

# Tunnelprojekt som stannat på papperet

Under ett par årtionden har stockholmspressen underhållit sina läsare med många löpmeter text rörande Stockholms tunnelbana. Som omväxling skulle möjligen en framställning rörande stockholmska tunnelprojekt, som ej kommit till utförande, kunna vara av intresse.

I nedanstående skildring ingår ej de utredningar, planer och förslag, som är att hänföra till civilingenjören Erik Winells verksamhet och till de offentliga kommittéer och kommissioner, som sysslat med tunnelfrågan. De kan nämligen anses utgöra länkar i den kedja, som lett fram till den nuvarande tunnelbanan och hör därför samman med dennas historia.

Då Nils Ericson var sysselsatt med planerna angående sammanbindningsbanan i början av 1860-talet ingick även i hans tankegång sidospår till olika torg och hamnplatser i Stockholm. Bl.a. "antydde" ett spår "från det föreslagna stora salutorget i norr" (Norra Bantorget?) nedanför Trädgårdsföreningen (Norra Latin) längs Barnhusträdgårdsgatan till *en tunnel* under höjden vid Johannesplan (under Johannes kyrka) fram till Humlegården. Därifrån över de till större delen obebyggda tomterna på Ladugårdslandet (Östermalm) ned till Ladugårdslandsviken (Strandvägen till Djurgårdsbron och vattnet utanför).

Någon bestämd plan synes dock ej ha kommit till stånd.

Det första utarbetade tunnelprojekt, som vi känner, är ett av byggnadschefen Knös och stadsingenjören Brodin år 1875 väckt förslag om en 12 m bred *gatutunnel från Södra Bantorget till slussområdet* till beräknad kostnad av 580.000 kr. Man får räkna det till de projekt, som stannat på papperet, ty den södertunnel, som så småningom kom till och togs i bruk den 1 oktober 1933, har såväl en annan sträckning som ett annat ändamål.

År 1889 började planeringen av Djursholms villastad. Djursholms AB — det exploaterande företaget — erhöll 1890 koncession på en spårväg från Ösby till Roslagstull i samma huvudriktning som Roslagsbanans nedersta del. Därifrån planerades en fortsättning av linjen i Roslags(tulls)gatan till Roslagstorg. Denna sistnämnda plats låg söder om den

nuvarande öppna platsen mellan spårvägsbolagets fastigheter Tegnérgatan 2 och Timmermansordens område — en plats som år 1950 erhöll namnet Eriksbergsplan. Tidigare betraktades platsen endast som en utvidgning av först Roslags(tulls)gatan och sedan av Birger Jarlsgatan. Något Roslagstorg existerar icke sedan Birger Jarlsgatan drogs fram 1906. Namnet lever dock kvar men avser platsen för nuvarande Eriksbergsplan. Från långt fram i tiden noteras rubriker i tidningarna som "Roslagstorgs omläggning", "Roslagstorg numera idealisk trafikplats" etc.

Den ovannämnda koncessionen för djursholmsbolaget ändrades eller utvidgades 1892 därhän, att linjen skulle från Albano framgå i *tunnel till "Timmermansordens egendom i kv. Träskfloden"*, vilken senare plats till någon del överensstämmer med Eriksbergsplan.

Något tunnelbygge kom emellertid ej till stånd. Djursholmsborna gjorde upp med Roslagsbanan, som förband sig att anlägga en elspårväg från Östra station till nedre delen av Engelbrektsgatan och att likaledes med elkraft fr.o.m. 1 november 1893 uppehålla persontrafik mellan Östra station och Djursholm. (Trafiken började först 15 maj 1895.)

År 1896 är djursholmsborna åter i farten. Trots att Viktor Rydberg och andra fridsamma människor på ett tidigt stadium bosatte sig i Djursholm, synes man där ha utgjort ett rätt oroligt släkte. Nu ville man anlägga *en tunnel under Östermalm ned till Nybrohamnen*, där stationshus skulle anläggas. Man hade t.o.m. för ändamålet inköpt de sagerska tomterna vid Strandvägen för 400.000 kr. Staden avböjde förslaget med motiveringen, att tunneln skulle avleda grundvattnet och skada husen vid Strandvägen.

