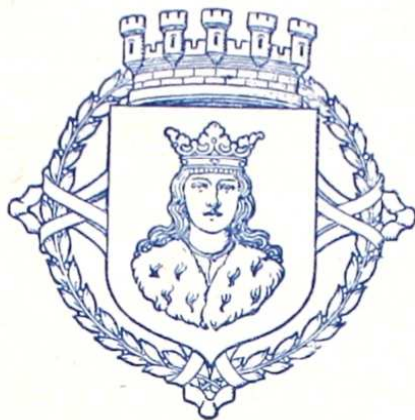


Ncaa z Norrmlue: Kungsgatan By.



# *Minnesblad*

*med anledning af*

## *Kungsgatans*

*öppnande för trafik mellan  
Hötorget och Norrlandsgatan  
den 24 November  
1911*



**B**EHOFVET AF FÖRBÄTTRADE TRAFIK-  
förbindelser mellan de på ömse sidor om Brunke-  
bergsåsen liggande stadsområdena har sedan  
länge gjort sig gällande.

Redan vid den tid, då Stockholms folkmängd var blott omkring hälften så stor som nu, eller vid början af 1880-talet, upptogs denna fråga till behandling. Vid denna tid framkom exempelvis förslag till Brunkebergs-  
åsens genombrytande medelst tunnel mellan nuvarande Snickaregatan och Tunnelgatan, men befanns detsamma efter verkställda undersökningar för kostsamt och i öfrigt olämpligt. Vid ungefär samma tid eller år 1883 inlämnades ansökan till stadsfullmäktige att få anlägga tunnel för gångtrafik under David Bagaresgata, hvilken beviljades den 1 april 1884 och föranledde till anläggande af Brunkebergstunneln, som öppnades för trafik år 1886.

Den 1 april 1887 väckte justitierådet A. Lindhagen motion i stadsfullmäktige om, att en 25 meter bred trafikled skulle anläggas från Norra Bantorget i Barn-

hus- och Adolf Fredriks kyrkogator samt vidare utdragas österut i öppet schakt genom Brunkebergsåsen till Engelbrektsplan.

