

Den nya förortsbanan till Gubbängen

AV BYRÅINGENJÖR STIG SAMUELSON

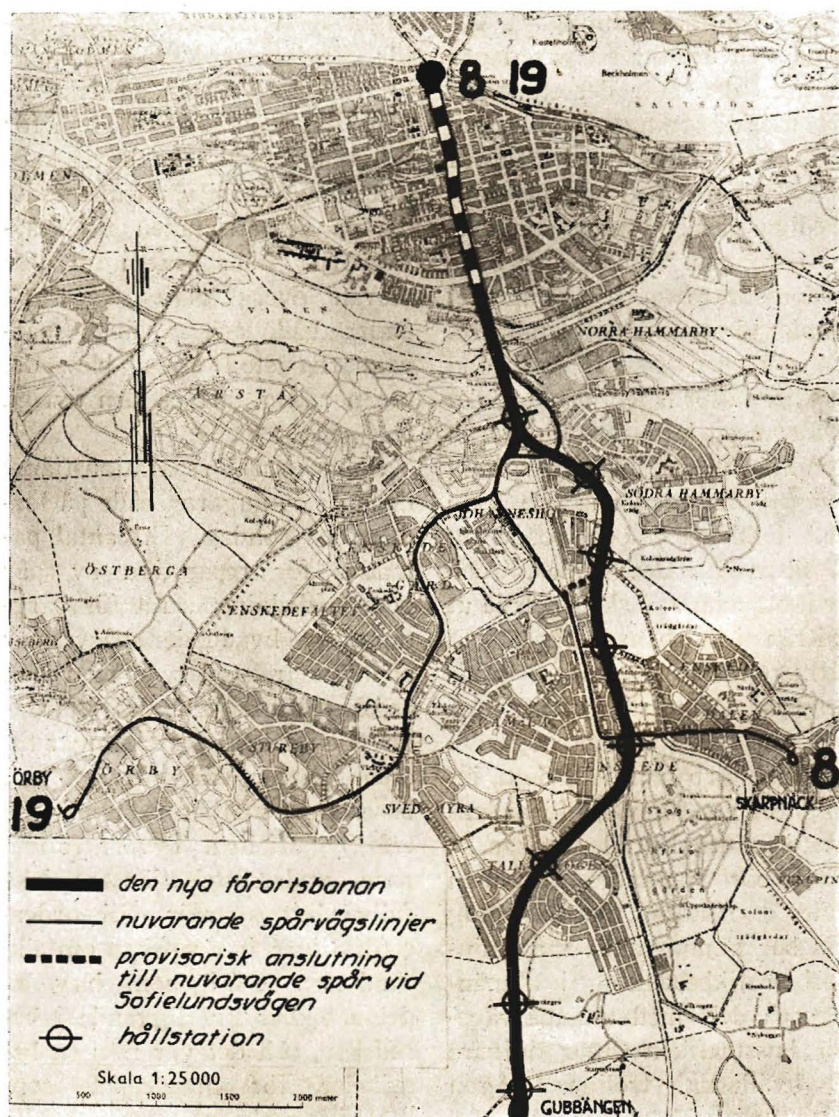
Som en följd av den kraftiga befolkningstillväxten har Stockholms stad påbörjat exploateringsarbetena för ett nytt bostadsområde inom stadsdelen Gubbängen söder om Tallkrogen. Inom området pågår för närvarande gatu- och ledningsarbetena, och om allt går efter beräkning kommer kanske redan till årsskiftet 1945/46 de första invånarna att flytta in.

I trafikhänseende skall detta bostadsområde, som kommer att omfatta både hyreshus- och egnehemsbebyggelse, tillgodoses genom en ny förortsbana, Gubbängsbanan. Terrasseringsarbetena för banan ha påbörjats och avsikten är att redan till hösten nästa år ha denna klar för trafik. Dessförinnan skall dock banans norra del tas i anspråk, sedan den nya förortsbanebron vid Skänstull blivit färdig och de därav följande spårömläggningarna slutförts. Den nya förortsbanan skall ersätta den nuvarande banan till Skarpnäck, Enskedebanan (linje 8), vilken icke kan medge trafik med tunnelbanevagnar och dessutom har en alltför låg standard för anslutning till det framtida tunnelbanenätet. Därjämte är Enskedebanans utvecklingsmöjligheter begränsade i jämförelse med Gubbängsbanan, som i framtiden skall förlängas ända fram till Södertörns villastad.

