatutrafiken genom en tunnel. Å sid. 10 i generalplanen anföres, att man inför tvånget att begränsa kostnaderna nödgades utgå från, att endast en stamlinje kunde anläggas genom stadens vitala delar. När man närmare undersöker hur denna stamlinje skulle utföras, visar det sig emellertid, att det icke är fråga om en stamlinje utan om två stamlinjer, den ena i ost-västlig riktning och den andra i tunnel under Södermalm. Fullt utbyggt skulle detta trafiksystem te sig på följande sätt. En tunnellinge från Bromma i närheten av korsningen mellan Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan till Klarabergsgatan skulle betinga 13 miljoner kronor. Inledandet av Lidingö- och Djursholmsbanorna från Valhallavägens södra sida till samma punkt vid Adolf Fredriks kyrka skulle betinga en kostnad av 4 miljoner kronor. Stamlinjens fortsättning söder ut från korsningen mellan Sveavägen och Klarabergsgatan ner till centralstationen och Tegelbacken skulle uppgå till 5 miljoner kronor. Den fortsatta dragningen söderut av stamlinjen är endast löst skisserad. Över vattnet på broar, vilka byggdes i samband med järnvägs- och gatubro, skulle anparten av kostnaderna belöpa sig till 3 miljoner kronor. I tunnel under Norrström, men å bro över Söderström beräknades kostnaderna bliva 6 miljoner kronor. För tunnel under Södermalm från Söderström till Skanstull beräknades kostnaderna till 6 miljoner kronor. Emellertid är allt detta projekt. Det framhålles visserligen, att det skulle uppstå stora fördelar för inomstadstrafiken, om man finge snabba, av gatutrafiken oberoende banor, som förbunde de olika stadsdelarna. Men man synes nöja sig med mindre. Man vill huvudsakligen till vissa ändpunkter å Norr- och Södermalm inleda de förortsspårvägar, som äro i största behov av att få bättre och snabbare tillträde till stadens centralare delar. Detta skulle ske genom att inleda Enskede—Örby-linjerna till Skanstull i tunnel under Södermalm till Slussen eller över till Munkbron, där de tillsvidare skulle få ändstation, samt Brommabanen från Lindhagensgatan under Kungsholmen och Norrmalm med ändstation antingen vid Klarabergsgatan eller Brunkebergstorg. Det framhålles, att införande och förändring med varandra inom staden av Enskede- och Brommabanen skulle draga en total kostnad av cirka 30 miljoner kronor. Detta synes vara vad man närmast tänkt sig såsom något, som skulle komma till utförande enligt generalplanen. Alla övriga förortsbanoar äro därigenom undanskjutna, d. v. s. förortsbanoarna till alla de orter, som administrativt icke tillhöra Stockholm och som ekonomiskt äro skilda från Stockholm. I generalplanen ifrågasätter man, huruvida icke tunnlar och dem förbindande broar böra utföras av staden och därefter utarrenderas till de respektive trafikföretagen.

I ett annat sammanhang i generalplanen på sid. 16—18 ingår man ånyo på förortsbanostrafiken. Där framhålles, att statens sammanbindningsbana

mellan centralstationen och södra stationen, vilken för närvarande starkt utnyttjades såsom förortsbana, vore av betydelse för gestaltningen av Stockholms centrala stadspartier. De höga kostnaderna tillåte icke för närvarande att anlägga lokalbanor i sådan utsträckning, att fjärrbanans förortstrafik kunde upphöra. Utginge man därifrån, att stambanan ännu en tid framåt skulle fungera även som förortsbana, följde därav, att järnvägen under denna tid finge kvarligga ungefär i det läge, den nu hade, emedan banan, om den i kringgående linje leddes in till centralstationen, skulle bliva allt för mycket förlängd. Förortstrafiken vore, framhålles det, synnerligen känslig för den tid, tågresa tog, en omständighet, som vore närmaste anledningen till det framkomna behovet att leda övriga banor, som betjänade förortstrafiken, t. ex. Bromma- och Enskedebanorna, snabbt in i stadens centrum genom att göra dem oberoende av gatutrafiken. Emot ett bibehållande av sammanbindningsbanan kunde anföras dels de svårigheter, som orsakades av trafikorsningen vid Tegelbacken, dels hänsynen till stadsbilden. Beträffande trafikorsningen vid Tegelbacken vore att märka, att om tunnelbanans sammanbindningslinje skulle utföras på en bro, denna komme att korsa den öst-västra trafiken vid Tegelbacken på samma sätt som järnvägen nu gjorde, blott med den skillnaden, att antalet framgående tåg bleve mångdubbelt större än som nu ginge på sammanbindningsbanan. I generalplanen framhålles vidare på sid. 17, att om man tvingades av ekonomiska skäl och av förortstrafikens natur att för närvarande bibehålla järnvägens sammanbindningsbana i ungefär dess nuvarande sträckning, det därmed ingalunda vore givet, att dessa skäl även för framtiden bleve bestående. Det vore nämligen icke uteslutet, att den tid kunde komma, då förhållandena bleve sådana, att det kunde löna sig att till större delen avlyfta förortstrafiken från fjärrbanan och förmedla den genom särskilda förortsbanor. Med tanke härpå kunde det ifrågasättas, om det icke vore klokt att redan nu lägga tunnelbanans sammanbindningslinje i tunnel under Norrström. Så länge järnvägens sammanbindningsbana bibehölles, syntes det vara tillräckligt att anordna plats för två spår för statens järnvägar och två spår för tunnelbanans sammanbindningsbana. Enligt uppgift från statens järnvägar vore det synnerligen tvivelaktigt om ett tredje spår någonsin skulle komma att behövas för järnvägens räkning, även om den skulle kvarligga för all framtid. Skulle ytterligare ett spår en gång bliva behöfligt, vore anledningen därtill bland annat statens järnvägars stora förortsbanetrafik. I stället för att anordna det tredje spåret genom stadens centrala delar vore det därför lämpligare att inflytta en del av stadens förortsbanetrafik på det särskilda förortsbanesystemet genom staden. Skedde detta i den mån trafiken växte, syntes ingen anledning förefinnas att bereda utrymme för ett tredje spår för statens järnvägars räkning.

