

Hur en tunnelbana kommer till

Under 1880- och 90-talen hade Stockholms folkmängd nästan fördubblats och utgjorde år 1900 drygt 300.000 personer. Som bostadsproduktionen ej motsvarade behovet, kom en allt mäktigare utflyttning till omgivningarna till stånd väsentligen av en publik stadigvarande sysselsatt i Stockholm. Härav följde ett allt starkare behov av lokalbanor.

Redan tidigt började planer på underjordiska banor att framkomma. Det grundläggande systematiska arbetet på området är emellertid att tillskriva civilingenjören, fil. lic. Erik Winell.

På grund av ett regeringsuppdrag år 1906 ingav Winell till civildepartementet en promemoria rörande Stockholms förortstrafik. Han framhöll, att de olika förortsbanorna borde planeras som led i ett enhetligt system. De borde i regel anordnas inte som spårvägslinjer utan som förortsbanor utan korsning i plan med andra trafikleder. Inom staden borde samma grunder iakttagas, *vilket i regel skulle leda till ett tunnelsystem.*

Winells framträdande föranledde staden att 1908 tillsätta en *kommunikationskommitté*, som förordade — att omedelbart utföras — en östvästlig tunnelanläggning mellan nuvarande Stadion och Stadshagen över Gustav Adolfs Torg. Man lanserade även en nordsydlig lokalbana, vilken emellertid ansågs erforderlig först i en avlägsen framtid. Centralstationen skulle utgöra de två sträckningarnas skärpunkt. (Winell hade tidigare på uppdrag av Stockholms Nya Spårvägs AB gjort ett utkast rörande de norra förortsbanorna, av vilka de östliga skulle inledas i tunnel till Engelbrektsplan och de västliga i tunnel till Norra Bantorget. Till dessa infarter skulle höra en U-formig tunnelsträckning under Birger Jarls- och Vasagatorna via Gustav Adolfs Torg. Även en tvärförbindelse antyddes, likaledes tunnel i en framtida Sveaväg mot sagda torg. Detta omnämner Winell i den ovannämnda PM.)

Tillkomsten av kommittén gav Winell anledning att åter framträda (1909) med ett av honom utarbetat förslag. Han lägger huvudvikten vid en linje genom stadens centra i riktning nordsyd. Utgångspunkten skulle vara Åkeshov (Bromma), sedan över Bällstaviken och i tunnel Tomtebogatan—

Norra Bantorget—Tegelbacken. Vidare på sammanbindningsbanan — för stambanan skulle ny bro tillkomma. Om sammanbindningsbanan slopades, skulle en lokalbanebro bredvid den nya stambanbron tillkomma. På Söder skulle lokalbanan fortsätta under Götgatan och över Skanstull på bro på segelfri höjd (man hade en Hammarbyled i tankarna). Till denna stamlinje skulle grenlinjer från de norra och södra bosättningsområdena införas. Lidingötrafiken skulle dock anslutas genom tunnel till stamlinjen vid ungefär Centralstationen. En Sveavägslinje antyddes. Winell ville icke ha Västra stambanans lokaltrafik ansluten; tidtabellen skulle ogynnsamt påverkas av rubbningar i fjärrtrafiken.

En *gränskningskommission* hade 1910 efterträtt 1908 års kommunikationskommitté. Den anslöt sig i huvudsak till kommitténs förslag. Efter underhandlingar år 1912 med Stockholms Enskilda Bank föreslog kommissionen vidare, att koncession på en öst-västlig tunnelbana skulle lämnas ett för ändamålet bildat bolag, vars finansiering banken skulle åta sig.

Stadsfullmäktige avböjde emellertid (14/4 1913) nya utredningar vilka vore nödvändiga, om kommissionens olika förslag skulle kunna förverkligas. Man beslöt som en artig gest, att kommunikationskommitténs betänkande skulle beaktas vid fortsatt behandling av hithörande frågor. *Därmed hade den nordsydliga linjens företrädare framför den östvästliga fastslagits.* Denna linje erhöll således avgörande vikt för exploateringen av stadens domäner i söder och väster.

