



01594



B 1776 / 1944

D. III.

Pp (Ref., svetr.) B

Ex B

Bjurholm, Anders

90

B

OM

UPPFARTSVÄGAR TILL SÖDERMALM

AF

ANDERS BJURHOLM

I.



STOCKHOLM
TRYCKT I CENTRAL-TRYCKERIET
1887.

OM

UPPFARTSVÄGAR TILL SÖDERMALM

AF

ANDERS BJURHOLM

I.



JEAN JAHNSSONS
GAMLING
STOCKHOLM
TRYCKT I CENTRAL-TRYCKERIET
1887.

INNEHÅLL:

	Sid.
I. Inledning. — Södermalm såsom byggnadsområde. — Befolkningsförhållanden	5.
II. Götgatans körtrafik. — Lutningsförhållanden	7.
III. Olika förslag till uppfartsvägar	9.
IV. De <i>verkliga</i> kostnaderna för såväl Götgatans reglering som mitt <i>A</i> -förslag	19.
V. Jemförande tabell öfver kostnadsförslagen	22.
VI. Tunnel eller öppet schakt?	24.
VII. En utredning i syfte att ådagalägga, hvarest Södermalms egentliga trafikintressen äro till finnandes	26.
VIII. Slutord	31.

Å hosföljande karta I äro författarens förslag sålunda betecknade: *A* angives genom de röda linierna, förslaget *B* är markeradt med svarta linier och mera förskjutet mot öster än *A* samt förslaget *C* utmärkt medels de svarta linierna mellan Södra Tullportsgatan (Östgötagatan) och Götgatan.



I.

Inledning. — Södermalm såsom byggnadsområde. — Befolkningsstatistik.

Frågan om förbättrade uppfartsvägar till Södermalm, lämpade efter tidsförhållandena och stadsdelens betydelse, har sedan lång tid tillbaka stått på dagordningen, och en mängd olika förslag i detta syfte hafva äfven i följd häraf framkommit, men intet af dem har hittills lyckats vinna majoritet för sig inom kommunalrepresentationen.

Det snart sagdt enda skäl, som hindrat Södermalm att blifva hvad det, på grund af sitt centrala och i öfrigt såsom byggnadsområde förträffliga läge, för länge sedan bort, är likväl endast den topografiska beskaffenheten af dess norra mot staden vetande del.

Denna är nämligen sådan, att den så att säga döljer den egentliga malmen, i det den mot norr endast visar en otillgänglig front af branta klippväggar, i följd hvaraf stadsdelens verkliga terrängbeskaffenhet blifvit okänd för den stora allmänheten. Det »backiga Söder» har blifvit ett slagord, och få äro de icke söderbor, som veta, att det blott är en försvinnande bråkdel af malmen, som företer dylika ogynsamma terrängförhållanden, samt att den ojemförligt större delen deraf i berörda hänseende uthärdar jemförelse med, ja öfverträffar de bäst belägna stadsdelarna å Norrmalm.

En redogörelse för de ofvan nämnda förslagen till uppfartsvägar, en jemförelse dem emellan och en utredning af den viktiga frågan bör, det är att förmoda, mottagas med *allmänt intresse*, ty förbindelsen mellan Södermalm och öfriga stadsdelar är en fråga, som naturligtvis icke kan anses såsom uteslutande berö-

rande Söder. Lika väl som den södra stadsdelen behöfver en beqväm förbindelse med den öfriga staden, i samma grad är denna i behof af en lättad kommunikation med Södermalm. Det kan således icke med fog blifva tal om »lokalintressen», så mycket mindre som Södermalm, med dess mångsidiga och stortartade industri och starka folkökning, hittills icke, med afseende på förbättrade kommunikationer och i jemförelse med andra stadsdelar inom hufvudstaden, blifvit behandladt med den hänsyn stadsdelen verkligen förtjenar. Det har i följd häraf blifvit en bjudande pligt för samhället i sin helhet att i den närmaste framtiden godtgöra denna orättvisa.

Södermalm är, som bekant, indeladt i tvenne territoriella församlingar, Katarina och Maria, och hvad särskildt den sistnämnda beträffar, hafva flera väguppfarter föreslagits, af hvilka en nu är under utförande, hvarförutom en utvidgning af Hornsgatan satts i fråga; men då denna församlings behof af lättade kommunikationer, genom den förenämnda farledens fullbordande, till en del blifvit tillgodosedt, och Hornsgatans trafik i jemförelse med Götgatans icke är så betydlig, samt den förra gatans lutningsförhållanden äro vida bättre än den senares, torde ett ordnande af Maria församlings kommunikationer utan någon synnerlig olägenhet tillsvidare kunna uppskjutas.

I det följande kommer således endast den östra delens af Södermalm, d. v. s. Katarina församlings trafikintressen att beröras. Framdeles torde dock tillfälle gifvas att närmare utveckla Maria församlings behof af förbättrade kommunikationer.

En af de faktorer, hvarmed man måste räkna, då det gäller ett ordnande af de nu i fråga varande kommunikationsförhållandena, är stadsdelens betydelse såsom byggnadsområde.

Om man, såsom riktigt är, utgår från det antagandet att Stortorget är Stockholms centralpunkt, visar en undersökning rörande de olika stadsdelarnes inom hufvudstaden tillgång på centralt belägna obebyggda tomter, att Norrmalm i rundt tal innehåller 2 millioner, Kungsholmen 3 millioner och Södermalm 11 millioner qv.-fot af sådana tomter. Södermalms ofantliga öfvervigt i detta afseende ligger sålunda i öppen dag. Ännu större blir denna öfvervigt om tillika hänsyn tages till den mängd af Södermalms centralast belägna tomter, hvilka äro belamrade

med gamla trähus och dylika otidsenliga byggnader. Denna för ombyggnad lämpliga areal torde, äfven med afdrag af motsvarande areal å Norrmalm, kunna anslås till minst 6 mill. qv.-fot. Läggas dessa 6 mill. qv.-fot till förutnämnda 11 mill. qv.-fot, erhålles alltså å Södermalm en för byggnadsändamål tjenlig centralt belägen tomtareal af 17 mill. qv.-fot. Denna areal är lika stor som *hela* den ännu obebyggda delen af Norrmalm, d. v. s. den sistnämnda stadsdelens *både centralt* och *aflägsat* belägna tomtområden, hvartill kommer att dess afstånd från Stockholms centrum icke är större än Norrmalmsområdets *minsta* afstånd från samma punkt.

Hvad befolkningsförhållandena å Södermalm beträffar, hänvisas till de statistiska uppgifterna öfver folkmängdstillväxten i hufvudstadens olika församlingar, hvaraf framgår att Östermalms, *Katarina*, Adolf Fredriks och Kungsholms äro de lifskraftigaste. Men då Östermalms folkmängd t. ex. under år 1884 icke ökades, var deremot folkmängdstillväxten i Katarina församling under samma år den absolut största som hittills förekommit i någon församling inom hufvudstaden. Den sistnämnda församlingens folknumerär är ock näst Östermalms den absolut största i Stockholm. Hela numerären af befolkningen å Södermalm uppgick vid 1885 års slut, enligt uppgift från Statistiska centralbyrån, till 62,563, hvaraf 33,429 komma på Katarina och 29,134 på Maria församling.

II.

Götgatans körtrafik. — Lutningsförhållanden.

Ehuruväl sålunda af det föregående framgår, att Södermalm såsom byggnadsområde och dess befolknings höga numerär gifva stadsdelen en sådan betydelse, att behovet af tidsenligare förbindelser med öfriga stadsdelar, och synnerligast de centrala, kan antagas vara oomtvistadt, bör dock till en början yttras några ord om de nu befintliga farlederna och stadsdelens trafik i allmänhet.

Den stora trafiken med landtmannaprodukter genom Skans tull och Danviks tull, synnerligast från den förstnämnda, samt gods-
trafiken till och från södra jernvägsstationen skall nu söka sig
väg öfver Götgatan till Slussen, och har i denna trafikled med
sina synnerligt ofördelaktiga lutningsförhållanden orsakat en olid-
lig trängsel, än mer förökad genom trafiken från de i denna
trakt belägna stora fabriksanläggningar, hvilka genom nämnda
trafikled erhålla sina råämnen och utföra sina produkter till
andra stadsdelar.

I den berättelse om Stockholms kommunalförvaltning för
år 1882, som stadsfullmäktiges beredningsutskott låtit utgifva
af trycket, finnes i tabellform, sidd. 132—135, intagna uppgif-
ter öfver rörelsen med åkdon d. 9—12 november från kl. 8 f.
m. till kl. 6 e. m. på de mest trafikerade gatorna i hufvudsta-
den. Väljer man uppgiften för t. ex. d. 12 nov., finner man,
att under de i fråga varande 10 timmarna antalet åkdon, som
passerat nedannämnda gator, ställer sig sålunda:

Oxtorgsgatan med 15,8 fots körbana.....	1546 st.
L:a Nygatan » 18,0 » »	1678 »
Klara Strandg. » 16,8 » »	1679 »
Norrmalmsg. » 19,6 » »	1996 »
S:a Nygatan » 19,5 » »	2896 »
Götgatan » 22,0 » »	3759 »

eller i medeltal pr timma för sistnämnda gata nära 376 åkdon.
Enligt nämnda uppgift trafikerades Götgatan kl. 2—3 e. m. samma
dag af 470 åkdon. Allt detta på en körbana af 22 fots bredd
och som sålunda endast är 2,5 fot bredare än Stora Nygatan,
hvars trafik, som här ofvan synes, är vida mindre. För öfrigt
behöfver knappast påpekas att Götgatans trafik sedan 1882 ökats,
icke minskats.

