

H A M M A R B Y -
L E D E N

19 $\frac{25}{11}$ 29

H A M M A R B Y -
L E D E N





Tryckt hos

BRÖDERNA LAGERSTRÖM

BOKTRYCKARE

STOCKHOLM

1929



H A M M A R B Y L E D E N

TIDIGARE PLANER PÅ INRÄTTANDE AV FARLED GENOM HAMMARBY SJÖ OCH ÅRSTAVIKEN

Sedan lång tid tillbaka hade det varit ifrågasatt att genom Hammarby sjö och Årstaviken upptaga en farled mellan Saltsjön och Mälaren. I en underdånig skrivelse den 16 februari 1774 angående nybyggnad av den över graven vid Skanstull ledande bron yttrade sålunda överståthållaren Carl Sparre: "At åter igenom denna graf inrätta en Canal emellan Hammarbysjön och Årstaviken, som utgör en del af Mälaren, wore wäl möjligt, för at befordra Communicationen siövägen omkring hela Södermalm, men som Hammarbysjön ligger 5 alnar $2\frac{1}{2}$ quarter högre, än Mälaren, så är klart, at denna Communication icke kan wärkställas utan at till större delen aftappa wattnet i Hammarbysjön, hwaraf Mälare wattens öfverflödande, som förut så mycket öfverklagas, ännu mera wore att befara: En olägenhet, som dock icke blefwo den enda, emedan Hammarby Siöns aflopp åt mälare sidan, skulle tillika ödelägga de qwarnar, hwaraf Danwicks Hospitalet har en betydlig inkomst och Stockholms Stad, i anseende till beqwämligheten med Sädens förmalande, ej mindre förmån och nytta."

Hammarby sjö hade icke alltid legat så högt över Mälaren, som härvid angavs. Före tiden omkring år 1200 lär mellan Saltsjön och Hammarby sjö funnits en öppen förbindelse vid Danviken, vilken dock anses hava blivit avbruten vid nämnda tidpunkt. Vid den avloppsränna, som därefter bibehölls, lät Gustaf Vasa sedermera anlägga en hammarsmedja och en mjölkvarn samt för att uppnå större fallhöjd uppdämma Hammarby sjö till den av Sparre omnämnda höjden. För ändamålet lät han utföra dammanlägg-





»Danvikskroken» år 1915. Dammanläggningen vid Danviken och Saltsjöbanans viadukt.



Danwicks hospital's gamla kyrkobyggnad år 1915.

ningar vid Skanstull och Danvikstull ävensom genom en dammanläggning avstänga Järlasjöns utlopp vid Lännerstaviken och avleda denna sjös vatten till Hammarby sjö.

Den av Gustaf Vasa uppdämda vattennivån har bibehållits ända till dess sjön vid den nu färdigställda farledens utförande åter blivit sänkt.

FARLEDSFRÅGANS AKTUELLA SKEDE

Efter att vid åtskilliga tillfällen hava varit å bane — bl. a. finnes farleden antydd i det "förslag till gatureglering i Stockholm", som framlades av särskilda kommitterade år 1866 — inträdde frågan om Hammarbyledens upptagande i sitt aktuella skede genom ett år 1900 av särskilda kommitterade avgivet betänkande angående ordnande av stadens hamnväsen. Häri framlades ett förslag till dylik farled, innebärande att Hammarby sjö skulle sänkas till Saltsjöns nivå och förenas därmed medelst en pråmkanal vid Danviken och en kanal för mera djupgående fartyg vid Svindersvik samt sättas i förbindelse med Årstaviken medelst en sluss vid Skanstull. Under de följande åren blev förslaget ett par gånger överarbetat och utmynnade slutligen i ett av dåvarande byggnadskontoret utarbetat och av hamnstyrelsen den 2 december 1913 framlagt förslag, vilket låg till grund för stadsfullmäktiges senare beslut i frågan.

Detta förslag avsåg en farled från Saltsjön till Mälaren för fartyg av 5.5 meters djupgående och med sluss vid Skanstull, men utan hamnanläggningar i Hammarby sjö. Kostnaden beräknades till 5.880.000 kronor. Farleden genom nämnda sjö skulle erhålla en bottenbredd av normalt 40 meter och ett vattendjup av 6 meter under lågvattenytan. I förslaget ingingo klaffbroar vid Danvikstull och Skanstull med 12.5 meters fri höjd över medelvattenytan, den förra avsedd för Saltsjöbanan och för gatutrafik, den senare enbart för gatutrafik. Farleden till Långsjön och Järlasjön skulle avbrytas och regleringsdamm anläggas i Sicklasundet.

BESLUT ANGÅENDE FARLEDENS ANLÄGGANDE

I anslutning till hamnstyrelsens hemställan beslöto stadsfullmäktige den 25 maj 1914

1:o) att — under förutsättning av kungl. maj:ts bifall till under 2:o) här nedan föreslagna framställningar — en farled för fartyg med 5.5 meters djupgående skulle anläggas från Saltsjön vid Danviken genom Hammarby sjö, Årstaviken och Liljeholmsviken till Mälaren med sluss vid Skanstull (se karta sid. 8), i huvudsaklig överensstämmelse med av byggnadskontoret utarbetat förslag den 5 september 1913, utvisande en kostnad av 5.880.000 kronor;