Civilingenjör Nils Gellerstedt offentliggjorde 1905 i Svenska Dagbladet en serie artiklar benämnda "Stadsplanefrågor i Stockholm — Spårvägarnas trafikeringssystem". De samlades även i en skrift "Trafikeringsplan för Stockholms Spårvägar" (1905).

Gellerstedt tänkte sig genomgående direkta linjer från stadens omgivning in till centrum och därifrån rätt ut igen i så vitt möjligt rakt motsatt

riktning. *Genom olika tunnelsystem, ville han samla de flesta linjerna till en centralpunkt under Gustav Adolfs Torg.* Ängfärjor kom även in i bilden: Tegelviken—Beckholmen och över Hammarbysjön.

Stockholms Nya Spårvägs AB föreslog stadsfullmäktige år 1906 en tunnel i Sveavägen från Sveaplan till Kungsgatan. Man ville närmast ha en förklaring, att "hinder från stadens sida icke mötte" för projektet.

Tunneln skulle sträcka sig från Sveaplan under Sveavägen fram till Kungsgatan i rak linje. Maximal lutning ca 20 ‰, längd 2042 m. Infarten skulle bli vid Sveaplan och den underjordiska stationen vid Kungsgatan. Endast en hållplats — vid Odengatan.



*Riddarholmskanalen på 1830-talet med den vackra Palmstedtska bron.*

Själva tunneln skulle byggas av betong och på intet ställe nå ned till grundvattnet. Genom ett lager av asfalt skulle all fuktighet hindras att intränga. Invändiga bredden 8 m och höjden ca 4,6 m. Taket skulle tåla en belastning av 20 ton.

På hållplatsen vid Odengatan (längd minst 75 m) skulle bredden vidgas för inläggande av plattformar vid spårens yttersidor, biljettförsäljning etc. Stationen vid Kungsgatan skulle få tre spår och 60 m långa plattformar förlagda mellan spåren. Bakom stationen tänkte man sig fem spår för växling och uppställning av vagnar. Stationsområdets längd 150 m.

Kraften skulle tillföras genom en i taket upphängd, från jorden dubbelt isolerad kopparskena. Högsta hastigheten beräknades till 50 km/t. Sträckan Sveaplan—Kungsgatan skulle tillryggeläggas på 2 1/2 minuter. Kostnaden kalkylerades till omkring 2 mkr, d.v.s. en miljon per km.

Förslaget blev resultatlöst. Drätselnämnden menade exempelvis, att beslut ej kunde fattas, förrän bangårdsfrågan ordnats och avgörande träffats om Västra stambanans införande i Stockholm.

Denna åtgärd från spårvägens sida oroade vederbörande i Djursholm, Sundbyberg och Duvbo, som i januari 1907 till stadsfullmäktige i Stockholm avgav en gemensam protest. En kommitté anhöll å de tre kommunernas vägnar om koncession på en tunnel även nu i Sveavägen och av samma sträckning som ovan skildrats. En djursholmsbana skulle förenas med en linje från Sundbyberg—Duvbo strax norr om värtajärnvägen. Den förstnämnda banan skulle dras väster om Brunnsviken och på broar över norra Brunnsviken och Edsviken. Vederbörande i Börshuset visade emellertid ringa förståelse för grannarnas oro.

"Lidingö folkmängd är nu omkring 1.600 personer, vartill kommer omkring 3.000 sommarväster". Så skrev man från Lidingö till Norra spårvägsbolaget år 1906 med förslag om samarbete. Det var i den idylliska epokens yttersta tider. Den nya tiden anmälde sig på allvar sagda år, då AB Lidingö Villastad bildades.