Gubbängsbanans sträckning framgår av den här återgivna översiktskartan. Från tunnelmynningen vid Ählén & Holms varuhus på Södermalm går sträckningen över den nya högbron till en grenstation vid Johanneshov, där Örbybanan korsningsfritt grenas av. Härifrån

går Gubbängsbanan över Hammarbybacken, utmed Palander-gatan och svänger sedan i nästan rakt sydlig riktning mot Gamla Dalarövägen, som igenlägges och ombygges för förortsbanan. Sockenvägen överkorsas på viadukt. Sedan svänger banan mot sydväst, passerar utmed småstugebebyggelsen i Tallkrogen, mellan denna och Tallkrogsvägen, återtar sedan sydlig riktning och framdrages till omedelbart söder om Fager-

sjövägen, där i första utbyggnaden ändstation anordnas. Genom denna linjeföring kommer Gubbängsbanan att tillgodose större delen av den nuvarande bebyggelsen inom stadsdelarna Södra Hammarby, Johanneshov, Gamla Enskede, Tallkrogen och Gubbängen och framdeles möjliggöra, när tunnelbanan genom den inre staden utbyggs, direkta och snabba förbindelser med stadens centrum. Sedan banan färdigställt till Södertörns villa-



Gubbängsbanans sträckning.

stad, och bebyggelsen inom trafikområdet slutförts, torde banan komma att tillgodose sammanlagt ca 60 000 personer.

Av flera skäl visade det sig omöjligt att låta banan kvarligga i Nynäsvägen. Denna gata måste bland annat disponeras för den stora landsvägstrafiken till och från Södertörn och kommer därför att byggas om till en autostradaliknande infartsväg direkt mot Skanstull och den nya gatuhögbron. Genom Gamla Enskede kommer Nynäsvägen att utrustas med lokalgator utmed bebyggelsen på båda sidor, varför huvudvägen skall framgå över det nuvarande spårvägsområdet. Enda möjligheterna att låta förortsbanan kvarligga i Nynäsvägen hade därför varit att lägga den antingen i tunnel eller på viadukt. Av praktiska skäl eller ur kostnadssynpunkt ansågs intetdera av dessa alternativ möjligt, särskilt som även förortsbanans standard i viss mån härvid skulle bli lidande.

Gubbängsbanan får överallt planskilda korsningar med övriga trafikleder. På viadukter korsar den, räknat från Johanneshovs grenstation söderut, Hammarbybacken, Sofielundsvägen, Kyrkogårdsvägen, Sockenvägen, Nynäsvägen, Victor Balcks Väg och Fagersjövägen.



Den nya högbron vid Skanstull skjuter i höjden.

Dessutom kommer den att föras under den planerade Johanneshovsvägen, den förlängda Herrhagsvägen och i framtiden vid Johanneshovsstationen även under den i samband med tillkomsten av den nya gatuleden vid Skanstull omlagda Huddingevägen. Ett flertal gångtunnlar vid stationerna skall dessutom byggas.

Stationerna blir följande, räknat från förortsbanebron vid Skanstull: Johanneshov, Södra Hammarby, Sofielundsplan, Gamla Enskede, Skogskyrko-

gården, Tallkrogen, Gubbängstorget och Fagersjövägen. Stationen Johanneshov blir som nämnts grenstation med Örbybanan och Södra Hammarby kommer sannolikt att framdeles utbyggas till grenstation med en ny förortsbana till Skarpnäck, som skall tillgodose ett nytt stort bostadsområde utmed stadsgränsen mot Nacka. Samtliga stationer på Gubbängsbanan utföras så som stationerna på Ängbybanan med mittplattformar och få väntskydd av ny, standardiserad typ.

Den nya förortsbanebron vid Skanstull beräknas bli färdig omkring årsskiftet 1945/46. Härvid flyttas de nuvarande förortsbanorna bort från klaffbron — till många spårvagnsförarens lättnad — och linje 8 omlägges från Slakthuset till Gubbängsbanans sträckning förbi Södra Hammarby. Vid Sofielundsplans station kommer emellertid en provisorisk anslutning att anordnas till de nuvarande spåren för linje 8 i Nynäsvägen omedelbart intill Enskedevägens hållplats. Anslutningen har inritats på den här återgivna översiktskartan.



Detta något kuperade landskap skall en gång bli grenstationen vid Johanneshov.