Under första världskriget fick frågorna rörande lokaltrafiken i stort sett vila. År 1918 tillsattes *stadens trafikkommitté* (Nils Gellerstedt sekr.), som intimt samarbetade med en *statens förortskommision* (Winell sekr.) tillkommen 1919 på framställning från kringliggande kommuner. Kommittén anslöt sig i allt väsentligt till kommissionens allmänna uppfattning.

En nordsydlig stamlinjes företrädaren enligt Winells riktlinjer från 1909 fastslogs ånyo. Att i detalj utarbeta en godtagbar sträckning för en dylik linje var emellertid förenat med stor svårighet. Samban-

det med Västra stambanans infart utgjorde dilemma. Svårigheterna tedde sig så stora, att man började att räkna med ett förslag från 1905 (1901 års bankommitté) att framdraga stambanan över Långholmen—Smedsudden till den som säckstation inrättade Centralstationen. Då skulle en lokalbana och en gatubro mellan Norr och Söder få plats i centrum.

Stadens trafikkommitté av 1918 efterträdde av en *trafikkommission* (ledare först Winell, sedan byråingenjör Gösta Lundborg). Kommissionen anslöt sig till förslaget från 1905 rörande stambanans infart över Smedsudden. Man förutsatte vidare en gatubro Långholmen—Smedsudden, och en gatubro nummer två genom stadens centrum vid sidan av en vid Klara Mälarstrand i tunnel nedsänkt bana för lokaltrafiken.

Kommissionens betänkande avgavs den 29 juni 1925. Mot detsamma reserverade sig järnvägsstyrelsens ombud, byrådirektör Törjeson, som ansåg, *att en direkt stambanelinje över Riddarholmen vore den ekonomiskt enda möjliga och att därjämte en anordning som vore ur estetisk och stadsplanesynpunkt tillfredsställande skulle kunna genomföras.*

Detta innebar en ändrad ståndpunkt från järnvägsstyrelsens sida. Denna ståndpunkt och dess konsekvenser torde hos många alltjämt framkalla känslor av djupt beklagande och grämlse över för alltid förlorade värden.

Under de återstående åren av 1920-talet gjordes även andra försök att lösa de centrala trafikfrågorna. Ett förslag (professor P. G. Hörnells) gällde en dubbelbro från Klara Mälarstrand utmed östsidan av Riddarholmen och över Söderström i Repslagaregatans riktning. Till det undre planet förlades fjärr- och lokalbanornas båda dubbelspår, till det övre gatutrafiken. Om Hörnell har sagts, att han lyckades föra fyra spår och sex körfiler genom gattet mellan Gamla Stan och Riddarholmen utan att inskränka på Riddarhuskanalen och med planskild korsning mellan brons trafik och trafiken till Riddarholmen.

Stadsplanedirektör Lilienberg kom 1928 med ett omfattande förslag med bl.a. dubbelbro över Söderström och tunnel under Norrström. Tunnel på Norr förbi Centralstationen fortsatt i Sveavägen till en förgreningsstation vid Adolf Fredriks kyrkogård. Den centrala gatutrafiken skulle väsentligen ledas genom Myntgatan till Norrbro och Gustav Adolfs Torg, dit Sveavägen förutsattes neddragen.

Bangårdsfrågan och Västra stambanans infart

Med tunnelbanan kom bangårdsfrågan och frågan om Västra stambanans infart att efter hand intimt sammanhänga. För att klargöra förhållandet får man kasta en blick tillbaka i tiden.

Stockholms specifika geografi gjorde, att man i början ansåg, att de Västra och Norra stambanorna skulle ha sina slutpunkter på Söder och Norr. Väsentligt genom Nils Ericsons inflytande utsträcktes emellertid järnvägen över strömmarna. På så sätt tillkom den mycket debatterade *sammanbindningsbanan* år 1871.

Denna trafiklösning ansåg man sig böra revidera i slutet av 1800-talet. Främsta skälet var den besvärande friktionen med sjöfarten genom Söderström. Järnvägsstyrelsen utlyste därför år 1896 en internationell pristävling. Förutsättning var en ny infart för Västra stambanan; järnväg och sjöfart skulle i möjligaste mån göras oberoende av varandra.

Som ett resultat av pristävlingen får man anse förslaget om *Essingelinjen av år 1901*: Västra stambanan skulle från Älvsjö föras över Essingeöarna och Kungsholmen till den som säckstation ändrade Centralstationen. Detta förslag överensstämde i huvudsak med åsikten då inom järnvägsstyrelsen.