På övriga delar av generalplanen finnes det icke anledning att i detta sammanhang ingå. Denna generalplan innebär i sina väsentliga delar före-

tagandet av omfattande gaturegleringar och brobyggnader, en barockplan, sådan som passade 1700- och 1800-talens städer med stora paradgator, vilka leda fram till centrala platser. Barockplanen har alltid visat en viss oförståelse för ekonomien, och den kan aldrig lösa de moderna trafikproblemen. Såväl Paris som Washington hava blivit hugnade med dylika barockplaner och man kan i dessa städer studera deras ringa effektivitet. Kostnaderna för generalplanen sluta på 143 miljoner kronor, och även om denna summa innefattar åtskilliga otvivelaktigt nödvändiga arbeten, som böra och måste komma till utförande under den närmaste framtiden, förefaller det som om den största anparten av dessa kostnader äro att hänföra till arbeten, som föreslagits utan att en tillräcklig analys av Stockholmstraktens topografiska förhållanden och av trafikproblemet företagits i syfte att finna en rationell lösning. Att märka är, att generalplaneförslaget förutsätter bibehållandet av de mest trafikhindrande fordonen på Stockholms gator, nämligen spårvägarna. Intet verkligt försök har i denna generalplan gjorts beträffande avlyftande av hela den norr- och södergående trafiken från gatuplanet och dess framförande på annat sätt. Hade detta skett är det otvivelaktigt, att kostnaderna för generalplanens genomförande skulle kunna hava avsevärt reducerats, samtidigt som förortsbanefrågan skulle kunna hava funnit en lösning, som ligger någonstans i närheten av det förslag, 1919 års förortsbanekommision tänkt sig.

Sammanfattning av de olika svårigheterna för en lösning av förortsbanefrågan.

Den förut lämnade framställningen torde hava givit en föreställning om de svårigheter av olika slag, som möta lösningen av Stockholmstraktens förortsbanefråga och därmed ock trafikproblemet i denna trakt över huvud.

Saknaden av en administrativ organisation för ärendets uppdragande och behandling.

Förortsbanefrågan är nämligen ett spörsmål, som icke endast berör Stockholms stad, utan är gemensamt för hela det område, som man plägar benämna Stor-Stockholm. Någon administrativ organisation, som skulle kunna taga upp lösningen av ett dylikt spörsmål, finnes icke för Stor-Stockholmsområdet. Detta består av Stockholms stad och en mängd städer, köpingar och landskommuner, vilka sistnämnda visserligen hava en föreningspunkt i Stockholms läns landsting; men av olika skäl har detta landsting varken kunnat eller velat bidra till en lösning av frågan genom förhandlingar med Stockholms stad. Det lofvärda initiativ, som togs från Stockholms länsstyrelse 1918 och som föranledde tillsättandet av förortsbanekommisionen, har ju helt och hållet runnit ut i sanden i och med det att Stockholms stad beslutat att icke taga ståndpunkt till sagda utlåtande, förrän frågan om ordnandet av stadens centrala delar blivit vederbörligen utredd. Ur denna synpunkt finnes det endast en makt i detta land, som kan inträda såsom intervenerande part och draga upp kärran ur dyn, nämligen staten, och såsom redan i början uppvisades, torde staten hava ett mycket stort intresse av att denna fråga bringas till någon slags lösning under den nuvarande generationens livstid.

Den andra parten i denna intressekombination om förortsbanan är Stockholms stad. Stockholms stads ställning och intressen i avseende på detta spörsmål hava redan förut på upprepande ställen blivit belysta.

Stockholms stads särskilda intressen.

En tredje faktor av betydelse i fråga om förortsbaneproblemets lösning har varit och är alltjämt statens järnvägar. Vilken politik som statens järnvägar följer i avseende på lösningen av förortsbanefrågan har aldrig blivit riktigt klart, även om uttalanden från tidigare år giva vid handen, att statens järnvägar haft ett visst positivt intresse för detta spörsmål. Den centrala ställning, som statens järnvägar intager såsom järnvägsföretag, synes emellertid vara ägnad att för statens järnvägar skapa en ganska bestämmande position, när det gäller den definitiva lösningen av spörsmålet. Vill statens järnvägar göra något, är det otvivelaktigt, att detta mycket snart skulle giva upphov till gynnsamma resultat. En förutsättning synes härvid vara, att statens järnvägar går in för att skilja fjärrtrafiken och förortsbanetrafiken. Ett ståndpunktstagande härutinnan skulle för oöverskådlig tid framåt avföra från diskussionen det gamla segslitna tvisteämnet om flyttning av sammanbindningsbanan. Går man nämligen in för en annan lösning av förortstrafikens förande över eller under strömmarna än på den nuvarande sammanbindningsbanan, kan denna sammanbindningsbana utan vidare bibehållas för fjärrtrafikens räkning.

Järnvägsstyrelsen — en oviss faktor.

En annan omständighet, som bidragit till förvirringen i avseende på lösningen av förortsbanefrågan, är förekomsten av de många olika trafikföretagen, som för närvarande ombesörja förortstrafikens inledande. Utom statens järnvägar är det Västeråsbanan, Roslagsbanan, Lidingöbanan, Saltsjöbadsbanan, Stockholms spårvägar och åtskilliga enskilda omnibusföretag, som mer eller mindre nödtorftigt utföra de uppgifter, som ett enhetligt trafikföretag skulle kunna utföra på en rationellt konstruerad förortsbanelinje av sådan beskaffenhet, att den jämväl kunde tillgodose en väsentlig del av inomstadstrafiken.

De många olika trafikföretagen.

Ett studium av kartan över Stockholmstrakten giver vid handen, att längdaxeln för kommunikationerna går i norr och söder och att införandet av trafiken väsentligen i en nord-sydlig sträckning är den lösning, som bäst borde främja trafikens krav. Schematiskt kan man tänka sig stor-Stockholmstrafikens krav tillgodosedda genom en av gatuplanet oberoende storförbindelse i huvudriktning norr och söder och denna trafikleds tillförande av andra i gatuplanet framförda trafikmedel i ost-västlig sträckning. Det är sålunda möjligt att införa såväl de i nord-väst som de i nord-ost och öster belägna förorternas persontrafik i en av gatuplanet oberoende trafikled någonstans i trakten av Brunnsviken. Det är också möjligt att införa trafiken från de syd-väst, söder och syd-ost om Stockholm belägna förorternas trafik i en stor trafikled med början någonstans vid Skanstull eller Tanto. Man får icke tro, att trafikproblemet i Stockholmstrakten skulle lösas på samma sätt som trafikproblemen i städer, som

Huvudsträckningen för kommunikationslederna i Stockholmstrakten.

