

KAPITEL 17

TRAFIKANLÄGGNINGAR

17.1 JÄRNVÄGARNA

Inom stadens gräns finns järnvägslinjer tillhörande Statens Järnvägar, Stockholm—Nynäs Järnvägs Aktiebolag, Stockholm—Roslagens Järnvägar samt den av staden ägda Spånga—Lövsta järnväg. Lidingöbanorna och Saltsjöbanan har koncession som järnvägar men har karaktär av förortsbanor. Roslagsbanan har den 1 juli 1951 övertagits av Statens Järnvägar, och Nynäsbanan torde ej länge komma att bestå som enskild järnväg. Man har även diskuterat möjligheterna av att Spånga—Lövstabanen överförs till Statens Järnvägar. Förstatligas de två sistnämnda banorna kommer samtliga egentliga järnvägar i Stockholm att tillhöra Statens Järnvägar.

17.11 ANLÄGGNINGAR FÖR PERSONTRAFIK

Inom ramen för Stor-Stockholms trafikutredning bearbetas ännu (juli 1950) de viktigaste delarna av järnvägsnätet inom stadens gräns. Generalplanens redovisning är därför i vissa avseenden ofullständig, men åtskilliga viktiga frågor kan dock anses avgjorda. Sålunda kan något väsentligt ändrat läge för Centralstationen icke komma ifråga under över-skådlig tid, ehuru det finns möjligheter att göra omgrupperingar inom järnvägsområdet mellan Tegelbacken och Norra Bantorget. Spår och stationsanordningar skall så utformas, att samtliga fjärrtåg kan föras fram till centralstationen. Lokaltåg kommer dessutom att stanna vid Stockholm Södra, Älvsjö och Södertörns villastad, samt Karlberg — alternativt Tomtebodan — Bromsten och Spånga. Det fortsatta arbetet inom Stor-Stockholms

trafikutredning får utvisa, om samtliga dessa stationer i framtiden kan hållas öppna för persontrafik.

Sammanbindningsbanan genom staden förutsätts bli enda järnvägsförbindelse mellan norr och söder inom stadens gräns. Flera andra sträckningar utanför de centrala stadspartierna har blivit undersökta, men i intet fall synes erbjudna fördelar stå i rimlig proportion till kostnaderna. Enligt avtal med SJ skall staden icke försämra möjligheterna att bygga ett andra spårpar parallellt med den beslutade sträckningen av huvudspåren från Södra station över Stadsholmen—Riddarholmen till Centralstationen.¹ I anslutning till SJ:s krav upptar planen reservat för fyra spår mellan Södra station och stadens gräns mot Stuvsta.

Man har diskuterat möjligheterna att låta Spånga—Lövsta järnväg och Nynäsbanan betjäna nya bostadsområden inom stadens gräns. Under förutsättning av att Centralstationens kapacitet är tillräcklig, synes det ekonomiskt förmånligt att bibehålla persontrafik på Spånga—Lövsta järnväg, som därför bör elektrifieras och i framtiden förses med mötesspår vid Skälby. Banan skulle få fyra stationer, vid Lunda, Skälby, Hässelby villastad och Lövsta, av vilka Skälby och Lövsta ligger i Järfälla kommun.

Nynäsbanan ombesörjer f. n. persontrafik till Fagersjö hållplats och Södertörns villastad. Vi har undersökt, om den skulle kunna betjäna bebyggelse i Ormkärr, Rågsved, Fagersjö, delar av Bandhagen och den utbyggda Södertörns villastad. Därvid förutsattes att de i generalplanen föreslagna, till tunnelbanan anslutna lokalbanorna till Ormkärr och Södertörns villastad inte skulle gå längre än till

¹ Jfr utlåtande 86/1947 och memorial 293/1949.

Bandhagen respektive Farsta. En sådan lösning skulle under vissa förutsättningar vara ekonomiskt fördelaktig, men det finns f. n. oöverkomliga praktiska hinder för dess genomförande. Sålunda kan inte SJ garantera, att den ökade trafiken kan avvecklas på sträckan Älvsjö—Stockholms C. Genom att den framtida gods- och fjärrtrafiken på Nynäsbanan inte kunnat beräknas, är det omöjligt att avgöra, om dubbelspår behövs på sträckan Älvsjö—Södertörns villastad. Om den sammanlagda belastningen av lokal- och fjärrtrafiken gör detta nödvändigt, synes alternativet vara ogynnsamt ur ekonomisk synpunkt. Genom att dessa problem icke kunnat konkret lösas inom den tid, då dessa områden avses exploaterade har alternativet måst överges. Vidare talar vissa, bl. a. i följande stycke berörda skäl för att lokalbanorna kan komma att behöva förlängas till områden söder om Ormkärr och Södertörns villastad, dvs. att de ändå måste byggas ut förbi Bandhagen och Farsta.

Man har även diskuterat möjligheterna av att bygga lokalbanor för att avlasta en del förortstrafik från järnvägsnätet. Banan till Ormkärr kan eventuellt utsträckas till Stuvsta och övriga stationer i Huddinge. Den sydvästra grenen av tunnelbanan blir icke hårdare belastad, än att alternativt en tredje gren kan anslutas i närheten av Liljeholmen, så att lokaltrafik från Västra stambanans influensområde denna väg kan införas i tunnelbanan. Vidare har man studerat möjligheterna av att fortsätta den diskuterade förortsbanan genom Solna och Sundbyberg ut genom Spånga för att därigenom avlasta Västeråsbanan. Både en tredje gren från Liljeholmen och en nordlig Spångabana har dock ansetts så pass osannolika, att reservat icke intagits i generalplanen. Frågorna utreds närmare av Stor-Stockholms trafikutredning.

Roslagsbanans eventuella framtida ombyggnad anses icke närmare påverka generalplanen. Ett reservat för en normalspårig lokalbane-gren parallell med nuvarande huvudspår har medtagits, ehuru tillräckligt ekonomiskt underlag för en sådan bana måhända icke kan skapas.¹

¹ Jfr bl. a. av Vattenbyggnadsbyrån i Stockholm utarbetat förslag till generalplan för Täby köping.

17.12 ANLÄGGNINGAR FÖR GODSTRAFIK

Den viktigaste kompletteringen av befintliga anläggningar för godstrafiken är en rangerbangård med ansluten godsstation på Årstafältet. En sådan bangård har sedan länge varit projekterad, och SJ äger huvuddelen av den mark, som behövs för den. I samband med arbetena på ny plan för Södra station har dessa äldre projekt utökats med reservat för godsstation, avsett som komplement till — eller eventuellt som ersättning för — anläggningarna på Södermalm. En uppdelning av rangeringsarbetet i Stor-Stockholm på två bangårdar bör medföra vissa kompletteringar av spår från Årstabangården till industri- och hamnområden. Sålunda upptar generalplanen en förbindelse mellan Slakthusbanan och Södra Hammarbyhamnen, vilket spår tänkts fortsatt över Sicklaområdet och anslutet till Saltsjöbanan. Vidare innehåller planen ett reservat för järnvägsförbindelse till det nya hamn- och industriområdet vid Vinterviken—Hägersten.

De nuvarande godsstationerna¹ inom stadens gräns kan i regel utbyggas inom befintliga markreservat. De planerade industriområdena i Södertörns villastad kräver en komplettering av spårsystemet. Likaså får man räkna med anslutningsspår från Spånga och Hässelby stationer till såväl olika industriområden i Spånga som till Lövsta industriområde i Järfälla.

Trafiken på långa avstånd med större lastbilar behöver samlastningsmagasin för omlastning från lokala transportbilar till endera järnväg eller långtradare. Utrymme för sådan omlastning upptas dels i planerna på ombyggnad och utökning av Södra station och dels inom godsstationen på Årstafältet. För norra stadsdelarna finns alternativa möjligheter, antingen i anslutning till Norra station eller till Värtabangården.

17.2 LOKALBANORNA

Stadsfullmäktige beslöt den 16 juni 1941 att bygga en tunnelbana genom stadens västra och norra delar. Efter långvariga diskussioner hade man i princip enats om den s. k. Svea-

¹ Jfr kap. 13.81.

vägslinjen. Beslutet innebar att en tunnelbana skulle byggas från Slussen till Tegelbacken och från Fridhemsplan över Odenplan till en temporär slutstation i Sveavägen vid korsningen med Kungsgatan. I den senare tunnelbanan skulle de västra förortslinjerna 11 och 12 införas. Vidare förutsattes att man i framtiden skulle fortsätta tunnelbanan genom Nedre Norrmalm till Tegelbacken, där den skulle knytas ihop med södra delen av systemet så att det kunde trafikeras med genomgående tåg från förort till förort. Den södra grenen skulle använda tunneln under Södermalm, som varit i trafik sedan 1933, och det ansågs möjligt att på denna stamlinje vid Johanneshov införa trafik från fem olika linjer, dels direkt anslutna banor från Södertörns villastad, Örby, Skarpnäck och Årsta, och dels genom omstigning eller eventuellt anslutning av trafiken från Saltsjöbanan, som avsågs få ny sträckning från Sickla till Johanneshov. Vid Slussen skulle de sydvästra förortsbanorna kunna anslutas till samma spårpar. Man räknade också med att tunnelbanan i viss omfattning skulle befordra passagerare mellan olika delar av innerstaden.

I november 1944 skrev spårvägsbolaget till stadskollegiet och begärde, att sträckan mellan Slussen och stadens centrum skulle utformas så att den kunde utbyggas till fyra spår. En i samråd med fastighetskontoret gjord beräkning av den framtida folkmängden i förortsområdena och av de trafikmängder, som denna skulle ge upphov till, visade, att de sydvästra förortsbanorna icke skulle kunna anslutas till samma spårpar som de södra banorna, utan att den beräknade kapaciteten skulle komma att överskridas.¹ Därvid förutsattes att endast tre banor skulle ansluta vid Skanstull, två vid Hornstull och två från Bromma. Några trafikmängder från områden utanför stadsgränsen var icke medräknade. På basis av nya utredningar godkände stadsfullmäktige den 18 juni 1945 en stadsplan för förbindelserna mellan söder och norr där förortsbanan hade utrymme för fyra spår.²

¹ PM av den 22 november 1944 från spårvägsbolagets driftstjänstavdelning och skrivelse till spårvägsbolaget från fastighetskontoret av den 11 oktober 1944.