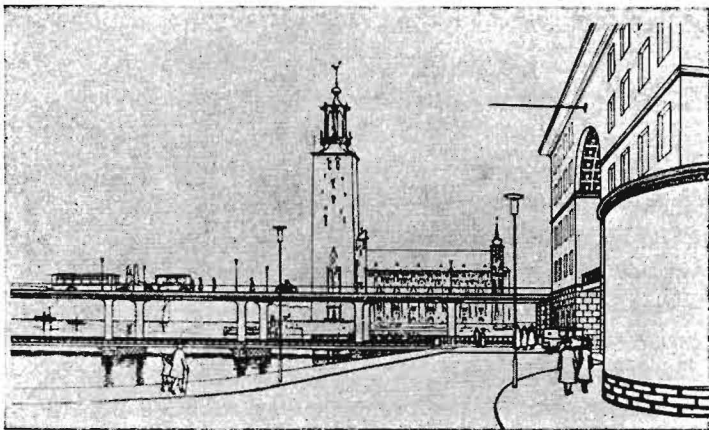
Kungl. Maj:t ansåg emellertid kostnaderna för höga. Ytterligare utredning uppdrogs därför åt *1901 års bangårdskommitté*, som presterade *det s.k. Skanstullsförslaget över Smedsudden av 1905*. Västra stambanan skulle passera Årstaviken och Långholmen—Smedsudden på fasta broar (26 m höjd). Från Kungsholmen över Karlbergskanalen



Broförslag 1918, den s.k. Mariebergslinjen.

och i järnvägens sträckning till Centralstationen, även nu säckstation.

Nästa åtgärd var när järnvägsstyrelsen efter Kungl. Maj:ts uppdrag framlade 1910 års bangårdsförslag. Förslaget innebar direkt infart över Årsta holmar av stambanan till centrum på fast bro (höjd 26 m), tunnel under Södermalm och rörlig bro över Söderström. På broarna över strömmarna skulle



Hörnellska dubbelbron. Förslag 1926.

även framgå en nordsydlig förortsbana för lokaltrafiken. Jämsides därmed en ny gatuförbindelse mellan Vasagatan och Söder ansluten till Repslagargatan. Gatubron skulle passera Strömsborg och en igenfylld Riddarholmskanal.

I stadsfullmäktige väckte Josef Carlsson (1910) motion om sammanbindningsbanans förläggande på en lutande dubbelbro Torkel Knutssongatan—Västra Riddarholmen—Klarastrand. Förslaget innebar Centralstationens flyttning norrut till Kungsgatan.

1910 års bangårdsförslag föranledde resultatlösa underhandlingar med Stockholms stad. Inom järnvägsstyrelsen företog man sig därför en bearbetning av detsamma, i form av 1914 års bangårdsförslag, som överraskade med en frän hållning mot förortstrafiken. Man ansåg nu, att med föreslagna förbättringar av bangårdsförhållandena skulle stambanan kunna betjäna lokaltrafiken intill en ganska avlägsen framtid. Spårvägarna ansågs frångångsrikt ha skött den närmaste förortstrafiken. Emellertid beaktades möjligheten (långt fram i tiden) av en nordsydlig lokalbana. En förläggning i tunnel under strömmarna ansågs orimlig.

Härnäst är 1915 års bangårdscommission att uppmärksamma. Tillsatt av Kungl. Maj:t avgav den ett omfattande betänkande under namn av 1918 års bangårdsförslag.

Efter passerandet av Årsta holmar skulle stambanan förläggas i tunnel under Mariaberget med bro över Riddarfjärden med lutning mot Riddarholmen (fria höjden högst 11 m). Förläggning på

holmens utsida skulle ge gott utrymme på östsidan åt nordsydlig lokalbana utan kanalens utfyllning. Ny centralstation förutsattes med förläggning tvärs över spåren vid Jacobsgatan med fasad åt söder.

Ett särskilt lokalbanenät hörde framtiden till. All nordlig förortstrafik — även Lidingös — skulle inledas i en nordsydlig tunnelbana i Sveavägen. Tunnel under strömmarna ansågs nu möjlig.