Vad topografin har att lära.

utmärkts av en i huvudsak koncentrisk utbyggnad kring en stadskärna. Stockholmsbebyggelsen har ägt rum inom tre områden, Norrmalm, staden mellan broarna och Södermalm, vilka ligga grupperade ovanför varandra från söder till norr. Varje lösning av problemet, som skall tillgodose hela den samlade stadskroppen och praktiskt taget hela förortsområdet, måste utgå från en i norr och söder sig sträckande huvudtrafikled. Den ost-västliga sträckningen skulle endast kunna tillgodose en viss del av stadsområdet, nämligen Norrmalm och en mindre del av förortsområdet; såvida andra stadsdelars och förortsområdets trafikintressen skola tillgodoses, förutsattes det ytterligare trafikleder, något som skulle medföra, att lösningen av trafikfrågan efter det ost-västliga receptet skulle ställa sig så dyr, att dess ekonomisering utan skattemedel icke vore möjlig.

Förorts-
trafikens för-
bindande med
inomstads-
trafiken.
Trafikens om-
fattning.

En förutsättning för förortsbaneans lösning är, att förortstrafiken förbindes med inomstadstrafiken i en gemensam trafikled. Utom betydande fördelar, som kunna vinnas i stadsplaneavseende genom ett sådant sammanförande av dessa bägge slag av trafik, torde däri de ekonomiska förutsättningarna för uppgiftens lösande ligga.

För att få en föreställning om omfattningen av olika slag av trafik skall här nedan lämnas några uppgifter.

Den lokala persontrafiken vid Stockholms äldre bangårdar omfattade år 1928 följande antal resor:

å statsbanan söder ifrån	4,082,396
å » norr ifrån	2,213,485
å Västeråsbanan	2,542,037
å Roslagsbanan	2,925,043
å Saltsjöbadsbanan	2,082,525
å Stockholm—Nynäsbanan	370,418

Summa 14,215,904.

Att märka är emellertid, att en del, ehuru en mindre del, av denna lokala järnvägs-persontrafik jämväl avser platser, till vilka det i första hand näppeligen kan bli fråga om att utdraga förortsbanoer.

På spårvägslinjerna till förorterna befordrades under år 1928:

Till de södra förorterna (Skarpnäck, Mälarhöjden, Tellusborg och Gröndal)	10,249,698
och till de norra förorterna (Sundbyberg)	4,598,584

Summa 14,848,282.

Vidare befordrades med omnibuslinjer

till de norra förorterna	4,956,880
till de södra förorterna	3,891,748

eller sammanlagt 8,848,628.

Totaliter skulle sålunda förortstrafiken omfatta år 1928 cirka 37,900,000 resor; däri äro emellertid icke inberäknade resorna på Lidingöbanan.

Inomstadstrafiken på spårvägslinjer, som befordra passagerare i direkt nord-sydlig riktning, omfattade år 1928 60,445,696 resor och resorna på de nord-sydgående inomstadsbussarna utgjorde 13,162,929. Till jämförelse kan nämnas, att resorna på de huvudsakligen ost-väst gående spårvagnarna utgjorde cirka 36,500,000. En del av dessa resor torde emellertid även hava företagits i nord-sydlig riktning, men då dessa resor icke kunna skiljas från dem, som företagits i ost-västlig riktning, hava de samtliga räknats såsom resor i ost-västlig riktning. Man torde komma sanningen ganska nära, ifall man räknar med att ungefär dubbelt så många resor företagas i nord-sydlig som i ost-västlig riktning, och om därtill läggas resorna på förortsbanorna, torde man icke komma allt för långt ifrån sanningen, när man antager, att sammanlagda förorts- och inomstadstrafiken i nord-sydlig riktning omfattar cirka 100 miljoner resor mot cirka 33 miljoner resor i ost-västlig. Dessa siffror, även om de få anses vara i viss grad approximativa, torde dock giva en mycket tydlig fingervisning om var huvudleden för trafiken i Stockholm bör dragas. Att denna bör gå i nord-sydlig riktning kan icke betvivlas.

En ej sällan hörd invändning mot införandet av förortstrafiken och inomstadstrafiken i en gemensam tunnelbana, är att omnibustrafiken numera skulle vara i stånd att övertaga de funktioner, som tidigare väsentligen utfördes av spårvägar och lättare förortsförbindelser. Man synes emellertid härvid icke tillräckligt hava beaktat, att det är ungefär dubbelt så kostsamt att befrakta en passagerare på omnibus som på spårvagn, en omständighet, varom erfarenheter föreligga från utlandet och vilken man på vederbörligt håll i Stockholm på sistone fått ögonen öppna för. Redan detta skäl torde var tillräckligt. Men härtill komma andra skäl, som sammanhännga med förhållanden inom inomstadstrafiken. Om nämligen spårvägstrafiken borttages från gatorna och ersättes med bussar, behövas långt flera bussar än spårvagnar. Samtidigt växer antalet automobiler i och med automobilismens utveckling. Resultatet av omnibustrafikens överhandtagande skulle bliva, att gatorna i Stockholm, som redan äro ganska överfyllda, skulle bliva fullständigt blockerade. Verkingarna av ett sådant system kan studeras i åtskilliga främmande städer, såsom Paris, London och New York, där passagerarna numera i de centrala stadsdelarna i allmänhet komma fortare om de gå, än om de anlita bussarna.

Omnibustrafiken kan ej väsentligen bidra till trafikproblemet lösning.

Utom svårigheterna att åstadkomma en enhetlighet rörande den viktiga planläggningen av huvudtrafikleden har såsom ett skäl emot inrättandet av en nord-sydlig förbindelseled, oberoende av gatutrafiken ofta rests den invändningen, att den skulle bliva mycket dyr i anläggning och att den näppeligen skulle kunna förränta det nedlagda kapitalet. Redan de siff-

De ekonomiska svårigheter såsom ett argument mot den nord-sydliga förbindelseleden.

ror, som man genom en kalkyl kunde komma till, verkade i hög grad avskräckande och om man därtill lade den osäkerhet, som måste prägla en sådan kalkyl på grund av åtskilliga okända faktorer, beträffande vilka man saknade erfarenhet i Sverige, så är det givet, att man hittills på åtskilliga håll ställt sig avvisande emot en mera radikal lösning av spörsmålet.

De ekonomiska svårigheterna undanröjda genom en koncessionsansökan.