² Utlåtande 172/1945.

De för generalplanen gjorda befolkningsberäkningarna föranledde ytterligare överväganden om den projekterade tunnelbanans kapacitet, och man beslöt 1946 att öka den maximala tågstorleken från sex till åtta vagnar. Samtidigt övergick man av tekniska skäl till strömskena i stället för luftledning. För sträckan genom innerstaden ledde omdimensioneringen till vissa förenklingar. Stationerna vid Fridhemsplan och Fleminggatan slogs sålunda samman till en station, dock med uppgångar i stort sett vid de äldre stationslägena. Kravet på utrymme för fyra spår och dubbla plattformar genom Nedre Norrmalm gjorde att olägenheterna ur trafiktekniska synpunkter av den i principplanen för denna stadsdel år 1945 beslutade sträckningen i Klarabergsgatan—Vasagatan blev större. Detta gav anledning till ett förslag till en jämkad linjeföring genom Klara. Ändringarna i den bantekniska standarden hade till följd ökade svårigheter att göra linje 12 trafikabel med tunnelbanetåg, och stadsfullmäktige godkände den 26 januari 1948 en stadsplan som innebär att tågen på denna linje stannar vid Alvik, där trafikanterna får stiga om till tunnelbanetåg. Efter utredningar stannade man för att vid Skanstull ansluta Södertörnsbanan, dåvarande Örbybanan samt den planerade Skarpnäcksbanan medan övriga reservat slopades.

Det i generalplanen upptagna lokalbanenätet visas på plansch IX. Det tidigare planerade och successivt beslutade nätet — system nr 1 — avses på vissa punkter kompletterat. De tre södra banorna är planerade så, att de kan fortsätta utanför stadsgränsen. Skarpnäcksbanan kan från slutstationen Bagarmossen förlängas antingen söder eller norr om Ältasjön fastän en sådan utbyggnad nu förefaller mindre sannolik. Södertörnsbanan (linje 18) kan fortsätta ut till stadens markinnehav i Ågesta, och banan till Ormkärr (linje 19, f. d. Örbybanan), som från Stureby erhåller ny sträckning genom Bandhagen och Rågsved till Ormkärr, kan fortsätta till Stuvsta.

Järnvägen Spånga—Lövsta avses, som tidigare nämnts, tills vidare utnyttjad för persontrafik, varför den nuvarande Ängbybanan (linje 11) föreslås förlängd i första hand till Loviselund, en framtida förlängning till Häs-

selby villastad bör dock hållas öppen. Redan tidigare räknade man med möjligheterna av en bangren från Odenplan ut i Solna. Vissa försvarsarbeten härför är gjorda vid Odenplan, och vi har i olika sammanhang studerat banprojektet, delvis i samarbete med Solna stads myndigheter. Denna bana förutsätts utdragen under Tomtebodas lokaltrafikstation, genom nya exploateringsområden i södra och västra Solna med slutstation i Sundbyberg. På denna sträcka kan den antas få ett trafikunderlag av 60,000 invånare. En fortsatt dragning genom Bromstens och Spångas äldre bebyggda delar har även undersökts. Dessa områden är i stor utsträckning redan bebyggda med hus av villatyp, och ett avsevärt högre markutnyttjande än vad detta byggnadssätt ger anser vi praktiskt taget knappast möjligt annat än för vissa smärre områden. Vi har därför funnit, att trafikbelastningen på den undersökta tunnelbanegrenen utanför Sundbyberg icke motsvarar de höga anläggningskostnaderna. Därest Västeråsbanan måste avlastas på sin närmast Stockholm belägna del kan en sådan förortsbanegren, som redan nämnts vara tänkbar, men motsvarande markreservat bör i så fall ligga omedelbart intill järnvägsspåren, då stationslägena måste förutsättas bli oförändrade. Sådana reservat har dock ej intagits i planen.

De sydvästra förortsbanorna förutsätts ombyggda till tunnelbanestandard och eventuellt tillsammans med Saltsjöbanan, bilda södra hälften av bansystem nr 2. Linje 16 föreslås förlängd till tre nya stationer inom Jakobsberg och Sättra, varifrån den kan fortsättas ut till stadens marker i Huddinge. Den inre delen genom Aspudden måste få ny sträckning. Linje 17 avses ombyggd i ny sträckning öster och söder om Midsommarkransens folkskola fram till Telefonplan och förlängd från Västertorp till Fruängen, som antagligen för överskådlig framtid blir slutstation.

Denna lokalbanegren skulle ha stationer vid Hornsplan och Stockholms Södra. Saltsjöbanan förutsätts tills vidare kvarligga i nuvarande läge, men den måste läggas i tunnel under Danvikskanalen, när tågtätheten eller fartygstrafiken i Hammarbyleden kräver, att dessa trafikströmmar skall kunna korsa var-

andra utan inbördes störningar. Den nya infarten bör byggas så, att tåg på Saltsjöbanan, om den utrustas med rullande materiel liknande tunnelbanans, kan föras vidare norrut. Från Slussen utnyttjas tredje och fjärde lokalbanespåren och enligt ett utarbetat projekt kan banan föras från Sveaplatsen vidare österut via Nybroplan till en grenstation vid Artillerigatan, där Lidingöbanorna skulle kunna anslutas, medan huvudlinjen fortsätter upp via Stadion till Östra station. Lidingöbanornas infart beräknas omlagd från nuvarande läge i Lidingövägen till tunnel under Hjorthagen med fortsättning under Erik Dahlbergsgatan och Östermalms läroverk till den nyss nämnda grenstationen. Om Djursholmsbanorna eller Roslagsbanan blir kompletterad med normalspårig förortsbana, skulle denna kunna i tunnel under Epidemijukhuset anslutas till tunnelbanestationen vid Stockholms Östra.

Enligt spårvägsbolaget är det motiverat att bygga om de sydvästra banorna till lokalbanor så snart det av arbetstekniska skäl är möjligt, eftersom de minskade driftkostnaderna sannolikt gör detta till en fördelaktig investering. På grund av de nuvarande investeringssvårigheterna anser vi, att man måste räkna med en lång övergångstid, under vilken sydvästra förorterna betjänas av spårvägståg, som över Liljeholmsviken och i innerstaden går fram i gatuplanet, vilket behandlas i kapitel 17.41. Denna fråga diskuteras vidare i kapitel 23, tidplanen. Förutsättningarna för att få anslutning med förortsbanor av tunnelbanestandard från Lidingö eller Roslagsbanans trafikområde synes under överskådlig tid mycket små, men vi anser det inte uteslutet, att tunnelarbetena genom inre staden successivt fullbordas, så att en hopknytning av trafiken mellan Lidingön och Brännkyrka kan ske, trots att banornas yttre delar, vari inräknas passager över Liljeholms- och Lidingöbroarna, fortfarande har spårvägsstandard.

Den totala belastningen av trafikanter från områden innanför stadens gräns på de olika ovannämnda bandelarna i de båda systemen framgår av tabellerna 17 A och B.

17.3 FÖRORTSLINJER I GATUPLANET

17.31 FÖRORTSSPÅRVÄGAR

Då lokalbanorna byggts ut, kommer motsvarande förortsspårvägslinjer att försvinna. Sålunda kommer linjerna 11 och 12 ej längre att belasta Fridhemsplan, Hantverkargatan och Tegelbacken, sedan det västra förortsbansystemet omlagts till tunnelbanedrift under 1952. Spårvägsbolaget avser därefter att föra en del tåg från de sydvästra förortsspårvägslinjerna 16 och 17 från Hornsplan via Västerbron till Tegelbacken, varigenom en avlastning kommer att erhållas i Hornsgatan och på Södermalmstorg, samtidigt som dessa linjers kapacitet kan ökas och det blir möjligt att exploatera ytterligare av spårvägstrafik betjänade områden i de sydvästra förorterna.

Beträffande linje 15 till Solna och Sundbyberg har frågan om att nedlägga denna linje och ersätta den med busstrafik varit aktuell under flera år, men man vet ej när en omläggning kommer att ske.

Linjerna 20 och 21 till Lidingö behöver förbättrade ändstationsförhållanden, både för att turtätheten på linjerna skall kunna ökas och belastningen i gatukorset Sturegatan/Humlegårdsgatan minskas.

17.32 FÖRORTSBUSSLINJER INOM STADEN

Enligt tabellerna 17 A och B kommer ca 134,000 dvs. 25 % av invånarna i stadens egna ytterområden att bo utanför de spårbundna trafikmedlens influensområden. De kommer alltså alltid att betjänas av bussar. Då trafikkostnaderna för bussdrift enligt kapitel 13.3 är högre än på lokalbanorna, bör man i största möjliga utsträckning ansluta busslinjer till dessa banor i stället för att låta dem fortsätta till innerstaden. Särskilt för egnahemsbebyggelse i förorternas yttre delar anses detta möjligt, och sammanlagt 55,000 invånare avses få kommunikationerna ordnade på detta sätt. De återstående 79,000 bussbetjänade invånarna, företrädesvis boende i hyreshus nära innerstaden, föreslås få direkta förbindelser dit. Slutstationerna redovisas i avsnitt 17.34 och i tabell 17 C.