Bangårdscommissionen hade bland alternativ även upptagit 1905 års förslag (se ovan). Centralstationen skulle bibehållas som genomgångsstation men flyttas till Stadshagen.

För att överlägga om bangårdsfrågans lösning sammanfördes delegerade utsedda av Kungl. Maj:t med ombud för staden. Resultatet blev 1921 års bangårds- och avtalsförslag.

Västra stambanan skulle visserligen omläggas över Årsta holmar men sammanbindningsbanan förutsattes att bibehållas för lång tid framåt på sin gamla plats. Delegerade ansåg det möjligt, att en nordsydlig lokalbana kunde förläggas intill sammanbindningsbanan och fortsätta norrut i tunnel. En gatuled kunde tänkas från Köttorget norrut. De föreslagna åtgärderna ansågs tillräckliga för 30—40 år framåt. Byggnadsstyrelsen och Statens förortsbanekommission (se ovan) opponerade sig och ansåg, att lösningen vore en kringgående linje över Smedsudden. Sammanbindningsbanan skulle tjäna lokaltrafiken.

Förslaget ledde till 1923 års bangårdsavtal mellan kronan och staden. Årstabron erhöll ett västligare läge än i tidigare förslag; därigenom möjlig-



Den färdiga järnvägsbron sedd från Söder Mälmarstrand.

gjordes bl.a. en framtida Smedsuddslinje. Järnvägsstyrelsens förslag angående Centralstationens ombyggnad godkändes, och överenskommelse träffades rörande olika slag av markreservationer.

I lämpliga stycken hänvisas till det föregående av denna artikel. Frågorna är så sammanflätade, att det ej går att åstadkomma en distinkt boskillnad mellan tunnelbanan på ena sidan och bangårdsfrågan etc. på den andra.

Vid 1930-talets början visade det sig nödvändigt att verkställa en generalinventering av trafikproblemen. Både innerstads- och förortstrafiken ökades snabbt, och förhållandena vid Slussen ansågs börja bli oroväckande. I verkligheten hade de varit det under större delen av 1920-talet.

Stadskollegiet beslöt därför (6/3 1930) att tillsätta en kommitté, *1930 års trafikkommitté*, som hade i uppdrag att först uttala sig om den ifrågasatta tunnelanläggningen på Söder. Vidare hade kommittén att lösa inte bara slussproblemet utan även att framlägga förslag rörande Västra stambanans infart och om tunnelbana och gatuled i norr-söder inklusive förslag om lösning av Tegelbackens trafikproblem. Kommitténs ordförande blev borgarrådet Yngve Larsson och ledare av utredningsarbetet och föredragande byråingenjör Gösta Lundborg. *Detta utredningsarbete blev av utslagsgivande betydelse för tunnelbanefrågans utveckling.*

Stadsfullmäktige beslöt på kommitténs framställning den 30 mars 1931 anläggningen av en södertunnel med sträckning Skanstull—Slussen och att ordna slussförhållandena på grundval av förslag utarbetade inom stadsplanekontoret. (Lundborg, även William-Olsson). I en framtid skulle vid Skanstull utom Enskede- och Örbylinjerna även Saltsjöbanan kunna anslutas.

Sitt betänkande avgav kommittén den 22 mars 1934. Lokalbanan skulle från Söder fortsätta norrut på en nyanlagd bro på sammanbindningsbanans grund sammanbyggd med en ävenledes ny bro för stambanan, som skulle framgå i en nysprängd tunnel från Södra station. Lokalbanan skulle gå i tunnel under Norrström och vidare norrut under Vasagatan och Norra Bantorget.

Fortsatt gatutrafik förutsattes från västra slussöverfarten till västra delen av Gamla stan. Norrström skulle passeras medelst en sammanbyggd järnvägs- och gatubro. En möjlighet hölls dock öppen för en gatubro i Repslagaregatans förlängning med anslutning till denna bro. För den östra huvudströmmen från Slussen beräknades en framtida trafikled från Skeppsbron över Blasieholmen till Nybroplan.

Huvudförslaget rörande Tegelbacken avsåg att föra den östvästliga huvudleden *över* järnvägen i Herkulesgatans fortsättning. Förbindelsevägarna skulle anordnas enligt det vid slussregleringen tillämpade s.k. klöverbladssystemet.

