

STORSTADEN STOCKHOLM

LÄGE OCH TILLFARTSLEDER UR TRAFIKTEKNISK OCH FÖRSVARSPOLITISK SYNPUNKT

Av civilingenjör EINAR NORDENDAHL

MED stadsbegreppet Stockholm förstås överallt i denna uppsats, där ej annat särskilt angives, vad man brukar kalla Stor-Stockholm, dvs. det administrativa (egentliga) Stockholm *jämte* förortsområdet. I de sammanhang, vari problemet Stockholm här skall behandlas, spela de administrativa gränserna ingen roll; dessa gränser ändras f. ö. allt som oftast, och förorter införlivas, helt eller delvis, med det egentliga Stockholm. Detta bildar tillsammans med sina förorter en ekonomisk och trafikteknisk enhet. En folkökning i förorterna, i den ekonomiska enhetens utkanter, orsakar automatiskt ökad rörelse och ökad trafikbelastning också inne i storstadens centrala delar. Geografiskt omfattar Stockholm i grova drag ett område, som har sin yttergräns 25 km från Gustaf Adolfs Torg.

Stockholms befolkningstal uppgick vid årsskiftet 1948/49 till ungefär 940,000. Ökningen sedan det andra världskrigets början utgör ungefär 190,000, varav uppskattningsvis 120,000 genom inflyttningsöverskott. Folkmängden växer i både den egentliga staden och förorterna. Ökningen har under den senaste 10-årsperioden alltmer förskjutits, relativt sett, från den egentliga staden till förortsområdet. Detta senare svarade till för ungefär fem år sedan för omkring 20 procent av ökningen för att under de allra senaste åren svara för nära 50 procent. Ökningen i folkmängden, som under perioden 1910—40 höll sig i medeltal vid ungefär 10,000 personer per år, har under de senaste åren varit betydligt större och utgjorde under åren 1945—48 ej mindre än ungefär 25,000 per år. Även om denna väldiga ökning skulle dämpas, så finnes ingen anledning att förmoda, att ökningen ännu på länge skall upphöra.

Försök ha gjorts vid olika tillfällen att uppskatta den blivande framtida folkmängden i Stockholm; för några tiotal år sedan pekade prognoserna på en maximal framtida befolkning av 900,000, en siffra, som ju redan har passerats. Nyare prognoser tyda på

en mycket högre siffra, 1,2 à 1,3 miljoner, som skulle nås någon gång på 1960-talet. Storstädernas tillväxt, sedd på lång sikt, beror som bekant huvudsakligen på inflyttning, och när landsorten blivit avtappad på folk intill en viss gräns och utflyttningen därifrån upphör, anser man, att städerna och i varje fall storstäderna komma att stagnera i befolkningshänseende. Prognosernas siffror skulle betyda, att över 15 procent av Sveriges hela folkmängd skulle hopas i en och samma storstadsbildning; redan 10 procent är för mycket.

Den snabbt växande storstaden Stockholm bygges i en terräng, som är sällsynt olämplig för stadsbyggande i stor skala. Jag undrar, om någon stad av västerländsk typ har byggts under så dåliga naturliga tekniska förutsättningar som just Stockholm. En blick på kartan bör säga även lekmannen, att det måste bli utomordentligt svårt och dyrbart att ordna trafiken till och inom ett av både strömmar och breda vattenområden söndersplittrat stadsområde. Stockholm är av naturen dömd att bli en dyr stad att bygga och bo uti. För några år sedan hade jag tillfälle att med en besökande engelsk stadsplanetekniker, en av Englands främste, diskutera problemet Stockholm. På min direkta fråga, om det kunde anses förnuftigt att bygga en miljonstad på en av naturen för storstadsbyggande så missgynnad plats, svarade den artige engelsmannen: »You have chosen a difficult site.» Detta är nog det minsta man kan säga.¹ Jag skall icke närmare ingå på denna sak; jag erinrar blott om de utomordentliga svårigheterna att lösa Stockholms inre trafikproblem och i anslutning därtill reglera och modernisera äldre stadsdelar. För kommunalmännen och för stadsplaneteknikerna säga sådana ord som »Nedre Norrmalm» och »Tegelbacken» allt, som behöver sägas. Nödvändigheten att i tid utveckla Stockholms inre trafikleder är tyvärr ännu icke tillräckligt insedd. Mången synes tro, att man kan bedriva ett rundhänt bostadsbyggande i förorter och ytterområden utan att samtidigt sörja för nya trafikleder, det må vara en lokalbana (tunnelbana) eller andra stora nya leder. Försummas trafiklederna — spårvägar, busslinjer och lokalbanor — så inträder automatiskt ett ohållbart läge. Till en av storstadens egenheter hör nämligen, att resefrekvensen på de lokala trafiklederna stiger hastigare än invånartalet.