När båda lokalbanesystemen öppnats för

trafik skulle enligt tabell 17 C antalet av de busslinjer, som från ytterområdena behöver föras in till innerstaden, kunna minskas från f. n. 17 till ca 10, medan trafikanter från övriga bussbetjänade områden får stiga om till lokalbanesystemen. De lokalbanestationer, som bör utformas för anslutande busslinjer från områden innanför stadsgränsen är Loviselund, Vällingby, Islandstorget, Brommaplan och Alvik i väster, Fruängen och Midsommarkransen i sydväst och Svedmyra, Kyrkogården och Hökarängen i söder. Även till Hässelby och Spånga järnvägsstationer bör anslutas busslinjer från vissa delar av nordvästra Spånga. Dessa sistnämnda linjer kommer att tjänstgöra som perifera förbindelser mellan olika delar av västra förortsområdet. Även mellan Brännkyrka och Enskede förutsätts sådana linjer.

17.33 BUSSLINJER I FÖRORTSKOMMUNERNA

Den framtida sträckningen innanför stadsgränsen och slutstationer för busslinjerna från förortskommunerna är här av intresse. Man kan också diskutera möjligheterna och fördelarna av att ansluta dessa busslinjer till olika lokalbanestationer, t. ex. Brommaplan, Fruängen, Södertörns villastad och Bagarmossen. Kapaciteten hos de södra grenarna av lokalbanan kommer enligt tabell 17 B nästan helt att tas i anspråk av stadens egen trafik, och anslutande busstrafik skulle endast kunna tas emot vid icke-rusningstid. Detta skulle förbättra lokalbanornas driftsekonomi men försämra bussbolagens. Den utnyttjade kapaciteten hos det västra bansystemet motsvarar 18,000 invånare.¹ Det torde därför vara möjligt att ansluta busslinjer från andra kommuner. Detsamma synes bli fallet för de sydvästra banorna.

Man kan minska behovet av utrymme för busstationer i innerstaden genom att göra busslinjer genomgående från förort till förort. Genom att de olika linjerna ägs av olika företag, stöter man emellertid f. n. här på ett olöst organisatoriskt problem. Om planerna på ett för hela Stor-Stockholm gemensamt trafik-

¹ Om Sundbybergsgatan icke förverkligas 78,000 invånare.

Tabell 17 A. Belastningen på de kollektiva kommunikationsmedlen från stadens ytterområden. Avståndet har räknats från lokalbanestationen eller från bostadsområdets centrum till Sveaplatsen utefter den ifrågavarande linjesträckningen.

Bostadsområde	Avstånd till city (km)	Antal invånare	Därav med				
			lokalbana	buss som ansluter till lokalbana	omstigningsstation	direkt buss	järnväg
<i>Södra systemet.</i>							
Johanneshov, västra	4,0	7,400	4,200	—	—	3,200	—
» östra	5,2	5,300	5,300	—	—	—	—
Hammarbyhöjden	5,5	14,300	14,300	—	—	—	—
Björkhagen	6,3	9,900	9,900	—	—	—	—
Kärrtorp	7,3	8,500	8,500	—	—	—	—
Enskededalen	7,3	3,100	2,100	1,000	Sandsborg	—	—
Bagarmossen	8,5	14,300	14,300	—	—	—	—
Skarpnäck	7,8	1,000	1,000	—	—	—	—
Pungpinan	8,0	400	—	400	Sandsborg	—	—
Gamla Enskede	6,5	8,400	8,400	—	—	—	—
Tallkrogen	7,6	6,700	6,700	—	—	—	—
Gubbängen	8,6	8,100	8,100	—	—	—	—
Hökarängen	9,4	13,600	13,600	—	—	—	—
Fagersjö	11,3	900	—	900	Hökarängen	—	—
Sköndal	12,0	5,600	—	5,600	»	—	—
Färsta	10,7	13,500	13,500	—	—	—	—
Södertörns villastad	12,3	12,600	12,600	—	—	—	—
Årsta	6,8	25,200	—	—	—	25,200	—
Enskede Gård	5,3	3,900	3,400	—	—	500	—
Enskedefältet	6,1	1,900	1,900	—	—	—	—
Svedmyra	6,7	4,300	4,300	—	—	—	—
Stureby	7,4	10 600	6,400	4,200	Stureby	—	—
Bandhagen	8,3	20,000	20,000	—	—	—	—
Rågsved	10,0	8,500	8,500	—	—	—	—
Ormkärr	11,3	11,000	11,000	—	—	—	—
Södra Örby	9,7	3,500	—	3,500	Stureby	—	—
Östberga	8,5	2,400	—	2,400	»	—	—
Noria Örby	9,3	4,300	—	4,300	»	—	—
Liseberg	9,3	1,300	—	1,300	»	—	—
Diverse spridd bebyggelse	—	1,200	—	—	—	1,200	—
Delsumma	—	231,700	178,000	23,600	—	30,100	—
<i>Sydvästra systemet.</i>							
Gröndal	6,0	9,000	—	—	—	9,000	—
Aspudden	7,2	15,400	11,400	—	—	4,000	—
Hägersten	9,0	12,700	12,700	—	—	—	—
Midsommarkransen	6,8	16,200	16,200	—	—	—	—
Södra Folkparken	6,6	2,300	—	—	—	2,300	—
Korpmossen	8,0	5,600	2,600	2,000	Midsommarkransen	1,000	—
Hägerstensåsen	8,3	11,900	11,900	—	—	—	—
Västertorp	9,3	11,400	11,400	—	—	—	—
Fruängen	10,1	7,000	7,000	—	—	—	—
Jakobsberg	10,1	7,600	7,600	—	—	—	—
Bredäng	11,0	7,400	7,400	—	—	—	—
Sätra	12,0	9,400	9,400	—	—	—	—
Solberga	8,0	6,900	—	—	—	6,900	—
Solberga prästgård	8,8	2,300	—	—	—	2,300	—
Långbro	10,2	4,400	—	4,400	Midsommarkransen	—	—
Älvsjö	9,6	3,200	—	—	—	3,200	—
Långsjö	13,1	2,800	—	2,800	Fruängen	—	—
Herrängen	11,4	2,300	—	2,300	»	—	—
Delsumma	—	137,800	97,600	11,500	—	28,700	—
<i>Västra systemet.</i>							
Äppelviken	8,0	9,000	8,500	500	Alvik	—	—
Ålsten	10,5	10,300	9,500	800	»	—	—
(Linje 12 t. v. anslutande spårvägslinje)							
Nockebyhov	12,8	4,400	—	4,400	Brommaplan	—	—
Traneberg	6,8	9,500	4,500	—	—	5,000	—
Ulvsunda	6,2	5,800	—	—	—	5,800	—
Johannesfred	7,4	3,800	—	—	—	3,800	—

Bostadsområde	Avstånd till city (km)	Antal invånare	Därav med				
			lokalbana	buss som ansluter till lokalbana	omstigningsstation	direkt buss	järnväg
<i>(Västra systemet, forts.)</i>							
Mariehäll	9,2	3,700	—	—	—	3,700	—
Bällsta	11,0	1,200	—	—	—	1,200	—
Riksby	9,0	20,400	20,400	—	—	—	—
Norra Ångby	12,5	5,500	5,500	—	—	—	—
Södra Ångby	12,5	2,300	2,300	—	—	—	—
Bromma Kyrka	11,4	3,200	—	3,200	Brommaplan	—	—
Blackeberg	12,5	10,000	10,000	—	—	—	—
Räcksta	13,5	4,000	4,000	—	—	—	—
Vällingby	14,6	20,000	20,000	—	—	—	—
Hässelby Gård	16,0	5,700	5,700	—	—	—	—
Grimsta	15,6	3,000	—	3,000	Vällingby	—	—
Loviselund	16,9	13,300	13,300	—	—	—	—
Bromsten	9,8	6,900	—	—	—	—	6,900
Solhem	11,8	9,600	—	—	—	—	9,600
Flysta	13,4	5,300	—	5,300	Brommaplan	—	—
Vinsta	14,0	¹ 1,800	—	—	—	—	1,800
Lunda	13,0	³ 100	—	—	—	—	100
Hässelby villastad	17,0	11,500	—	1,000	Loviselund	—	10,500
Diverse gles bebyggelse	—	300	—	—	—	300	—
Delsumma	—	170,600	103,700	18,200	—	19,800	27,100 + 1,800 ²
Totalsumma	—	540,100	379,300	453,300	—	78,600	27,100 + 1,800 ²

¹ 4,500 invånare om reaktionsflygplanen flyttas från Barkarby flygfält.
² Ansluter med buss vid Spånga station.
³ 10,000 invånare om reaktionsflygplanen flyttas från Barkarby flygfält.
⁴ Spårvägsstyrelsen har i febr. 1952 lagt fram en plan för anslutande busslinjer i Bromma som minskar siffran för den direktgående busstrafiken.

företag¹ kan genomföras skulle dock en sådan trafikföring kunna förverkligas. Dessa frågor studeras inom Stor-Stockholms trafikutredning.

De direktgående förortsbussarnas slutstationer bör, som nu sker, i regel förläggas till innerstadens periferi i god kontakt med innerstadsnätet och invid sekundära citybildningar. Bussföretagen synes ogärna vilja flytta slutstationerna längre in mot centrum. De perifera slutstationerna stimulerar de sekundära citybildningarna, vilket ökar möjligheterna att decentralisera det egentliga cityområdet.

17.34 SLUTSTATIONER FÖR BUSSLINJER I INNERSTADEN

Utrymmet för slutstationer för förortsbusslinjerna i innerstaden är f. n. otillräckligt. När det andra tunnelbanesystemet byggs ut, och när en del av förortsbusslinjerna ansluts

¹ Jfr kap. 8.44.

Tabell 17 B. Sammanställning över belastningen på olika kollektiva kommunikationsmedel från stadens ytterområden.

