

till sin nuvarande sträckning. Härigenom skulle man dels få bort den stora banken och dels vinna större utrymme för flygfältet. Då järnvägen vid en sådan sträckning icke kan få någon direkt förbindelse med Tannefors station, vilket trafikförvaltningen för Östergötlands smalspåriga järnvägar förklarar sig icke kunna godtaga, undersöktes ännu en möjlighet. Sedan järnvägen i nuvarande läge västerifrån passerat Tomteboda, skulle den dragas parallellt och söder om S. J. till stadsgränsen mot Vårdsberg och därefter i nuvarande läge. Härvid skulle man icke få bort den stora banken, men däremot skulle man vinna större utrymme för flygplatsen, vilket också skulle bli enda vinsten med omläggningen. Den nya sträckningen skulle bli c:a 600 m. längre än den nuvarande, vilket innebär en icke oväsentligt större trafik-kostnad på järnvägen.

För sträckan nordväst om centralstationen har även diskuterats ett förslag till ny sträckning av M. Ö. J. Från slakthuset skulle banan gå parallellt med S. J. till Bergsvägen, passera under denna och därefter gå norrut och ansluta till nuvarande sträckning strax intill Ullevi gård. Härigenom skulle vinnas, att det stora området mellan S. J. och den planerade förbifartsleden, som nu skäres diagonalt av banan, bättre kunde utnyttjas. Därjämte kom den icke önskvärda plankorsningen med Bergsvägen bort. Förslagets genomförande förutsätter, att det ovannämnda markområdet blir begärligt för industri- eller annat ändamål, något som dock icke för närvarande kan förutses.

HUVUDTRAFIKLEDER I INRE STADEN.

Allmänna synpunkter.

I den inre tätbebyggda delen av Linköping, "stadskärnan", äro gatorna relativt smala och ha i allmänhet en bredd av 8 à 10 m. Stadsdelen, som under 1800-talet och tidigare utnyttjades såväl för handel, hantverk och liknande som för bostäder, torde under senare år mer och mer ha undergått den förändringen, att tidigare utrymmen för bostäder tagits i anspråk för industriella och merkantila ändamål. Detta har fört med sig, att varutrafiken till och från stadskärnan ökats. Den ökade hushöjden, från tidigare 1 à 2 våningar till numera 3 och 4 våningar och stundom mera, har därjämte ytterligare ökat trafiken. Den förr mycket obetydliga genomgångstrafiken fick under åren före pågående krig en betydande storlek.

Utslagsgivande för de nutida kraven på huvudtrafikgatornas bredd är *biltrafiken* med dess krav på utrymmen såväl för den rörliga trafiken som för parkering. Därjämte har *cykeltrafiken* under de senaste åren i mycket hög grad ökat, till en del beroende på att biltrafiken på grund av gummi- och bensinbrist måste inskränkas. Det är dock troligt, att cykeltrafiken även efter krisen kommer att till allra största delen kvarstå, och därvid kommer att skapas en trafiksituation, som torde bli mycket svår att bemästra. Man måste på den grund noga beakta cykelproblemet vid bestämmandet av gatu-bredderna. En sammanblandning av motor- och cykeltrafik har vid stor tra-

fikintensitet visat sig vara mycket farlig. Kravet på särskilda cykelbanor eller särskilt utrymme i körbanan för cyklar blir alltmer berättigat. I stadens inre delar ligga huvudtrafikledernas korsningspunkter med tvärgatorna i allmänhet tätt, vilket gör, att anläggandet av särskilda cykelbanor blott föga underlättar trafiken. I stadskärnan bör man därför nöja sig med att reservera särskilt utrymme på körbanan för cyklister. Där man kan utbilda trafikatorna med stora avstånd mellan gatukorsen, böra dock särskilda cykelbanor anläggas, men dessa skola då vara enkelriktade för undvikande av farliga korsningar med annan trafik.

Ö s t v ä s t l i g a h u v u d t r a f i k l e d e r.

Storgatan är för närvarande huvudinfartsleden från såväl öster som väster och kommer även i framtiden att upptaga en stor del av trafiken till stadscentrum. Gatan har en bredd av c:a 10,4 m. men enligt fastställd stadsplan skall den öster om S:t Larsgatan breddas till 16 m. genom indragning av tomtgränserna på ömse sidor om gatan. Breddmättet 16 m. innebär en körbana med två körfiler om 3 m. och två parkerings- eller cykelfiler om 2,5 m. samt två gångbanor om 2,5 m. Enär gatan samtidigt som huvudtrafikgata även är butiksgata och betydande gångtrafikled, är bredden på gångbanorna i allra minsta laget. Mättet kan ökas genom borttagandet av ena parkeringsfilen, men då ju gatan är en affärsgata, är det till stor nackdel för butiksägarna, om fordon tillåtas stanna endast på ena sidan av gatan. Jag vill föreslå, att Storgatan mellan Hamngatan och S:t Larsgatan gives en bredd av 17 eller helst 18 m. varigenom gångbanorna kunna få en bredd av 3,0—3,5 m. Den ökade breddningen bör företagas på gatans norra sida, där byggnaderna i allmänhet äro gamla och av låg klass, varför en breddning icke torde behöva taga avskräckande lång tid. Genom att körbanan belägges exempelvis med smågatsten i mitten och asfalt på vardera sidan, kan trafiken rationellt uppdelas, vilket medför större framkomstmöjlighet och ökad trafiksäkerhet.