Jag övergår nu till Stockholms tillfartsleder till lands och bör-

¹ Jfr »Bör Stockholm växa?», Svensk Tidskrift 1945, häfte 6, av Einar Nordendahl.

jar med de utan all jämförelse viktigaste, nämligen med järnvägarna. Också järnvägstrafiken till ett växande Stockholm, persontrafiken såväl som godstrafiken, växer automatiskt och med all sannolikhet snabbare än befolkningstalet. Denna trafik kräver allt större anordningar. Hittills har den växande järnvägstrafiken kunnat bemästras utan större svårigheter, trots det ganska trånga utrymmet på centralstationen, Stockholms enda huvudstation, och trots den blott tvåspåriga sammanbindningsbanan (banan mellan centralstationen och Stockholms södra station). Järnvägarna till Stockholm ombesörja emellertid ej blott fjärrtrafik, vilket är deras egentliga uppgift; vid sidan av denna sköta de om en ganska stor förortspersontrafik. Detta är dock en sekundär uppgift. Stockholms centralstation har ett mycket gott läge för både fjärrtrafikanter och förortsbor. Förortstrafikanterna, som naturligtvis också öka i antal i den mån förorterna växa, ha hittills kunnat glädja sig åt en god »service» och mycket låga taxor; allt detta får anses försvarligt ur järnvägens synpunkt, så länge som fjärrtrafikens fasta anläggningar äro tillräckliga även för förortstrafikens behov, men icke längre. Självfallet kunna de nuvarande järnvägsanläggningarna icke i längden ombesörja en ständigt växande trafik med bl. a. ständigt ökat tågantal. En vacker dag nås gränsen för järnvägarnas och bangårdarnas kapacitet. Av åtskilliga tecken att döma förefaller det, som om den maximala gränsen snart vore nådd. Överbelastning synes hota. Den till synes svagaste och av överbelastning mest hotade länken i Stockholms järnvägssystem utgöres av den tidigare omnämnda sammanbindningsbanan. Denna har som sagt endast två spår, och ännu har, såvitt jag begriper, ingen kunnat visa, hurusom man skall kunna pressa in ännu ett eller två spår utmed de nuvarande spåren utan att förstöra hela stadsbilden. Redan den av de kommunala instanserna beslutade och i framtiden outhärliga stora gatuleden från Tegelbacken till Södergatan med tillhörande broar blir mycket ful och störande. Att lägga järnvägsspår även på Riddarholmens utsida (västsida), som tidigare föreslagits, vill väl ingen, ty något sådant vore ju att förvandla Riddarholmen till en enda stor trafikmaskin.

Sedan järnvägstrafiken vuxit så långt, att de nuvarande bananordningarna icke äro tillfyllest, inträder ett nytt och helt annat läge. Antingen måste järnvägarnas stationer utvidgas eller nya stationer byggas enbart för förortstrafiken, bl. a. i Stockholms centrala delar, och dessutom måste nya spår tillkomma, eller också

måste förortstrafiken undan för undan försvinna från järnvägarna. Det senare betyder, att man måste bygga ett system av nya förortsbanor, på ett eller annat sätt anslutna till Stockholms blivande tunnelbanesystem, varvid en del förortstrafik finge flyttas över till busslinjer. Att i en växande storstad avlasta förortstrafik från järnvägarna (från fjärrbanorna) innebär i princip ingenting nytt; tillvägagångssättet är vanligt vid utlandets miljonstäder. Förslag till sådana avlastningsbanor för Stockholms förorter har tidigare uppgjorts och diskuterats. Kostnaden för en omläggning av förortstrafiken kommer att bli mycket hög; bl. a. enär byggandet av nya förortsbanor förutsätter avsevärda ändringar i förorternas stads- och byggnadsplaner.