Beträffande lutningsförhållandena för uppfarten från Slussen
genom de begge Slussgatorna och Brunnsbacken till Södermalms-
torg, är det ju känt, att de för en så stor trafikled som denna
äro de svåraste. Från Carl Johans torg har nämligen Östra Sluss-
gatan till mynningen af Brunnsbacken en stigning af 1 : 18, och
denna senare stiger från 1 : 15 till och med 1 : 13 till Södermalms
torg. Stigningen å Vestra Slussgatan från Carl Johans torg är

dels 1 : 14 dels 1 : 17 till samma slutpunkt. Från Peder Myndes backe till Urvädersgränden stiger Götgatan 1 : 10 till 1 : 12 och mellan Högbergsgatan och Bangårdsgatan 1 : 22, allt i medeltal.

Det är tydligt att en farled sådan som denna, mätande omkring 2500 fot i längd och bildande en sammanhängande upp- och nedförsbacke med så starka lutningar som de här ofvan uppgifna, måste försaka stort hinder för trafiken och äfven gifva anledning till ett obehörigt ansträngande för dragarena, d. v. s. ett legaliseradt djurplågeri.

Som här ofvan nämndes, kan det således anses bevisadt och till fullo erkänt, att den nuvarande uppfarten till och hufvudtrafikleden i norr och söder för Södermalm icke längre uppfyller ens de billigaste anspråk, och att i följd häraf en annan trafikled i den närmaste framtiden måste sökas och utföras. Nödvändigheten häraf har äfven erkänts af stadsfullmäktiges beredningsutskott, som i sitt utlåtande nr 221 för 1885 bl. a. yttrar: »Att en förbättring bör åstadkommas i Södermalms hufvudtrafikled från norr till söder, torde få anses vara ostridigt, då Götgatan så väl genom sin ringa bredd som i följd af sina ofördelaktiga lutningsförhållanden på ett föga tillfredsställande sätt betjenar den stora allt mer tilltagande rörelsen . . .»

III.

Olika förslag till uppfartsvägar.

Härnedan meddelas en redogörelse för de förslag till uppfarter, som dels blifvit framställda inom stadsfullmäktige dels framkommit på annat sätt. De under grupp I upptagna förslagen kunna anses såsom lokaltrafikleder och de under grupp II såsom centralvägar. Mina tre förslag äro å kartan I betecknade med *A*, *B*, och *C*, af hvilka de två sistnämnda upptaga tre olika alternativ, härnedan angifna med *B*, *B*₁ och *B*₂ samt *C*, *C*₁ och *C*₂.

Grupp I.

Den numera beslutade vägen utefter *Stadsgården till Tegelviken* i sammanhang med utvidgning af hamnområdet.

Hrr Knös och Brodins förslag till uppfart från *Stadsgården till Nerikesgatan (Renstjernas gata)* jemte reglering af hela trakten utefter Glasbruksgatorna.

Grupp II.

Hr *C. F. Edelstams*. Utgående från Hornsgatan med utvidgning af Repslagaregatan å vestra sidan till 24 meters (81,5 fot) bredd och samma gatas förlängning till Bangårdsgatan. Hornsgatans och Bangårdsgatans utvidgning till samma bredd mellan Repslagaregatan och Götgatan.

Hr *R. Telanders* af d. 13 mars 1885. Utvidgning af Götgatan från Södermalmstorg till Pilgatan (Folkungagatan) på dess östra sida till 80,8 fot, eller samma bredd som är bestämd för den öfriga delen af Götgatan.

Det gamla tunnelförslaget. Tunnel, utgående från Öfre Stadsgården, om cirka 40 fots bredd, utmynnande vid egendomen n:r 2 qv. Pelarbacken större på Götgatan midt för Bangårdsgatan. Förslaget är upptaget i stadens allmänna regleringsplan, men har ej blifvit fastställt.

Hr *Richard Gustafssons* af d. 16 febr. 1885 är i nära öfverensstämmelse med föregående förslag beträffande rigtningen och utgår från huset n:r 3 Peder Myndes backe samt ofvan jernvägstunneln, dels med tunnel dels med öppet schakt af 60 fots bredd och bro öfver Katarina Högbergsgata. Förslaget har sedan delvis förändrats.

A. Bjurholms af d. 29 april 1884 (å hosföljande karta I betecknad med A) med hemställan att en uppfart af 60 fots bredd måtte anläggas, utgående från mynningen af Brunnsbacken och följande dervarande stödjemur mot Stadsgårdshamnen i östlig rigtning, tills den midt för huset n:r 8 i Stadsgården passerar denna och öfriga mötande egendomar i rak rigtning och öppet schakt mot Södra teaterhuset, som undergås jemte hithörande gård och framför liggande torgplan, intill norra ändan af Mosebacke torg med en tunnel af högst 150 fots längd, och härifrån fortsättes i öppet schakt på 40 fots afstånd vester om och parallelt med Östgötagatan (S. Tullportsgatan) intill Folkungagatan (Pilgatan), med en stigning räknadt från östra mynningen af Brunns-

backen till ändpunkten å Pilgatan af 1 fot på 42,17, och att i sammanhang härmed Svartensgatan, Högbergsgatan och V. Qvarngränden på broar öfverföras den föreslagna gatan, och att Tjärhofsgatan och Stora Glasbruksgatan sänkas i plan med samma nya gata, der de skära denna.

A. Bjurholms förslag B. Helt och hållet lika med näst föregående, endast förskjutet mot öster, så att dosseringens öfverkant sammanfaller med Östgötagatans (Södra Tullportsgatan) nuvarande vestra tomtlinie.

A. Bjurholms förslag B₁. Lika med *B*, men med öppet schakt till närheten af Mosebacke trappor, tunnel derifrån till norra sidan af planteringen på Mosebacke torg och derifrån i öppet schakt till Tjärhofsgatan.

A. Bjurholms förslag B₂. Tunnel från Mosebacke trappor till södra sidan af Katarina Högbergsgata. I öfrigt lika med *B*.

Om i de här ofvan uppgifna alternativen *B*, *B₁* och *B₂* öppna schakt väljas, skola de dem korsande tvärgatorna naturligtvis öfverföras på broar.

A. Bjurholms förslag C. I likhet med föregående förslag utgående från Brunnsbackens mynning genom egendomarna med adressnummer 4 och 6 Öfre Stadsgården och öfriga mötande tomter, med 60 fots bredd i rak riktning och *öppet schakt* parallelt med Göt- och Östgötagatorna (Södra Tullportsgatan), på omkring 300 fots afstånd från den förstnämnda, till Tjärhofsgatan, hvarvid Clevegränden, Urvädersgränden, Hökensgatan, Svartensgatan, Katarina Högbergsgatan och Kapellgränden (Vestra Qvarngränd) på broar öfverföras det öppna schaktet.

A. Bjurholms förslag C₁. Riktning och bredd lika med föregående, men med öppet schakt till Clevegränden, tunnel härifrån till södra linien af Hökensgatan, härifrån i öppet schakt till Katarina Högbergsgatan, Svartensgatan öfvergås på bro, tunnel från norra tomtlinien af Katarina Högbergsgatan till Kapellgrändens (Vestra Qvarngränd) södra linie och derifrån i öppet schakt till Tjärhofsgatan.

A. Bjurholms förslag C₂. Riktning och bredd lika med föregående, men i öppet schakt till Clevegränden, tunnel härifrån till södra gränslinien af Kapellgränden (Vestra Qvarngränd) och härifrån i öppet schakt till Tjärhofsgatan.

I sammanhang med *B.* och *C.*-förslagen skulle Tjärhofsgatans bredd vidgas.

Hr *J. Anderssons.* Uppfartsväg med 18 meters (61³/₄ fot) bredd från Östra Slussgatan till Tjärhofs- och Folkungagatan (Pilgatan), framdragen till större delen af sträckan i öppen sprängning samt med tunnel å en längd af 150 meter (510 fot) under södra hälften af kvarteret Kejsaren och norra delen af kvarteret Pelarbacken större. Rigtningen synes vara i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de här ofvan nämnda *C.*-förslagen.

Beträffande det under grupp I förut omnämnda förslaget Stadsgården—Tegelviken, är det beslutadt att framdeles utföras, hvilket beslut kan anses väl befogadt ur synpunkten af behovet af ökad hamnområde, synnerligast hvad Tegelviken beträffar. Dess egenskap af trafikled deremot, synes ej vara af större vikt, då endast det yttersta af Katarina församlings östligaste del härigenom skulle vinna en närmare förbindelse med Slussen.

