

Stockholms slussproblem

En av dem som kanske varit mest verksam när det gällt att lösa Stockholms trafikproblem är f. överingenjör Gösta Lundborg. Det var han som lanserade »klöverbladslösningen» och därmed var Slussproblemet ur världen. Hans »Slusskarusell» har förresten fått stå modell för liknande trafikmaskiner världen över. År 1908 kom så det första tunnelbaneförslaget, då framlagt av framlidne civilingenjören Erik Winell. Överingenjör Lundborg var förslagsställarens medhjälpare, fortsatte sedan arbetet och blev som teknisk ledare av 1930 års trafikkommitté T-banans planläggare.

Det här är bara ett par av de många arbetsuppgifter som under årens lopp blivit lösta och kommit till utförande, men kanske de mest betydande. Det är visserligen tio år sedan över-



Övering. Lundborg utanför sin villa i Långsand, Kungsängen.

ingenjör Lundborg avgick med pension från sin befattning vid Stockholms stadsplanekontor, men när han nu på torsdag ingår i 75-åringarnas led, är han ändå fullt verksam. Arbetsuppgifterna vid den egna konsulterande byrån är krävande och fordrar helt sin man. Bland de senaste årens större uppgifter märks ett omfattande bangårdsförslag för Borlänge och förslag till genomgripande omläggningar av spårsystemen vid Degerfors bruk och Domnarfvets järnverk. Dessutom föreligger uppdrag bl. a. från Kooperativa Förbundet och Saltsjöbanan.

Vi ska här inte närmare gå in på de mängder av trafiktekniska spörsmål som överingenjör Lundborg har bidragit till lösningen av, men en liten redogörelse för »vägen» fram till stadsplanekontoret är kanske på sin plats. Efter anställningar vid ingenjörfirman Gleim och Eyde och civilingenjör Erik Winell blev det Stockholms stads kommunikationskommitté och vid trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle åren 1914—19, de sista tre åren som byråingenjör. Därefter var han anställd hos Stockholms stads trafikkommitté och sedermera trafikkommission samt från 1922 ledare för kommissionens utredningsarbete. Det var förresten under den tiden som den bekanta Smedsuddsutredningen utfördes. Han utnämndes till byråingenjör för trafikärenden hos Stockholms stads stadsplanenämnd 1926 och förordnades, som tidigare nämnts, till ledare

för 1930 års trafikkommittés utredningsarbeten. Blev förste byråingenjör 1937 och utnämndes 1948 till överingenjör, en hedersbetygelse som inte tidigare förekommit. Utnämningen kom som en erkänsla för bl. a. det förslag som framlades 1945 och som innebar att frågan om centrala förbindelser Norr—Söder för stambana, gatuled och tunnelbana slutgiltigt löstes. Utredningarna här hade tidigare utan resultat pågått i nära 40 år.

Det var 1914, som överingenjör Lundborg blev kungsängsbo, och hans stora kunnande togs även i anspråk i det kommunala livet. Han var kommunalfullmäktig och ledamot av byggnadsnämnden i Stockholms-Näs och sedermera under ett par år även ledamot av kommunalfullmäktige i Upplands-Bro kommun. Han har vidare varit verksam inom Statnes förortsbane-kommission för Stockholm och tillhört styrelserna för Stockholms byggnadsförening och tidskriften Byggmästaren. År sedan 1952 ledamot av Ingenjörsvetenskapsakademiens Terminalanläggningskommitté.

Värt att nämnas är också att han i samarbete med överstelöjtnant Torulf vid Allmänna ingenjörbyrån tagit flera första pris vid både internationella och skandinaviska tävlingar som avsett att lösa trafik- och spårtekniska problem vid hamn och bangårdsplaneringar.

Anonym tidn.art,

se utförligare DN-art

DN-art 1957.pdf