Vi lämnade den projekterade lokalbanan under Norra Bantorget. Därifrån skulle den fortsätta alltså i tunnel till S:t Eriksplan. Där gavs goda anslutningsmöjligheter för Brommatrafiken, även för en Sundbybergsbana och en lokalbana till Huvudsta



Broarna över Söderström sedda från Katarinahissen.

och södra Solna. Ett flertal alternativa sträckningar diskuterades, däribland en linje i Sveavägen.

Rörande Brommatrafiken upptar kommittén en tidigare icke beaktad möjlighet nämligen att införa denna från Fridhemsplan under S:t Eriksbron till S:t Eriksgatan och sedan på nordsydbanan söderut.

Förortslinjerna borde enligt kommitténs mening sammanknytas till genomgående lokalbanor *med utsikt att samla största möjliga innerstadstrafik*. Utredningen utmynnar i planer på ett framtida system av två korsande banor, en nordsydlig och en östvästlig. Vid Slussen kunde en anslutning av sydvästra förortsbanan äga rum, och under Stureparken skulle Djursholms- och Lidingöbanorna kunna anslutas.

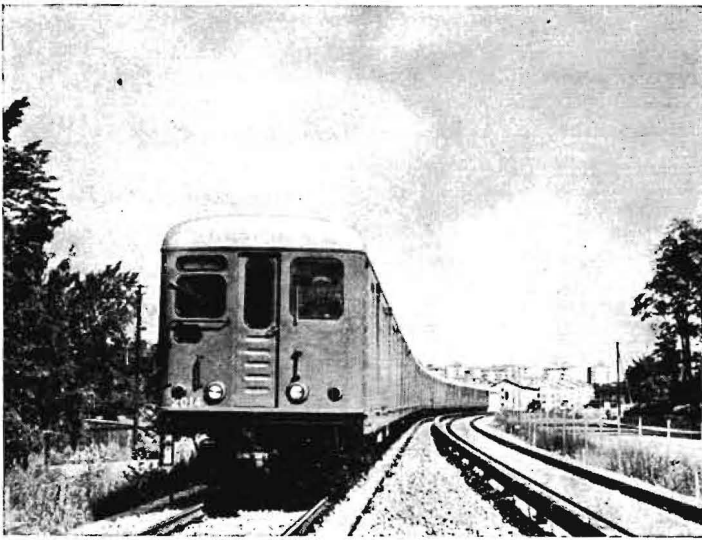
Fortsatt utredning under 1930-talet

Av stadsplanekontoret fortsatt utredningsarbete resulterade i dels sju olika förslag till banans sträckning på Norr, dels två förslag till sträckning genom östra Kungsholmen.

Två förslag — Sveavägslinjen och Vasagatslinjen — uppmärksammades särskilt (1936). Man skulle t.o.m. kunna säga, att de orsakade strid.

Enligt Sveavägslinjen, som ej var främmande för Stadsplanenämnden, skulle lokalbanan från Slussen sträcka sig på bro över Söderström och i tunnel under Norrström. Sedan under Tegelbacken, Vasagatan, Klarabergsgatan och den neddragna Sveavägen till Odengatan; vidare under denna gata och under S:t Eriksgatan och Drottningholmsvägen, där banan skulle komma i dagen strax öster om Lindhagensgatan.

Förslaget om Vasagatslinjen, som härrörde sig från Spårvägsbolagets styrelse, gällande en sträck-



Tunneltåg 1950 vid Sandsborg om 8 vagnar. Kapacitet 1270 passagerare varav 412 sittande.

ning Tegelbacken—Vasagatan—Brunkebergstorg—Kungsgatan — Vasagatan — Upplandsgatan — Odengatan. Spårvägsdirektören personligen anslöt sig till 1930 års trafikkommitté.

Stadsplane- och fastighetsnämnderna tillstyrkte (sept. 1938) Sveavägslinjen, medan drätsel-nämnden bordlade ärendet i avvaktan på resultatet av en av nämnden igångsatt utredning rörande antagliga krav på stadskassan under en kommande 10-årsperiod.