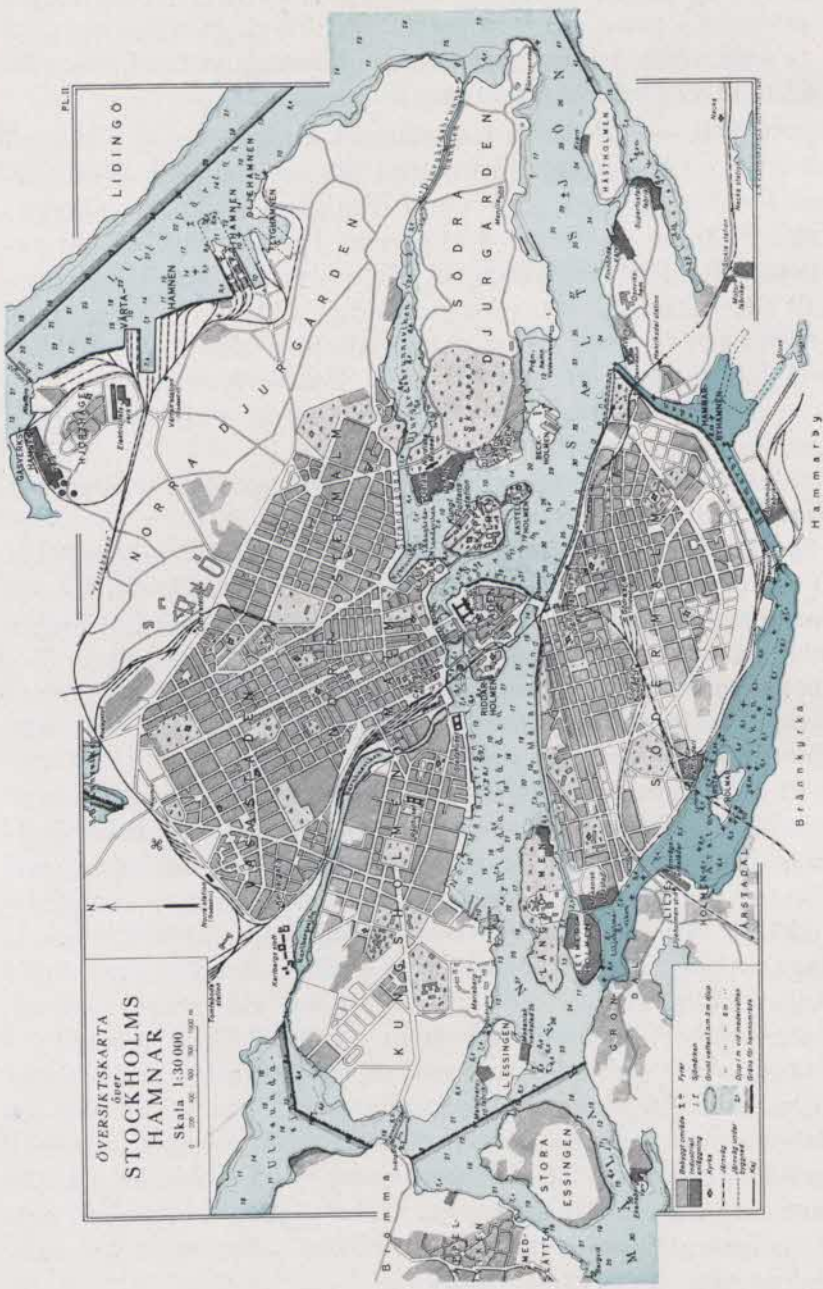
2:o) att, vid bifall till vad under punkt 1:o) föreslagits, i underdånig skrivelse till kungl. maj:t

a) anhålla om koncession å den omförmälda farleden och därtill hörande sluss,

b) begära tillstånd att — för den händelse frivillig överenskommelse ej kunde träffas med vederbörande mark- och vattenrättsägare — i enlighet med gällande författningar om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov förvärva, vad för företagets utförande nödigt vore, inbegripet rätt till avlopp under byggnadstiden genom näset vid Saltsjö-Duvnäs järnvägsstation.

c) tillkännagiva, att, därest kungl. maj:t för något statens ändamål, för försvaret eller eljest, skulle önska ändring eller tillägg till de arbeten, som i sammanhang med Hammarbyledens utförande kunde komma att av stadsfullmäktige beslutas, staden vore villig upptaga underhandlingar i sådant hänseende, under förutsättning, att ändringen eller tillägget ej vållade staden olägenhet, och att staten vore villig att betala därav betingad ökad kostnad;

3:o) att i sammanhang med den i punkten 2:o) förutsatta skrivelsen till kungl. maj:t göra framställning, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bleve så vitt möjligt oberoende av varandra, samt



4:o) att i särskild skrivelse till kungl. maj:t göra framställning om ett statsbidrag av 2.000.000 kronor till bygande av Hammarbyleden, att utgå med 250.000 kronor om året från och med år 1915.

I särskilda underdåniga skrivelser samma dag gjorde stadsfullmäktige de framställningar, som föranleddes av de under punkterna 2:o), 3:o) och 4:o) fattade besluten.

Framställningen i avseende på punkten 2:o c har icke föranlett åtgärd från kungl. maj:ts sida, och rörande punkten 4:o) har kungl. maj:t ännu icke fattat beslut.

TILLSTÅND ATT INRÄTTA FARLEDEN

I avseende på framställningen under punkt 2:o) a, angående koncession å farleden och därtill hörande sluss, vidtogs senare den förändringen, att hamnstyrelsen, efter stadsfullmäktiges bemyndigande, den 2 november 1914 anhöll hos överståthållarämbetet och konungens befallningshavande i Stockholms län om tillstånd för Stockholms stad att inrätta den ifrågavarande farleden samt att utföra den sjösänkning och de övriga arbeten och anordningar, som erfordrades för farledens bringande till stånd.