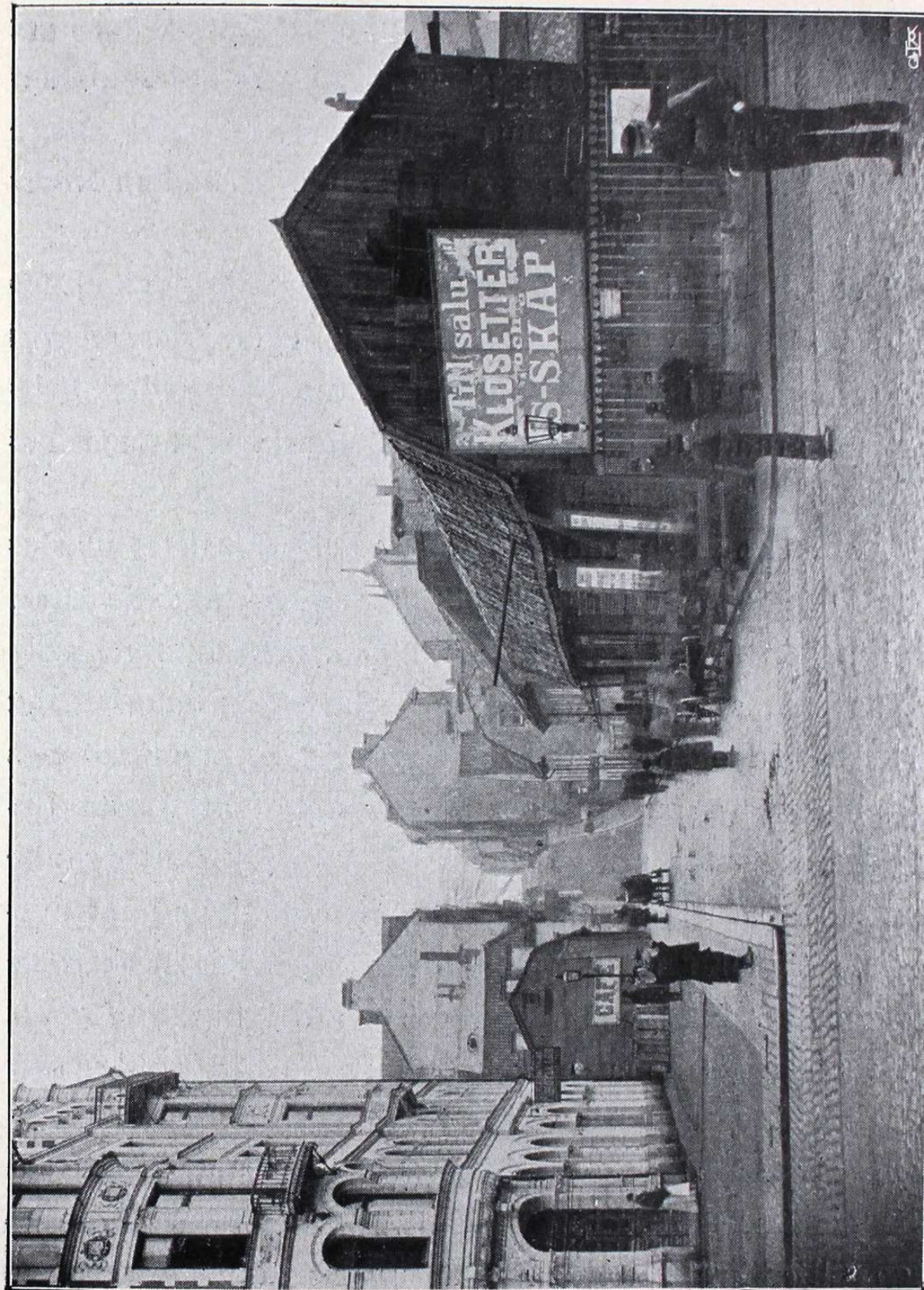
Under detta och därmed sammanhängande ärendens behandling framlades emellertid en af dåvarande byggnadschefen och stadsingenjören gjord utredning rörande framdragning af Kungsgatan till Stureplan med förordande af en bred af 24 meter.

Drätselnämndens första afdelning förordade förslaget att framdraga Kungsgatan till Stureplan, dock med en bredd af endast 18 meter.

Stadsfullmäktige beslöto den 13 juni 1887, med afslag å herr Lindhagens motion, i enlighet med afdelningens förslag.

Efter denna stadsplan uppfördes nybyggnader invid sträckan mellan Stureplanen och Norrlandsgatan under åren 1893—1901, och blef denna del af gatan fullständigt ordnad under år 1904.

År 1903 väcktes hos stadsfullmäktige motion af dåvarande ordföranden i drätselnämndens första afdelning herr E. Liljewalch, att Kungsgatan mellan Norrlandsgatan och Hötorget skulle erhålla en till 24 meter ökad bredd, och att i staten för år 1904 skulle upptagas ett belopp af 200,000 kronor för påbörjande af gatans reglering från Norrlandsgatan och västerut.