Hr Knös och Brodins förslag afser, såsom här ofvan i kortet påpekats, en uppfart från Stadsgården till Nerikesgatan (Renstjernas gata) jemte reglering af såväl den ofvanför liggande trakten som den omkring Glasbruksgatorna belägna. Förslaget är särdeles vidtomfattande och i följd deraf dyrbart, hvarförutom det mera synes afse att blifva tilltalande för skönhetssinnet än verkligt praktiskt.

På sista tiden har framkommit ännu ett förslag till en östlig uppfart, hvilket dock på det hela taget endast synes utgöra en modifikation af hrr Knös och Brodins. Förslaget går ut på att anlägga en väguppfart utgående från Brunnsbackens östra mynning, i ungefär rak riktning följande Stadsgårdens omreglerade gränslinie, till Nytorgsgatan (Stadsträdgårdsgatan) och Nerikesgatan (Renstjernas gata). Lutningen mellan Brunnsbacken och Nytorgsgatan skulle blifva 1 : 30, i följd hvaraf Katarina Högbergs- och Nytorgsgatorna på den punkt der de skära hvarandra måste sänkas 22 fot, hvarigenom vägstycket från Högbergsgatan till Tjärhofsgatan skulle blifva liggande i samma plan som den sistnämnda gatan. En sådan reglering skulle dock verka ytterst oför-

delaktigt på profilen af Katarina Högbergsgatan, som ifrån den nyssnämnda skärningspunkten såväl öster- som vesterut finge en så stark lutning som 1:11. Öfriga i Nytorgsgatan utmynnande tvärgator skulle i samma proportion erhålla svårare lutningar. Här af torde framgå att förslaget i intet afseende är egnadt att underlätta lokaltrafiken i denna trakt.

Det skulle således vara med afseende på genomgångstrafiken ett utförande af detta förslag skulle ega betydelse, men efter en blick på närlagda karta II, torde det blifva klart att endast de områden, som å denna betecknas med D och E härigenom skulle vinna någon fördel. Men då dessa områden, såsom i det följande skall visas, äro af ringa betydelse jemförda med öfriga delar af Katarina församling, torde denna hänsyn icke utgöra tillräcklig grund för antagande af det här omordade förslaget.

Om man dessutom i detalj afväger olägenheter och fördelar, måste beaktas att den dyrbara, staden tillhöriga Södra arbetsinrättningen i och för vägens utförande skulle raseras, och att kostnaden härför icke kan beräknas till mindre än 500,000 kronor. Kostnaderna i sin helhet skulle för öfrigt ej blifva mindre än för en centraluppfart, utan snarare ställa sig några hundratusental dyrare. Ej heller kan det förutsättas att godstrafiken från den södra jernvägsstationen och Götgatan, äfven med förmånligare lutningsförhållanden än de här föreslagna, skulle taga en omväg till Nerikesgatan eller Nytorgsgatan, hvilken i förra fallet kan beräknas till 2,500 och i det senare till 2,000 fot. Den skulle säkerligen i stället, som hittills, söka sitt utlopp i Götgatan.

De fördelar åter, som genom en reglering sådan som denna skulle vinnas, komme väl endast att bestå deri, att farledens mot Stadsgården vettande sida kunde bebyggas och sålunda från Salt-sjösidan erbjuda en ögat smekande anblick, samt att Nytorgsgatan i sin helhet blefve vidgad till 60 fots bredd.

Emellertid läser förslagsställarnes plan vara den, att till en början hos stadsfullmäktige endast begära anslag för farledens utförande intill Södra arbetsinrättningen, och med kringgående af denna blott provisoriskt ordna den återstående sträckan fram till Nytorgsgatan, utan att ifrågasätta dennas sänkning. Tanken är fyndig nog, ty härigenom skulle anslagssumman få jemförelsevis blygsamma proportioner och på så sätt lättare kunna erhållas.

Dock torde det ligga i öppen dag, att trafikleden sålunda ordnad i ingen mån kunde blifva till nytta för genomgångstrafiken och att stadsfullmäktige genom ett beslut i denna riktning skulle ikläda sig förbindelse att förr eller senare bevilja det belopp, som erfordras för planens vidare realiserande.

Med hänsyn till klok beräkning och tillbörlig varsamhet torde det äfven vara lämpligt att först tillse i hvad mån uppfarten från Skinnarviken till Maria församling kommer att bidra till denna del af Södermalms utveckling och gagn, innan en densamma motsvarande trafikled från Stadsgården i Glasbruksgatans riktning till Nytorsgatan eller Nerikesgatan beslutas, så mycket mer som kostnaden för uppfarten vid Skinnarviken icke lär stanna vid beräknade 800,000 kr. utan troligen kommer att uppgå till dubbla beloppet.

På grund häraf torde såväl detta förslag som hrr Knös och Brodins böra modifieras till endast en reglering af uppfarten öfver Glasbruksgatorna.

Vid ett närmare skärskådande af hr C. F. Edelstams förslag, väcker först och främst den omständigheten uppmärksamhet, att vägen, då den ju gör anspråk på att anses såsom en central-uppfart, blifvit förlagd alldeles för långt åt vester. Vidare kan anmärkas, att den skulle framgå i den tätt och väl bebyggda Repslagaregatan, hvarigenom expropriationskostnaderna blefve synnerligt stora; att Hornsgatans profil skulle försämrans och att den branta Brunnsbacken kvarstode oförändrad. På dessa skäl torde detta förslag minst af alla kunna rekommenderas.

Hr R. Telanders förslag är förordadt af drätselnämndens första afdelning, som uppgjort tvenne alternativa förslag, nämligen: dels enligt kostnadsberäkning X, (i Bihang n:r 133 till beredningsutskottets utlåtande och memorial för 1885) att utvidga Götgatan på östra sidan till en bredd af 91 fot (27 meter) samt sänkning till 60 fots (18 meter) bredd å samma sida mellan Södermalms-torg och Pilgatan (Folkungagatan) dels enligt kostnadsberäkning XI (Bihang n:r 133 för år 1885) utvidga gatan på förenämnda sträcka till 80,8 fots (24 meter) bredd, hvarvid gatubreddens för den gamla oförändrade delen skulle minskas från nuvarande cirka 39 fot till 30 fot och den sänkta delen erhålla 50 fots (15 meter) bredd.

Alternativet XI har af beredningsutskottet förordats till antagande.

Hvad först lutningsförhållandena för denna väg angå, har förut, sid. 8, visats att Östra och Vestra Slussgatornas profiler icke äro fullt tillfredsställande och att Brunnsbackens är mycket ofördelaktig. Men de båda Slussgatornas lutningar från Slussen räknadt kunna, ehuru de nämnda gatorna äro trafikabla sådana de äro, utan alltför stora kostnader framdeles förbättras. Så t. ex. skulle Östra Slussgatan kunna förbättras till 1:35 och Vestra Slussgatan till 1:22. Utan ett synnerligt vidtomfattande och dyrbart arbete kan Brunnsbacken deremot icke förbättras.

Hvarför, kan man med skäl fråga, skall man släpa sig upp för den branta Brunnsbacken för att på den nya Götgatan mötas af sämre lutningsförhållanden (mellan Södermalms torg och Svartensgatan 1:32) än dem som skulle förefinnas på de af mig föreslagna farlederna (1:42 å 1:40)? Det enda skäl drätselnämndens första afdelning haft att anföra är, att en bättre förbindelse mellan den östra delen af malmen och den sänkta Götgatan skulle tillgodoses. För den skull vill afdelningen dessutom för en kostnad af omkring 150,000 kronor anlägga en ny gata af 40 fots (12 meter) bredd bredvid nuvarande Katarina Högbergsgatan. Denna nya gata skulle på en längd af öfver 550 fot erhålla en lutning af 1:15; således en ny och längre backe än den nuvarande af 300 fots längd, som slutar vid Kapellgränden, hvilken senare ej kan nås på annat sätt än genom en omväg till Östgötagatan (Södra Tullportsgatan). Den sistnämnda nya gatan skulle dessutom i likhet med den nya Götgatan blifva en terassgata. I följd häraf skulle äfven Svartens- och Hökensgatorna samt Urvädersgränden och Clevegränden omregleras och Katarina Högbergsgatan, Svartens- och Hökensgatorna medels broar öfver den sänkta delen af Götgatan öfverföras till den högre belägna.

Som här ofvan synes, skulle den nya Götgatan både enligt alt. X och XI blifva en terassgata med i förra fallet 60 fots bredd å den sänkta delen och i det senare med 50 fots bredd å motsvarande del. För en trafikled sådan som denna måste den mindre bredden anses helt och hållet otillfredsställande.