I sin koncessionsansökan (10/1 1906) anhöll bolaget om tillstånd att bl.a. få anlägga en bankbro mellan Lidingö och Ropsten, vilket emellertid icke medgavs. Innan K.M:t resolverade i frågan, fick villastadsbolaget tillfälle att utveckla sina planer. /

Förbindelsen mellan Stockholm skulle uppehållas på bro över Lilla Värtan, sedan i tunnel under Hjorthagen och på viadukt över värtabanan och Värtans bangård, vidare i tunnel under Idrottsparken, Sturegatan och Humlegården till huset nr 7 Sturegatan och 21 Humlegårdsgatan.

Där skulle huvudstationen anläggas i två våningar, den övre i Sturegatans plan, innehållande rymliga vestibuler för passagerare och biljettförsäljning, post- och telegrafstationer, paket- och resgodsinslämning. Förbindelsen mellan denna våning och en undre, belägen under Sturegatan och Humlegården i plattformarnas plan, skulle ske medelst två trappor, en för ankommande och en för avgående passagerare och medelst fyra rymliga hissar, två för vardera slaget av trafikanter. Undre våningen skulle innehålla en stor vestibul, toaletter samt lokaler för stationspersonalen. Huvudprincipen var att hålla resandeströmmarna åtskilda.

Ungefär samtidigt diskuterades flottstationens flyttning till Elfvik på Lidingö. I samband därmed rådslog man om en elbana genom norra Lidingö, fortsättande på fast bro till Ropsten och därifrån till Karlaplan. Från denna plats skulle den gå i tunnel till Artillerigården, där en stor station skulle anläggas. I en framtid skulle möjligen även hovstallet införlivas med stationen.

Till denna station skulle likaledes en ifrågasatt värmadöbana kunna indragas: från Augustendal till Blockhusudden i tunnelrör under sundet, vidare över Djurgårdsbrunnskanalen till Lindarängen, där anknytning till banan från Ropsten skulle äga rum.

För värmdöbanan hade Wärmdö Elektriska Järnvägs AB fått koncession. Banan skulle utgå från Wik över Skurusundet framåt Storängen. Man planerade först, sedan den därifrån dragits ned till Augustendal, att en elfärja, byggd som isbrytare, skulle ta hand om trafiken över sundet till Eolsvik invid Blockhusudden. Dit skulle spårvägslinjen utdragas från Bellmansro, dit den kommit 1904. Då Norra spårvägsbolaget anhöll om koncession härför, fick man emellertid den 8 mars 1907 kort och gott beskedet, att K.M:t "icke fann skäl till den underdåniga ansökningen lämna bifall".

I november 1908 gjordes en ansökan hos K.M:t om en koncession på en eljärnväg från Nockeby till Mariebergsgatan. Sökande var civilingenjör C. A. Ramström, Roslagsbanans chef Haqv. Fogelberg och väg- och vattenbyggaren, löjtnant N. Victorin.

Banan skulle sträcka sig från en punkt i närheten av Nockeby till Olovslund—Grönvik—Ålsten—Äppelviken—Alvik, vidare på en bank med svängbro över Tranebergssund, förbi Kristineberg, på viadukt över Geijersvägen och Lindhagensgatan och slutligen *i tunnel under Stadshagen* med mynning i korsningen av Mariebergs- och Flemminggatorna.

I samband med att Gasaccumulator år 1911 flyttade sin rörelse till Skärsätra på Lidingö dryftade man olika uppslag för förbindelse med Stockholm. Ett förslag omfattade en ringlinje runt hela Lidingö med anslutning till den redan befintliga banan på öns norra del.

Professor Carl Forssell hade emellertid den djärva tanken att vilja förbinda södra Lidingö medelst *en tunnel under Värtan* från Lidingöbro värds- hus till Gasaccumulators anläggning.

Åren 1908—12 arbetade två efter varandra följande kommittéer för att finna lösningar till olika frågor rörande Stockholms kommunikationer. Det var i anslutning till dessa kommittéers resultat som Stockholms Enskilda Bank i april 1912 utfäste sig att bilda ett konsortium, som genom ett för ändamålet stiftat bolag skulle anlägga och trafikera *en tunnelbana Stadion—Gustav Adolfs Torg—Stadshagen*. Arbetet skulle börja i så god tid, att den kunde öppnas för trafik 1 januari 1917. En förutsättning var dock, att det nya bolaget skulle få överta de norra spårvägarna vid den gällande koncessionens utgång (31/12 1916) mot att det iklädde sig stadens skyldigheter därvidlag.