Genom av överståthållarämbetet och konungens befallningshavande i Stockholms län utfärdad gemensam resolution den 20 september 1915 meddelades staden härefter tillstånd att inrätta farleden under förutsättning, att frågan om västra stambanans ingångslinje till Stockholm ordnades i enlighet med kungl. maj:ts här nedan omnämnda beslut den 18 juni 1915 och med iakttagande bland annat:

att Stockholm—Saltsjöns järnväg efter därtill utverkat nådigt tillstånd skulle ombyggas på sätt, som kunde av vederbörande myndigheter godkännas,

att kostnaden för denna ombyggnad för delen inom Nacka socken skulle bestridas av staden och för delen inom Stockholm gäldas på sätt, därom upprättat kontrakt angiver,

att staden vid sjöns sänkning och vid arbetenas utförande skulle iakttaga nödig försiktighet samt medelst förpåningar, tryckbankar och stödmurar eller annorledes förhindra lermassornas glidning till skada för strandägarna,

att där särskild överenskommelse icke träffats, staden genom uppgrävning eller fördjupning av brunnar, framdragande av vattenledning eller på annat sätt, i den mån utan oskäligen kostnad kunde ske, skulle ordna så, att såväl under farledsarbetets utförande som efter dess fullbordan strandägarna komme i åtnjutande av förut befintlig, för drivande av rörelse, för hushållsbehov eller av annan anledning erforderlig tillgång på vatten, samt

att staden, till ersättning för den avbrutna farleden genom Sicklasundet, vid regleringsdammen (i Sicklasundet) skulle bygga samt för framtiden sköta och underhålla en sluss, vilken vid normalt vattenstånd i Järslasjön, 8.75 meter över Stockholms slusströskel, och i Hammarby sjö, 3.9 meter över slusströskeln, kunde genomsläppa åtminstone sådana fartyg, som, i storlek motsvarande Sicklasundets förutvarande djup, hava $1\frac{1}{2}$ meters djupgående, 5 meters bredd och 18 meters längd över stäv, med skyldighet för staden att utan avgift genom slussen framsläppa fartyg, vilka frakta varor eller uppehålla persontrafik uteslutande mellan platser inom Hammarby sjös, Långsjös och Järslasjöns nuvarande trafikområde och i storlek icke överskrida 1.2 meters djupgående, 4.5 meters bredd samt 15 meters längd, men med rätt för staden att för större fartyg ävensom för fartyg av nyssnämnda storlek, då de föra gods eller personer till eller ifrån plats utom berörda trafikområde, uppbära de avgifter, som kunna bliva av vederbörande myndigheter fastställda.

KOSTNADER FÖR GENOM FARLEDSRESOLUTIONEN FÖRESKRIVNA SÄRSKILDA ÅTGÄRDER

Dessa genom farledsresolutionen föreskrivna särskilda åtgärder beräknades av byggnadskontoret medföra följande kostnader:

för stadens andel i Saltsjöbanans om-

läggning	kr.	51.000:—
	Transport kr.	51.000:—

	Transport kr.	51.000:—
för åtgärder till förekommande av glidning av lermassorna (uppbyggande av en c:a 285 m lång stödmur, även ingående som kajmur för kanalen, 870.000 kr.) samt av sättningar i vissa Liljeholmens stearinfabriks byggnader (40.000 kronor)	kr.	910.000:—
för ersättningar till enskilda för genom sänkningen av Hammarby sjö minskad vattentillgång	„	158.000:—
för farled jämte sluss mellan Hammarby sjö och Långsjön i stället för enbart en regleringsdamm	„	725.000:—
	Summa kronor	1.844.000:—

På framställning av hamnstyrelsen beslöto stadsfullmäktige den 18 mars 1918 bevilja erforderliga anslag till de sålunda föreskrivna anläggningarna.

UTVIDGNING AV FARLEDEN OCH EN FÖRSTA HAMNANLÄGGNING I HAMMARBY SJÖ

Vid samma tillfälle beslöto stadsfullmäktige på framställning av hamnstyrelsen att utvidga farleden mellan Barnängen och Skanstull till en 60 meter bred hamnbassäng ävensom i samband med farledsanläggningen utföra en första utbyggnad av hamnanläggningen vid Hammarby sjös norra strand och beviljade för dessa ändamål ett anslag av 3.021.000 kronor.

För att kunna påbörja exploateringen av det på Hammarby egendom söder om farleden föreslagna industri- och upplagsområdet och kunna utföra vissa därmed sammanhängande arbeten, medan Hammarby sjö ännu var torrlagd, beviljade stadsfullmäktige på framställning av hamnstyrelsen medel i 1924 års stat för breddning av hamnbassängen öster om Skanstull från förut beslutade 60 till 80 meters bredd.

TILLSTÅND ATT LÖSA FÖR FARLEDENS UTFÖRANDE ERFORDERLIG JORD OCH LÄGENHET

I avseende på stadsfullmäktiges förenämnda beslut den 25 maj 1914 under punkten 2:o) mom. b berättigades Stockholms stad efter förnyad underdånig framställning från hamnstyrelsen genom nådigt brev den 2 september 1916 att, därest godvillig överenskommelse icke kunde träffas, i enlighet med vad i förordningen den 14 april 1866 angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov och i förordningen den 30 december 1880 om allmän farled finnes stadgat samt under iakttagande av de i överståthållarämbetets och kungl. maj:ts befallningshavandes i Stockholms län förenämnda resolution den 20 september 1915 meddelade bestämmelser, till sig lösa, att genast tillträdas, all den enskild man, menighet eller inrättning tillhöriga jord eller lägenhet, vars inlösen erfordrades för farledsföretagets utförande.