För öfrigt torde om ett dylikt förslag kunna sägas, att det icke längre är fråga om *en* gata utan om tvenne sådana, löpande

bredvid hvarandra med betydligt olika höjd, och hvilka på en längd af 1260 fot icke skulle få någon förbindelse med hvarandra. Vidare kan sättas i fråga om ej jernvägstunneln skulle utsättas för skada vid en så djup sänkning af Götgatan som den här föreslagna. Och till sist! Det kan icke förnekas att *Götgatan i alla möjliga fall måste i det närmaste bibehållas i sitt nuvarande skick i och för lokaltrafikens betjenande*. Kan det då medföra någon fördel att, i enlighet med beredningsutskottets hemställan, minska den gamla Götgatans bredd med 9 fot utan att dermed vinna annat än en gata af endast 50 fots bredd, för hvilket ändamål dessutom hela den östra sidan af den välbebyggda Götgatan skulle ramponeras? Det torde utan tvifvel vara bättre att i en annan lämpligare led än denna förlägga den ifrågasatta centraluppfarten.

Såsom en illustration till »lokaltrafikens förbättring» genom det Telanderska förslagets utförande förtjenar äfven påpekas, huru en person boende å Svartensgatan invid den sänkta Götgatan för att förflytta sig till huset midt emot, det vill i vanliga fall säga tvärs öfver gatan, skulle tvingas att tillryggalägga en väglängd af omkring 1600 fot, eller lika lång väg som mellan Norrmalmstorg och Humlegården.

Slutligen må anföras en omständighet, som väl i det närmaste måste omöjliggöra förslaget om Götgatans bibehållande såsom centraluppfart. Om man nämligen betraktar den trafik, som nu från fyra olika håll, nämligen Götgatan, Hornsgatan, Brunnsbacken och Vestra Slussgatan, korsar sig å Södermalms torg, måste man på goda grunder antaga, att den obetydliga öppna plats, som bildas af nämnda torg, icke utan verklig olägenhet kan än vidare inkräktas. Vederbörande hafva dock varit af annan mening, enär koncession meddelats å anläggande af spårvägar å Södermalm och dragande af ett spår från Slussen i Östra Slussgatan och Brunnsbacken öfver Södermalmstorg till Hornsgatan. Hvilken tillökning i den redan nu olidliga trängseln och öfverhängande faran för de passerandes lif och lemmar, en med ångkraft drifven spårvägstrafik öfver Södermalms torg skall åstadkomma, är ju, utan spillande af många ord, alldeles tydligt, och detta förhållande måste anses som ännu ett tvingande skäl att i någon annan led än Götgatan förlägga centraluppfarten till Södermalm.

Hr Richard Gustafssons båda förslag lida af samma olägenhet som det gamla tunnelförslaget, nämligen de föreslagna trafikledernas närhet till jernvägstunneln, hvarförutom den sneda riktningen gör en reglering af de närbelägna byggnadstomterna ganska svår, hvilket synnerligt skarpt framträder vid vägens utmynnande å Götgatan, der flere välbelägna byggnadstomter på en längre sträcka skulle styckas. En närmare redogörelse för de nämnda förslagen torde i följd häraf vara öfverflödig.

Rörande de af mig framställda förslagen *A*, *B* och *C* med deras olika alternativ, hafva de samtliga en gemensam fördel deri, att de erbjuda synnerligt goda lutningsförhållanden, nämligen 1:42 å 1:40; således en vida bättre lutning än som skulle vinnas genom utförande af något annat hittills framställt projekt. Denna omständighet bör naturligtvis vara en af de hufvudpunkter, hvartill hänsyn måste tagas, då det är fråga om anläggande af en ny uppfart, så mycket mer som de hittills varande trafiklederna blifvit utdömda just på grund af sina svåra backar i förening med deras ringa bredd. Äfven den sistnämnda olägenheten blir till fullo afhjelpat om något af mina förslag antages, enär bredden för alla är beräknad till 60 fot.

Det å kartan I med *A* betecknade förslaget har ursprungligen tillkommit med fäst afseende på Östgötagatans (Södra Tullportsgatan) lämplighet såsom hufvudgata samt en blifvande reglering af Slussgatorna och Slussen, i hvilket senare fall den nämnda utfartens fortsättning norrut komme att mynna rakt ut på Slussen; men då äfven *B*- och *C*-förslagen medföra samma fördel, anser jag mig icke böra strängt fasthålla vid *A*-förslaget.

Utom de fördelar *B*-förslagen i öfrigt erbjuda, kunna de äfven hafva sin vikt om, i enlighet med det af hrr Knös och Brodin uppgjorda förslaget, Glasbruksgatan framdrages till Nerikesgatan, i hvilket fall det sistnämnda förslaget på en sträcka af omkring 200 fot skulle sammanfalla med *B*-förslaget och kostnaderna för det förra minskas med den summa, som erfordras för det senares utförande på denna del.

C-förslagen erbjuda alla, hvilket alternativ som än väljes, den fördel att trafikleden går i rak riktning från Brunnsbackens östra mynning till Tjärhofsgatan. Jemfördt med Götgatsförslaget blir *väglängden* från Slussen till Södra godsstationen precis den

samma, alldenstund det vägstycke, som efter *C*-förslagets utförande skall passeras på Tjärhofsgatan, fullkomligt motsvaras af den parallelt gående Brunnsbacken. Genom utfyllningen i Öfre Stads-gården skulle äfven lutningen å Peder Myndes backe blifva sådan, att den lättare än nu kunde trafikeras. Gatan skulle för öfrigt å ömse sidor kunna bebyggas på vissa sträckor vid båda änd-punkterna och de närbelägna gatorna blefve i det närmaste orub-bade och deras trafik ostörd. En blick på kartan visar också att denna trafikled, såsom centraluppfart betraktad, har det lämp-ligaste läge. Vid en jembörelse mellan de längre fram meddelade kostnadsförslagen visa sig *C*-förslagen dessutom såsom de billi-gaste. Framför *A*- och *B*-förslagen ha *C*-förslagen slutligen den fördel, att den bergås, som måste genombrytas, icke är så hög.

Mot alt. *C* har den anmärkningen framstälts, att den del af vägen som bildas genom öppen sprängning icke skulle kunna bebyggas. Härpå kan dock med skäl svaras, att det väl ej eger någon större betydelse, om en gata på en längd af högst 1000 fot icke kan bebyggas på ömse sidor, då den likväl, sedan den ofvanför liggande bergsplatån uppnåtts, utöfvar ett så mycket större och gagnande inflytande på de områden, som här kunna bebyggas. För öfrigt är det ju icke omöjligt att i en framtid äfven den nyssnämnda gatusträckan kan blifva bebyggd, ty hvem förutsåg väl, då Carl XV:s port sprängdes genom Tyskbagar-bergen, att den väldiga bergmassa, som då bildade dess sidor, redan nu skulle vara delvis bortsprängd, planerad och bebyggd.

Hvad särskildt angår alt. *C*₁, med tvenne kortare tunnlår, är detta utan tvifvel det fördelaktigaste förslaget bland alla. Såsom särdeles talande skäl för antagande af detta kan anföras, att endast en af tvärgatorna, nämligen Svartensgatan, behöfver öfver-föras på bro, att de egendomar, som komma att genomgås i kvarteren Fiskaren större och Kejsaren, vinna fördelaktiga bygg-nadsplatser på den åt schaktet vettande sidan och att de nya och dyrbara byggnaderna i kvarteren Urvädersklippan större och Pe-larbacken mindre blifva orubbade, hvarförutom trafikleden utan att möta några dyrbarare byggnader, än vidare kan utsträckas till Folkungagatan (Pilgatan).

Hr J. Anderssons förslag synes till riktningen vara lika med mitt *C*-förslag, hvaremot i detsamma endast ingår ett alternativ

med en tunnel af 510 fots längd, hvilken dock är förlagd alldeles för långt i söder och i följd hvaraf arbetet skulle onödigt fördyras. I intet fall kan det för öfrigt mäta sig med mina C-förslag, och deraf allra minst med alt. C₁.

IV.

De verkliga kostnaderna för såväl Götgatans reglering som för mitt A-förslag.

Innan en jämförande sammanställning af kostnaderna för de här ofvan uppräknade förslagen kan göras, är det nödvändigt att företaga en justering af de för Götgatans reglering uppgjorda kostnadsberäkningarna, jemförda med dem, som af stadens byggnadschef påförts mitt A-förslag.

Den anmärkningen bör tillika förutskickas att i alla de af byggnadschefen uppgjorda kostnadsberäkningarna äro värdena af till försäljning öfverblifna tomter beräknade till 4 kr. pr qv.-fot, med undantag för hr Telanders förslag om Götgatans vidgning och hr Edelstams angående Repslagaregatans reglering, i hvilka tvenne fall de nyssnämnda tomtvärdena beräknats till 8 kr. pr qv.-fot. Det är ju alldeles klart, att med en *sådan* beräkningsgrund, det alls icke kan vara svårt att få ett af vederbörande, af ett eller annat skäl, med blida ögon betraktadt förslag att på papperet skylta med en ganska låg anläggningskostnad, då deremot de misshagliga belastas med kostnader, som alls icke behöfva förekomma i verkligheten.