Det är således ej blott det egentliga Stockholms lokala eller interna trafikproblem, som komma att vålla bekymmer i den blivande miljonstaden, även förorternas trafikfrågor måste beaktas.

Förortstågen äro många, och en bortflyttning av förortstrafiken skulle för järnvägarna betyda en väldig lättnad och antagligen för all framtid sätta dem i stånd att bemästra fjärrtrafiken med i huvudsak de nuvarande anordningarna.

Nu några ord om *Stockholms tillfartsleder vid krigsfall*. Tillfartslederna till lands till Stockholm, järnvägarna liksom landsvägarna, passera över åtskilliga broar; särskilt gäller detta lederna söderifrån. Tillgängliga erfarenheter från det senaste världskrigets bombangrepp tyda dess bättre därpå, att det är mycket svårt att allvarligt skada en bro; målet är litet, och eventuella bombträffar synas i regel slå igenom bron med relativt ringa skada till följd. Såvitt jag har kunnat utröna blev i det hårt bombade London ingen av de tjugo Themsenbroarna allvarligt skadad; däremot förefaller det, som om många stora broar blevo förstörda eller skadade vid den intensiva luftbombning, som föregick invasionen i Frankrike. Naturligtvis kan träffsäkerheten vid bombning från luften bliva större i ett kommande krig. Om atombombens verkan på broar föreligga såvitt jag vet inga uppgifter alls. När det gäller en storstad som Stockholm, vore det självfallet ett oförsvarligt lättsinne att i krigsfall icke räkna med en eller annan bombträff, som för månader eller längre tid sätter någon av de stora järnvägsbroarna söder om centralstationen ur funktion. Man behöver icke vara trafiktekniker för att begripa de nästan katastrofala följderna för järnvägstrafiken på Stockholm, som ett avklippande av den mest trafikerade linjen, västra stambanan, skulle innebära för både persontrafiken och godstra-

fiken. Full säkerhet mot bombträffar på broar kan självfallet aldrig vinnas, men en högst väsentligt ökad trygghet skulle nås genom att på ett eller annat sätt dubblera broarna eller genom att bygga en kringgående nord-sydlig järnvägslinje strax väster om Stockholm över Mälareöarna. Ett dylikt förslag har f.ö. tidigare dryftats, ehuru från andra utgångspunkter. I varje fall bliva kostnaderna mycket stora. Kunna de undvikas? Nu ligger närmaste reservlinje väster om Mälaren, dvs. på stort avstånd från Stockholm.

Uppenbarligen kräver storstaden för sitt skydd i krigstid andra åtgärder än de rent militära. Anordningar, som avse att trygga de stora trafiklederna, få självfallet icke belasta trafikorganen, vare sig det gäller anläggnings- eller underhållskostnader. Nyttan för Statens järnvägar i fredstid av nu skildrade dubbleringsanläggningar är ingen alls, och det är uteslutet, att järnvägarna med deras ansträngda ekonomi skulle kunna bära några försvarskostnader.

Bangårdar med tillhörande byggnader höra till de mest eftersökta bombmålen; att skada och förstöra bangårdar med tillhörande byggnader och uppställda järnvägsvagnar är självfallet ett utmärkt medel att lamslå ett lands krigsmakt och näringsliv. Att Stockholms stora bangårdar och även centralstation bliva eftersökta bombmål redan från ett krigs första dagar, därpå behöver man ej tvivla. En planerad evakuering av vissa delar av Stockholms befolkning måste därför vara utförd redan innan fientligheter börja, ty man måste räkna med nedsatt trafikkapacitet hos järnvägarna. Vidare måste man hindra, att en evakuering sammanfaller med krigsmaktens mobilisering. Vid jämförelser med utländska storstäder bör man komma ihåg, att exempelvis Berlin har (eller hade) sju separata huvudstationer; London har ungefär dubbelt så många. Att flytta centralstationen i Stockholm är uteslutet redan av det enkla skälet, att ingen tillgänglig plats finnes, dit stationen kan flyttas.