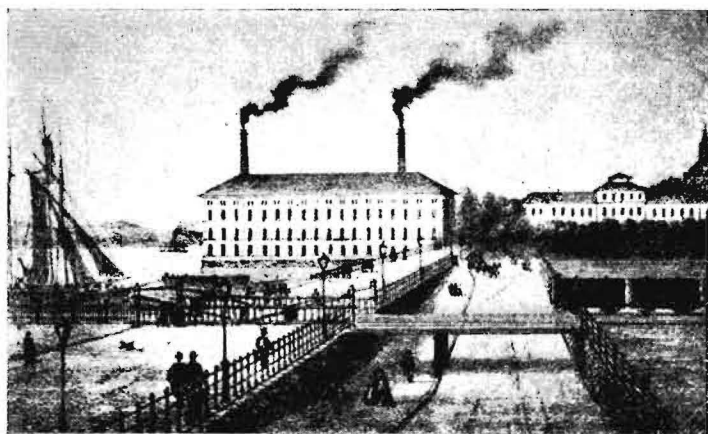
Banken förband sig att skaffa behövliga obligationslån, för vilka staden skulle ikläda sig garanti. Bolagets aktiekapital skulle från början utgöra minst 8 mkr och obligationslånen minst 16 mkr, varmed skulle anskaffas rullande materiel, vagnhall, verkstäder etc. Staden berättigades att 25 år efter banans öppnande lösa anläggningar mot en

ersättning huvudsakligen motsvarande aktiekapitalet och halva reservfonden. Staden skulle vara representerad i styrelse och revision.

Trafik från Bromma och Västeråsbanans lokaltrafik skulle införas över Stadshagen. Nytt dubbelspår Sundbyberg—Stadshagen skulle bekostas av Västeråsbanan. Spåren i tunnelbanan skulle utrustas med tre skenor för att passa såväl Västeråsbanans som den smalspåriga Djursholmsbanans vagnar.

Det är av intresse att se "Social-Demokratens" ställning till frågan. Spårvägen skulle staden i fortsättningen inte lämna ifrån sig. Däremot motsatte man sig inte, att ett privat företag byggde och drev tunnelbanan. "På den bogen bör en förhandling kunna öppnas, ty med Stockholms Enskilda Bank kan man ju på allvar förhandla om för huvudstadens utveckling önskvärda företag."

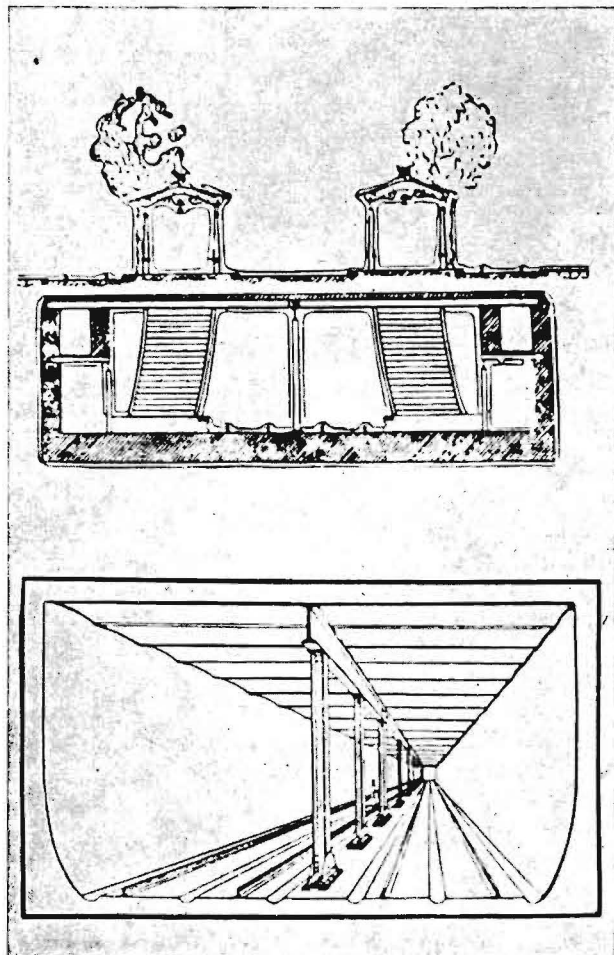
Frågan avgjordes hos stadsfullmäktige den 14 april 1913. Bankdirektör K. A. Wallenberg inledde debatten, som troligen var den första av tunneldebatterna i stadsfullmäktige. Han framhöll, att utvecklingen icke skulle stanna vid den punkt, där staden då var, utan att man hade att motse ett större Stockholm, och därför måste man i tid ordna för lokala färdvägar. Under debatten erkände man förslaget förtjänster, särskilt de tekniska, men full-