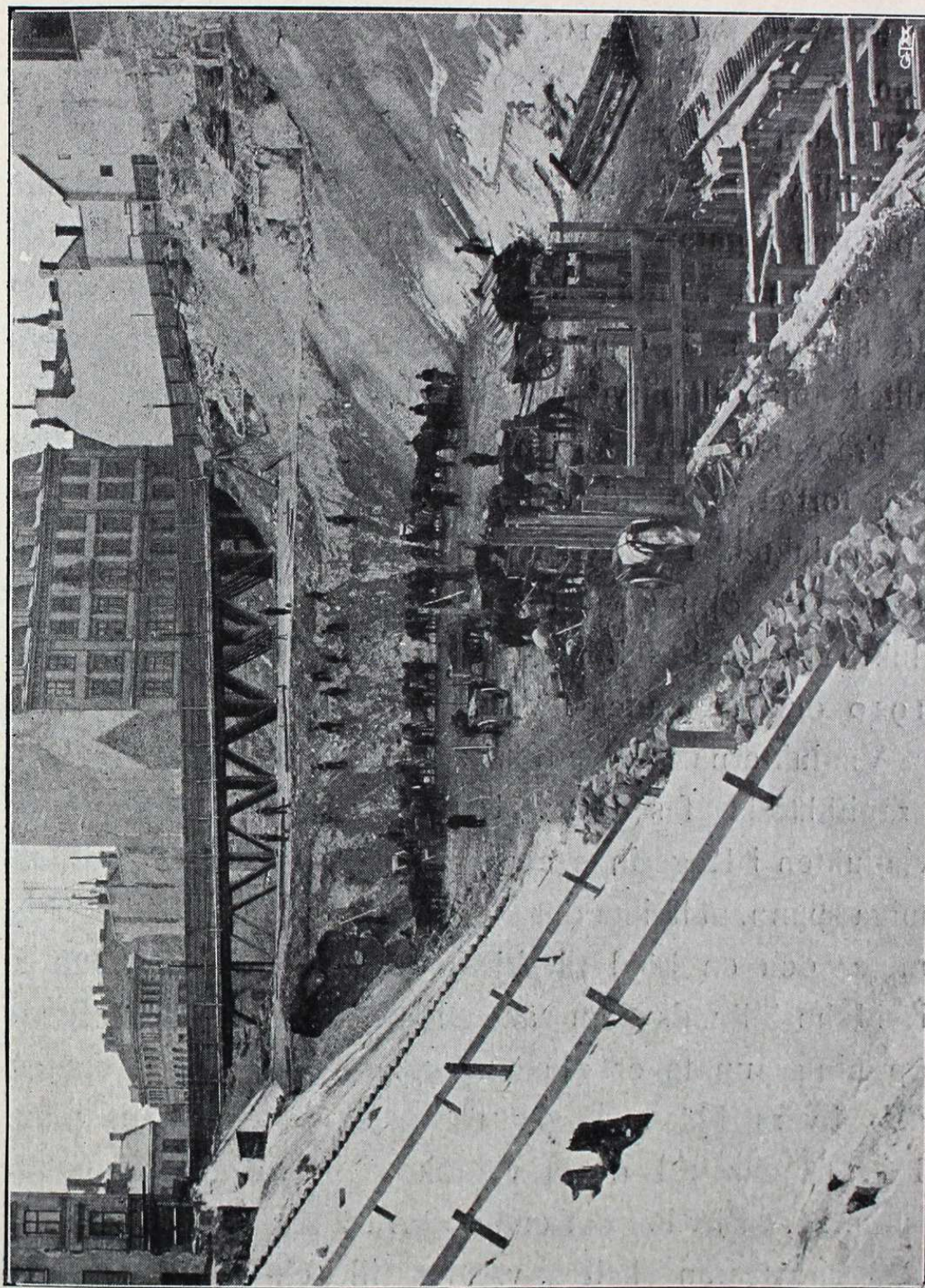
Lutterngatan sedd från Stureplan i början af 1890-talet.

I staten för sistnämnda år upptogs äfven anslaget för påbörjande af gatans planering, hvaremot stadsfullmäktige först i maj samma år beslöto, att gatan skulle erhålla en bredd af 24 meter på sträckan mellan Norrlandsgatan och Hötorget.

Det sålunda beslutade gatuarbetet kunde dock ej påbörjas förr än våren 1905, emedan egendomarna vid Lutternsgatan först måste afröjas från byggnader, hvilket på grund af gällande hyreskontrakt ej kunde begynna förrän på senhösten 1904.