För att således en *verklig* jämförelse emellan kostnaderna för de olika förslagen må kunna göras, är i den längre fram förekommande tabellen värdet af till försäljning öfverblifna tomter i *alla* förslagen beräknadt till 4 kr. pr qv.-fot, hvarigenom hr Telanders förslag blir 548,500 kr. och hr Edelstams 538,000 kr. *dyrare* än hvad drätselnämndens första afdelning antagit. Om den invändningen här skulle göras, att tomtvärdena vid Götgatan

och Repslagaregatan äro högre än vid de föreslagna nya trafiklederna, erinras derom, att hvarhelst hufvudgatorna förläggas, blir de närliggande tomternas värde lika högt, i följd hvaraf de naturligtvis böra upptagas till lika pris i alla förslagen.

Emellertid skall, som sagdt, en jämförelse anställas mellan kostnadsberäkningarna för hr Telanders förslag och mitt A-förslag.

Drätselnämndens beräkning för det sistnämnda (Bihang N:o 133 till Beredningsutskottets utlåtande och memorial för år 1885) upptager:

Inköp af erforderlig mark, värdet af stadens tomter inberäknadt.....	Kr. 1,006,000
Arbetskostnader	» 1,564,000
	Kr. 2,570,000
hvarifrån är afdraget tomtdelar som återstå till försäljning	Kr. 170,000
	Summa Kr. 2,400,000

Bland arbetskostnaderna har drätselnämnden för jordschaktning, öppen sprängning och tunnelsprängning, vägundergång i Stadsgården samt broar beräknat 1,058,380 kronor, men ett af kaptenen vid Väg- och vattenbyggnadskåren A. Amundsson uppgjordt kostnadsförslag visar en slutsumma (för hvilken hr Amundsson äfven vill åtaga sig i fråga varande arbete) af endast 832,750 kronor, hvarigenom skulle uppstå en *minskning* i arbetskostnaderna af

	Kr. 225,630
I sammanhang härmed minskas de extra omkostnaderna (15 %) med i rundt tal.....	33,870
hvarjemte expropriationskostnaderna i drätselnämndens förslag blifvit för högt upptagna med.....	18,512
	<u>278,012</u>
hvarigenom kostnaderna för mitt förslag skulle stanna vid.....	Kr. 2,121,988

Drätselnämndens förslag XI (Bih. 133 för 1885) ställer sig sålunda:

Inköp af mark	1,866,520
Arbetskostnader	699,480
	Kr. 2,566,000
hvarifrån drages för försålda tomter	» 1,154,000
hvarigenom kostnaderna för Götgatan skulle sluta på en summa af	Kr. 1,412,000

Härtill bör dock läggas:

Ej medräknadt värde af stadens tomter	Kr. 59,600
I drätselnämndens beräkning i kostnadsförslag XI har värdet af till försäljning öfverblifna tomter beräk- nats till 8 kr. pr qv.-fot, men i kostnadsberäkningen för mitt förslag A endast till 4 kr. Skilnaden, 4 kr. pr qv.-fot, måste alltså ytterligare belasta drät- selnämndens förslag med	Kr. 548,500
Nybyggnader vid Götgatan	» 200,000
	Summa kr. 2,220,100

I det af drätselnämnden beräknade värdet af stadens tomter, är den del af Stadshuset, som skulle tagas i anspråk för gatu-
regleringen, upptagen till ett värde af 50,012 kr., hvilket dock
utan tvifvel är alldeles för lågt beräknadt med hänsyn till egen-
domens förmånliga läge. Den nämnda delen utgör den största
och bästa delen af byggnaden samt användes dessutom till skol-
lokal, hvadan den för staden bör ega lika stort värde som det,
hvilket åsatts hela egendomen.

Då det för öfrigt är fråga om expropriation af så stor
areal mark och så många dyrbara egendomar som här är fallet,
kan antagas att expropriationskostnaderna skulle vida öfverstiga
det här beräknade värdet, hvarigenom kostnaderna för Götgatans
reglering skulle än ytterligare höjas, hvilket äfven gäller för Rep-
slagaregatan.

V.

Jemförande tabell och kostnadsförslag.

Jemförande tabell öfver kostnaderna för de föreslagna uppfartsvägarna.

I. Kostnaderna äro upptagna efter arbetschefens kostnadsförslag och enhetspris.

Försäljningspriset för öfverblifna tomter är öfver allt beräknadt till 4 kronor pr qv.-fot.

	Tunnel- längd	Arbetskost- nad	Expro- priationskost- nad	Summa kostnader
	Fot.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
C. F. Edelstams	0	731,400	1,777,600	2,509,000
R. Telanders, då den sänkta delen af Götgatan får 50 fots bredd	0	699,480	1,520,620	2,220,100
Om samma del erhåller 60 fots bredd skulle detta öka kostnaderna med 200,000 kr.	—	—	—	2,420,100
Richard Gustafssons af $1\frac{1}{2}$ 85	—	1,111,000	782,000	1,893,000
D:o delvis modifierade	—	1,445,900	651,100	2,097,000
A. Bjurholms förslag A	94	1,304,500	817,488	2,121,988
D:o B	94	1,289,000	660,540	1,949,540
D:o B ₁	280	1,190,000	580,340	1,770,340
D:o B ₂	765	1,240,000	459,840	1,699,840
D:o C	0	1,193,000	994,525	2,187,525
D:o (2 tmlr 325 + 210) C ₁	535	1,220,000	468,960	1,688,960
D:o C ₂	1,200	1,522,000	275,480	1,797,480
J. Anderssons	510	1,724,000	717,000	2,441,000

Om utförandet af de af mig föreslagna vägarna utbjödes på entreprenad, skulle följande kostnadsförslag kunna uppgöras.

II. Arbetskostnaden beräknad efter något nedsatta enhetspris. —
Beklädnadsmateriel: huggen sten.

	Tunnel- längd	Arbetskost- nad	Expro- priationskost- nad	Summa kostnader
	Fot.			
Förslaget A	94	1,202,000	817,488	2,019,488
» B	94	1,122,000	660,540	1,782,540
Alt. B ₁	280	1,109,000	580,340	1,689,340
» B ₂	765	994,000	459,840	1,453,840
Förslaget C	0	1,045,000	994,525	2,039,525
Alt. C ₁ (2 tnlr 325 + 210)	535	1,014,000	468,960	1,482,960
» C ₂	1,200	1,190,000	275,480	1,465,480

III. Arbetskostnaden beräknad efter något nedsatta enhetspris. —
Beklädnadsmateriel: betan.

	Tunnel- längd	Arbetskost- nad	Expro- priationskost- nad	Summa kostnader
	Fot.			
Förslaget A	94	1,195,000	817,488	2,012,488
» B	94	1,115,000	660,540	1,775,540
Alt. B ₁	280	1,087,000	580,340	1,667,340
» B ₂	765	934,000	459,840	1,393,840
Förslaget C	0	1,045,000	994,525	2,039,525
Alt. C ₁ (2 tnlr 325 + 210)	535	972,000	468,960	1,440,960
» C ₂	1,200	1,096,000	275,480	1,371,480

Vilkorlig sammanställning.

Pris efter	Öppet schakt		Kortare tunnlar		Längre tunnlar	
	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>B</i> ₁	<i>C</i> ₁	<i>B</i> ₂	<i>C</i> ₂
I	1,949,540	2,187,525	1,770,340	1,688,960	1,699,840	1,797,480
II	1,782,540	2,039,525	1,689,340	1,482,960	1,453,840	1,465,480
III.....	1,775,540	2,039,525	1,667,340	1,440,960	1,393,840	1,371,480

VI.

Tunnel eller öppet schakt?

Vid ett närmare skärskådande af de olika förslagen till centraluppfarter, finner man att med undantag af Götgatsförslaget, hr Edelstams förslag och *mitt förslag C*, i dem ingår som en viktig faktor ett hittills inom gaturegleringen alls icke användt element, nämligen *tunneln*. Då en uppfartsväg till den mellersta delen af malmen icke kan anordnas uteder bergdosseringen, utan måste framgå genom densamma, kan fråga uppstå, huruvida icke ett dylikt genombrott låter sig på fördelaktigaste sätt bringas till stånd förmedels längre eller kortare tunnlar.

Här nedan skall därför sökas ett allmängiltigt svar på frågan *tunnel eller öppet schakt?* Då man hittills tyckt sig spörja en viss obenägenhet för tunnlar, måste utgångspunkten blifva att tillse huruvida denna obenägenhet är berättigad.

Tunnelns obestridda fördel är expropriationskostnadernas nedbringande. De olägenheter åter, som lagts tunneln till last kunna rubriceras sålunda:

- 1:o Artificiel belysning,
- 2:o Skärpt polisbevakning,
- 3:o Kostnad för ordnande af vintertrafiken vid slädföre, samt
- 4:o Att en tunnel endast är i stånd att betjena genomgående trafik, men icke lokaltrafiken.