*Ett fridfullt "elände". "Sammanbindningsbanan" och infarten till Kungsholmen på 1870-talet med Eldkvarnen till vänster och Serafimerlasarettet till höger.*

mäktige avböjde att besluta om nya utredningar nödvändiga för förslaget förverkligande. Beslutet innebar, att den nordsydliga tunnelbanesträckningens företrädare framför den östvästliga fastslogs. Men beslutet innebar också, att frågans lösning uppsköts närmare tre årtionden. I sina memoarer framhåller Erik Palmstierna med en viss belåtenhet, att det var han, som fällde förslaget. Var det egentligen någonting att visa belåtenhet över?

Lidingö Trafik AB ville 1910 ha koncession på en pontonbro mellan Ropsten och Torsvik och *en tunnel Torsvik—Islinge*. Kostnaden beräknades till



Hållplats vid Odengatan och perspektiv av tunnel tillhörande Sveavägsprojekt av år 1906.

940.000 kr. År 1913 begärde bolaget koncession för en dubbelspårig elspårväg från Sturegatan 7 till Ropsten i anslutning till projekterade banan Ropsten—Islinge. Spårvägen skulle gå i tunnel Sturegatan—Tennishallen och under Hjorthagen. Kostnadsbelopp 3,7 mkr.

På grund av Stockholms stads inställning hade Djursholmsbanan, som sedan 1895 haft sin södra ändpunkt i nedersta delen av Engelbrekts-gatan, sedan år 1924 etappvis blivit förvisad därifrån till Östra station. För att få en ändring i detta otillfredsställande förhållande projekterades en tunnel i Engelbrekts-gatan med slutstation under Engelbrekts-plan för en beräknad kostnad av 3,5 mkr. Denna gång var emellertid djursholmsborna lika litet som befolkningen i Stocksund och Danderyd angelägna om något tunnelbygge. Sedan frågan varit inför både riksdag och regering beslöt stadsfullmäktige i Stockholm 1929, att djursholmstågen efter 5-årigt trakasseri skulle få komma åter till sin gamla plats i Engelbrekts-gatan.

Professor Otto Linton framförde 1927 "ett djärvt projekt för lösning av Stockholms centrala trafikproblem". Förslaget, utarbetat av civilingenjör Carl af Klercker, avsåg att från Skeppsbron

ungefär vid Gustav III:s staty föra ned spårvägs- trafik i dubbelspårig tunnel under Strömmen till Arsenalsgatan. Beräknad kostnad 5 mkr, omkring dubbelt mot en gatubro i ungefär samma läge.