Den första gångtunneln vid Johanneshov kommer till en början att föras med trappor till stationsplattformarna. I framtiden blir det cykeltunnel under högbron söder om Skansbron.

Tills vidare kommer sålunda spårvägstrafiken på linje 8 att bibehållas söder om Enskedevägen. När denna gren sedan nedlägges blir beroende av hur gummisituationen utvecklar sig, eftersom Skarpnäck inte kan lämnas utan kommunikationer och därför åtminstone provisoriskt bör få en busslinje som ersättning för den nedlagda spårvägstrafiken. Så småningom skall dock den nuvarande skarpnäcksbebyggelsen åter tillgodoses med förortsbanetrafik genom den ovan nämnda nya Skarpnäcksbanan, varför även de goda skarpnäcksborna en gång kommer att bli delaktiga av den framtida tunnelbanetrafikens välsignelser.

Till en början kommer Örbybanans spår från grenstationen vid Johanneshov att anslutas till spåren i Bägerstavägen. Inom de allra närmaste åren skall emellertid denna bana omläggas till ny, mera förortsbanebetonad sträckning utmed Slakthuset. Härvid ombygges även den nuvarande korsningen med slakthusjärnvägen, så att Örbybanan kommer att passera under denna. En ny station med mittplattform anordnas därvid alldeles norr om Slakthuset invid den nya bebyggelsen på kullen norr därom.

Gubbängsbansans standard blir hög. Den bygges för en högsta hastighet av 70 km/h och blir med hänsyn till kurvorna inte så

litet bättre än Ängbybanan. Det jämförelsevis stora stationsavståndet — i medeltal ca 765 m för den nu beslutade bansträckan — kommer även att möjliggöra en hög medelhastighet på banan. Särskild omsorg har lagts ner på att få övergångskurvorna så bra som möjligt. Delvis nya principer skall härvidlag tillämpas för att ge erfarenheter med tanke på den blivande tunnelbanan genom staden. Luftledningen kommer att utföras med indirekt upphängning på galvaniserade fackverksstolpar. Två nya likriktarstationer planeras för Gubbängsbanan, av vilka den ena placeras i närheten av Tallkrogens station.

För närvarande pågår projekteringsarbetena på en ny vagn typ, avsedd för tunnelbanetrafik och rymmande ca 110 passagerare. När dessa vagnar, som endast kunna framföras på förortsbenor med egen banvall, kunna vara färdiga, kan för dagen inte sägas, men inom SS räknar vi med våren eller sommaren 1947. När tillräckligt antal tunnelbanevagnar levererats, skall de insättas på både Gubbängsbanan och Örbybanan, på vilka för övrigt samtidigt en omfattande ombyggnad av alla de nuvarande låga stationsplattformarna blir nödvändig. För tunnelbanevagnarna måste även ändstationen vid Slussen ändras, så att en säckstation erhålles i

stället för den nuvarande slingan. Möjligheter finnas för en dylik säckstation på det nuvarande utrymmet, utbyggd för åtminstone fyra vagnarståg av tunnelbanetyp. Framdeles skola tunnelbanetågen sammansättas till sex vagnarståg, rymmande sammanlagt nära 700 passagerare.

För tunnelbanevagnarna kommer vidare en ny vagnhall att uppföras med anslutning till Gubbängsbanan vid stationen Södra Hammarby. Arbetena på denna vagnhall torde då detta läses ha påbörjats och komma att bedrivas så, att hallen står färdig i god tid innan vagnarna börja levereras. En närmare redogörelse för vagnhallen kommer att införas i ett kommande nummer av SoB.

Genom Gubbängsbansans tillkomst och högbron vid Skanstull blir hela det södra förortsbanenätet — sedan nuvarande linje 8 nedlagts — helt och hållet förlagt på egen banvall frånsett några få plankorsningar på Örbybanan. Härigenom kan redan om ett par år ren tunnelbanetrafik inrättas på denna del av Stockholms förortsbanenät, vilket kommer att ge goda erfarenheter till dess nästa tunnelbanesystem — den västra infarten — skall sättas i trafik. Med direkta erfarenheter att bygga på, inte minst med hänsyn till vagnarnas konstruktion och utformning, torde redan från början en säker och kapabel tunneltrafik kunna anordnas på vår genomgående tunnelbana, vilken är i högsta grad behövlig och — efterlängtd.

För säkerhets skull: giv signalerna på föreskrivet sätt. Klarsignalen består av två signaler.