Emellertid har frågan kommit i ett annat läge genom en i dagarna till Kungl. Maj:t ingiven koncessionsansökan, i vilken den svenskfödde arkitekten B. Hammarén samt amerikanarna majoren John F. O'Rourke och stadsplaneingenjören Ernest P. Goodrich hemställt hos Kungl. Maj:t att få koncession på en tunnelanläggning av den sträckning och den beskaffenhet, som framgår av bilagan till denna motion. Utan att ingå på de olika detaljerna i denna koncessionsansökan, vilken väl torde bliva föremål för övervägande från vederbörande myndigheters sida, må framhållas, att denna koncessionsansökan är att anse såsom ett glädjande tecken på den tilltro, som man bland dem, som äga erfarenhet i fråga om tunnelbyggnader och tunneltrafik i storstäder, hyser till möjligheten att på ett ekonomiskt sätt lösa det centrala trafikspörsmålet i Stockholm. Denna koncessionsansökan har bland undertecknarna två av de förnämsta trafikexperterna, som väl för närvarande finnas att tillgå. Mr. Goodrich är en framstående stadsplaneman och major O'Rourke har byggt två av de stora trafiktunnelarna under Hudsonfloden, arbeten, vilka äro av betydligt större omfattning än det arbete, som här skulle komma i fråga.

Tunnelrörets byggande av ett enskilt konsortium och dess överlåtna till staten.

Den lösning, som koncessionsökandena angiva, nämligen att tunneln skulle byggas av ett enskilt konsortium, bestående av de koncessionssökande själva, och efter viss tid överlåtas på staten, torde få anses vara en lyckligt funnen lösning med hänsyn till de föreliggande förhållandena i Stockholmstrakten. Om staten får från början tillfälle att genom koncessionen kontrollera företaget och i sinom tid få tunneln på sig överlåten, är det nämligen att förvänta, att några särintressen icke skola få tillfälle att göra sig gällande på sådant sätt, som skulle vara möjligt, därest Stockholms stad byggde tunneln och finge tillfälle att bestämma trafikavgifterna för de förorter, som äro oberoende av stadens administration.

Förslag till företagande av erforderliga utredningar.

En viktig förutsättning för att koncessionsansökan skall kunna få någon betydelse är emellertid, att överenskommelse åstadkommes mellan de olika trafikföretag, som utöva förortstrafik i Stockholmstrakten. I den ifrågavarande trafiktunneln är ju avsett, att hela förortstrafiken och inomstadstrafiken i nord-sydlig riktning skulle inledas, och denna trafik synes om möjligt böra ombesörjas av ett enda trafikföretag, bestående av intressenter bland de nuvarande trafikföretagen på förortstrafikens och inomstadstrafikens område. Då statens järnvägar är statens organ ifråga om förortstrafiken på vissa sträckningar inom Stor-Stockholm, kan det ifrågasättas, huruvida icke det lämpligaste sättet för åstadkommande av erforderlig utredning i ärendet, vore, att medel ställdes till järnvägsstyrel-

sens förfogande för verkställande av utredning, huruvida icke statens järnvägar borde förhandla, eventuellt träffa överenskommelse med övriga i frågan intresserade trafikföretag om bildandet av ett konsortium för bedrivandet av all förortstrafik och inomstadstrafik inom den projekterade tunneln. I samband därmed torde jämväl vissa andra utredningar få vidtagas. I främsta rummet behöves sålunda en utredning om anslutningen av de nuvarande förortsbanorna till den projekterade tunnelns mynningar eventuellt utredning om de punkter, på nuvarande fjärrlinjer, där lokaltrafiken borde avskönas från fjärrtrafiken och föras in på särskilda spår. Uppmärksamhet bör härvid ägnas åt den ekonomisering, som ett enhetligt trafikföretag skänker. Det system för förortstrafik, som bedrivs i Stockholm, har ännu icke nåtts av det krav på ekonomisk rationalisering, som höjts på andra av det ekonomiska livets områden. Förortsbanorna införas till olika punkter, varje bana har sin särskilda administration och vagnmaterialet kan icke ekonomiskt utnyttjas. Något helt annat skulle bliva fallet, om tågen infördes i en gemensam tunnel av ett trafikföretag under en gemensam ledning. Vagnmaterialet skulle där kunna utnyttjas betydligt närmare sin kapacitet. Hela den splittrade trafik med därav följande kostnader, som nu utmärker Stockholmstrafiken, skulle ersättas av en enhetligt ordnad trafik med åtskilligt mindre omkostnader för varje resa. Genom denna rationalisering skulle otvivelaktigt social-ekonomiskt betydande resultat kunna vinnas.

En annan möjlighet är, att de här ovan påpekade utredningarna och eventuellt andra, som kunde vara erforderliga för problemets klarläggande, utföras genom en särskild av Kungl. Maj:t tillsatt kommitté.

Därest riksdagen skulle vilja ansluta sig till grundtanken i koncessionsansökan och förevarande förslag, torde det vara erforderligt, att det redan från början tillses, att Stockholms stad, som givet skall inkomma med utlåtande över koncessionsansökan, icke undanskjuter ärendets behandling på obestämd tid såsom fallet varit med andra förortstrafiken berörande ansökningar och förslag.

Det belopp, som kan komma att erfordras för den ifrågavarande utredningens utförande är svårt att på förhand bestämma. Då emellertid vissa tekniska undersökningar torde komma att få utföras, som komma att draga en icke obetydlig kostnad, synes ett belopp av 100,000 kronor böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas av järnvägsstyrelsen eller av en särskilt tillsatt trafikkommission för utarbetandet av förslag i de här ovan förut angivna spörsmålen beträffande trafikens inledande i tunnel och tunnelföretagets trafikering.

På grund av vad sålunda anförts hemställas,

att riksdagen måtte för budgetåret 1930/1931 å extra stat anvisa ett belopp av 100,000 kronor, att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för utförande av utredning

beträffande förortstrafikens, eventuellt inomstadstrafikens anslutning till den projekterade centraltunneln ävensom för bildande av ett trafik-konsortium för tunnelns trafikerande.

Stockholm den 15 januari 1930.

E. Thulin.

ARKITEKT BIRGER HAMMARÉN,
angående koncessionsansökan för anläggande av Centraltunnelbana i Stockholm.

Bilaga.

Till Konungen.

Häri genom ansökes om koncession för anläggandet av en tunnelbana i Stockholm i nord-sydlig riktning under stadens centralare delar Norrmalm, staden mellan broarna och Södermalm förgrenande sig i Stockholms nordliga och sydliga förorter. Allt på sätt som nedan beskrives.

Centraltunnelbanans sträckning:

Tunnelbanan är avsedd att förses med tolv stationer och skall utföras i form av tvenne jämnlöpande tunnelrör vardera innehållande ett järnvägsspår. Banans sträckning kan bäst anges genom de olika stationernas läge i följande gatukorsningar.