Hvad den första af dessa olägenheter beträffar, kan icke förnekas att den delvis är verklig och kommer att föranleda en

något ökad kostnad för trafikens befrämjande, men hvilken kostnad dock icke är väsentlig, hvarförutom den minskas i samma mån som tunnellängden minskas. Vintertiden t. ex. blir skillnaden mellan den tid af dygnet, då en öppen gata eller en tunnel måste artificiellt belysas inskränkt till några timmar, hvadan den egentliga kostnaden reduceras till de få sommarmånaderna och blir, som sagdt, icke af någon större betydelse med afseende på kostnaden.

Angående den andra punkten, eller skärpt polisbevakning, synes intet skäl förefinnas för det antagandet att en trafikled bildad genom tunnelsprängning skulle kräva en mera noggrann polisbevakning än samma trafikled bildad genom sprängning i öppet schakt. Denna invändning torde derföre kunna lemnas helt och hållet åt sitt värde.

Icke heller den tredje punkten kan tillmätas någon egentlig betydelse. Beräknas kostnaden för beredande af vinterföre, blir denna så obetydlig, att den kapitaliserad ej utöfvar något nämnvärdt inflytande på anläggningskostnaden. Man kan nämligen antaga att tillräcklig mängd snö både för bildande och underhåll af slädföre i tunneln kostnadsfritt skulle erhållas om närboende tomtigare tillätes i tunneln införa den snö, de måste aflägsna från sina egendommar. Om man för öfrigt skulle anställa en jämförelse emellan de kostnader, såsom bortförande af öfverflödig snö, i vissa fall påförande af sådan, upphuggande af isgata m. m., hvilka krävas för att hålla en öppen gata trafikabel vintertiden, med motsvarande utgifter för en tunnel af samma längd, är det säkert att summorna i båda fallen skulle ställa sig temligen lika. Om dessutom för denna jämförelse skulle väljas en sådan gata som Götgatan, der slädföre i följd af den starka trafiken ej länge står vid lag, sjunker vågskålen med all säkerhet till förmån för tunneln.

Hvad slutligen den fjärde punkten angår, är den der framställda invändningen berättigad endast under förutsättning att det är möjligt att anordna en annan utfartsväg till den mellersta delen af malmen, så att genom densamma så väl genomgångssom lokaltrafiken tillgodoses. Då detta emellertid är omöjligt, såvidt icke största delen af bergsryggen skall exproprieras och nedsprängas, förfaller äfven denna anmärkning. Dessutom är

det område bergsryggen omfattar mycket obetydligt, jemfördt med det söder om denna liggande området, till hvilket förhållande vi längre fram närmare återkomma.

Af den sålunda verkställda granskningen af de mot tunnlarne framställda anmärkningar framgår, att inga andra äro af någon som helst betydelse än de som kunna direkt uppskattas i penningar. Frågan *tunnel eller öppet schakt* skulle sålunda blifva en rent ekonomisk fråga, om ej ännu en omständighet härvidlag måste tillmätas en viss betydelse, nämligen den: att trafikleden blir behaglig för de trafikerande. En längre tunnel måste i detta hänseende vara underlägsen en kortare och denna åter i sin ordning ett öppet schakt. Såsom slutresultat torde på denna grund det omdömet kunna afgifvas: *att längre tunnlar böra undvikas, derest genom användande af dylika ej en betydligare besparing i anläggningskostnader skulle vinnas, samt att det samma gäller för kortare tunnlar gent emot öppna schakt.*

VII.

En utredning i syfte att ådagalägga, hvarest Södermalms egentliga trafikintressen äro till finnandes.

I sitt utlåtande n:r 221 för 1885 sid. 2 yttrar stadsfullmäktiges beredningsutskott: »Att hrr Bjurholms och Gustafssons förslag i öfrigt lida af sådana brister, att de, äfven oberoende af sagde jemförelse (angående kostnaderna) icke kunna anses antagliga, finner utskottet vara ådagalagdt genom hvad drätselnämndens första afdelning yttrat om dessa förslag.»

Den nämnda afdelningen yttrar i sin skrifvelse till utskottet beträffande mitt förslag A: »Att anordna en uppfartsväg till Södermalm genom ett öppet schakt på en så lång sträcka som motionären föreslagit synes afdelningen icke *lämpligt*,* då gagnet af vägen så högst betydligt inskränkes. Vidare anser afdelningen

* kurs. af förf.

att uppfartsvägens läge icke tillgodoser Södermalms hufvudsakliga trafikintressen.»

Genom detta knapphändiga yttrande anser afdelningen sig sålunda hafva ådagalagt oantagligheten af mitt *A*-förslag!

Hvad afdelningen egentligen förstår med »Södermalms hufvudsakliga trafikintressen», har den icke ansett nödigt att närmare bestämma. Deremot skall här, efter den jemförelse som nu anställts mellan de olika förslagen, i det följande visas, hvar dessa intressen egentligen äro till finnandes.

För att komma till klar insigt om, hvarest de förnämsta trafikintressena finnas och hvilka byggnadsområden som beröras af en centraluppfart till Södermalm, är ett noggrant studium af närlagda karta n:o II nödvändigt.

Dock torde redan från början kunna fastslås, att en central uppfartsväg för den södra stadsdelen för att komma rakt på Slussen utan att göra några omvägar, måste förläggas antingen i Östgötagatans (S. Tullportsgatan) linie eller ock midt emellan denna och Götgatan. Ett förslag om t. ex. en vestligare väg skulle nämligen medföra samma olägenheter som Götgatsförslaget. Ett östligare, såsom t. ex. reglering af Glasbruksgatan, skulle endast blifva till nytta för de vid den blifvande Glasbruksgatan och dess närhet boende, och hvad slutligen strandvägen utefter Stadsgården angår, kan den endast blifva af intresse för det öster om Tegelvikshamnen och Dufnäsgatan belägna området.

Å den nämnda kartan är Katarina församling indelad i sina naturliga trafikområden.

Det med *A* betecknade området utgöres af en bergshöjd, som i vester begränsas af Götgatan, i söder af Tjärhofsgatan, i öster af Nerikesgatan (Renstjernas gata) och i norr af Stadsgårdshamnen.

Området *B* utgör en vidsträckt för bebyggande särdeles lämplig platå, som i öster begränsas af Nerikesgatans fortsättning, i söder af Hammarby sjö och Årstaviken, i vester af Timmermansgatans förlängning, i norr af Tjärhofsgatan och Folkungagatans (Pilgatan) förlängning.

Öster om rayonen *A* återstår den af Saltsjön, Nerikesgatan, Tjärhofsgatan och Tegelvikshamnen begränsade smalare delen af bergshöjden, hvilken å kartan II betecknas med *C*.

Söder om det sistnämnda området och med Nerikesgatan som gräns i vester finnes en delvis kuperad trakt, å kartan betecknad med D, som begränsas af Tjärhofsgatan i norr och af Dufnäs-gatan i öster, hvaraf dock en betydlig del är afsedd för parkan-läggningar, hvarigenom dess betydelse som trafikområde i hög grad minskas.

Med E betecknas det återstående området, eller östligaste delen af Katarina församling, som begränsas i norr af Saltsjön, i vester af Dufnäs-gatan och i söder och öster af Hammarby sjö.

Ett närmare betraktande af kartan II visar, att rayonen A, som upptager 9,9 procent af Katarina församling och utgör dess mest svårtillgängliga och brantaste del, icke kan erhålla någon annan utfart till Slussen än genom de gamla vägarna till Göt-gatan, hvilka vägar dock kunna förbättras. Den lokaltrafik, som kommer från Mariasidan genom S:t Pauls- och Maria Högbergsgatan kan i likhet med A-rayonen icke få någon annan utfart än den nuvarande Göt-gatan, hvaremot den delen af Maria församling, som ligger söder om Maria Högbergsgatan mycket väl kan betjena sig af en uppfart förlagd mellan Göt-gatan och Östgöta-gatan (Södra Tullportsgatan).

Hvad beträffar rayonen B, synes att denna skulle draga den största fördel af en centraluppfart. Detta område upptager icke allenast den största delen, 56,3 proc. af Katarina församling utan är äfven centralast beläget, förut delvis väl bebyggt och innesluter de flesta industriella anläggningarna å Söder samt erbjuder de förmånligaste byggnadsplatserna. Det är här det nya Södermalm under kommande tider skall resa sig och med sin nyreglerade stadsplan och de korta afstånden till affärslivets medelpunkt bilda en eftersökt boningsort, i all synnerhet för den betydliga del af Stockholms befolkning, som har sin verksamhet i staden inom broarna.

Om man från C-området, utgörande den smalaste delen af bergshöjden mot Saltsjön, frånskiljer den del, som upptages af Södra varfvets, bildar återstoden ett högst obetydligt område, hvilket, det måste medgifvas, har sin lämpligaste utfart öfver Nerikesgatan och Glasbruksgatan till Stadsgården. Hela C-området utgör dock å andra sidan, äfven med varfvets yttinnehåll inberäknadt, endast 4,5 proc. af Katarina församlings hela vidd.

