

## N:o 15.

*Af Herr Wallenberg: Om anvisande af 300,000 Kronor för anläggning af en grentunnel från jernvägstunneln under Södermalm till lämplig punkt i Stadsgården.*

Den betydande tillväxt varuomsättningen i hufvudstaden erhållit kräfver ökade lättnader för trafiken. Ej nog med att genom snabba kommunikationer varor i mängd kunna hitföras, det erfordras äfven lättnader för omlastning, och i denna syftning är det man nu anser, att åtgärder böra vidtagas.

Bland Stockholms hamnar intager Stadsgårdshamnen näst Skeppsbron det främsta rummet. Men för att komma dit med godsvagnar erfordras, att alla söderifrån kommande bantåg först skola köra ut på södra jernvägsbron, innan de kunna invexlas på det spår, som leder till Stadsgården. Detta förhållande föranleder en väsendtlig tillökning i trafiken å sammanbindningsbanan af sådana varor och effekter, som i alla fall äro afsedde att aflastas på södra stranden och således icke borde behöfva föras till norr för att återvända till söder. De här af uppkommande hinder i sjötrafiken äro af stor betydighet. Uti aftalet mellan staten, såsom egare till jernvägen, och kommunen, såsom lifligt intresserad att farvattnen icke må onödigtvis afstängas, bestämdes, att södra svängbron å sammanbindningsbanan skulle hållas öppen för sjöfarten halfva dagen och halfva natten. Redan nu kan detta ej iakttagas, oaktadt ömsesidigt och välvilligt tillmötesgående från alla de personer, som härmed hafva att skaffa.

Såsom

Såsom bevis på sjöfartens betydande tillväxt må anföras, att nedanstående antal fartyg under här uppgifna åren passerat slussen.

	Däckade.	Odäckade.
1870 .....	4,187 .....	3,394
1871 .....	4,021 .....	4,252
1872 .....	5,290 .....	3,355
1873 .....	5,550 .....	5,552

Härtill böra läggas de fartyg, som komma från Mälaren och stanna vid tilläggningsplatserna mellan jernvägsbron och slussen, uppgående till minst 500 stycken årligen, och följer deraf att endast af dessa fartyg jernvägsbron skall passeras 1,000 gånger. Hela trafiken af fartyg genom jernvägsbron öfverstiger således 12,000 årligen, och då man vet, huru trafiken tilltager, inses lätt att svårigheterna ökas på ett betänkligt sätt. Det är derföre sannolikt, att man måste vara betänkt på några åtgärders vidtagande för att bereda önskvärda lättnader i trafiken och såsom ett medel härtill har man ansett det ganska önskvärdt, om en branche-tunnel kunde dragas från jernvägstunneln under Södermalm till Stadsgården.

Denna tunnel skulle antagligen med fördel kunna utgå från någon punkt under N:o 26 på Götgatan samt framkomma i Stadsgården vid N:is 16 och 18. Banans längd torde böra blifva omkring 1,200 fot och endast enkelt spår anbringas. Enligt hvad man torde kunna antaga bör sjelfva kostnaden för sprängningen kunna begränsas till 120 R:dr pr sträckfot och med öfriga utgifter för skenor och hvalf vid mynningen torde hela kostnaden för den nyttiga anläggningen ej öfverstiga 300,000 R:dr.

Då jernvägstrafiken på statens banor ofelbart häraf skulle hafva stor fördel, tillåter jag mig vördsamt hemställa, det Riksdagen behagade besluta: att af de medel, som komma att afses för statens jernvägsbyggnader, 300,000 Kronor må ställas till Regeringens förfogande för anläggning af en branche-tunnel från jernvägstunneln under Södermalm till lämplig punkt i Stadsgården.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 29 Januari 1874:

A. O. Wallenberg.