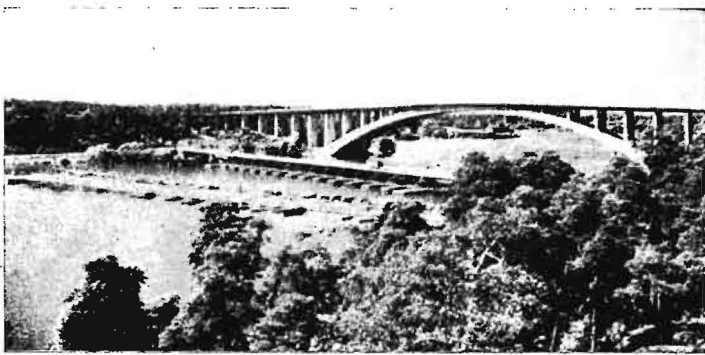


Hur några av Stockholms trafikleder uppkommit

Frågan om *Hammarbyleden*, d.v.s. en sjöled från Saltsjön till Mälaren genom Hammarbysjön och Årstaviken, förbunden genom en sluss vid Skanstull, är av så gammalt datum, att den var redan uppe under tredje Gustafs dagar, år 1774. Sedan var den antydd av 1866 års stadsplanerare. Saken fördes ett gott stycke framåt genom en kommitté för hamnväsendets ordnande, som år 1900 framlade ett förslag till en dylik farled. Detta förslag överarbetades ett par gånger och resulterade i ett av hamnstyrelsen år 1913 framlagt projekt, som låg till grund för ett stadsfullmäktigebeslut av den 25 maj 1914.

Detta beslut omfattade dels anläggandet av en farled för fartyg med 5,5 meters djupgående och dels, att framställning skulle göras till kungl. maj:t, att staten senast år 1922 måtte anordna infarten för Västra stambanan så, att järnvägs- och sjötrafiken över Årstaviken blev såvitt möjligt oberoende av varandra.

Framställningen till kungl. maj:t föranledde olika beslut av 1915 års riksdag, men på grund av frågor rörande bangårdsförhållandena i Stockholm ingicks avtal mellan staten och staden först 1923. Staten förband sig därvid att senast den 1 jan. 1927 ha fullbordat en bro över Årsta holmar på 26 meters fri höjd och borttaga järnvägsbanken vid Liljeholmen. År 1925 medgavs rätt åt staden, när den fann lämpligt, att ovanpå denna bro låta utföra en gatubro på omkring 32 meters höjd.



Nya Tranebergbron öppnades för trafik 119 1934. På bilden ser man längst till vänster den som båtbygga använda gamla flottbron, så pontonbron i bruk 1914—34 och till sist högbron.

År 1903 framlades för första gången förslag till en *Västerbro*, d.v.s. en gatubro mellan Långholmen och Kungsholmen över Mälaren. Det synes

emellertid ha satts i förbindelse med ett projekt rörande en kringgående linje för Västra stambanan. Då den frågan fördes åt sidan, fick även broförslaget vila.

Frågan kom åter upp i början av 1920-talet i samband med utredning rörande en Smedsuddslinje för stambanan söderifrån. En trafikkommission förordade en gatubro med läge öster om en planerad järnvägsbro och med sydlig anslutning över Pålundet i Långholmsgatan.

Stadsfullmäktige godtog emellertid år 1929 ett fristående förslag, som avsåg brons förläggning över Rålambshovs gård till området öster om Långholmsfängelsets gräns. Åt hamnstyrelsen uppdrogs att anordna en allmän tävling, varvid 92 förslag inkom, av vilka fyra prisbelönades.

Av hamnstyrelsen utarbetades sedan detaljerade förslag, som i huvudsak godkändes av stadsfullmäktige den 2 febr. 1931. Brobredden bestämdes till 24 meter, det större spannets höjd till 26,85, det mindre till 22,75 meter. Spårvägstrafiken började den 21 november 1935.

Det var Hjalmar Cassel, mångårig trafikskribent i Svenska Dagbladet, som 1927 föreslog namnet Västerbron i st.f. det dittills begagnade Smedsuddsbron. Västerbron tillkom för att finna lättnad i trafiksvårigheterna; de centrala trafikfrågorna bidade alltjämt sin lösning.

Planerna för en *Södertunnel* daterar sig från 1875. Sagda år föreslog byggnadschefen Knös och stadsingenjören Brodin — kända namn vid tillkomsten av spårvägsrörelsen i Stockholm — en 12 meter bred gatutunnel från Södra Bantorget till slussområdet till en beräknad kostnad av 580.000 kronor.

Längre fram gällde det icke blott gatu- utan även spårvägstrafiken. Föregångsmannen Erik Winell framförde sålunda 1909 tanken på tunnelinfart för förtortstrafiken söderifrån. År 1920 föreslog en trafikkommitté en 12 m bred spårvägs- och gatutunnel från Södra Bantorget till Stadsgårdshamnen eller i varje fall en 7,5 meter bred spårvägstunnel. Spårvägsbolaget förklarade sig berett att till en tunnel förlägga Enskedelinjen, om den av staden utfördes och gjordes oberoende av annan trafik.