NY INGÅNGSLINJE FÖR VÄSTRA STAMBANAN

Stadsfullmäktiges underdåniga framställning i avseende på det under punkten 3:o) fattade beslutet, som innebar hemställan om, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bleve så vitt möjligt oberoende av varandra, föranledde beslut av 1915 års riksdag, varigenom riksdagen medgav, att staten finge — under förutsättning att Stockholms stad förbunde sig att uppfylla vissa av kungl. maj:t föreslagna villkor med de smärre jämkningar däri, som kungl. maj:t kunde finna lämpliga — utfästa sig att till tiden för Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken bleve i erforderlig mån oberoende av varandra, antingen genom att förlägga järnvägen å bro över

Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann eller genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdroges å bro med omkring 4.8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann, eller ock genom stambanans framdragande på annat sätt, som dock icke finge medföra större hinder för sjöfarten, än som skulle bliva fallet vid tillämpning av de tvenne förstnämnda förfaringssätten.

Vid föredragning den 18 juni 1915 av riksdagens ifrågasvarande beslut uppdrog kungl. maj:t åt järnvägsstyrelsen att på särskild framställning av Stockholms stadsfullmäktige träffa sådant avtal med Stockholms stad i föreliggande ämne, att staten lämnade den av riksdagen godkända utfästelsen, mot det att Stockholms stad

dels medgäve, att kungl. maj:t från den tidpunkt, då ifrågasvarande avtal träffades, skulle, efter det staden i varje särskilt fall lämnats tillfälle att yttra sig, äga att bestämma tiderna för öppenhallandet av såväl järnvägsbron över Söderström som de ifrågasatta nya broarna över Hammarbyleden för västra stambanan och en blivande förortsbana;

dels åtog sig att med äganderätt till statens järnvägar upplåta all den staden tillhöriga mark, som erfordrades för västra stambanans omläggning i slutligt läge över den nya farleden och för de i samband därmed stående utvidgningar och anläggningar av stationer; att upplåta den för den alternativt ifrågasatta provisoriska omläggningen av stambanan erforderliga, staden tillhöriga marken att av statens järnvägar med nyttjanderätt innehavas, så länge den behövde tagas i anspråk för det angivna ändamålet; samt att utföra alla de omläggningar eller nyanläggningar av gator, vägar, planer, kajer samt ledningar av alla slag, som nödvändiggjordes genom utförandet av de nya järnvägs- och bangårdsanläggningarna;

dels medgäve, att de kostnader, staten komme att nedlägga på grund av sitt åtagande att i enlighet med stadens hemställan omlägga västra stambanan till vinnande av oberoende mellan sjöfarten i farleden och järnvägstrafiken,

samt stadens tillhandahållande av markområden och stadens kostnader för ovan omnämnda gator, vägar och ledningar m. m., skulle vid den blivande slutliga uppgörelsen i Stockholms bangårdsfråga tillgodoräknas respektive parter på samma sätt, som om markupplåtelseerna ägt rum och arbetena utförts, först sedan denna uppgörelse blivit träffad — därvid dock dessförinnan avstådd mark och utförda arbeten skulle beräknas till det värde, som de hade vid tiden för markens avstående och arbetenas utförande, samt sagda värde i varje fall genom överenskommelse eller skiljedom fastställas omedelbart, efter det marken avståtts eller arbetet utförts;

dels åtog sig att söka fastställelse å sådana ändringar av stadsplanen och hamnplaner, som betingades av västra stambanans omläggning och av genomförandet av de i samband därmed fastställda bangårdsplaner;

dels och slutligen medgäve kungl. maj:t att träffa avgörande, i händelse olika meningar angående statens och stadens skyldighet skulle uppkomma.

På grund av de vidare utredningar, denna fråga i samband med utredningarna rörande ordnandet av bangårdsförhållandena i Stockholm sedermera underkastades, ingicks avtalet mellan staten och staden angående omläggning av järnvägen över Årstaviken icke förrän år 1923, då enligt ett av kungl. maj:t den 25 maj och av stadsfullmäktige den 19 mars godkänt avtal staten förband sig att senast den 1 januari 1927, med reservation för force majeure, hava fullbordat en för västra stambanans huvudspår avsedd bro över Årsta holmar med rörlig del och 26 meters fri höjd över medelvattenytan ävensom att hava borttagit järnvägsbanken vid Liljeholmen.

Mellan järnvägsstyrelsen och hamnstyrelsen ingicks sedermera i december månad 1923 ett avtal, av stadsfullmäktige godkänt den 21 januari 1924, av innehåll, att farleden genom Årstaviken vid Årsta holmar skulle delas i två grenar, en norr och en söder om holmarna, samt att över den norra farleden skulle anordnas en rörlig klaff med en fri genomfartsöppning mellan ledverken och vinkelrätt

emot seglationsrännan av 24 meter och över den södra ett bågspann med en fri genomfartsbredd av minst 100 meter, vilken på en sträcka av åtminstone 80 meter skulle hava en fri höjd av 26 meter över medelvattenytan, + 4.20 meter över Stockholms slusströskel.

Med anledning av motion av professor H. Kreüger beslöto stadsfullmäktige den 9 mars 1925 att åt hamnstyrelsen uppdraga att med järnvägsstyrelsen avtala, dels om utförande på stadens bekostnad av sådana förstärkningsarbeten å Årstabron, att en gatubro av järn utan rörlig del framdeles kunde utföras ovanpå densamma med en fri höjd över medelvattenytan av omkring 32 meter, till en beräknad kostnad av 738.000 kronor, dels om rätt för staden att, när den så funne lämpligt, låta ovanpå järnvägsbron utföra nämnda gatubro. I anslutning härtill överenskommo järnvägsstyrelsen och hamnstyrelsen, att den över norra farleden ifrågasatta klaffbron skulle utbytas mot en lyftbro.