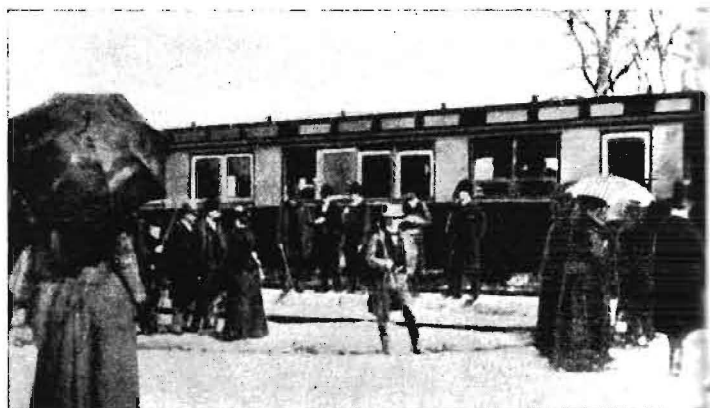
Några år senare utlystes en tävling om en trafikled Skeppsbron—Nybroplan. Hamnbyggnads-kontoret beräknade kostnaderna för de framkomna tunnelprojekten till belopp från ca 12 till ca 22 mkr.

Byggnadsingenjören Gustav Wahlström och arkitekten Josef Östlihn var år 1930 förslagsställare till en tunnel från Kammakaregatan i Regeringsgatan till Sveavägen under Johannes kyrka. Över tunnelmynningen åt Regeringsgatan skulle uppföras ett höghus i 9 våningar.

Från år 1930 härstammar också den hamma-rénska "gratistunneln". Arkitekt Birger Hammarén, utexaminerad från KTH, med 17 års praktik i USA, anhöll 15/1 1930 hos K.M:t om koncession på en tunnelbana under Stockholms centralare delar. Tunneln skulle ta sin början vid Tanto med anslutning till stambanelinjen över Årsta holmar och sträcka sig under Slussen och Norrström (vid Norr-bro) och sedan vidare norröver till hörnet av Yng-lingagatan och Sveavägen, där den skulle gå i dagen. Det var en utpräglad djuptunnel med totalt elva stationer, belägna från 9,5 till 46 meter under gatuplanet. Gång- och rulltrappor och hissar skulle komma till användning för passagerarnas transport.

Som sina kommittenter uppgav Hammarén några amerikanska storföretagare på området, vilkas besök i Stockholm även aviserades. Besöket kom dock icke till stånd. Tunneln beräknades av förslagsställaren kosta 40—50 mkr. Avgiften i tunneln anslogs till 12—15 öre per person, och anläggningen beräknades slutamorterad på det fyrtionde året efter tunnelns öppnande för trafik, varefter den kostnadsfritt skulle överlämnas till stat eller kom-mun.

Ett villkor från förslagsställarens sida var att få in i tunneln all SJ:s lokaltrafik från norr och söder och all trafik från förortsbanor (inklusive



Första Djursholmståget 15/5 1895, som samtidigt var Sveriges första elektrifierade tåg.

Västeråsbanans närtrafik) och förortsspårvägar kring Stockholm. Själva trafikerandet av tunneln skulle överlåtas till ett särskilt bolag, i vilket SJ, SS och förortsbanor kunde ingå som intressenter. Någon verklig teknisk utredning eller någon utförlig finansplan framlades icke.

Fackmän på området som stadsplanedirektör Lilienberg, spårvägsmajoren Hellgren och järnvägs-generalen Granholm, ställde sig skeptiska till projektet. Borgmästare Lindhagen var däremot entusiastisk för detsamma.

Den då verksamma, för Stockholms utveckling så betydelsefulla 1930 års trafikkommitté ansåg den föreslagna tunneln inte alls i stånd att bära all den avsedda trafiken. "Den av Hammarén skisserade

ordningen är omöjlig att tänka sig, något dylikt förekommer ej heller annorstädes."

Några månader efter Hammaréns framträdande ingav redaktör Eugen Albán i "Stockholms Vilstäder" till K.M:t en koncessionsansökan på *en centraltunnel i detalj sammanfallande med Hammaréns projekt*. Det meddelades, att Albán för realiserandet av förslaget "knutit förbindelser med intresserade utländska och svenska firmor samt vissa organisationer". Vad som låg bakom Albáns aktion är oss obekant.

Den 30 mars 1931 avstyrkte stadsfullmäktige bifall till såväl Hammaréns som Albáns koncessionsansökningar, men däremot beslöt de tunnelbygget Skanstull—Slussen och godkände förslaget rörande slussområdets reglering.