Lokalbana.		
Syd, direkt	178,000	
omstigning från buss	23,600	201,600
Sydväst, direkt	97,600	
omstigning från buss	11,500	109,100
Väst, direkt (inkl. linje 12)	103,700	
omstigning från buss	18,200	121,900
Buss, direkt	78,600	78,600
Järnväg, direkt (27,100 + 1,800 ¹) ..	28,900	28,900
Summa	540,100	

¹ Om flygtrafiken på Barkarby flygfält ej är av reaktionstyp.

till förortsbanorna, kan antalet linjer till innerstaden minskas. Detta är möjligt först i en rätt avlägsen framtid, man måste därför tills vidare på olika platser nöja sig med provisorier. Det disponibla utrymmet av gatumark kommer även i framtiden att vara otillräckligt. Därför måste man utnyttja källar- och bottenvåningar i kvarteren eller utrymmet under

Tabell 17 C. De framtida förortsbusslinjernas ändstationer.

Linjer	Bolag	Nuvarande nr	Omstigning vid lokalbanestation	Ändstation i innerstaden	A n m.
Till Traneberg » Abrahamsberg » Bromma flygfält » Beckomberga » Bromma kyrka » Hässelby, Flysta, Solhem	SS SS SS SS SS SJ	80 61 60 62 63 3, 4	— Alvik — — Brommaplan Loviselund, Vällingby, Brommaplan, SJ-stationen	Norra Bantorget — Norra Bantorget » » — —	
» Stora Essingen » Mäläröbussarna	SS MOAB	96 1—4	— alt. Brommaplan	Norra Bantorget alt. trakten av Fridhemsplan	
Flygbusslinjer I Solnavägen » Uppsalavägen » Roslagsvägen	SJ-SAS SJ SJ SLO	— 1, 2, 6 7, 8, 21—24 1—3, 5, 7	— — — Linje 7 Mörby	Luntmakargatan Norra Bantorget Luntmakargatan » ev. Jarlaplan	Några linjer ersätts ev. av lokalbana. Jarlaplan tar ev. viss rusningstrafik.
Till Gröndal—Aspudden » Solberga Övriga linjer till Brännkyrka	SS SS SS	98 68 64, 65, 66	— — Fruängen och Midsommarkransen	Brunkebergstorg » ev. Munkbron ¹ —	Slussen till dess linje 79 och 79 B ersätts av lokalbana. Omstigning möjlig först då linje 16 och 17 fått lokalbanestandard.
I Södertäljevägen » Huddingevägen	SJ SJ	3, 6 8	Linje 3 Fruängen (alt.) alt. Ormkärr	Linje 6 Hornstull alt. Skanstull (Uret)	
Till Årsta Övriga linjer i Enskede	SS SS	90, 91 18 A, 19 A	— Stureby, Sandsborg, Hökarängen	Brunkebergstorg —	
I Nynäsvägen och Erstaviksvägen	BSS	—	Delvis Södertörns vst. Bagarmossen	Delvis Skanstull (Uret)	
Till Kvarnholmen, Henriksdal I Värmdövägen	KF BSBV	— —	— —	Brunkebergstorg ² Närtrafik: ev. Munkbron ¹ . Fjårtrafik: Tjärhovsgatan och Skanstull	

¹ En busstation vid Munkbron kan anordnas ev. som ett provisorium tills dess Luntmakargatsstationen är färdig.
² Trädbusslinjen till Kvarnholmen via Danviksklippan får i framtiden en avsevärt utökad trafik på grund av den planerade nybebyggelsen på Henriksdalsberget i Nacka. Eftersom denna bebyggelse blir likartad och ligger lika nära innerstaden som Traneberg, Årsta m. fl. områden bör busslinjen föras in i city.

öppna platser. En sammanställning av stationsförhållandena visas i tabell 17 C.

Station vid Luntmakargatan. De två kvarteren kring Luntmakargatan mellan Markvardsgatan och Rehngatan föreslås sammanlagda och i det nya kvarterets inre anordnas en busstation i två plan. In- och utfarten blir i Luntmakargatan. En gångtunnel förbinder stationen med lokalbanestationen vid Rådmanngatan. Detta projekt har ursprungligen framkommit genom att flygbolagen förhört sig om möjligheterna till en station för sina busslinjer i centralt läge i nordvästra cityområdet,

dvs. med bekväma utfartsmöjligheter till såväl Bromma flygfält som Halmsjöfältet. Anläggningen bör dock ges en sådan storlek, att den kan ta emot även stadens egna busslinjer och linjer till grannkommunerna i norr och nordväst. Även vissa förortslinjer söderifrån bör föras hit, vilket ger trafikanterna god förbindelse med cityområdets norra del samt avlastar busstationen på Brunkebergstorg.

Station i trakten av Brunkebergstorg. Den nuvarande busstationen på Brunkebergstorg kan avlastas genom att vissa linjer eller vissa turer på samtliga linjer förlängs till Lunt-

makargatsstationen. Om Brunkebergsstationen icke räcker till, synes en underjordisk station i trakten av Brunkebergstorg bli nödvändig. I samband med arbetet på Norrmalmsplanen har förslag framlagts med busstation under kvarteret Uppvaktaren, eller under själva Brunkebergstorg. Sedan nu tunnelbanestationen vid Konserthuset byggts så, att en underfart i Sveavägen icke är möjlig, kan dessa stationer endast få tillfart från Tegelbacken via Herkulesgattunneln.

Stationen vid Skanstull i kvarteret Uret. I samband med Södergatans förlängning till Ringvägen diskuteras en större trafikplats i de nuvarande kvarteren Uret och Rektangeln. I mitten av denna plats finns utrymme för en större busstation med god kontakt till tunnelbanan och innerstadens ytnät. Denna station skulle i viss mån ersätta och bereda utvidgningsmöjligheter för den nuvarande busstationen på Ringvägen och vid Tjärhovsgatan. Överflyttning av trafik från denna senare station blir ej aktuell förrän tunnelbanan är genomgående.

Station vid Hornsplan. Busslinjerna från sydvästra förortskommunerna kan i den mån de ej ansluts till förortsbanor i ytterområdet få sin ändpunkt i ett kombinerat busstations- och parkeringshus vid Hornsplan, som skulle ligga på en del av Högalidshemmets tomt.

17.4 GATUTRAFIKLEDER

17.41 TRAFIKLEDER I YTTEROMRÅDENA

De i generalplanen upptagna radiella trafiklederna redovisas på plansch X. De överensstämmer i stort sett med tidigare planlagda och delvis utbyggda huvudvägar. Endast på ett fåtal punkter har de blivit kompletterade. Inom södra förortsområdet upptar planen således Södertäljevägen och Nynäsvägen enligt gällande sträckningar, den senare med en avgrening mot Ågesta.

Huddingevägen är tänkt delvis ersatt med den tidigare planerade Brännkyrkaleden med infart över ny gatubro över Årsta holmar. En sådan förutsågs redan när järnvägsbron byggdes, och försvarsarbeten finns gjorda så, att man kan bygga en gatubro i ett övre plan med

drygt 10 m körbanebredd, vilket möjliggör tre filer. Det är emellertid önskvärt, att Årsta gatubro utformas med sex körfiler, vilket kan ske genom att broförbindelsen dubblas. Erforderliga markreservat är godkända av stadskollegiet.

I syfte att avlasta Skanstullsbron föreslås öster om Nynäsvägen en ny huvudtrafikled Sicklavägen—Erstaviksvägen, som uppsamlar trafik från delar av Hammarbyhöjden, från Björkhagen, Kärrtorp, Skarpnäck och Bagarmossen samt från Tyresö, Vendelsö och Erstavik. Denna huvudväg går över Sicklaområdet där den förenar sig med Värmdövägen till en gemensam infart över Danvikstull. I Österledstävlingen har framkommit skäl som talar för att en ny högbro över Danvikskanalen bör byggas söder om Danviksklippan. I äldre planer var den tänkt förlagd norr om denna husgrupp.

I det västra förortsområdet är huvudtrafiklederna Bergslagsvägen med Drottningholmsvägen. Den framtida trafikbelastningen på Tranebergsbro beräknas emellertid bli så stor, att en avlastning är önskvärd. Från centrala Bromma föreslås därför Kvarnbacksvägen fortsatt genom Ulvsunda och Johannesfred på bro över Bällstaviken till en huvudtrafikled inom Solna, som via Karlberg införs till innerstaden. Sträckning och trafikteknisk standard är vald i samråd med stadsarkitektkontoret i Solna. En delvis ny huvudled går under namn av Solvallaleden från Lunda förbi Spånga station, passerar norr om Bromma flygfält till korsningen med Bällstavägen, vars trafiktekniska standard förutsätts höjd. För att icke ytterligare belasta Tranebergsbro bör trafiken från Bromstensvägen fortsätta i Bällstavägen, över en breddad Bällstabro till en ny huvudled i Sundbyberg till den nyss nämnda huvudleden i Solna.