I enlighet med dessa beslut har Årstabron blivit utförd.

IFRÅGASATT ÄNDRING AV FARLEDSPLANERNA ELLER MÖJLIGEN HELT INSTÄLLANDE AV ARBETET

Med hänsyn till, att det år 1921 rådande ekonomiska läget manade till den allra största sparsamhet med kommunens medel, beslöt stadskollegiet den 28 april 1921 uppdraga åt en kommission, Hammarbyledskommissionen, bestående av fem sakkunniga personer, att undersöka, huruvida de sålunda inträdda förhållandena borde föranleda en ändring i de av stadsfullmäktige den 25 maj 1914 och den 18 mars 1918 godkända planerna för Hammarbyledens utförande eller möjligen ett helt inställande, åtminstone tills vidare, av arbetena å densamma samt att inkomma med härav möjligen föranledda förslag. Till ledamöter i kommissionen utsågos nuvarande hamndirektören Sal. Vinberg, ordförande, inspektören C. J. Edkvist, professorn Carl Forssell, sjökaptenen Manfred Svensson och dåvarande överstelöjtnanten Fr. Enblom. Sedan den sistnämnde på grund av bristande tid

avsagt sig uppdraget, utsågs i hans ställe till ledamot i kommissionen professorn Wolmar Fellenius.

Kommissionen avgav sitt första betänkande den 3 därpå följande juni och uttalade därvid, att beslutet om Hammarbyledens upptagande borde bestå samt att någon ändring av farledens djup eller Hammarbyslussens dimensioner icke borde vidtagas. Härjämte förordade kommissionen visst anslag till arbetenas fortsättande.

I ett andra utlåtande, avgivet den 23 september samma år, föreslog kommissionen, att arbetena med Hammarbyledens iordningställande måtte bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med bilagd arbetsplan, avseende ledens färdigställande under år 1926. Härjämte framhöll kommissionen lämpligheten av att söka utverka tillstånd för staden att få anstå med utförandet av farleden till Långsjön, till dess bättre ekonomiska förhållanden inträtt och behovet av nämnda farled gjort sig gällande.

I ett tredje utlåtande, avgivet den 1 augusti 1922, avgav kommissionen yttrande över förslag till nya broförbindelser för västra stambanan över Årstaviken och uttalade, att den blivande järnvägsbron för nämnda bana borde förläggas vid Årsta holmar och icke vid Liljeholmen, som även varit ifrågasatt, samt helst givas en fri höjd av 26 meter över medelvattenytan.

FRAMSTÄLLNING OM AVLYSNING AV FARLEDEN TILL LÅNGSJÖN M. M.

I anslutning till Hammarbyledskommissionens uttalande, att staden borde söka utverka tillstånd, att med utförandet av farleden till Långsjön finge anstå, hemställde hamnstyrelsen, efter stadsfullmäktiges bemyndigande, i underdånig skrivelse den 19 september 1923, att kungl. maj:t täcktes förordna om avlysning av ifrågasatt farled och såsom en följd därav befria staden från skyldigheten att anlägga den i resolutionen rörande Hammarbyledens inrättande omnämnda slussen vid Sickla.

I samma skrivelse hemställde styrelsen, att kungl. maj:t

måtte förordna om sådan ändring i de genom ett tidigare nådigt beslut den 14 februari 1919 meddelade bestämmelser om villkoren för införlivande med Stockholms hamnområde av de delar av Hammarby sjö, som icke tillhörde detsamma, att detta förklarades skola omfatta Hammarby sjö i dess helhet fram till platsen för regleringsdammen i Sicklasundet, i och med att vattnet från Saltsjön påsläpptes i nämnda sjö och denna därmed gjordes tillgänglig för sjötrafik från Saltsjön.

Genom beslut den 3 februari 1928 förklarade kungl. maj:ts framställningen i vad den avsåge avlysning av farleden genom Sicklasundet icke föranleda någon kungl. maj:ts åtgärd.

Däremot bifölls framställningen angående hamnområdets utvidgning i Hammarby sjö.

FASTSTÄLLANDE AV FÖRSLAG TILL FARLED TILL LÅNGSJÖN

Härefter ingav hamnstyrelsen den 23 maj 1928 till Österbygdens Vattendomstol förslag till slussbyggnad i Sicklasundet samt farled mellan denna och Hammarby sjö med hemställan, att vattendomstolen måtte pröva ifrågavarande förslag uppfylla i farledsresolutionen meddelade föreskrifter samt lämna tillstånd för Stockholms stad till anläggningarnas utförande i huvudsaklig överensstämmelse härmed. Enligt förslaget skulle slussen givas en nyttig längd av 20 meter, en bredd av 5.65 meter och ett vattendjup på slusströsklarna vid medelvatten, +3.9 meter över Stockholms slusströskel, av 1.7 meter. Portkamrarna voro avsedda att utföras av betongmurverk och slusskammarväggarna av järnsport. Portarna skulle utföras såsom enkla svängportar av järn och manövreras med handspel. I anslutning till slussen skulle anläggas en regleringsdamm för avtappning av Långsjöns överflödsvatten.

Genom utslag den 3 oktober 1928 biföll vattendomstolen den av staden gjorda framställningen och förordnade, att

utslaget finge verkställas utan hinder därav, att det ännu icke ägde laga kraft.