Åren 1905 och 1906 pågick planeringsarbetet uteslutande från östra ändan, men därefter äfven från den västra.

Emellertid var staden, som alltsedan beslut fattats om Kungsgatans framdragande börjat inköpa för ändamålet erforderliga egendomar, vid tiden för detta gatuarbets påbörjande ännu ej ägare till all den mark, som behöfdes, dels för själfva gatan, dels ock för utläggande vid sidan af gatan utaf slänter för undvikande af dyrbara stödmurar samt ersättningar för möjligen skadade byggnader. Härigenom uppkom en del hinder för arbetets skyndsamma och lämpligaste bedrivande, särskildt vid gatudelens västra ända, hvarest vissa af staden ej förvärfvade egendomar i kvarteret Järnplåten omöjliggjorde nedschaktningens utförande till fullt djup och till större bottenbredd än några få meter.



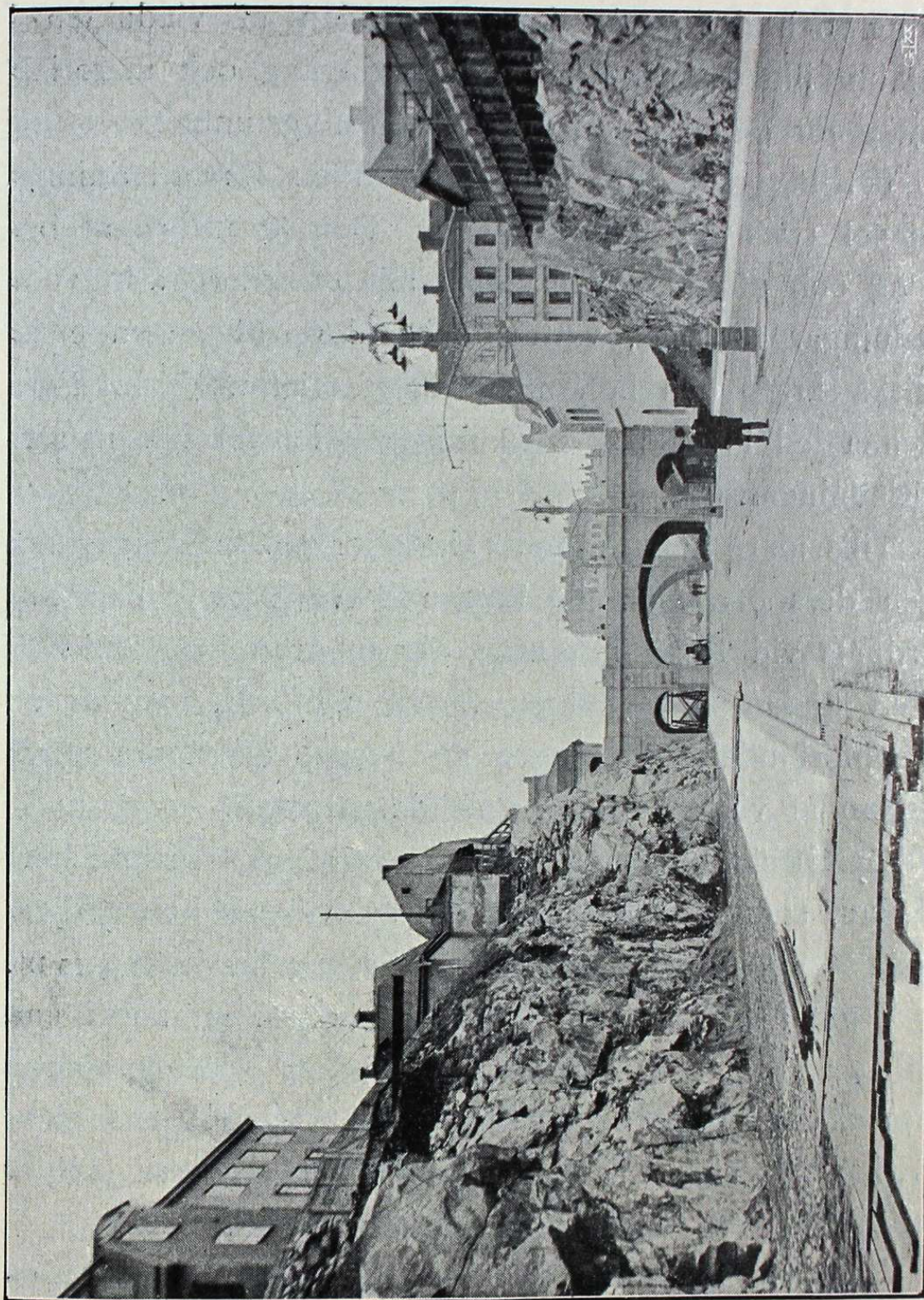
Brunkebergsåsens genomgräfnings 1909 för Kungsgatans framdragande.