1. Tantogatan— Folkungagatan.
2. Rosenlundsgatan— »
3. Helgagatan— »
4. Svartensgatan—Mosebacke torg.
5. Karl Johans torg.
6. Köpmangatan—Stortorget.
7. Strömparterren.
8. Brunkebergstorg—Malmskillnadsgatan.
9. Sveavägen—Kungsgatan.
10. » —Tegnergatan.
11. » —Odengatan.
12. » —Ynglingagatan.

Centraltunnelbanans uppgift.

I tunneln är avsedd att inledas den förortstrafik, som redan existerar å banor och förortsspårvagnar, samt den trafik, som genom nya förorts-

baneanläggningar kan väntas att uppstå. Trafiken inledes solfjädersformigt i tunnelmynningarna i norr och söder och ombesörjes den av fram och återgående s. k. pendlande tåg. Det är undertecknad och hans medarbetares avsikt att, sedan vi utfört tunnelbanan, om det befinnes lämpligt, överlåta trafiken i tunneln till ett särskilt trafikbolag, i vilket med fördel statens järnvägar, förortsbanorna och Stockholms spårvägar kunde ingå som intressenter.

Passagerareavgiften i Tunneln.

Avgiften i tunneln per passagerare blir ej lägre än 12 öre men ej heller kommer den att överstiga 15 öre — häri inräknat alla omkostnader: drift, underhåll, räntor, amortering.

Tunnelns amortering.

Enligt våra beräkningar skall den av oss projekterade tunnelbanan vara amorterad på det fyrtionde året efter tunneln öppnats för trafik och anse vi därför kunna lämna den utfästelsen att därefter överlämna densamma utan kostnad till staten eller kommunen.

Förslagsställarnas kompetens för arbetets utförande.

För realiserandet av ett projekt av de dimensioner, varom här är fråga, hava undertecknad och mina medarbetare de erforderliga förutsättningarna.

Major John F. O'Rourke har anlagt ett flertal av New Yorks trafik-tunnlar.

Mr Ernest P. Goodrich har byggt The Bush Terminal i New York, vilken med sina järnvägsspår, hamnpirer och över 200 varuhus är en av de största anläggningarna av sitt slag i världen. Sedan ett flertal år har mr Goodrich varit konsulterande för Manhattans kommunala anläggningar och för staden New Yorks regionalplan. För närvarande utför Goodrich ombyggnader av Kinas huvudstad, Nankin, (för vilken ombyggnad kostnaden överstiger 400 miljoner svenska kronor).

Finansiering.

Med avseende på den av oss här föreslagna tunneln ha vi lyckats engagera det erforderliga kapitalet. När så erfordras är det oss angeläget att med våra förbindelser styrka, att vi förfoga över de finansiella resurser, som krävas för företagets realiserande.

Förundersökningars verkställande.

Alldenstund ingående undersökningar av terrängen ännu ej företagits och enär dylika undersökningar äro av synnerlig betydelse icke blott för tunnelbanans vertikala läge utan även i någon mån för dess horisontala sträckning är det förklarligt, att denna koncessionsansökan tillsvidare ej kan åtföljas av en teknisk utredning. Allt eftersom våra utredningar i och för koncessionens beviljande framåtskrida, äro vi därför hänvisade att komplettera denna inlaga med ytterligare material.

Jag närsluter 5 bilagor jämte tvenne kartdiagram, beskrivande tunnelbanan.

Undertecknad är född i Sverige och utexaminerad från Kungliga Tekniska Högskolan. I sjuutton år har jag praktiserat som ingenjör och arkitekt i U. S. A. För den händelse denna min framställning skulle komma

att stå i beroende av förhållanden, vilka sammanhånga med mitt medborgarskap får jag anhålla att därtill hörande omständigheter få bli föremål för särskild framställning och behandling.

I djupaste vördnad
Birger B. Hammarén.

Bilaga I.

Beskrivning på Central-tunneln.

Hur tunneln är avsedd att fungera, får man lättast en föreställning om genom att i tanken företaga en resa genom densamma. Vi påstiga lokaltåget vid Tanto i gatans plan. Den första lokalstationen i tunneln är belägen vid Rosenlundsgatan. Vid Helgagatan är den tredje hållplatsen med hiss upp till gatan. Nästa hållplats är Mosebacke torg. Även här finnas hissar, som taga passagerarna upp till torget. Katarinahissen blir obehövlig. Femte stationen är Slussen. Tunneln ligger här så pass nära marken att rullande trappor äro tillfyllest för att trafikanterna skola komma upp på Slussplan. Den sjätte hållplatsen är vid Stockholms Stortorg — rullande trappor taga passagerarna upp till torget. Den sjunde stationen är vid Strömparterren, och påpeka vi här möjligheten att sammansmälta stationens yttre med professor Östbergs förslag till ordnandet av planen framför riksdagshuset (»Nationalplatsen»). Ingången till stationen skulle komma att ligga under Norrbros valv och således mitt framför riksdagshusets entré. Tunnelbanan är här cirka 20 meter under Norrbros gatuplan. Nedgången till järnvägen sker genom trappor eller hissar. Nästa station den åttonde i ordningen, är belägen vid Brunkebergstorg cirka 15 meter under torget. Hissar eller rörliga trappor finnas här.

Den nionde stationen är belägen vid hörnet av Kungsgatan och Sveavägen. Den tionde vid Tegnergatan och Sveavägen. Den elfte vid Odenagatan och Sveavägen. Den tolfte vid Ynglingagatan och Sveavägen.

Invid Ynglingagatan går järnvägen i dagen. Vid de sista fyra stationerna sker nedstigandet till tunneln med trappor.

Stationen vid Strömparterren — »Nationalplatsen» — kommer att upptaga och avge endast en obetydlighet av passagerartrafiken. Den skiljer sig i detta hänseende från de övriga stationerna på linjen. Orsaken härtill är att denna station är alltför långt avlägsen från affärsdistrikten på nedre Norrmalm eller staden mellan broarna samt att lokalstationerna vid Stortorget och vid Brunkebergstorg, som ligga i hjärtat av dessa distrikt, i stället upptaga denna trafik. Stationen vid nationalplatsen är därför av helt representativ karaktär.