Beslutet har av Nacka kommun m. fl. överklagats hos vattenöverdomstolen, som ännu icke meddelat beslut i saken.

HAMMARBYLEDENS UPPGIFT OCH BETYDELSE

De omständigheter, som föranlett beslutet om Hammarbyledens upptagande, hava i huvudsak ansetts vara följande:

1:o) Sjöfartens behov av en mera hinderfri och för större fartyg användbar farled mellan Saltsjön och Mälaren än den nuvarande vid Karl Johans torg.

2:o) Gatutrafikens å slussbroarna vid Karl Johans torg behov av största möjliga frigörelse från beroendet av sjötrafiken genom slussen.

3:o) Hamnrörelsens behov av nya områden för den framtida utvecklingen av stadens saltsjöhamn, samt

4:o) Behovet av ett vid Saltsjön och inom staden beläget, ändamålsenligt ordnat upplags- och industriområde.

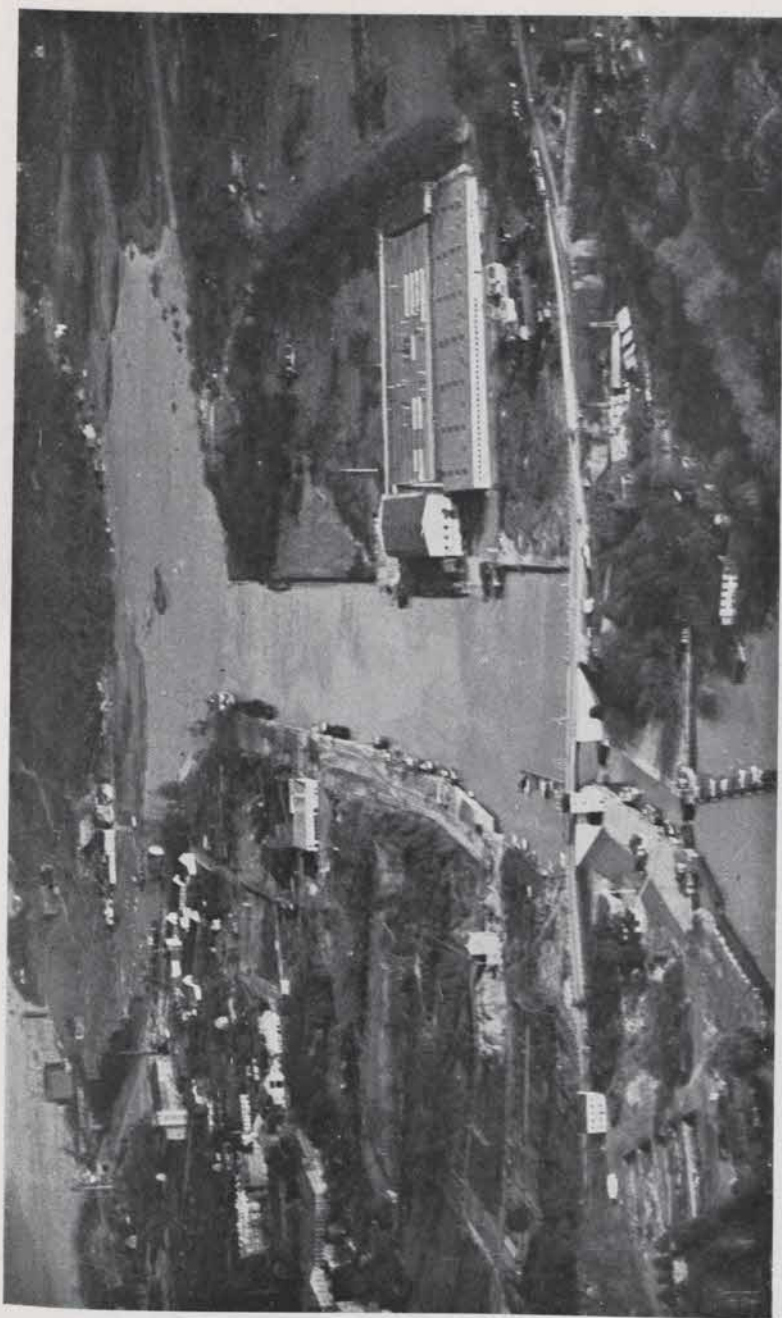
Utom det att Hammarbyledens upptagande och hänvisandet dit av viss del av sjötrafiken genom Söderström ansetts komma att tillgodose förenämnda behov, har Hammarbyleden emellertid även ansetts ägnad att bjuda vissa andra fördelar, nämligen:

1:o) Stadens stora markområden längs södra delen av Södermalm och dess stora egendomar söder om farleden, Årsta, Enskede och Hammarby, kunna på förmånligaste sätt utnyttjas.

2:o) Möjlighet ernås att genom ökad avtappning av flodvatten från Mälaren bättre än hittills reglera sjöns vattenstånd och därmed förhindra hittills förekommande skadliga översvämningar.