Stadskollegiet ansåg ytterligare utredning av tunnelfrågan erforderlig och tillsatte därför (23/2 1939) en delegation bestående av tre borgarråd, tre chefstjänstemän och spårvägsdirektören.

1939 års tunnelbanedelegerade

Den representativa samlingen erhöll till ordförande borgarrådet Sandberg. Som sakkunniga fungerade förste byråingenjören Lundborg och civilingenjör J. Körner.

Delegerade hemställde till stadskollegiet (6/9 1940) att bl.a. föreslå stadsfullmäktige:

1. att i princip besluta, att de södra och västra förortsbanorna skulle sammanbindas medelst en tunnelbana genom staden enligt Sveavägsalternativet, och att av denna bana skulle i första hand utföras sträckan Slussen—Tegelbacken och Kristineberg—Fridhemsplan;
2. att uppdraga åt stadsplanenämnden och gatunämnden att fullfölja behövliga utredningar därför och vidare att verkställa utredning och framlägga förslag angående förortsbanor dels Alvik — Ängby — Hässelby och dels Johannesshov — Årsta — Västberga.

Delegerade påpekade, att på grund av den pågående förskjutningen av citybildningens kärna till trakten av Sveavägen—Kungsgatan Sveavägsalternativet väsentligen förlorat sin karaktär av kringgående linje. I delegerades framställning ingick även, att kapitalkostnaden för tunnelbaneanläggningen i sin helhet skulle påföras spårvägsbolaget. Byggnadstiden beräknades till sju år, och totala kapitalbehovet uppskattades till 147,8 mkr. Särskilda yttranden avgavs av fastighets- och spårvägsdirektörerna.

Stadsfullmäktigebeslutet den 16 juni 1941

Det blev en livlig debatt i de hundrades rådsförsamling den 16 juni 1941. Den tid man levde i återspeglades i debatten genom uttryck som *slagfält, fientliga positioner, motoriserade kolonner, fallskärmstrupper etc.*

De i det föregående omnämnda två alternativa sträckningarna hade sina olika förespråkare. Dessutom gjorde sig en tredje ståndpunkt gällande. En ganska stark grupp ansåg nämligen, att något principbeslut icke borde fattas nu eftersom tunnelbanan på grund av krissituationen icke kunde tänkas bli verklighet än på årtal. Man borde enligt gruppens mening inte hindra framtida stadsfullmäktige att obundna ta ställning till en fråga av så stor betydelse.

Stadsfullmäktige beslöt i princip, att den södra tunnelbanan skulle fortsätta över strömmarna till Norrmalm och sammanbindas med den västra förortsbanan medelst en tunnelbana genom staden med sträckning Centralplan—Klarabergsgatan—Kungsgatan — Sveavägen — Odenplan — Karlbergsvägen — S:t Eriksgatan — Drottningholmsvägen — Fridhemsplan. Stadsfullmäktige beslöt vidare, likaledes i princip, att som första etapper av denna tunnelbana skulle utföras dels i tunnelbanans fortsättning fram till Kungsgatan med sträckan över strömmarna och provisorisk slutstation vid Tegelbacken och dels den västra förortsbanans framförande på egen banvall till Fridhemsplan i samband med Drottningholmsvägens reglering.

Beslutet fattades med 61 röster mot 30. Vidare beslöts, att staden skulle åta sig kostnaden för själva tunnelbanekroppen och banans utbyggnad, medan spårvägsbolaget skulle svara för spårläggning, signalsystem, vagnar och vagnhallar.

Tunnelbanan blir verklighet

Det pågående världskriget gjorde, att trots principbeslutet fick åtgärder för att igångsätta tunnelbygget t.v. bero. Den i beslutet angivna regleringen av Drottningholmsvägen genomfördes dock. Ängbybanan tillkom dessutom och var trafikerad

sedan den 1 okt. 1944 med spårvagnar av ny typ. Vidare hade en ny Skanstullsbro beslutits år 1943 (invigdes 1946).

Den 18 dec. 1944 godkände emellertid stadsfullmäktige, att arbetet med bygget av tunnelbanan på sträckan *Lindhagensgatan—Kungsgatan* skulle igångsättas, vilket innebar en avvikelse från vad år 1941 fastställdes. Enligt beslutet sagda år skulle nämligen södra infarten ges företräde vid utförandet. Orsaken till den ändrade planeringen får man finna i olösta och invecklade stadsplanefrågor.