På sträckan väster om S:t Larsgatan är Storgatan Linköpings förnämsta affärsgata. På grund av gatans ringa bredd — 10,4 m. — råda här synnerligen svåra trafikförhållanden. Körbanan har en bredd av blott 6—7 m., vilket medger endast *en* körfil i vardera riktningen. En cyklist eller ett fordon, som stannar för på- eller avstigning, kommer därför att hindra den övriga trafiken. Gångbanorna äro därjämte för smala för att tillåta en säker och bekväm gångtrafik. Genom s. k. självreglering, dvs. genom inflyttning av gatufasaden hus för hus, i den mån nybyggnad sker, brukar vanligen en mera omfattande gatavidgning företagas. På grund av att bebyggelsen utmed Storgatan på sträckan väster om S:t Larsgatan i stor utsträckning är av relativt hög klass med 3—4 våningars stenhuss, skulle det taga mycket lång tid (säkert 100 år och kanske mer) innan en sådan reglering bleve helt genomförd. Under tiden nedgår gatans värde som butiksgata starkt, särskilt för de nybyggda fastigheter, som ligga indragna från den ursprungliga gatulinjen. Om gatan är breddad endast utmed smärre delar av ett kvarter, ha de breddade gatu-

delarna i allmänhet icke något större värde ur trafiksynpunkt. Först då gatan breddats utmed ett helt kvarter, uppstå lättnader för trafiken.

En reglering försvåras därav, dels att värdena på de befintliga byggnaderna icke äro avskrivna eller i högre grad nedskrivna, dels att markvärdena äro mycket höga. En nybyggnad på en nu bebyggd tomt måste kunna förränta såväl värdet på den gamla byggnaden som det gamla markvärdet, vilka sammanlagda betyda ett oftast väsentligt förhöjt nytt markvärde. Taxeringsvärdena år 1938 för nu bebyggda fastigheter, omräknade i kronor per kvm. tomt, hålla sig i allmänhet omkring 300—500 kronor, men för enstaka fastigheter äro de uppe i 800—900 kronor per kvm. tomt. Om man betänker, att de högsta taxeringsvärdena i staden för enbart tomtmark icke nå upp till 200 kronor per kvm., inses svårigheten att på ett *ekonomiskt* sätt genomföra en gatureglering. Staden måste tydligen, om en breddning skall komma till stånd, vara beredd på att ikläda sig de stora kostnaderna härför.

Av bilagda tablå (bil. F) framgå nuvarande taxeringsvärden på fastigheterna utmed Storgatan. Mellan S:t Larsgatan och Stora Torget skulle en vidgning på södra sidan vara billigast. Dyrbaraste fastigheten här är Dalmasen nr 1 med ett taxeringsvärde på 800.000 kronor. Mellan Stora Torget och Stadshuset skulle en breddning på norra sidan vara billigast och lättast att genomföra. Dyrbaraste fastigheten är Apoteket nr 5 med ett fastighetsvärde på 410.000 kronor.

Vid en vidgning av gatan måste breddmättet sättas till minst 15 m., vilket mått dock icke medger allmän parkering av fordon utmed gatan. Större breddmått kan knappast erhållas, utan att breddningen sker på gatans *båda* sidor.

Ett framkomligt sätt att på lång sikt förbättra trafikförhållandena vore att upptaga arkader för gångtrafiken i de dyrbaraste fastigheterna, vilka med all sannolikhet komma att kvarstå längst, medan nybyggen på de övriga tomterna indragas från nuvarande gatulinje. Varje sådan breddning torde dock åsamka staden mycket dryga kostnader.

Ett sätt att i någon mån avhjälpa trafiksvårigheterna på Storgatan vore att enkelrikta gatan. Därvid måste Nygatan upptaga större delen av trafiken i andra riktningen, varför eventuellt även denna gata måste enkelriktas. Genom sin karaktär av butiks- och bostadsgata är den icke lämpad som trafikgata, särskilt vid Trädgårdstorget med dess livliga korsande trafik. Vid en enkelriktad affärsgata är det till stor olägenhet för butikerna, om man får stanna ett fordon endast utmed gatans ena sida. Enkelriktade gator medföra även större trafik på tvärgatorna.