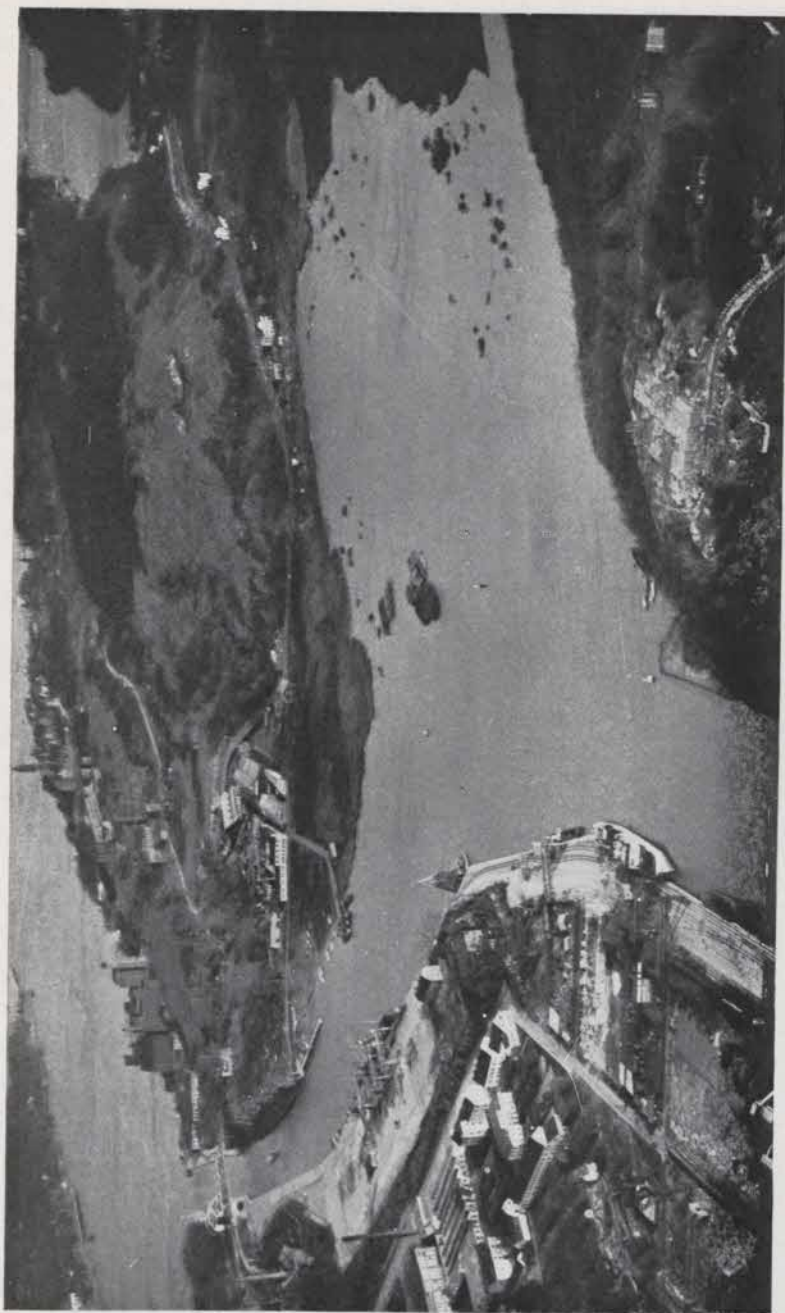
3:o) Järnvägstrafiken å sammanbindningsbanan kan i avsevärd grad befrias från beroendet av sjötrafiken och en rationell lösning av bangårdsfrågan ernås, samt

4:o) En framtida nord-sydlig förortsbana kan utan avsevärt hinder av eller för sjötrafiken genom Söderström fram-



*Flygfoto n:r E. 2161,
år 1929. Oscar Bladh.*

Hammarbyhamnen och Hammarbyslussen.



Flygfoto nr. E. 2104.
år 1929. Oscar Bladh.

Danvikskanalen och östra delen av Hammarbyhamnen.

dragas på bro över strömmen, vilket genom utredningar befunnits tekniskt och ekonomiskt förmånligast.

BESKRIVNING AV FARLEDEN

Pl. 1, 3, 4, 5 och 6.

För åvägabringande av Hammarbyleden har Hammarby sjö, vilken förut låg omkring 4.8 meter över Saltsjön, sänkts till Saltsjöns nivå, och för övergången mellan Saltsjön och Mälaren har inrättats en sluss vid Skanstull, Hammarbysslussen. Inloppet till farleden från Saltsjön är förlagt vid Danvikstull och inloppskanalen, Danvikskanalen, har en bredd av 35 meter. I Hammarby sjö därinnanför är bredden 70—130 meter och i västra bassängen fram till slussen 80 meter. Slussens medellängd mellan portarna är 115 meter och dess bredd i portkamrarna 17.4 meter. Vattendjupet i farleden är 6.25 meter vid ordinärt lågvatten, och farleden kan trafikeras av fartyg med upp till 5.7 meters djupgående.

I Årstaviken hava som nämnts anordnats två farleder, en söder och en norr om Årsta holmar, vilka väster om holmarna sammanlöpa i den nuvarande farleden genom Liljeholmsviken.

Farleden har en längd mellan Danvikstull och Liljeholmsbron av c:a 5.560 meter. Avståndet från Danvikstull till slussen utgör c:a 2.150 meter.

Farleden korsas av fyra broar. Vid Danvikstull föras Saltsjöbanan och landsvägen över kanalen på en gemensam enkelarmad klaffbro, Danviksbro, med 30 meters fri genomfartsöppning och 12.5 meters fri höjd över medelvattenytan. Vid Skanstull ledes landsvägen över slussen på en dubbelarmad klaffbro, Skansbro, med 21 meters fri spannvidd och 12.5 meters fri höjd över medelvattenytan. Över Årsta holmar leder den förut nämnda Årstabron. Vid Liljeholmen korsas farleden av den i oktober månad förra året öppnade nya Liljeholmsbron, vilken har en längd av 390 meter från landfäste till landfäste och är försedd med ett klaffspann med 24 meter bred öppning. Största fria genomfartshöjden under bron är 15.5 meter.



*Flygfoto n:r E. 2105,
år 1929. Oscar Bladh.*

Hammarbyslussen och Arstaviken.