Först under år 1910, sedan staden genom expropriation förvärfvat egendomen n:r 6 i kvarteret Järnplåten, och sedan därå varande hus blifvit nedrifvet och det sedan blifvit bestämdt, att en provisorisk stödmur skulle uppföras i gatan för att skydda husen å tomterna n:ris 3 och 13 i samma kvarter, kunde planeringsarbetet återupptagas å denna del af gatan, som härigenom alltså ännu ej blifvit utlagd till full bredd.

Från den östra ändan kunde planeringsarbetet däremot fortgå utan större hinder.

Viadukten i Regeringsgatan påbörjades under år 1909 och öppnades för trafik sommaren 1010. Viadukten i Malmskillnadsgatan påbörjades i november 1910 och öppnades för trafik i september innev. år.

Viadukterna äro utförda af armerad betong med granitklädda fasadytor. I konstruktivt hänseende är viadukten i Regeringsgatan en balkbro med tre hvalfformiga spann, af hvilka det största har en spännvidd af 12,4 meter och en höjd till hjässan af 6 meter. Viadukten i Malmskillnadsgatan är en trelänks-hvalfbro, hvars öppning upptager hela gatans bredd, 24 meter, och hvars hjässa ligger 10 meter öfver gatans plan. I brofästena till dessa viadukter hafva anordnats utrymmen, af hvilka det ena i norra ändan af viadukten i Regeringsgatan skall användas till bekvämlighetsinrätt-



Kungsgatan sedd från Norrlandsgatan i november 1911.

ning och det andra i södra ändan af viadukten i Malmskillnadsgatan är afsedt till ingång och materialintag för den i gatan anlagda ledningstunneln.

I Kungsgatan har nämligen landets första ledningstunnel (*subway*) blifvit anlagd. Den är utförd af betong och afsedd att inrymma alla erforderliga hufvudledningar för gas, vatten och aflopp äfvensom elektriska kraft- och belysnings- samt telefonkablar. Från denna ledningstunnel utgå sidogallerier för husens seruisledningar.

Tillsvidare hafva trappförbindelser mellan Kungsgatan och dess ofvannämnda korsande tvärgator endast anordnats vid Regeringsgatan, där ett trapphus vid hvardera ändan af viadukten blifvit uppfördt, men är en trappförbindelse föreslagen att byggas äfven vid norra ändan af viadukten i Malmskillnadsgatan.

Gatubeläggningen utgöres af vanlig tuktad sten i körbanan, som äger en bredd af 15,5 meter och af ljusgula tegelplattor i gångbanorna, hvilkas bredd är 4,25 m.

I gatan är anordnad elektrisk belysning, anbringad på de midt i körbanan och mellan spårvägsspåren uppställda stolparna, hvilka uppbar spårvägens elektriska ledningar. Kring hvar och en af dessa stolpar är förlagd en långsträckt, mindre refuge.

Elektrisk belysning är äfven anordnad i trapphusen samt i ledningstunneln.