Vid ett aktgifvande på rayonens *D* (15,3 proc. af Katarina församling) förbindelse med öfriga stadsdelar, synes lätt på kartan, att äfven denna delvis är nära berörd af en centraluppfart emellan Göt- och Östgötagatorna, men att dess östligaste del äfven har en naturlig utfart till Tegelviken, hvilken kommer rayonen i än högre grad till godo så snart Stadsgården blir utvidgad till Tegelviken, hvilket väl endast kan betraktas såsom en tidsfråga. Men ända till dess detta förslag kommer till stånd, måste hela området hafva nytta af den nyssnämnda centraluppfarten.

Hvad här ofvan senast yttrades eger äfven tillämplighet på det å kartan med *E* betecknade området, hvilket utgör 14 proc. af Katarina församling.

Af den nu anställda undersökningen framgår alltså oförtydligt, att hela Katarina församling eller strängt taget den öfverväldigande största delen deraf för en vidare utveckling är bäst betjenad af en centraluppfart förlagd emellan Götgatan och Östgötagatan (Södra Tullportsgatan).

Sedan Katarina församling sålunda blifvit indelad i sina naturliga trafikområden, torde lämpligt vara att återkomma till förslaget Glasbruksgatan—Nerikesgatan (Renstjernas gata) för att såsom i afd. III nämdes, visa dess ringa betydelse för genomgångstrafiken.

Som sagdt, kan det icke sättas i fråga att denna uppfart skulle blifva en hufvudtrafikled för Katarina församlings förbindelse med Slussen, emedan det icke kan tänkas, att den hufvudtrafik, som nu är koncentrerad i Götgatan skulle kunna ledas en så stor omväg som cirka 2,500 fot öfver Nerikesgatan eller Ny-torgsgatan och Glasbruksgatan till Stadsgården, men då den omkring Glasbruksgatorna belägna trakten icke för all framtid kan lemnas i sitt nuvarande skick, blir därför en reglering nödvändig. Denna skulle lättast kunna ske, antingen i enlighet med *B*-förslaget, som utgör en början dertill, eller ock om *C*-förslaget antages, i hvilket fall den i fråga varande vägen skulle direkt utgå från denna centraluppfart och fortsätta i lämpligaste rigtning till Nerikesgatan.

För att ytterligare belysa hvilket ringa tillskott till trafiken å Götgatan, såväl farleden Glasbruksgatan—Nerikesgatan som strandvägen utefter Stadsgården skulle lemna, har följande räkning af körtrafiken företagits.

Körtrafiken å Tjärhofsgatan och Pilgatan invid Nerikesgatan uppgick vid tillfället till högst 852 åkdon pr dag från kl. 7,30 f. m. till 7,30 e. m. Vid Tjärhofs- och Pilgatornas förening vid den s. k. kilen uppgick den samtidigt till 652, följaktligen har skilnaden, nämligen 200, blifvit tillförd af Nerikesgatan. Men då det nu måste antagas, att en del af dessa trafikerande utgjorts af sådana som färdats fram och åter endast inom trafikdistriktet, och hvilka följaktligen icke kunnat öka den trafik som går till centralvägen, torde allra högst siffran 150 representera den genomgående körtrafik, som Nerikesgatan tillfört. Om äfven Nytorrgsgatan väljes för i fråga varande beräkning i stället för förenämnda gata, torde körtrafiken derigenom icke synnerligen ökas.

Då äfven af den vid Tjärhofs- och Pilgatornas mynning upp- och nedgående trafiken en icke ringa del bör och kan vara lokaltrafik, torde siffran 652 böra nedsättas med en femtedel, till 522. Läggas härtill 150, eller Nerikesgatans genomgångstrafik, erhålles siffran 672, hvilken skulle representera den trafik, som genom en utfart Glasbruksgatan—Nerikesgatan skulle undandragas Götgatan. Öppnas så strandvägen till Tegelviken, kommer den trafik, som representeras af siffran 522, ovilkorligen att taga denna väg och icke öfver Glasbruksgatan till Nerikesgatan, hvadan sålunda en körtrafik med 150 åkdon per dag (naturligtvis tillökad med den ringa trafik, som skulle komma från det obetydliga C-området) skulle återstå för den sistnämnda farleden. En dylik trafik måste naturligtvis anses alltför obetydlig att kunna gälla såsom motiv för att i den omhandlade rigtningen förlägga en hufvudtrafikled.

Det är således klart att denna farled icke har någon annan betydelse än den att, såsom förut nämnts, åstadkomma en reglering af bergsslutningen invid Glasbruksgatorna. Men till dess kunna denna trakts innevånare med fördel begagna sig af den af mig föreslagna centralvägen, som gent emot en uppfart i Glasbruksgatan ökar väglängden med endast 500 fot.

VIII.

Slutord.

Af det här ofvan sagda torde få anses ådagalagd, hvarest en förbättrad uppfart för den centrala delen af Södermalm bör förläggas och att, bland öfriga förslag till centraluppfarter utgående från Stadsgården, i första rummet allvarlig hänsyn bör tagas till mitt C-förslag, hvilket bland andra fördelar äfven erbjuder den, att låta sig utföras antingen i öppet schakt eller med tunnlar. Förslaget skulle tillika medföra de jemförelsevis minsta kostnaderna, hvarförutom jag först och sist vill påpeka, att det rätta trafikområdet komme att beröras af en farled i denna riktning. Det torde vidare vara klart, att Götgatan icke lämpligen kan, äfven efter en dyrbar och vidtomfattande reglering, användas såsom centraluppfart, utan att den i stället måste, för upptagande af lokaltrafiken, bibehållas sådan den nu är. En uppfart utefter Stadsgården eller Glasbruksgatan skulle icke kunna förminska trafiken på Götgatan eller utgöra en trafikled sådan den centrala delen af Södermalm nu behöfver. Det låter ej heller tänka sig att stadsfullmäktige, sedan anslag beviljats till en östlig uppfart och man funnit att Södermalms hufvudsakliga trafikintressen härigenom icke blifvit rätt tillgodosedda, skulle finnas villiga att ytterligare anslå några millioner till en ny farled. På grund häraf, och då de östliga delarne af Katarina församling mycket väl och utan nämnvärd omväg kunna begagna sig af en centralväg, torde utförandet af en östlig uppfart utan olägenhet tills vidare kunna uppskjutas.

I sammanhang med förslaget om Götgatans reglering lär en annan plan, men af farligare art, vara å bane. Meningen skulle nämligen vara att helt och hållet omreglera uppfarten från Slussen till Södermalms torg, sålunda att en stigning skulle börja på Skeppsbron, midt för Riksbanken, och derifrån i jemn lutning fortsätta till Södermalms torg. Som förut nämnts kunna dock Slussgatorna betydligt förbättras utan att tillgripa en åtgärd sådan som denna, för hvilken kostnaderna utan tvifvel skulle uppgå till flere millioner och således, likasom förslaget om en östlig uppfart, för lång tid omöjliggöra någon reglering af centralupp-