Farleden är för närvarande försedd med 19 st. AGA-fyrrar, varjämte 13 st. komma att uppsättas nästa år. Vid broarna och slussen äro anordnade ljussignaler, vilka angiva, om dessa äro öppna eller stängda.

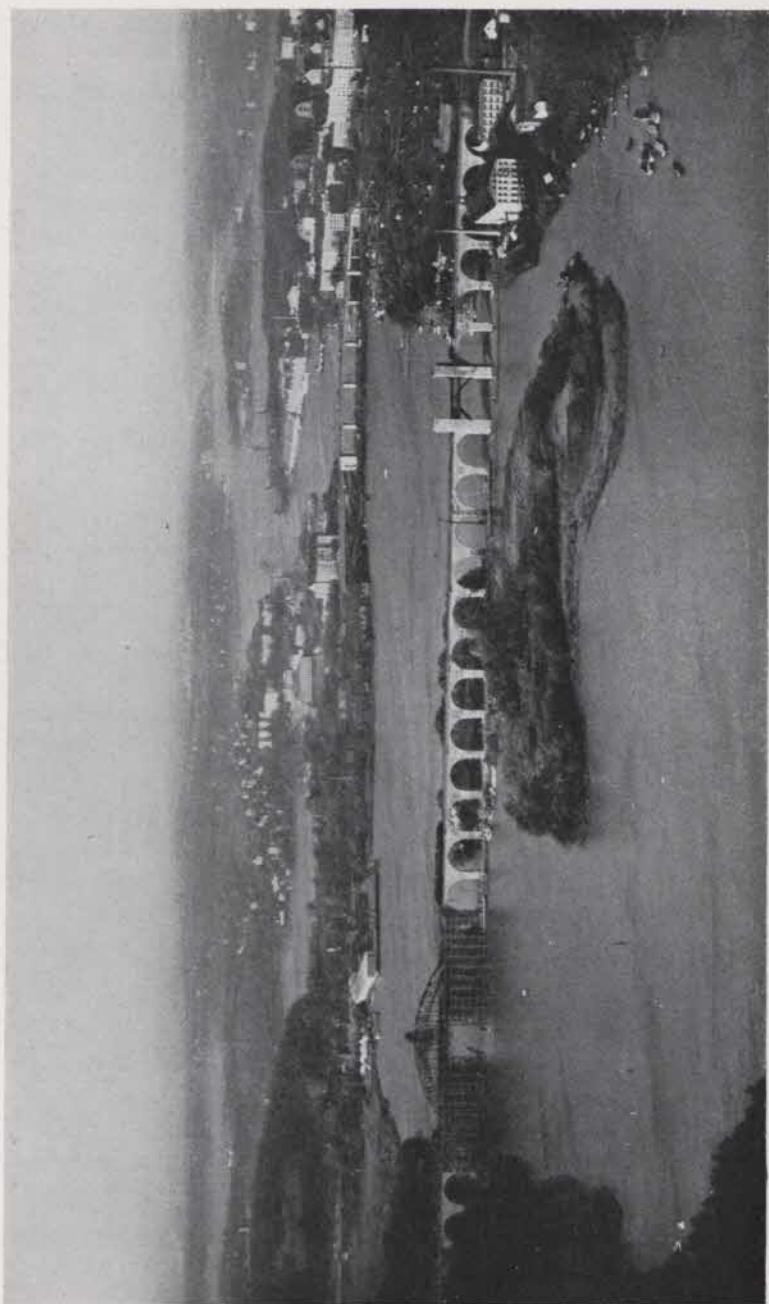
Längs stränderna i Hammarby sjö hava anordnats hamnanläggningar, nämligen på norra sidan Norra Hammarbyhamnen, uppdelad i Barnängskajen öster om udden vid Barnängen och Blecktornskajen väster därom, samt använd såsom styckegods- och upplagshamn för massgods, på södra sidan ett område för industri och upplag, där bland andra General Motors Corporation anlagt sin stora sammansättningsverkstad för automobiler, samt i östra delen av sjön vid Henriksdal en mindre hamnanläggning med industri- och upplagsplatser för olika ändamål.

Norra Hammarbyhamnen har för närvarande en nyttig kajsträcka av 1.695 meters längd och är försedd med 11 st. brokranar av 5—6 tons lyftkraft. Å Södra Hammarbyhamnen finnes, utom General Motors kaj, som tillhör staden, en allmän kaj av 90 meters längd och vid Henriksdal en brygga av 30 meters längd.

Hamnstyrelsens förslag till framtida utbyggnad av Hammarbyhamnen är åskådliggjort å pl. 7.

MARKFÖRVÄRV FÖR FARLEDEN OCH HAMNANLÄGGNINGARNA

Efter erhållet tillstånd för staden att till sig lösa all för arbetets utförande erforderlig jord eller lägenhet har hamnstyrelsen genom expropriation förvärvat mark från lägenheten Klippan eller Hovingsberg, Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön, Fastighetsaktiebolaget Berget och egendomen kvarteret Tegelviken mindre. Härjämte hava för ändamålet förvärvats egendomen Hammarby i Nacka socken, vilken blott delvis kommer att utnyttjas för hamnens behov, samt viss tomtmark, tillhörande Aktiebolaget Liljeholmens Stearinfabrik och Stockholms Bomullsspinneri och Väfveriaktiebolag. Därjämte hava tagits i anspråk åtskilliga staden tillhöriga markområden.



Fläysfoto nr. E. 2159,
år 1929, Oscar Bladh.

Västra delen av Årstaviken med Årstabron och Liljeholmsbron.