Främlingen, som för första gången kommer till huvudstaden, lämnar med all säkerhet tunneln vid stationen framför riksdagshuset, enär denna station är belägen i stadens centrum. När han stiger ur hissen under Norrbros valv och träder ut på Strömparterrens terrass, möter honom en anblick han aldrig skådat från en lokalbanestation i någon av kontinentens städer. Till sin förvåning befinner han sig på en lummig ö, omfluten av ett strömmande, i solskenet glittrande vattendrag. På ena sidan om vattnet reser sig Sveriges kungaborg, på andra sidan är Operahuset beläget. I fonden ligga Nationalmuseum och Skeppsholmen. Genom Norr-

bros valv framskymtar nationalplatsens träd och bortom dem synes riksdagshuset.

För att underlätta trafiken i tunneln äro alla banans hållplatser försedda med plattformar i jämnhöjd med golvet i passagerarevagnarna. Vagnarna komma att förses med automatiskt självstängande dörrar. Tillfölje av dessa anordningar behöva tågen endast stanna 15 till 20 sekunder vid stationerna för avlämnande och upptagande av passagerare. Genomfarten för tågen i tunneln med uppehållen i stationerna är beräknad till 16 minuter = 22 kilometer i timmen.

Med avseende på förortstrafiken blir tunneln av stor betydelse. I tunnelmynningarna i norr och i söder inledes solfjädersformigt den förortstrafik, som redan existerar å banor och förortsspårvägar samt den trafik, som genom nya förortsbaneanläggningar kan väntas att uppstå. Trafiken skulle ombesörjas av fram och återgående tåg, s. k. pendlande tåg. Dessa pendlande tåg äro även avsedda att upptaga inomstadstrafiken.

Eftersom Centraltunneln genomveper hela staden och på grund av den övergripande trafik, som kommer till stånd inom själva stadskroppen fördelas stadskärnan likformigt. De trenne stadscentra, som nu uppstått på Södermalm, inom staden mellan broarna och på Norrmalm sammanbindas. I förorterna bosatta personer, som ha sin verksamhet i Stockholm, kunna resa i bekväma järnvägsvagnar i de flesta fall på kortare tid än en halv timme från Hesselby, Djursholm, Enebyberg, Lidingö och Saltsjöbadens villastad till Norrmalm, staden mellan broarna eller Södermalm.

Sådana, som förhållandena nu äro, är förortstrafiken långt ifrån tillfredsställande. En person, som exempelvis är bosatt i Djursholm, kan visserligen på något så när rimlig tid komma till och från arbetet, om han har det förlagt till lämplig plats på Norrmalm, men om han måste förlägga sin verksamhet till Stockholms andra centrum, Söder, får han lägga en halv timme till den dagliga resetiden. För många av förortssamhällena i Södertörn är förhållandet analogt. Att den tidsödande persontrafiken mellan de olika stadsdelarna i hög grad menligt inverkar på affärsverksamheten och i många avseende förhindrar stadens naturliga växt, måste därför tagas för givet. I tid räknat ligger Djursholm lika långt från Södermalm som Stockholm från Uppsala. Samma är ock förhållandet i tid mellan Saltsjöbaden och övre Norrmalm.

Bilaga II.

Centraltunnelbanan och gatutrafiken.

Den inre stadens för närvarande mest vitala problem är gatutrafikens ordnande. Jag ber att i detta samband få påpeka, att min kompanjon Mr Goodrich's arbete i fråga om automobiltrafiken i New York har tjänt som förebild för alla andra automobilundersökningar icke endast i U. S. A. utan även här i Stockholm.

Enär vi höra till dem, som först tagit upp problemet om den moderna gatutrafiken och alltjämt ägna detsamma vårt studium, anse vi oss böra påpeka, att de av oss förfäktade principerna i stor utsträckning missuppfattats av dem, som sökt praktiskt tillämpa dem på Stockholms trafikförhållanden.

Att som nu påtänkts öppna stora stråkvägar för gatutrafiken genom stadens centrala delar kan endast vara ägnat att förvärra det onda. Breddandet av gator genom stadskärnan och därmed förenade rivningar är icke endast kostsamt utan reducerar även stadens redan svaga bostadsbestånd. Det är dessutom ett känt förhållande från utlandets städer, att genomgående gatutrafik sänker fastigheternas värde i de stadsdelar, där sådan trafik stryker fram. Det finnes nu i Stockholm en automobil på varje 35:te person d. v. s. lika många automobiler som det fanns per befolkningsenhet i New York år 1916. Nu finnes där en atutomobil på varje 5:te person. Även om man ej kan göra gällande att automobilismen i Sverige kommer att få den omfattning, den fått i U. S. A., så kan man likväl härav tydligt se vart utvecklingen i viss mån leder. I den mån automobilernas antal ökats har man också i utlandets städer kommit till insikt om, att trafikträngseln i en stads centralare delar ej kan stillas genom gatubreddningar. Erfarenheten har nämligen visat, att hur mycket man än breddar gatorna, bli dessa likväl till trängsel fyllda med fordon. Endast frågan om parkeringen av automobiler visat att med gatubreddning intet står att vinna. Så t. ex. har man beräknat, att om de personer, som äro anställda i New Yorks affärsdistrikt, skulle använda sina privatautomobiler för att komma till och från arbetet, så skulle det ej finnas nog med parkeringsplatser för dessa vagnar på nedre Manhattan även om alla kontorsbyggnader nedrevos och hela denna del av staden förvandlades till ett enda öppet fält för parkering — likväl är detta område i yttinnehåll mycket större än Stockholm.

Av de många här ovan anförda skälen får man därför sluta till, att breddandet av gator för framsläppandet av automobiltrafik genom ett stadscentrum ej innebär den rätta lösningen. Tvärtom bör en stadskärna utgöra de lugnaste delarna av staden och i så hög grad som det är möjligt reserveras för gångtrafik.

I utlandets städer har man även gjort den erfarenheten, att då persontrafik koncentrerats till stadens centrala delar, försvinner därifrån den tyngre gatutrafiken. Egendomarna i dylika stadsdelar få nämligen ett högre värde än på annat håll och lämna sig därför bäst för affärsverksamhet. Bostäder och industriell verksamhet lämna då dessa centrala stadsdelar och därmed försvinner den tyngre trafiken. En sådan omvandling har redan ägt rum på Drottninggatan och vid flera andra gator på nedre Norrmalm, som nu mer och mer utvecklas till enbart affärs-gator. I staden mellan broarna är Västerlånggatan en gata, som genom sitt läge i stadens hjärta utvecklats till en gata endast för fotgängare.

De centralare delarna av London, Boston och New York förete en liknande utveckling.