Efter fortsatta utredningsarbeten upptogs frågan år 1929 till behandling inom stadsplanekontoret. Allt utfört utredningsarbete gjorde, att



Slussområdet i sitt omreglerade skick 15/10 1935. Arbetet hade pågått i etapper sedan 1931.

man nu var enig om, att Södertunneln borde omfatta sträckningen Skanstull—Slussen.

1930 års trafikkommitté anslöt sig till detta förslag. Förortsbanan skulle skiljas från gatutrafiken omedelbart norr om Skanstullsbron och anläggningen möjliggöra framtida anslutning till en högbro över Hammarbyslussen. Stadsfullmäktige beslöt den 30 mars 1931 enligt kommitténs framställning, att tunnelbygget skulle börja omedelbart. Bredden blev 7,3—7,4 m och tunnelhöjden i Götgatan 4,15 och i bergtunneln 5,5 m. Trafiken i tunneln började den 1 okt. 1933.

Redan vid början av seklet var det icke blott friktionen mellan sjöfart och järnväg, som inom *Slussområdet* vållade svårigheter, utan det gnisslade även ifråga om gatutrafiken, som ibland beskrevs som kaotisk.

Olika projekt till reglering framkom. År 1905 framlades ett förslag av professor J. G. Richert m.fl. och 1912 ett annat, baserat på ett ursprungligen av byggnadskontoret utarbetat, varvid arkitekten Ferdinand Boberg biträdde. Det förra projektet bibehöll de båda gamla trafiklederna över slussområdet, det senare propagerade en central uppfartsväg. Man gick hänsynslöst fram mot den gamla stadsbilden; det tessinska stadshuset, ett av Stockholms värdefullaste äldre byggnadsverk, skulle i bägge fallen slopas. Vid stadsfullmäktiges behandling av frågan den 25 maj 1914 — samma dag som beslutet om Hammarbyleden — förelåg fyra förslag ytterligare. Fullmäktige godkände byggnadskontorets (Bobergs), vilket dåvarande överintendentsämbetet emellertid följande år återsände för bearbetning — en bearbetning, som resulterade i olika versioner 1918, 1923, 1927 och 1928.

”Slusseländets” årtionde var 1920-talet. Motortrafiken hade i hög grad ökats samtidigt med den kraftiga exploateringen av de södra områdena. År 1922 sammanfördes äntligen över Slussen de norra och södra trafiknäten. Antalet fordon över området 8-dubblades mellan åren 1918 och 1930.

Även slussfrågan överlämnades till 1930 års trafikkommitté. Den lösning, som den 30 mars 1931

— samma dag som tunnelbeslutet — godkändes av stadsfullmäktige, var huvudsakligen baserat på förslag utarbetat inom stadsplanekontoret av byråingenjör G. Lundborg med hjälp av arkitekt T. William-Olsson.

De två huvudstråken Skeppsbron—Göt- och Hornsgatorna samt Munkbron—Katarinavägen korsade varandra i olika plan, och vid korsningspunkten förmedlades trafiken mellan lederna enligt ”klöverbladsprincipen” medelst tre slingor eller ramper, så att trafikströmmarna kunde ansluta sig till varandra utan plankorsning.

Man ansåg det nödvändigt att inom slussområdet behålla en sluss för pråmar och mindre fartyg, för vilka skulle gälla en segelfri höjd av 5,4 meter över Mälarens medelvattenyta. En ny sluss anlades genom det forna Karl Johans Torg ungefär mitt emellan de gamla Polhems- och Nils Ericssonsslussarna.

År 1914 hade som ersättare för den ofta olustiga flottbron över Tranebergssund, till stor glädje för redan då till Bromma utflyttade, en gedigen pontonbro fullbordats till det efter nutida måttstock facila priset av 493.000 kr.



Västerbroleden och Liljeholmsleden 1935. Spårvägstrafiken över Västerbron började 21/11 1935.

Den starkt ökade trafiken under 20-talet aktualiserade frågan om en bekvämare och av sjöfarten oberoende bro.

Hamnstyrelsen fick därför år 1930 i uppdrag att utarbeta ett förslag till den *Nya Tranebergbron*, vilket den 23 febr. 1931 enhälligt godkändes av stadsfullmäktige, som för arbetets utförande ställde 4,8 Mkr till förfogande. Härav hade fyra miljoner tagits i anspråk, då bron utförd av hamnbyggnadsavdelningen den 31 aug. 1934 invigdes för trafik.

Brovalvet över sundet består av tvenne på 6,2 meters avstånd från varandra uppförda tvillingvalv med 178,4 meters fri spännvidd och 26,2 meters fri höjd. Fria höjden i hjässan utgör 27,8 meter över medelvattenytan. Brons bredd mellan yttre räcken är 27,5 meter.