Rörande *tunnelbanans södra del* beslöt stadsfullmäktige den 18 juni 1945 i princip att godkänna förslag till nya trafikförbindelser mellan Norrmalm och Södermalm väster om Stadsholmen.

Beslutet omfattade förläggning av stambanan i en ny tunnel under Södermalm fram till Södergatan och Söder Mälarstrand, varifrån banan skulle föras på en ny järnvägsbro över till Riddarholmen. I Södergatan förlängning förlades en ny gatubro (med fortsatt sträckning över Norrström) öster om och omedelbart invid den nya järnvägsbron. Tunnelbanan skulle framgå under Södermalmstorg som fortsättning av tunnelbanan Slussen—Skanstull och vidare på viadukt och bro över Söder Mälarstrand och Söderström, varvid den gamla stambanans grundläggning förutsattes kunna utnyttjas. Sedan banan passerat en station i ytläge på Munkbron, leddes den på Riddarholmen ned i tunnel och vidare under Norrström till Tegelbacken och Vasagatan.

För de nya trafikförbindelserna Norrmalm—Södermalm antog stadsfullmäktige den 17 mars 1947 förslag till vissa ändringar av stadsplanen, som fastställdes av Kungl. Maj:t den 16 sept. 1949. Förslaget var utarbetat i enlighet med det ovannämnda principbeslutet av år 1945. Stadsplan för tunnelbanan under Norrström och Vasagatan antogs av stadsfullmäktige den 21 juni 1948 och fastställdes av Kungl. Maj:t ävenledes den 16 sept. 1949.

I slutet av 1944 framlade spårvägsbolaget en utredning av synnerlig betydelse. Den konstaterade, att tunnelbanan måste få en vida större kapacitet än som dithills åsyftats. Folkmängden och trafikens tillväxt framtvang ändrade åtgärder. Nya prognoser visade på en sannolik framtida folk-mängd av 1,3 milj. i Stor-Stockholm mot tidigare som maximum ansedda 900.000. Man beslöt därför (1945), att stationsplattformarnas längd skulle ökas från 100 till 145 m. Därigenom blev 8-vagnarståg i stället för 6-vagnars möjliga.

Samtidigt fattades ett annat beslut av ävenledes stor räckvidd, nämligen att sträckan Slussen—Stadscentrum skulle utbyggas för fyra spår i stället för två. Detta skedde med tanke på ett framtida tunnelbanesystem nr 2 mellan de sydvästra ytterområdena (västra Brännkyrka) till stadscentrum och med Östermalmstorg som tillfällig slutstation.

(Principbeslut av stadsfullmäktige den 18 juni 1956.)

Arbetet på T-banebygget anses ”officiellt” ha börjat den 1 okt. 1945, då ett första spadtag togs på sträckan Hötorget — Lindhagensgatan. Emellertid ägde redan 1941 beredskapsarbete rum på vad som sedan blev Farstabanen, och om man betraktar Ängbybanan som ett led i arbetet på tunnelbanan, så utfördes där ett statskommunalt reservarbete så tidigt, att det nedlades i okt. 1933!

Den 1 okt. 1950 kunde de första för trafik avsedda tunnelbanetågen börja rulla. Det skedde sederut på sträckan Slussen—Hökarängen. På sträckan Gullmarsplan—Hökarängen hade då byggts bl.a. 9 viadukter och 8 stationer. Året därpå kom trafiken Slussen—Stureby i gång. Där utgjordes anläggningarna av bl.a. 11 viadukter och 8 stationer.



På T-Centralen vid invigningen 24/11 1957. Kungen och drottningen i rulltrappan assisterade av kommerserådet Österberg, borgarrådet Berglund och direktör von Heland.

Den 26 okt. 1952 var åter en stor dag, ty då började tunnelbanetrafiken Hötorget — Vällingby. Det betydde, att förortslinje 11 (Ängbybanan) blivit tunnelbana, och att grenlinjen 12 (Alvik—Nockeby) fått karaktären av anslutningslinje till denna.