Som ett belysande exempel kan jag nämna, att körtrafiken på nedre Broadway i Manhattans förnämsta affärsdistrikt på 1860-talet var så stark, att man på ett ställe måste bygga en viadukt över gatan för att fotgängarna skulle kunna komma från den ena trottoaren till den andra. Nu har viadukten för länge sedan försvunnit, och körtrafiken har till stor del upphört. Nu kan man promenera ett långt stycke från trottoaren utefter hela gatan utan fara att bli påkörd. Den tyngre trafiken har nämligen förflyttats ur stadens centrum. Nu finnes där i stort sett endast persontrafik, vilken ombesörjes av de underjordiska lokalbanorna.

Att avlyfta den tyngre trafiken från en stads centralare delar är såle-

des det problem, som även föreligger ifråga om Stockholm. Detta kan endast ske genom en koncentration av passageraretrafiken.

En sådan koncentration till stadens centralare delar skall därför trycka ut den tyngre trafiken mot stadens periferi. En dylik koncentration kan endast ernås genom en tunnelbana, som löper mitt i stadskroppen från norr till söder och i den sträckning vi föreslagit. Genom den kringgående rörelse av den tyngre trafiken, som på detta sätt skall uppstå, komma de påtänkta broarna i väster och öster att framväxa som en nödvändighet och bli av större betydelse än enbart förbindelseleder mellan närliggande stadsdelar.

Då centralbanan förmedlar all persontrafik mellan Norrmalm och Södermalm, så försvinna därigenom de talrika spårvägslinjer och busslinjer, som nu ombesörja denna trafik. Efter centralbanans tillkomst belamras sålunda icke Vasabron, Norrbro eller Slussbroarna av spårvagnar eller bussar. På Norrbro blir så gott om utrymme, att den projekterade Blasieholmsbron blir behöfvlig. Genomgångstrafiken genom Gamla Staden kommer till största delen att upphöra.

Persontrafiken inom staden från norr—söder ombesörjes av tunneln, den öst—västliga däremot av spårväg och bussar med tunnelstationerna som utgångspunkter.

Genom upptagandet av den från norr till söder gående inomstadstrafiken i en tunnel, som löper mitt i stadskroppen, och genom förskjutningen av den tyngre trafiken mot stadens periferi, som härav blir följden, vinnas följande fördelar:

1. De flesta av nedanstående av Stockholms stadsmyndigheter påtänkta arbeten bli överflödiga:

- Vasabrons tillfarter;
- södra förtortsspårvägarnas inledande i tunnel under Södermalm med slutstation vid Slussen;
- Brommabanans inledande på bro över Klaraviken;
- dubbelbron över Riddarfjärden med anslutningar på Söder;
- vidgning av Repslagaregatan;
- tunnel för förtortstrafiken från Klarabergsgatan till Söder;
- tunnel under Östermalm för inledande av förtortstrafiken från Djurs-
holm och Lidingön;
- uppförandet av Blasieholmsbron;
- Sveavägens neddragande till Gustaf Adolfs torg.

Kostnaden av dessa arbeten torde uppgå till omkring 70 miljoner kronor, vilket alltså kan inbesparas.

2. Eftersom den föreslagna Centraltunneln går på sådant djup under staden att densamma är oberoende av alla gaturegleringar, finnas inga hinder för att den ej skulle kunna omedelbart utföras. Ännu i många år kan Stockholm få vänta på förtortstrafikens inledande till staden, om anläggandet av de underjordiska lokalbanorna komma att vara beroende av gaturegleringarna, vilket måste bli fallet, om en s. k. djuptunnel ej skulle komma till utförande.

3. För den händelse lokaltrafiken ej ledes i tunnel under Strömmarna — på ett liknande sätt som Centraltunneln — så måste trafiken i stället framföras över den nuvarande sammanbindningsbanan. Men eftersom den mycket täta förtortstrafiken då kommer att helt och hållet avskära sjöfarten från Slussen, måste sammanbindningsbanan genom ombyggnad betydligt höjas för att kunna framsläppa fartygen.

Den starka lutning på bron, som uppkommer genom höjningen, gör emellertid bron otjänlig för fjärrtrafikens behov. Man har därför föreslagit att fjärrtågen skulle föras en annan väg, nämligen på en högbro från Långholmen till Smedsudden. Sammanbindningsbanan skulle således endast användas av lokaltrafiken. Detta invecklade problem har sedan många år stått på dagordningen. Ännu har man ej kunnat enas i frågan. Centraltunneln, som tar hand om all lokaltrafik, löser således även detta problem. Om Centraltunneln utföres, komma blott ett fåtal tåg att befara sammanbindningsbanan. Detta blir en lättnad för sjötrafiken. Eftersom endast fjärrtrafikens tåg komma att anlöpa Centralen (sedan Centraltunneln utförts), blir driften vid stationen även betydligt minskad. Redan nu lär Centralstationen ej vara stor nog.

Tillkomsten av Centraltunneln möjliggör därför bibehållandet av den nuvarande sammanbindningsbanan och Centralstationen i orubbat skick.

4. Vasabron blir ur trafikteknisk synpunkt av mindre betydelse.
5. Genomgångstrafiken i Gamla Staden försvinner.
6. Gamla Staden, som nu hotar att förfalla, blir genom lokalstationen vid Stortorget ånyo ett handelscentrum. Egendomarna komma att få ökat värde och de gamla byggnaderna kunna erhålla en välbehövlig och på sätt och vis kostnadsfri restaurering. — »Gamla Staden räddas.»
7. Genom stationen vid Mosebacke finnes tillfälle att åstadkomma högre byggnader i trakten kring torget. På så sätt skall Södra bergen återfå sin profil i Stockholms stadsbild, vilken nu nästan utplånats genom lagerhusen och skyskraporna i Stadsgården.

Bilaga III.

Centraltunnelbanans betydelse för bostadsfrågans lösande.

Ordnandet av förortskommunikationerna är en vital förutsättning för lösandet av storstadens bostadsproblem. I större städer med dåliga förortsförbindelser äro hyrorna höga och bostadsbeståndet otillräckligt. I de städer återigen, som ha goda förortsförbindelser, äro hyrorna normala och bostadsbeståndet rikligt. De höga hyrorna i Stockholm bevisa därför endast stadens brist på billiga och effektiva förortskommunikationer. Men under det att hyrorna äro högre i Stockholm än i de flesta andra städer i världen så har vår huvudstad likväl bättre förutsättningar än varje annan stor stad att på ett varaktigt och tillfredsställande sätt ordna denna angelägenhet. I huvudstadens omedelbara närhet finnes en riklig tillgång på tomtmark för billigt bostadsbyggande. Det mesta av denna tomtmark är belägen norr och söder om staden. Men att icke allenast dessa områden utan även de i väster och öster belägna förortssamhällena äro betjänta av Centraltunnelbanan visar den bifogade kartan. De helsvarta linjerna på diagrammet beteckna redan förefintliga banor för förortstrafik, de streckprickade åter föreslagna sådana. De prickade områdena utmärka staden tillhörig mark. Förortstrafiken från Centraltunneln förgrenar sig således till alla Stockholms förorter och gynnar på så sätt icke blott stadens exploateringspolitik utan även de enskilda markägarna.