Biltrafik kan tyvärr icke, som många tror, i nödfall ersätta järnvägstrafiken, därtill är vår bilpark alldeles för liten. Vid krigsfall måste dessutom en stor del — och den bästa delen — av lastbilarna avstås till krigsmakten.

Godstrafiken till Stockholm (ankommande gods) sker per järnväg, per bil och per båt. Gods per bil härrör nästan helt och hållet från närbelägna orter. Massgodset ankommer mest per båt, dels över Saltsjön (en ringa del därav via Göta kanal), dels över

Mälaren. Det mesta godset från utlandet kommer per båt över Saltsjön. Siffror från 1930-talets början visa följande ungefärliga procentuella fördelning av det ankommande godset: per järnväg styvt 15, per bil 10 (varuslagen mjölk samt sand o. dyl. överväga) och per båt ej fullt 75 viktprocent. Förskjutningar kunna självfallet ha inträtt senare, men i stort sett torde de anförda talen giva en god bild. Av hela den ankommande godsmängden utgjordes ungefär 40 viktprocent av gods från utlandet; stenkol och koks samt bensen och andra brännoljor dominera. En hel del gods per båt från utlandet omlastas som bekant i Stockholm och sändes vidare, främst till Norrland.

Man frågar sig osökt: Huru skall godstillförseln till och även från Stockholm ordnas i händelse av krig i Östersjön? Maktgrupperingen i Östersjön är nu enklare än väl någonsin tidigare i historisk tid. Vi ha två makter, den ena är Sverige och den andra är det väldiga *Östblocket*. Blockets maktområde sträcker sig så långt söderut, att blocket flankerar ej blott hela Sydsverige, således även den skånska öppna sydkusten, utan även Själland med Köpenhamn samt de södra inloppen till Öresund och till Bälten. »Järnridån» ligger strax invid Lübeck, och de gamla tyska överskeppningsorterna till de nordiska länderna, Sassnitz och Warnemünde, ligga bakom ridån.

Vid krig i Östersjön måste man uppenbarligen räkna med, att sjöfarten på Stockholm blir helt eller delvis avbruten. Stockholms försörjning måste då i mycket högre grad än hittills baseras på järnvägarna. Dessa bliva då utomordentligt hårt ansträngda och trots järnvägarnas onekligen stora elasticitet, då det gäller att bemästra trafikanhopning, måste man befara, att de bliva överansträngda. Man måste samtidigt räkna med skador på järnvägarna och nedsatt kapacitet genom bombning vid luftangrepp. Även om persontrafiken skäres ned till ett absolut minimum, så blir det näppeligen möjligt att per järnväg föra fram ens de mängder kol, koks och brännoljor, som Stockholm oundgängligen behöver. Att helt ersätta importerade bränslen med ved går icke, fränsett att vedhuggning och vedtransport i stor skala kräver mera arbetskraft, än som står till buds under ett krig. Ju större Stockholm blir, desto besvärligare blir tillförselproblemet.

Under ett krig kunna järnvägarna utsättas för alldeles utomordentliga trafikpåfrestningar. En stor svaghet hos det svenska järnvägsnätet ligger då däri, att även huvudlinjerna äro enkelspåriga, fränsett vissa delsträckor. Ej ens vår mest belastade lång-

linje, Stockholm—Göteborg, har ännu dubbelspår på hela sträckan. Vad detta betyder i händelse sjöfarten på Stockholm blir bruten och kol och koks måste hämtas västerifrån, säger sig självt. Järnvägar på den europeiska kontinenten med en trafik jämförlig med våra svenska huvudlinjer, äro i regel dubbelspåriga, delvis av militära skäl. Man möter här ännu ett exempel på, huru litet tanken på ett *Sverige i krig* ännu har slagit igenom och tagit sig uttryck i försvarsåtgärder på samhällets olika områden.