Vid arbetets utförande hafva bortförts 103,990 kbm. jord och 30,399 kbm. fast berg eller en sammanlagd kvantitet af 134,389 kbm. Om denna massa tänkes förlagd på Gustaf Adolfs torg, skulle dess höjd blifva omkring 14,5 meter.

\* \* \*

För genomförandet af den nu i det närmaste fullbordade regleringen har staden förvärfvat en tomtareal om 23,348 kvm. för kronor 5,131,000 hvarjämte 4,263 kvm. tagits i anspråk af förut befintlig gatumark, hvilket utgör sammanlagdt 27,611 kvm. mark.

För regleringsarbetets utförande hafva stadsfullmäktige beviljat tillsammans 1,360,000 kronor.

Af dessa hafva tills dato utgifvits för:

Sprängning och schaktning 524,433:99

Viadukten i Regeringsgatan

med två trapphus . . . 181,914:41

Viadukten i Malmskillnadsg. 185,598:68

Ledningstunneln . . . . 164,601:02

Arbeten vid viadukten i Re-

geringsgatan för att möj-

liggöra framtida anlägg-

ning af en underjordisk

järnväg i Kungsgatan . . 19,558:83

Beläggning . . . . . 110,436:26 1,186,543:19

Transport Kr. 1,186,543:19

Återstående arbeten: trapp-  
förbindelse i Malmskill-  
nadsgatan, borttagande af  
provisoriska stödmurar,  
komplettering af gatube-  
läggning m. m. omkring  
Hvadan arbetskostnaderna  
i sin helhet komma att  
belöpa sig till omkring

90,000:—

---

Kronor 1,276,543:19

Kostnaderna för mark och arbete uppgå alltså sam-  
manlagda till omkring 6,407,543 kronor.

Som för själfva gatans utläggning åtgått omkring  
12,000 kvm. mark, återstår 15,611 kvm. för annat  
ändamål disponibel mark.

Om på denna senare yta fördelas hela reglerings-  
kostnaden, oberäknadt tillägg för räntor samt afdrag  
för inkomster i fastigheter, belöper sig denna kostnad  
till omkring 410 kronor per kvm.

\* \* \* \* \*  
\* \* \*  
\*

Arbetet, som planlades och påbörjades under förut-  
varande byggnadschefen A. O. Alrutz's öfverinseende,  
har utförts af stadens byggnadskontors gatuafdelning  
under förste ingenjörerna O. Fröman samt, från och  
med 1909, C. J. Gimberg. Posthafvande har varit in-  
genjören O. Lindahl från och med år 1908.

Arkitekturritningarna till viadukterna med trapphus  
hafva utarbetats å stadens byggnadskontors arkitektur-  
afdelning under arkitekten G. Améens ledning. Kon-  
struktionsritningar och beräkningar till viadukterna hafva  
utförts af ingenjören T. Kempe.

Såsom entreprenörer hafva vid detta arbete varit  
anställda firman Botolfsen & C:o för uppförande af  
viadukten i Regeringsgatan, undantagandes grundlägg-  
ning och stenleverans, Aktiebolaget Skånska Cement-  
gjuteriet för viadukten i Malmskillnadsgatan med undan-  
tag för granitbeklädningen och grundläggningen, samt  
Kasper Höglund för ledningstunneln öster om Rege-  
ringsgatan. Härjämte hafva sprängnings- och stensätt-  
ningsarbeten samt körslor äfvensom belysningen i led-  
ningstunneln utförts genom entreprenörer, men hafva  
alla öfriga arbeten utförts med stadens egna arbetare.

Arbetet har berörts af fyra arbetsinställelser under  
en sammanlagd tid af 227 dagar. Stadens egna ar-  
betare hafva däri deltagit under 37 dagar.

Under arbetet har blott ett olycksfall bland arbetspersonalen inträffat, tyvärr med dödlig utgång. Arbetaren var anställd hos en af entreprenörerna.

November 1911.

STOCKHOLMS STADS BYGGNADSKONTOR