I motsats till vad man tidigare planerat förutsätter vi att Enköpingsvägens trafik icke skall inledas i Bergslagsvägen, utan ett reservat för en ny sträckning föreslås i stort sett parallell med, men i något sydligare läge än den nuvarande Enköpingsvägen. Det finns dock planer på att från Stäket föra Enköpingsvägen norr om Järvaområdet och ansluta den till Uppsalavägen i närheten av Gillbo. Om så

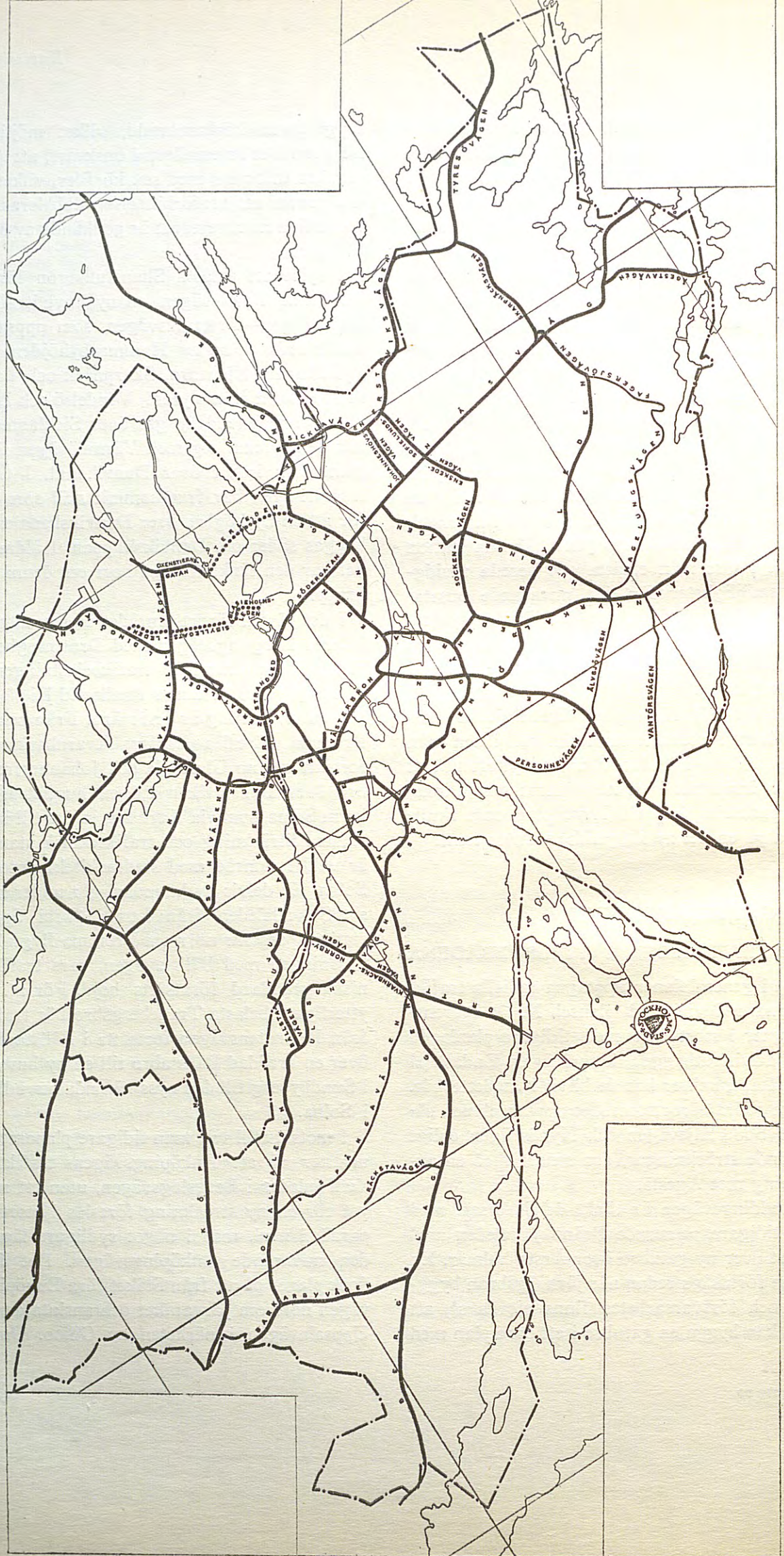


Bild 17/1. Namnkarta för viktigare trafikleder i Stockholm.

sker, blir Enköpingsvägen i nuvarande läge och sträckning tillräcklig för överskådlig framtid ehuru den av byggnadstekniska skäl behöver förbättras.

Uppsalavägen och Roslagsvägen förutsätts utbyggda enligt tidigare planer.

Den nuvarande infarten i Lidingövägen föreslås i sin sydligaste del kompletterad med den s. k. Sibyllegatsleden, se avsnitt 17.42. Därigenom skulle man dels undgå att föra genomgångstrafik framför ingångarna till olika publikdragande anläggningar i närheten av Stadion och dels icke behöva bredda Sturegatan mer än vad som redan påbörjats i kvarteret Lönner.

Somliga radiella huvudtrafikleder anknys till en ringväg, som i stort sett omsluter den egentliga stenstaden. Denna led beskrivs närmare i följande avsnitt.

Därutöver föreslås inom vissa sektorer yttre ringvägar. Med en jämförelsevis ringa bebyggelse som kan tänkas i Stor-Stockholms östra delar kan man på grundval av materialet från Österledstävlingen anse det uteslutet, att någon ännu östligare förbindelse skulle kunna komma ifråga. I södra ytterområdet föreslås däremot flera perifera förbindelser. I Enskede förutsätts Sofielundsvägen, Enskedevägen och Sockenvägen ingå i en andra ringväg, som får sin fortsättning i Essingeleden, den planerade förbindelsen mellan Brännkyrka och Bromma via Stora Essingen. I Brännkyrka och Enskede planeras en tredje ringväg från Södertäljevägen via Västberga allé i väster till Tyresövägen vid Skarpnäcks gård i öster.

Huvudtrafiklederna utbyggs i regel med fyra körfiler och särskilda cykelbanor, fastän vissa delar av ringvägarna förmodligen i ett rätt långvarigt första utbyggnadsskede kommer att bestå av enbart två körfiler och cykelbanor. Sex körfiler beräknas i ytterområdena endast behövas dels på den nya gatubron över Årsta holmar och dels på två delar av Drottningholmsvägen nämligen mellan Alvik och Brommaplan och mellan Viktor Rydbergsgatan och »första ringvägen» (Mariebergsgatan).

Det framtida behovet av planskilda korsningar redovisas schematiskt på plansch X. Sådana reserivat föreslås i första hand på de

radiella lederna i punkter där en övervägande del av den totala trafiken är genomgångstrafik. Sålunda anser vi det nödvändigt att kunna bygga planskilda korsningar på Nynäsvägen vid anslutningarna med Johanneshovsvägen, Sofielundsvägen till Enskedevägen, Sockenvägen och Fagersjövägen samt på Brännkyrkaleden vid korsningen med Örbyleden och Götalandsvägen. På Södertäljevägen vid Midsommarkransens folkskola anses en underfartsrännan bli nödvändig för den trafik, som skall upp på Årstabron. Vidare förutsätts »engelska korsningar» vid anslutningarna av Västbergavägen—Mikrofonvägen, Korpmsösvägen, Personnevägen—Gamla Södertäljevägen, Slättgårdsvägen och de planerade infarterna till Sätra och Segeltorp. Engelska korsningar förutsätts på Drottningholmsvägen vid korsningspunkterna från Alvik till Brommaplan och på Bergslagsvägen i fortsättningen fram till Islandstorget. Vid korsningen mellan Ulvsundavägen och Kvarnbacksvägen förutsätts en genomfartsrännan i den senare.

17.42 TRAFIKLEDER I INNERSTADEN

Huvudledsnätet (A-gatorna) i innerstaden visas på plansch XI. Den är en bearbetning av det principförslag, som redovisats som förutläggning för 1946 års Norrmalmsplaneförslag.¹ De därvid framkomna synpunkterna redovisas i det följande.

17.421 RINGEN

Den egentliga stenstaden omsluts av den tidigare omnämnda ringvägen. Det förhållandet att man vid en systematisk beskrivning av huvudtrafiklederna i innerstaden utgår från denna ringväg innebär inte, att den har särskilt stor betydelse eller att trafikmängderna på denna är större än på andra leder i innerstaden. I verkligheten kommer de olika delarna att ha litet inbördes sammanhang och mycket olika trafikbelastning. Ledens primära uppgift är att utanför stenstadens trängre gatunät förbinda de olika radiella lederna med varandra och därigenom möjliggöra trafikens utjämning och anpassning till kapacitet och framkomlighet på trafiklederna innanför ringvägen.

¹ Bihang 60/1946 sid. 58.

Denna led utnyttjar delar av de i planerna från 1860- och 1870-talen upptagna esplanader — Ringvägen på Söder och Valhallavägen — samt Västerbron med dess tillfarter. Norrut från trakten av Fridhemsplan förutsätts denna led i en vidgad Mariebergsgata delvis genom befintlig bebyggelse och på ny bro över Karlbergssjön med anslutningar till Klarastrandleden och Karlbergsvägen samt därefter i ny sträckning norr om Norra stations spår-områden, delvis utanför stadens gräns, med anknytningar till Solnavägen, Uppsalavägen och Roslagsvägen. Sträckan mellan de två sistnämnda infartsvägarna skär genom parkområdena vid Brunnsviken på ett olyckligt sätt. Det är därför önskvärt att förbindelsen mellan Bergshamra och Järva krog i Solna utformas så bra, att man på det här aktuella avsnittet kan nöja sig med förbindelsen i Sveavägen och Cedersdalsgatan. Den östligaste delen av ringvägen skulle bestå av Österleden. En stor del av trafiken i denna sistnämnda kommer att fortsätta i Strandvägen. Med hänsyn till belastningen på innerstadens trafiknät och speciellt Nybroplan är det önskvärt att förbindelsen med Valhallavägen—Oxenstiernsgatan—ges en sådan utformning, att trafiken till bl. a. övre Norrmalm samt Roslags- och Uppsalavägarna icke lockas att begagna Strandvägen. På Söder kompletteras leden på södra och västra sidorna av Tantolunden med en förbindelse som samtidigt är tillfart till gatubroarna över Årsta holmar.

Innanför denna ringväg har huvudtrafiklederna delvis annan karaktär än utanför, vilket framgår av den fortsatta beskrivningen.

17.422 SÖDERGATAN—SÖDERBRON— KLARASTRANDLEDEN

Den nordsydliga huvudtrafikleden består av tre delar; Södergatan, Söderbroarna med en mellanliggande del på Riddarholmen och leden utefter norra stranden av Klara sjö och Barnhusviken. Den södra delen av denna led kommer att bli mycket hårt belastad, och i stadsplanekontorets förslag till Södergatan mellan Medborgarplatsen och Söder Mälarstrand är den utformad i två plan med sex filer för genomgångstrafiken i det undre planet.