Den inre stadens byggnadsverksamhet är beroende av höga tomtvärden och ett kostsamt byggnadssätt. Förorterna däremot kännetecknas

av en riklig tillgång på tomtmark och billiga byggmetoder. Centralbanan skall därför åstadkomma billigare hyror för de bredare lagren av Stockholms befolkning, som finna med sitt intresse förenligt att bo i förorterna, samtidigt som det skall göra det möjligt för egnahemsrörelsen att uppblomstra.

Att Stockholms stads myndigheter nu avyttra tomtmark till lägre än gängse priser i avsikt att öka det billiga bostadsbeståndet i det inre av staden är lika behjärtansvärt som detta förfaringssätt är betydelselöst för bostadsfrågan i dess helhet. Man måste nämligen taga för givet att en tillfällig välgörenhet ej kan vara i stånd att lösa ett socialt problem av den storleksordning, som detta problem har.

Billaga IV.

Centraltunnelbanans finansiering.

Vår avsikt är att själva bygga tunnelbanan. Om det befinnes lämpligt hava vi vidare för avsikt att därefter överlåta trafiken i densamma till ett för ändamålet bildat bolag. I detta nya företag skulle med fördel de företag, som redan ha hand om förorts- och inomstadstrafiken kunna ingå som intressenter, nämligen förortsbanorna, statens järnvägar och Stockholms spårvägsbolag.

I detta sammanhang tillåta vi oss framhålla, att en underjordisk Centralbana av det slag, vi avse, ännu ej blivit utförd för någon stad av Stockholms ringa folkmängd. Erfarenheten har nämligen visat, att en stad i regel måste ha en folkmängd av en miljon innevånare för att förortstrafik i tunnlar skall kunna förränta sig utan tillskott av skattemedel. Härtill kommer den brydsamma omständigheten att den verkliga kostnaden för tunnelbaneanläggningar ofta med 30 procent överstiger den kostnad som från början beräknats. När vi därför tro oss om att göra den av oss föreslagna Centraltunnelbanan till ett ekonomiskt bärkraftigt företag, beror detta på följande särskilda omständigheter.

1. Stockholms egendomliga topografi har koncentrerat inomstadstrafiken kring stadens mittaxel. I motsats till vad fallet blivit i många av utlandets städer behöver således den av oss föreslagna Centralbanan ej långsamt bygga upp den erforderliga passagerarefrekvensen. Trafiken finnes redan. Det erfordras endast att man bygger tunnelrören för densamma.

2. I fråga om tunnelbyggande ha vi en vidsträckt erfarenhet, och till de modernaste och mest fulländade tekniska hjälpmedel på området inneha vi patenten.

Passagerareavgiften i tunneln inom stadsområdet kan ej sättas lägre än 12 öre men ej heller kommer den att överstiga 15 öre. I detta pris äro inräkade alla omkostnader: drift, underhåll, amortering.

Efter 40 år skulle den av oss föreslagna tunnelbanan beräknas vara amorterad och äro vi då villiga att utan kostnad överlåta densamma till staten eller kommunen.

Utförandet av tunnelarbetet kommer direkt och indirekt att ge uppehälle till tusentals av huvudstadens befolkning under de år, då byggnad av tunneln äger rum. För stadens bredare befolkningslager och för arbetslöshetens bekämpande är således utförandet av det projekt, som här föreligger, även av betydelse.

Stockholm som storstad och dess betydelse för landet i dess helhet.

Storstaden är av en utomordentlig betydelse för ett lands ekonomiska liv. Det är till storstaden som den mindre företagaren och hantverket söker sig för att draga nytta av de fördelar, som det stora stadsmaskineriet kan erbjuda och som i landsorten endast storkapitalet kan framskapa. Men denna uppgift att vara smådriftens och hantverkets beskyddarinna är ej storstadens enda nationalekonomiska uppgift. Storstaden är även industriens försökslaboratorium och drivhus. Nyfödda industriföretag, som ännu ej fått fast form eller stadga, växa sig där starka genom den drivhusvärme av kvalificerad arbetskraft och fulländat urval på material, som endast storstaden kan bjuda. Dessa försöksanläggningars första trevande stadium ersättes emellertid snart av en standardiseringsprocess. Den nya industrien är då flygfärdig och kan nu lämna boet, storstaden.

För storstaden äro låga produktionskostnader för de varor, som där framställas, av största vikt. Dyra levnadsomkostnader i en stad förhindra därför handel och industri att uppblomma. De höga hyrorna äro den väsentliga orsaken till de dyra levnadsomkostnaderna i Stockholm. De ökade produktionskostnader, som härav bli följden, förhindra den smärre industrien att bosätta sig i huvudstaden. Sin uppgift att fungera som landets enda storstad har Stockholm således under nuvarande förhållanden svårt att fullgöra. De dyra levnadsomkostnaderna åstadkomma därför höga priser på de varor, som ha Stockholm till sin ursprungsort. Det är uppenbart att i sista hand landets övriga befolkning får vidkännas huvudstadens oförmåga att tillhandahålla dessa nödvändighetsfunktioner till rimliga priser.

Den skattebetalande befolkningen i landet i övrigt har även av ett annat skäl intresse av sänkta levnadsomkostnader i Stockholm. I huvudstaden bo nämligen tusentals av staten avlönade tjänstemän.

Av vad som ovan anförts framgår betydelsen av sänkta levnadsomkostnader i Stockholm och är detta av vikt icke endast för staden själv utan även för hela riket. Eftersom den föreslagna tunnelbanan kommer att bidra till sänkandet av levnadsomkostnaderna i huvudstaden är utförandet och uppehållet av den av oss föreslagna kommunikationsleden av största betydelse för landet i dess helhet.

Staten har därför av anledningar som ovan anförts de ojämförligt största intressena att bevaka med avseende på förortskommunikationernas ordnande för huvudstaden. Vi ifrågasätta därför, huruvida det icke vore mest lämpligt att Centraltunnelbanan vid koncessionstidens utgång överlämnades till staten.