Redan en till synes så enkel sak som tillförseln till Stockholm av bensin och andra brännoljor under ett krig med brutna sjöförbindelser blir en synnerligen besvärlig sak, ty tankvagnar för järnvägstransport stå icke till buds i tillnärmelsevis erforderlig omfattning. Lagring och vår egen lilla tillverkning förslå ej långt. Det är beklagligt, att det av en känd svensk entreprenörfirma år 1940 framlagda, omsorgsfullt utarbetade anbudet till en rörledning för bensin m. m. från en västkusthamn till Mälaren ej kom till utförande, då detta ännu var möjligt till överkomlig kostnad. Nu förspilldes tillfället, och efter statliga utredningar blev hela saken begravd. Problemet bör tagas upp på nytt vid första lägliga tillfälle.

För varje litet folk blir befintligheten av en storstad en svaghet vid utrikespolitiska komplikationer. Landets ledning måste taga hänsyn till den sårbara storstaden med dess anhopning av människor och dyrbara materiella värden. Ledningens handlingsfrihet minskas; och landets motståndskraft mot påtryckningar försvagas. Särskilt blir detta fallet inför det totala krigets hot, om storstaden är landets huvudstad och därtill har sårbara tillfartsleder. Den som gjort sig besväret att tänka igenom problemet Stockholm, instämmer gärna i yttrandet, att Stockholm som Sveriges huvudstad är »en historisk olycka», fällt av en bekant utrikesredaktör i en av Stockholms stora tidningar.

Med fakta framför ögonen tvingas man att fråga sig: Kan något göras för att hindra yttermera folkanhopning i Stockholm? Jag inskjuter, att såvitt känt finnes ingen erfaren kommunalman, i varje fall icke inom det egentliga Stockholm, som skulle beklaga, om inflyttningen upphörde.

Bäst vore självfallet, om inflyttningen upphörde av sig själv. Men är något sådant sannolikt? Man får icke underskatta storstadens dragningskraft. Man får icke heller glömma den fortskridande ansvällningen av den statliga administrationen, vilken drager med sig en ansvällning av näringslivets många topporganisa-

tioner. För allt detta är huvudstaden den givna platsen. Att ett litet statligt verk någon enda gång lägges utanför Stockholm utgör blott undantaget, som bekräftar regeln. För många industrier erbjuder storstaden fördelar, exempelvis stor lokal avsättning och tillgång till en stor och väl sorterad och ofta högt kvalificerad arbetsmarknad. Att tillgripa tvångsåtgärder för att hindra inflyttning är ur många synpunkter motbjudande. Frågan är emellertid, om en reglering med maktspråk i detta fall bör undvikas.

Det kan ha ett visst intresse att spekulera över Stockholms utveckling under det andra världskriget under förutsättningen av en fri hyresmarknad, fri räntemarknad och fri byggnadsverksamhet och frånvaron av statliga och kommunala byggnadssubventioner och dylikt. Dyrtiden, dvs. den faktiska penninginflationen, skulle då ha fått tillfälle att verka, och det fria ekonomiska livets stora möjligheter till en sund självreglering skulle icke som nu ha blivit — temporärt — satta ur spel. Övervägande skäl tala för att inflyttningen skulle ha blivit avsevärt lägre och utflyttningen större än den faktiskt inträdda. Hyror skulle ha stigit, sannolikt dock åtskilligt mindre än levnadskostnadsindex, efterfrågan på bostäder skulle ha nedgått och rörligheten och behovsanpassningen på bostadsmarknaden skulle icke som nu ha försvunnit. Nybyggandet av bostäder skulle ha blivit mindre. Spårvägstaxorna skulle ha varit högre utan kommunens mellankomst. En hel del folk skulle ha lämnat Stockholm för att söka billigare bostäder i landsorten. De många fördyrande faktorerna uti storstaden hade fritt fått slå igenom. Industrier och andra företag skulle ha måst betala ännu högre löner för att draga till sig arbetskraft från landsorten, men därigenom hade företagen automatiskt kommit uti ett sämre konkurrensläge — och nyetableringar eller utvidgningar i Stockholm hade motarbetats.

Nu har byggnadsverksamheten i stället varit reglerad, subventionerad — och centralt dirigerad. Det är ingen stor överdrift om man säger, att sedan 1940 har icke en hundkoja kunnat byggas i detta land utan medgivande av en statlig myndighet. Allt, som sedan 1940 har byggts i Stockholm, bostäder och annat, har således skett efter statsmakternas mogna övervägande.