17.423 ÅRSTALEDEN

Mellan den med körbanor för motortrafik påbyggda Årstabron och Medborgarplatsen projekteras en led med fyra körfiler, som effektivt kommer att avlasta Hornsgatan från genomgångstrafik.

17.424 FOLKUNGAGATAN—RENSTIERNAS- GATAN—KATARINAVÄGEN

Förbindelsen mellan Slussen och båda gatubroarna över Danvikskanalen beräknas utnyttja Katarinavägen — Renstiernasgatan — Folkungagatan. Vid en punkt öster om korsningen med Erstagatan kommer tillfarten till en eventuell Österbro att grenas av mot söder och den planerade högbron över Danvikskanalen skulle nås via trafikplatsen vid Österbrons södra ände. Breddmått, korsningspunkter och bebyggelsen i angränsande kvarter på de tre först nämnda gatudelarna bör utformas med hänsyn till den stora mängden genomgångstrafik.

17.425 TEGNÉRGATSLEDEN

En östvästlig huvudtrafikled genom innerstadens norra delar föreslås i Tegnér-gatsleden. Dess viktigaste uppgift är att förbinda stadens västra delar med det centrala arbetsområdets norra del. Den direkta genomgångstrafiken från västra till östra ytterområdena blir troligen av mindre omfattning. En första utbyggnad synes därför böra omfatta delen mellan Fleminggatan och Sveavägen. Öster därom beräknas trafiken bli så mycket mindre, att leden kan framgå i gatuplanet i en breddad Tegnér-gata fram till Roslagstorg och därifrån tills vidare i Runebergsgatan¹ och en breddad Engelbrekts-gata fram till Valhallavägen. Över centralbangårdens nordligaste del, Klarastrandleden och Barnhusviken skulle Tegnér-gatsleden föras på ny bro, vidare mellan S:t Eriks sjukhus och Aktiebolaget Separators

¹ Senare bearbetningar tyder på att en öppen och nedsänkt Rådmansgata mellan Sveavägen och Dalagatan och tunnel under Sabbatsberg skulle vara en ur vissa synpunkter bättre sträckning. Öster om Sveavägen skulle man enkelrikta Rådmansgatan och Tegnér-gatan—Runebergsgatan.

mark till en vidgad Agnegata. I sin västligaste del skulle leden utnyttja Kungsholmsgatan och tunneln under Kronobergsparken.

17.426 NORR MÄLARSTRAND—VÄST-ÖSTLIGA TUNNELN UNDER NORRMALM—STRANDVÄGEN

Det befintliga utrymmet på de båda strandgatorna på Kungsholmen respektive Östermalm förutsätts omdisponerat så att den genomgående trafiken så långt det är möjligt skiljs från lokaltrafiken. På Norr Mälarstrand måste den östgående trafiken i viss mån blandas med lokaltrafik, men på Strandvägen bör man kunna få två körbanor enbart för genomgångstrafiken. I bägge fallen förutsätts att förbindelsen mellan bostadskvarteren och parkanläggningar utefter stränderna sker antingen via gångtunnlar eller i gatuplanet under särskilda signalmoment.

Tunnelförbindelsen Tegelbacken—Nybroplan finns intagen i 1946 års Norrmalmsplan. Den skulle gå utan kontakt med det lokala gatunätet från cityområdets ena kant till den andra, varför den trafik, som har ärende till city, knappast skulle få nytta av den utan fortfarande begagna gatuplanet. Arsenalsgatan måste således bibehållas för lokaltrafiken, och tunneln kommer inte att skapa nämnvärt lugnare förhållanden i Kungsträdgården. Tunneln skulle dock avlasta viss genomgångstrafik från de övriga västöstliga lederna (Klarabergsgatan—Hamngatan, Kungsgatan—Sturegatan och möjligen Tegnérsgatsleden).

17.427 SVEAVÄGEN—HERKULESGATSTUNNELN

Förbindelsen mellan Tegelbacken och Sveavägen norr om Sveaplatsen förutsätts byggd som tvåfilig tunnel. Norr därom kan man inte disponera gatuutrymmet så, att någon speciell del kan förbehållas genomgångstrafik. Framkomligheten kan dock förbättras t. ex. genom att antalet korsningspunkter minskas och att fotgängarna genom lämpliga anordningar hindras att korsa annat än vid övergångsställen.

17.428 SIBYLLEGATSLIEDEN—BLASIEHOLMSLEDEN

Sturegatan—Kungsgatan måste i framtiden avlastas från viss del av trafiken från Lidingö och områdena vid Värtan. Framför allt bör det vara möjligt att föra genomgångstrafiken mot väster och söder i andra leder. Trafiken västerut och till innerstadens norra delar bör sålunda kunna begagna Tegnérsgatsleden. Hur genomgångstrafiken mot söder kan ledas, beror på om Österleden och/eller Blasieholmsleden förverkligas. Till den förra leden skall trafiken begagna östra Valhallavägen och Oxenstiernsgatan. Under förutsättning att Blasieholmsleden ansluts till Nybroplan bör trafiken till denna led lämpligen från korsningen av Erik Dahlbergsgatan och Brantingsgatan föras i den s. k. Sibyllegatsleden. Därvid förutsätts, att Sibyllegatan söder om Valhallavägen förvandlas till en huvudtrafikled (A-gata) avsedd enbart för motorfordon. Den skulle gå i en kort tunnel under Östermalmstorg. Inga fastigheter skulle få ha tillfart till gatan varför den endast skulle behöva breddas mellan Östermalmstorg och Almlöfsgatan. Leden kan förverkligas först i samband med ombyggnad av kvarteren intill. Som nedan framhålls talar vissa skäl för, att man söker lösa upp den trafikkoncentration som tenderar uppstå på Nybroplan. Därvid kan man komma till en annan sträckning på Blasieholmsleden, vilket kan medföra att man i stället för Sibyllegatan bör bygga om Skeppargatan till huvudtrafikled. I detta fall måste genomgångstrafiken på sträckan Valhallavägen—Lidingövägen använda Erik Dahlbergsgatan, vars kapacitet i så fall bör höjas genom att gatuutrymmet disponeras om och antalet korsningar minskas.

17.429 NYBROPLAN

Slutgiltiga förslag till flera av de förut nämnda trafiklederna beror av Nybroplans framtida utformning. I 1946 års plan för Nedre Norrmalm sammanlöper där fem stora trafikleder, Blasieholmsleden, Arsenalsgatan, Klarabergsgatan—Hamngatan, Birger Jarlsgatan och Strandvägen, och dessutom Nybrogatan och Sibyllegatan. Den prognos för trafikmängd-

der, som hör till Norrmalmsplanen anger att maximitrafiken skulle komma att växa från 6,500 motorfordon/maxtimme år 1939 till ca 18,000 motorfordon, dvs. nästan tredubblas. Till jämförelse kan nämnas att trafiken på Tegelbacken beräknas bli ca 20,000 motorfordon/maxtimme. För att vid Nybroplan undvika komplicerande lösningar i olika plan, vilka här synes vara svåra att acceptera ur estetisk synpunkt torde det vara riktigt att söka lösa upp trafikknuten och fördela korsningarna över ett större område. Hur detta skall ske kan icke anges utan omfattande detaljstudier, vilka ännu icke avslutats.

17.5 PARKERING I INNERSTADEN

I kapitel 13.4 betonas att vid ny- eller ombyggnad i innerstaden bör inom varje fastighet eller komplex av fastigheter sörjas för det så att säga egna behovet av garage- och parkeringsutrymme. I avvaktan på en fortsatt utredning rörande omfattningen av dessa behov upptar generalplanen förslag till preliminära reservationer för större parkeringsanläggningar, vilka avser att tillgodose ett mera allmänt behov av parkeringsutrymmen. En del av dessa är tänkta som parkeringshus, dvs. byggnader som helt eller delvis disponeras för parkering. Andra föreslås i källare, under skolgårdar och andra obebyggda ytor. Vissa bergsskyddsrum bör under fredstid kunna användas för parkeringändamål.¹

Inom eller nära gränsen till det centrala arbetsområdet bör enligt 1946 års norrmalmsplan parkeringshus uppföras i kvarteren Lammet, Torsken, Stormhatten och Väderkvarnen. Senare har tillkommit förslag om ett liknande hus i kvarteret Wahrenberg. Parkeringsutrymmena under husen vid Sveavägens västra sida söder om Kungsgatan avses i huvudsak för det lokala behovet i dessa kvarter, men skyddsrummet under Hötorget skulle i samband med dem kunna användas för allmän parkering. Norra Latin's gård bör kunna underbyggas.

Intill gränsen för det centrala arbetsområdet föreslås därutöver följande reservat. I sam-

¹ Jfr SOU 1950/13. Bil. 1. Ett sådant skyddsrum har 1952 påbörjats under Mosebacke och ett planeras under Johannes kyrka.

band med byggandet av ett nämndhus i kvarteret Klamparen bör parkeringsutrymmen kunna erhållas i våningarna under Flemingsgatans plan. Sjukhuset Eiras tomt skall utnyttjas för en skola, vars gård bör kunna underbyggas med två våningar parkeringsgarage. När Mjölcentralen flyttar från sin anläggning vid Torsgatan, bör man vid nybyggnad på tomten kunna få utrymmen för allmänt parkeringsgarage. Delar av kvarteren Spårvagnen och Provisorn bör kunna utnyttjas för parkeringshus, när spårvägen fått nya anläggningar på annat håll. På Hovstallets tomt i kvarteret Kusen bör vid nybebyggelse parkeringsutrymmen kunna anordnas. Det planerade skyddsrummet under Östermalmstorg bör i fredstid kunna användas för parkering i kombination med eventuellt liknande utrymmen i en nybyggnad för Saluhallen i kvarteret Riddaren.