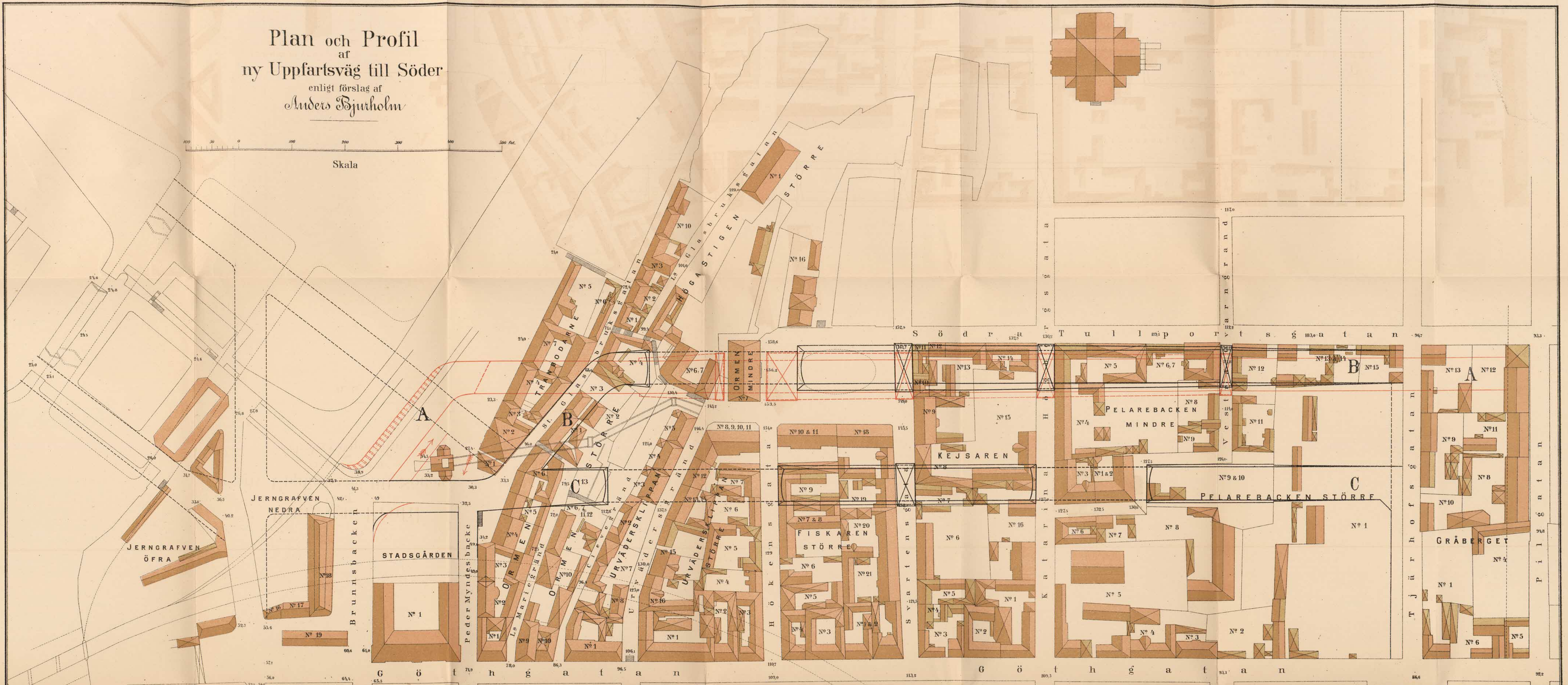
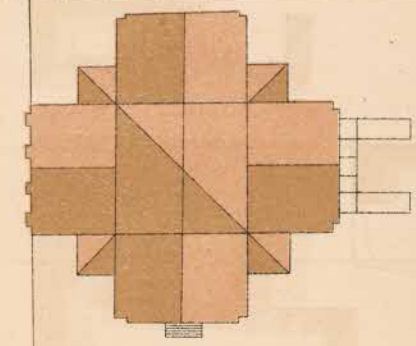
farten till Södermalm. Då emellertid endast Maria församlings intressen skulle kunna blifva lidande derpå, att ett förslag sådant som det nyssnämnda icke komme till utförande, skall, såsom förut nämnts, i en följande redogörelse visas huru en utfartsväg för Maria församling mellan Adolf Fredriks torg och Slussen lämpligast bör kunna anordnas.

Här torde vara rätta platsen att erinra om, huru Södermalms invånare med stora uppoffringar sjelfva försökt åstadkomma en förbättring i sina trafikförhållanden, såväl genom anbringande af personhissar som genom det under anläggning varande spårvägsnätet. Det torde kunna antagas att för tillvägabringande af dessa företag erfordrats en summa af 900,000 å 1 million kronor, af hvilka, det är att märka, den största delen med all säkerhet hop-samlats på det »fattiga Söder». Säkert är, att någon annan stadsdel hittills icke på enskild väg gjort så stora uppoffringar för sitt kommunikationsväsendes tidsenliga upphjelpande. På grund häraf torde anspråken på, att staden å sin sida bekostar en tidsenlig centraluppfart till den södra stadsdelen, alls icke kunna anses obefogade.

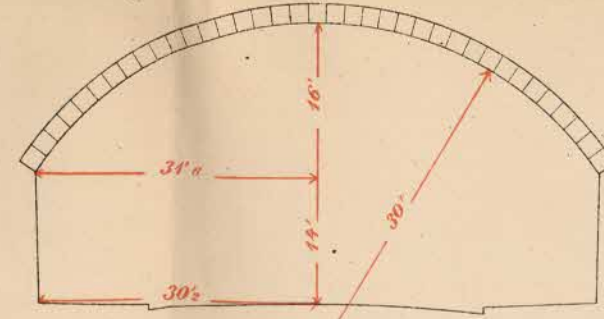
Södermalms invånare bysa också den vissa förhoppning, att kommunens representanter, nu som alltid, med upplyst omdöme och oförvillad blick, skola taga deras sak under allvarlig om-pröfning, så att stadsdelens, här i synnerhet Katarina församlings sanna intressen blifva på ett tillfredsställande sätt och med minsta kostnad sedda till godo. Det torde desslikes vara hrr stadsfullmäktiges pligt att tillse, det den viktiga frågan om en *verklig* centraluppfart icke förryckes genom ett möjligt antagande af ett eller annat förslag om en östlig eller vestlig uppfart, samt att äfven billig hänsyn tages till de många motionärernas önskan om en centraluppfart från Stadsgården till Tjärhofsgatan och Götgatan.

I

Plan och Profil
af
ny Uppfartsväg till Söder
enligt förslag af
Anders Bjurholm



Tunnel-sektion.



Öfver af Brunnbacken och öfver Stugugatan.

Öfver underskydd till Stadsgårdshämanen.

St. Brunnbacksgatan.

Södra teatern.

Öfver Svartens gata.

Öfver Katarinas Högskolgatan.

Öfver Testens Örnargård.

Öfver Tjörnsögatan.

Öfver Pilgrims.

0. på Stasse

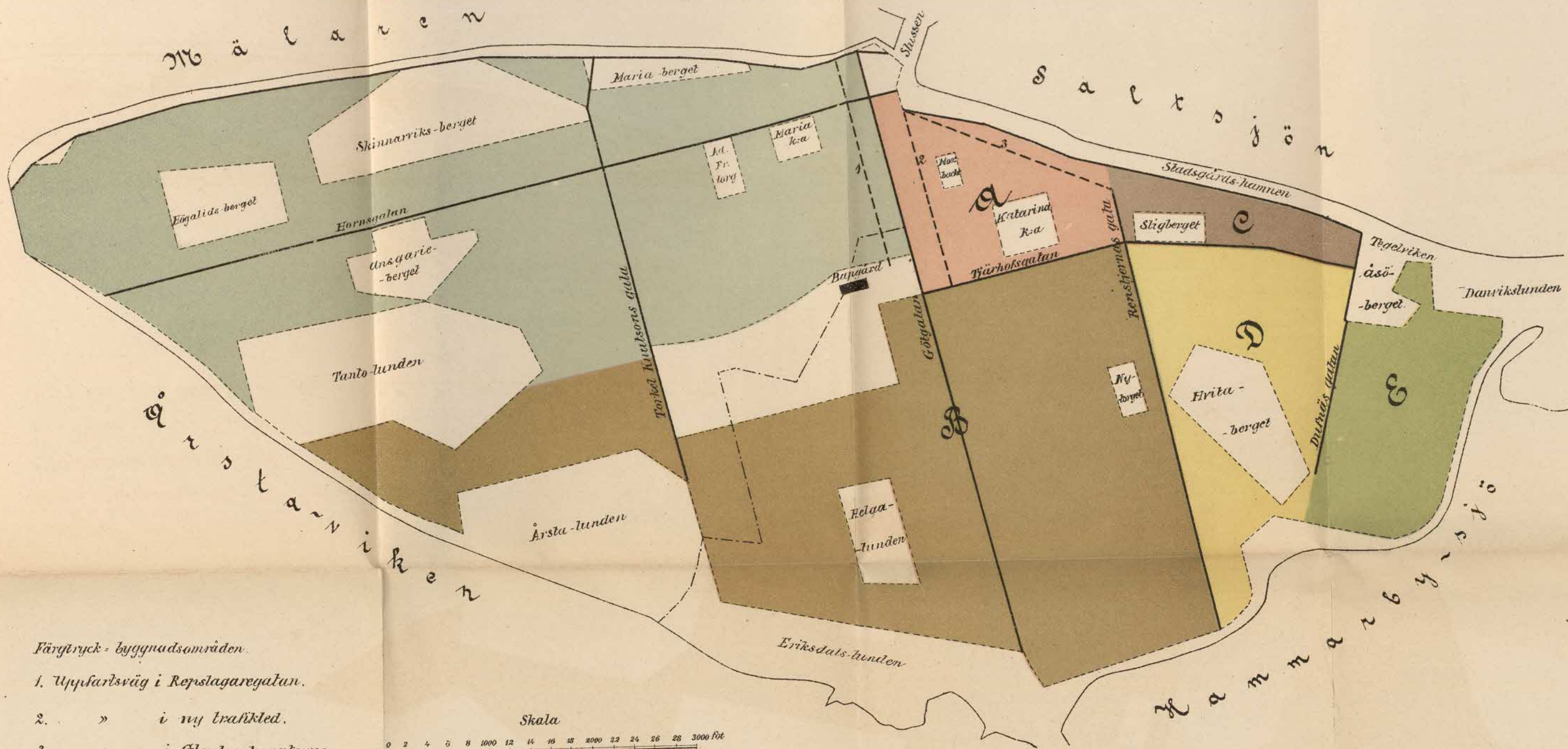
1:42.

II

Karta öfver Södermalm

utvisande

hufvudgator samt hufvudriktning af föreslagna uppfartsvägar.



Färgtryck - byggnadsområden.

1. Uppfartsväg i Repslagaregatan.
2. » i ny trafikled.
3. » i Glasbruksgatorne.

Skala