Alviks station ombyggdes för Nockebybanans anslutning, och stationerna Fridhemsplan—Islandstorget på Ängbybanan måste likaledes ombyggas, och sträckan Islandstorget — Vällingby nybyggas. Omdaning av Alviks station var ett komplicerat arbete, bl.a. måste man bygga om ett antal viadukter. Den över Räcksta träsk tillkomna viadukten är estetiskt tilltalande och har, då den ersätter en hög bank, räddat en vacker landskapsbild.

Så kom slutligen den hittills största dagen i Stockholms trafikhistoria, den 24 nov. 1957, då delen Hötorget—Slussen var färdig, och den genomgående tunnelbanan började trafikeras. I nov. 1951 hade förberedande arbeten vidtagits.

För att få fram T-banan måste stambanans sträckning Stockholms södra station—Centralstationen (två km) flyttas ca 170 m åt väster på Söder och någon meter på Riddarholmen. Därtill måste två nya järnvägsbroar byggas.

Tunnelbanebrön, ungefärligen i gamla järnvägsbrons sträckning, är ca 170 m lång. Utom de redan nämnda fyra genomgående T-banespår har den även ett rangeringsspår, som sträcker sig mellan stationerna Slussen och Gamla stan.

I en skildring av arbetet Hötorget—Slussen läser man följande: "Vid Riddarhuskanalen verkade arbetsplatsen 1953 ganska tom på arbetare, men under vattnet var det desto livligare. Inte mindre än 13 dykare var idogt sysselsatta med att schakta sig ner till fast berg och där förankra järnsponten. Dykarna arbetade i fullständigt mörker — blandningen av vatten och lera släppte inte igenom en gnutta ljus. Men trots detta kunde de ta millimeter-säkra mått, passa in de tunga järndoningarna och gjuta betong."

I nov. 1957 omfattade T-banesystemet 30 km dubbelspårig bana (varav 20 % underjordisk), 39 stationer, ca 350 vagnar, verkstad i Hammarby och vagnhallar i Hammarby, Högdalen och Vällingby. Det första tunnelbanesystemet kommer att fullt utbyggt bestå av 40 km bana, sannolikt 50 stationer och omkring 450 vagnar.

Varje vagn rymmer ca 150 passagerare. Ett 8-vagnarståg kan sålunda transportera 1200 passagerare. (Det ges svenska städer, som ej kommer upp till denna folkmängd.) Med en turtäthet av 40 tåg per timme och spår skulle således kapaciteten uppgå till 48.000 trafikanter. Fyrtio tåg per timme

motsvarar ett tåg var 90:e sekund. Tunnelbanetågen kan komma upp i en hastighet av 70—80 km/t, men reshastigheten håller sig vid ungefär 32 km/t inkl. uppehållen vid stationerna.

Medelreslängden för alla spårvägsbolagets linjer utgjordes 1948 tre, 1953 3,4 och 1955 3,8 km. Där ser man vad nybebyggelsen och bosättningen i ytterområdena betyder.

T-banetrafiken sysselsätter omkring 510 personer per dag, därav ca 140 på tågen, 325 vid spårarna och ett 20-tal för ställverks- och kopplingsuppgifter. Därtill ca 25 man i befälsställning.

Baserat på 1957 års penningvärde beräknas Stockholms första T-banesystem fullt utbyggt kosta ca 600 mkr, varav drygt 300 för spårvägen, 260 för gatukontoret och 30 mkr för elverkets anläggningar. I gatukontorets siffra ingår 25 mkr för stambanans omläggning från Södra station till Centralen.

Av spårvägens kostnader (302 mkr) kommer ca 150 mkr på 350 vagnar. Övriga huvudposter är: hallar och verkstad 58, stationer 50, signalsystem 24, spår 15 och strömskaneanläggning 7 mkr.

Stockholms tunnelbanebygge är utan all gensägelse ett av de största arbeten, som utförts i Sverige. Och därvid bör ihåggkommas, att samtidigt har pågått i hjärtat av Stockholm jättelika sanerings- och byggnadsarbeten medförande en genomgripande förvandling av stadens city. Tillkomsten av tunnelbanan kan eller rättare sagt bör helt visst betecknas som ett resultat av ett lyckligt samarbete mellan gatukontoret, spårvägsbolaget, hamnförvaltningen, elverket, stadsplane- och fastighetskontoren.