Slutligen upptar generalplanen ett antal reserat intill gränsen för den egentliga stenstaden och belägna i nära anslutning till de större infartsvägarna. Inom det triangulära området mellan Drottningholmsvägen, Rålabshovsleden och Västerbron kan ett parkeringshus läggas, eventuellt ihop med slutstation för vissa busslinjer. En del av kvarteret Getingen vid Norrtull bör kunna utnyttjas för garage. Vid Tegeluddsvägen planeras en ny spårväghall kombinerad med grosshandelslager m. m. Inom detta byggnadskomplex bör en del kunna utnyttjas för garage. Vid Danvikstull bör parkeringshus uppföras exempelvis i kvarteret Våren, som icke är lämpligt för bostadsbebyggelse. Vid Skanstull kan kvarteren Uret och Rektangeln underbyggas med en eller två garagevåningar i samband med anläggandet av en ny trafikplats. Vidare bör kvarteret Garnet vid Bohusgatan reserveras för trafikändamål. Det kan bebyggas med ett parkeringshus eller ordnas som en större öppen parkeringsplats. Vid Ringvägen—Rosenlundsgatan bör kvarteret Siktet eller kvarteret Svärdet delvis utnyttjas för parkeringsändamål. Vid Hornstull bör kvarteret Skarpskytten (Vårdhemmet Högalid) delvis reserveras för trafikändamål. Här kan man bygga ett parkeringshus kombinerat med slutstation för förortsbussar.

Utöver ovan beskrivna parkeringsanlägg-

ningar, som alla ligger dels i och invid det centrala arbetsområdet på Norrmalm, dels i innerstadens periferi, bör följande parkeringsreservat kunna göras i den inre staden. Tomt nr 13 i kvarteret Roddaren vid S:t Eriksgatan bör kunna bebyggas med ett parkeringshus. På norra delen av kvarteret Riddarsporren vid Frejgatan bör vid nybyggnad källarutrymmen kunna tas i anspråk för parkeringsändamål. Kvarteren Fältväbeln och Fältöversten vid Karlaplan bör likaså kunna underbyggas med en eller två garagevåningar. På Södermalm kan ett parkeringshus eventuellt uppföras i kvarteret Sturen Minsta (Katarina brandstation). Åsötorgets södra del kan underbyggas för samma ändamål och därjämte bör parkeringsutrymmen kunna skapas i källarvåningarna i kvarteret Västergötland vid Södergatan, kvarteren Svalgången och Stenbocken vid Hornsgatan och i kvarteret Haren vid Ringvägen. Av bergskyddsrummen synes i första hand de under Vasaparken, Kronobergsparken (eventuellt Pontonjärparken) samt vid Roslagstull böra utnyttjas för parkering.

17.6 INNERSTADENS BUSS- OCH SPÅRVÄGSLINJER

Innerstadens nät av spårvägs- och busslinjer är odelbart. Man kan inte diskutera enbart spårvägslinjer eller enbart busslinjer, och man kan inte inskränka sig att tala om linjer på kartan, utan linjeföring och turplanerna hänger oskiljaktigt tillsammans. Dessa undergår ständiga förändringar. En del orsakas av cykliska variationer i trafikbelastningarna, andra är anpassning till ändringar i bebyggelsen och dess utnyttjande eller till förskjutningar mellan trafikföretagets olika delkostnader, t. ex. drivmedel och löner. Det är därför utan vidare klart att någon långsiktig plan för innerstadens trafiknät icke kan upprättas. Ytterligare ett skäl är, att man inom de närmaste tio åren kommer att få stora förändringar i trafikbelastningarna, i och med att olika delar av tunnelbanan öppnas för trafik.

I den mån de kollektiva trafikmedlen kräver större gatubredder eller speciell utformning av trafikplatserna, måste man dock i stadspla-

nerna redovisa en uppfattning om det framtida ytnätet. Gatubredderna ändrar man i realiteten knappast oftare än högst en gång vart hundra år. Därför måste man söka klarlägga vilka spårvägsstråk som bör finnas i framtiden. Det förefaller nämligen otroligt, att spårvagnarna kan avvecklas i sådan takt, att man icke behöver räkna med utrymme för dem, när man skall bygga eller bygga om trafikplatser och trafikleder i innerstaden. Det har hävdats att spårvagnar såväl med hänsyn till ekonomin som till gatunätets kapacitet bör bibehållas, så länge de på ett givet gatutrymme hindrar den övriga gatutrafiken mindre än vad bussar med samma kapacitet skulle göra.

17.7 FLYGPLATSER

De flygplatser, avsedda för flygplan av konventionell typ, som påverkar Stockholms generalplan är Bromma, Skarpnäck, som avses reserverad för segelflyg, samt den militära flygplatsen vid Barkarby i Järfälla. Bromma skall enligt avtal mellan staden och staten kunna utbyggas till en s. k. B-flygplats.¹ Inflygningsområdet för Barkarbyfältet sträcker sig över delar av Hässelby villastad och Spångas äldre bebyggda delar. Övergången till reaktionsdrivna flygplan gör det önskvärt att med hänsyn till bullerstörningar frilägga eller i varje fall förhindra ytterligare bebyggelse inom ett område på uppskattningsvis ca 4 km:s avstånd från flygplatsens centrum.² Detta innebär att vissa bostadsområden, framför allt norra delen av Hässelby villastad och Lunda, icke bör utbyggas så länge flygverksamheten vid Barkarby har denna omfattning och karaktär. För militärflygfält av denna typ finns speciella säkerhetsbestämmelser³ och då bestämmelser av denna art har stöd i byggnadslagen, har de för Barkarbyfältet gällande intagits i generalplanen.

De nuvarande normerna för flygfält för

¹ Utlåtande 334/1946. Bihang 61/1946.

² Enligt mätningar gjorda av Institutet för folkhälsan.

³ Jfr Chefens för flygvapnet meddelande av den 18 mars 1948.

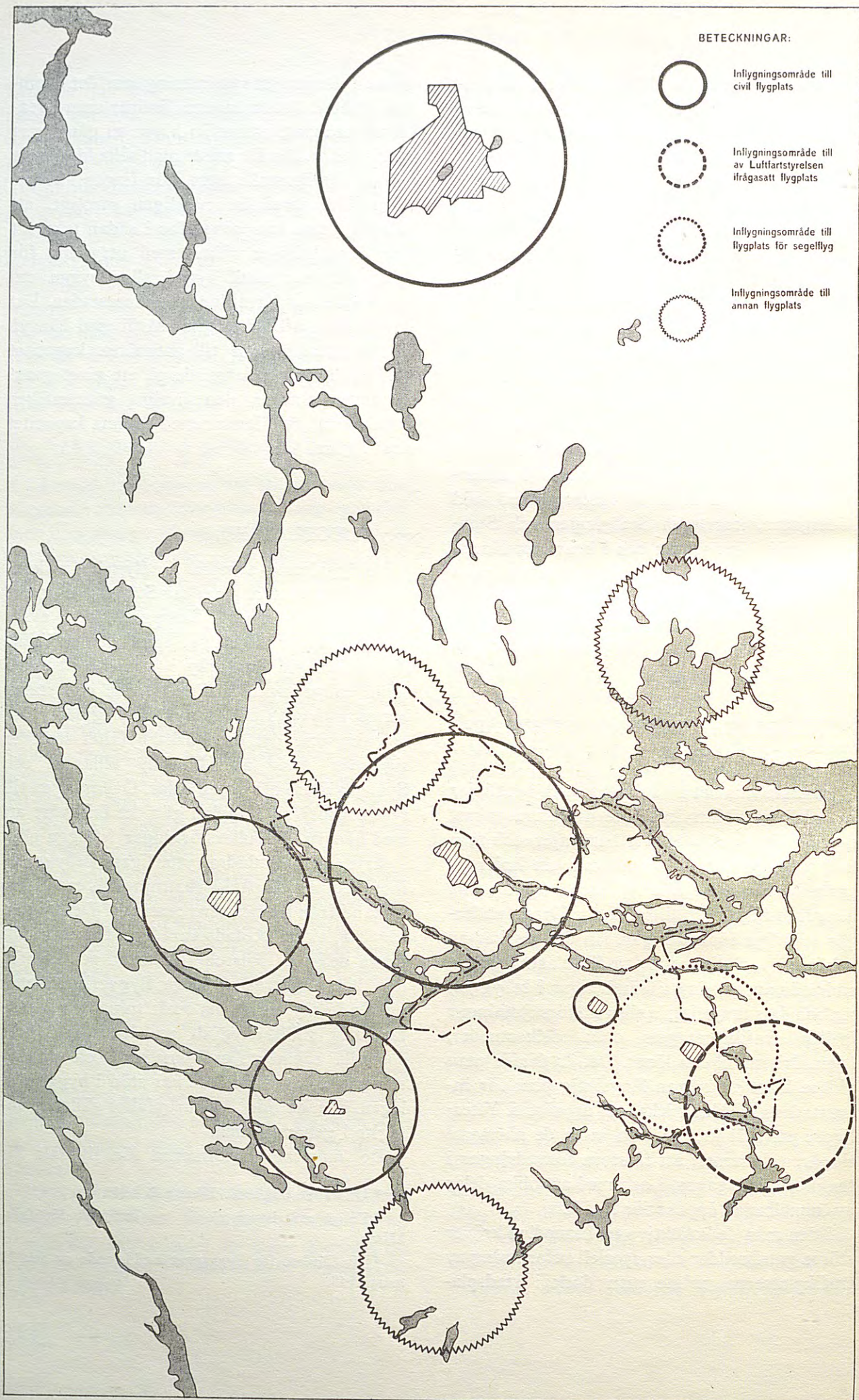


Bild 17/2. Flygplatser för Stor-Stockholm.
 För publicering godkänd i Rikets allmänna kartverk den 3/2 1951.









flygplan med roterande bärplan (autogiros och helikopters), måste anses präglade av, att dessa fordon ännu befinner sig på försöksstadiet. Det synes troligt, att man i framtiden kommer att kunna avsevärt inskränka på det fria utrymmet kring landningsplattformarna, och i generalplanen förutses ett antal flygplatser av mindre storlek än vad normerna föreskriver. Sålunda räknar vi med en framtida möjlighet att över någon del av Centralbangården och på magasinbyggnader vid Södra station kunna anordna sådana landningsplatser. Vidare kan man — dock ej med nu gällande föreskrifter — tänka sig flytande landningspontonier dels utanför Munkbron, närmast avsedda för passagerare till och från de centrala ämbetsverken, och dels utanför Strandvägskajen för mera turistbetonad trafik. Vidare räknar vi med möjligheter av landningsplatser för tjänsteflygplan i närheten av Centralpostkontoret och intill de militära ämbetsbyggnaderna på Ladugårdsgärde. Möjligheterna att i framtiden ordna landningsplatser på andra hustak i stadens centrum finns givetvis kvar, men man måste iaktta vissa inbördes avstånd. Man synes t. ex. inte kunna samtidigt ha flygplatser på taket av parkeringshuset i kvarteret Lammet och på postbyggnaderna och inom Centralbangården. Däremot förefaller det möjligt att ordna landningsplatser på taken av parkeringshusen i kvarteren Torsken, Wahrenberg och Väderkvarnen. Från Solna har upp-givits, att de planerar en landningsplats speciellt avsedd för ambulansflygplan intill Karolinska sjukhuset.

Flygplatser av här angiven typ är för små för att man där skall kunna parkera flygplan eller anordna hangarer och verkstäder för översyn. Skall trafik med rotorflygplan få någon avsevärd omfattning, måste man därför på lämpligt ställe i staden anordna en flygbas, försedd med tillräckliga sådana utrymmen. Generalplanen upptar ett reservat av detta slag på Årstafältet, där man ju tidigare haft planer på flygfält.

Lindarängens sjöflygplats trafikeras f. n. med ambulansplan, sportplan och plan, som gör passagerareuppstigningar. Platsen uppfyller inte erforderliga säkerhetskrav, och Luftfartsstyrelsen beviljar koncession för endast 1 à 2 år åt gången. Den avses att läggas ned inom en snar framtid, varefter området kommer att tas i anspråk av hamnen. Någon ersättning för flygplatsen planeras inte inom stadens gräns.

Luftfartsstyrelsen har vid ett flertal tillfällen vänt sig till Stockholms stad med begäran om medverkan för att åstadkomma tillräckliga reservat för framtida flygplatser. Denna fråga kan dock först lösas i regionplanen. Vi har undersökt möjligheterna av att inom olika områden i Stockholm samt på stadens mark i främmande kommuner förlägga dylika reservat. Luftfartsstyrelsen undersöker f. n. (april 1950) möjligheterna att inom stadsdelen Skrubba anlägga ett fält som skulle ersätta Skarpnäcksfältet. Vidare synes vissa nya lägen i angränsande kommuner kunna diskuteras. På bild 17/3 visas ett preliminärt förslag till flygplatser för Stor-Stockholm.



-  Lokalbanoer i tunnel
Underground lines
-  Lokalbanoer i dagen
Surface lines
-  Järnvägar
Railways
-  Järnvägar i tunnel
Railways in tunnels
-  Möjliga förortsbanelinjer
Possible suburban lines
-  Befintliga linjer som kan omby
och anslutas till tunnelbana
*Existing suburban lines which can be re-
connected with the underground system*
-  Anslutande förortspårväg
Connecting tramline
-  Vagnhallar
Depots

Skala 1:50 000

För publicering godkänd i Rikets allmänna kartverk den 3/2 1930

Plansch IX

**FÖRSLAG TILL
GENERALPLAN FÖR STOCKHOLMS**

Järnvägar och lokalbanor
Railroad communications

STOCKHOLMS STADS
STADSPLANEKONTOR 1930



- Industri och hamnar
Industries and quays
 - Bangårdar och vaguhallar
Railway depots
 - Statlig förvaltning
Government offices
 - Områden för sjuk- och socialvård
Areas for hospitals and nursing homes
 - Högskolor och vetenskapliga institutioner
Universities and scientific institutions
 - Handelsträdgårdar
Market gardens
 - Flygfält för konventionella flygplan
Airfields for regular aircrafts
 - Flygfält för skruvflygplan
Airfields for helicopters
 - Godsspår
Rails with goods-traffic
 - Godsspår i tunnel
Rails with goods-traffic in tunnel
 - Huvudtrafikleder
Arterial roads
 - Cirkulationsplatser
Traffic circles
 - Planskilda korsningar
Grade separations of traffic
 - Stadens gränns
City boundary
- Grundkartan godkänd för publicering i Rikets allmänna kartverk den 27/11/51
- Skala 1:50000

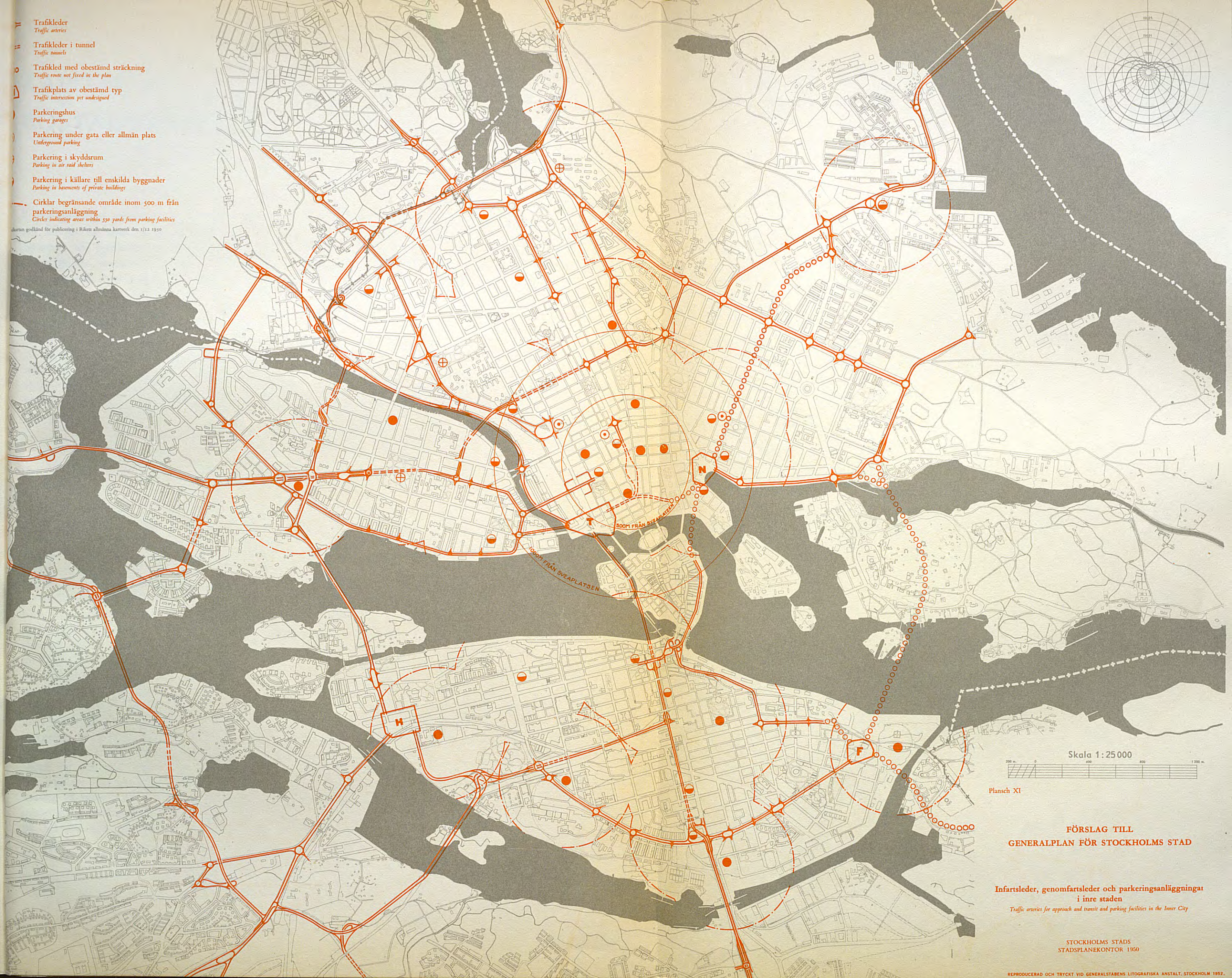
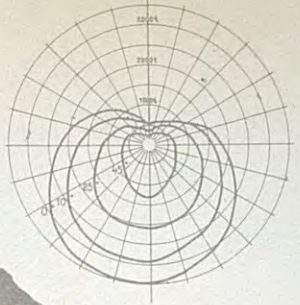
Plansch X

**FÖRSLAG TILL
GENERALPLAN FÖR STOCKHOLMS**

Arbetsområden och transportanläggningar
Areas for work and transport establishments

- Trafikleder
Traffic arteries
- Trafikleder i tunnel
Traffic tunnels
- Trafikled med obestämd sträckning
Traffic route not fixed in the plan
- Trafikplats av obestämd typ
Traffic intersection yet undesigned
- Parkeringshus
Parking garages
- Parkering under gata eller allmän plats
Underground parking
- Parkering i skyddsrum
Parking in air raid shelters
- Parkering i källare till enskilda byggnader
Parking in basements of private buildings
- Cirklar begränsande område inom 500 m från parkeringsanläggning
Circles indicating areas within 550 yards from parking facilities

Kartan godkänd för publicering i Rikets allmänna kartverk den 1/12 1950



Skala 1:25 000

Plansch XI

**FÖRSLAG TILL
GENERALPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD**

**Infartsleder, genomfartsleder och parkeringsanläggningar
i inre staden**
Traffic arteries for approach and transit and parking facilities in the Inner City

STOCKHOLMS STADS
STADSPLANERKONTOR 1950