Vid utredningen av hithörande problem har jag kommit till det resultatet, att den centrala stadskärna, som begränsas av Drottninggatan, Apotekaregatan—Gråbrödragatan—Kungsgatan—S:t Larsgatan, såvitt möjligt bör hållas fri från tung trafik, i första hand biltrafik. Uppenbart är, att all sådan nyttotrafik, som har med varuförsörjning till butiker, verkstäder m. m. att göra, icke kan eller bör undvikas, men all genomgångstrafik och "shopping"-trafik synes böra bannlysas. Med hänsyn härtill och till vad ovan anförts

beträffande kostnaderna för en breddning bör Storgatan icke breddas inom nu ifrågakarande stadskärna, dvs. mellan S:t Larsgatan och Apotekaregatan. Jag föreslår, att Storgatan väster om Apotekaregatan breddas till 15 m. genom indragning av tomtlinjen på gatans *norra* sida fram till stadshuset. Mitt för detta indrages tomtlinjen på gatans *södra* sida. Mellan stadshuset och Barnhemsgatan bör gatan breddas genom intrång i parken, varvid slottets gamla flygelbyggnad måste rivas.

I överensstämmelse härmed bör man i möjligaste mån omdirigera trafiken. Genom tillkomsten av en förbifartsled för rikshuvudvägen Stockholm—Malmö norr om staden ledas de (dock relativt fåtaliga) direkt genomgående fordonen förbi staden. Genom tillkomsten av en bro i Drottninggatans förlängning samt anslutning av denna gata till Storgatan vid Barnhemsgatan kan en stor del av Storgatans trafik ledas in på Drottninggatan och från denna fördelas till stadens olika delar. Man bör därjämte förbjuda genomgående lastbilstrafik och eventuellt cykeltrafik vissa tider på dagen. All cykelparkering utmed Storgatans gångbanor förbjödes å nu ifrågakarande del. Vidare bör vid nybyggnad på hörntomten i kvarteret Dykaren fasaden avrundas, så att fri sikt i gatukorset erhålles. Vid Stora torget bör trafiken icke ledas rätt över torget, såsom nu är fallet, utan runt detsamma.

Drottninggatan, som för närvarande har en bredd av 12 m., har i gällande stadsplan givits en bredd av 15 m. Detta mått medgiver icke parkeringsfiler på båda sidor av gatan, såvida utrymme till cykeltrafiken skall lämnas. Gatan torde knappast bli någon butiksgata och gångstråk av större betydelse, varför en gångbanebredd av 2,25 m. bör vara tillräcklig. På sträckan mellan Snickaregatan och S:t Larsgatan föreslås gatan breddad till 18 m., varigenom ytterligare en parkeringsfil kan erhållas. Denna större bredd är icke möjlig att erhålla på gatan i övrigt på grund av nuvarande tomt- och byggnadsförhållanden.

Drottninggatan får, sedan en bro byggts i dess östra förlängning, stor betydelse som infarts- och genomfartsled och kommer att avsevärt avlasta Storgatans trafik. För att den västerifrån kommande trafiken på ett bekvämt sätt skall kunna ledas in på Drottninggatan har i stadsplanen upptagits en diagonalgata med 16 m. bredd genom kvarteren Egypten och Enbusken. Trafikplatsen, där Storgatan, Nygatan, "diagonalgatan" och Barnhemsgatan mötas, blir på grund av gatornas spetsiga vinkel mot varandra svår att trafiktekniskt riktigt utforma. Genom enkelriktning av Nygatan mellan Djurgårdsgatan och Barnhemsgatan eller genom avstängning av Nygatan väster om S:t Korsgatan för cykel- och motortrafik kan förhållandena avsevärt förenklas. Nygatan skulle därigenom slippa all genomgående trafik och bli en lugn bostads- och affärsgata. Trafikplatsen vid Drottninggatan—Djurgårdsgatan kan lätt utformas för rotationstrafik. Härvid måste stadsplanen omarbetas och huskropparna givas en annan placering. Vidare synes det lämpligt, att diagonalgatan breddas till 17 m. för att ernå en körbanebredd av minst 11 m.

En annan lösning av trafikproblemet vore att ersätta "diagonalgatan" med en förbindelseled i Drottninggatans förlängning västerut runt kvarteret Ele-

fanten till korsningen av Storgatan och Västra vägen. Detta förslag har tidigare diskuterats inom kommunalförvaltningen men av olika skäl förkastats. Bl. a. skulle en sådan led verka störande på det i en avskild park belägna Epidemisjukhuset. Några gatukostnadsbidrag från tomtägare skulle icke heller erhållas. Några nya synpunkter ha under utredningen icke framkommit, utan jag finner allt fortfarande "diagonalgatan" lämpligast.

Kungsgatan upptager redan nu en stor del av den öst-västliga trafiken, speciellt cykeltrafiken. Genom breddning och förbättring av Hamngatan skulle en väsentlig förbättring ernås för trafikanterna till de nordvästra stadsdelarna. En gångväg genom parken till Konsistoriegatan bör anläggas.

Vasavägen, som på sin övre del är utlagd till 28 m. bredd, har här en körbanebredd av 10 m. Cykelbanor kan lämpligen utläggas på ömse sidor. På sträckan mellan Vasatorget och S:t Larsgatan bör den norra körbanan breddas och dubbelriktas, medan den södra användes för lokaltrafik och parkering.

N o r d s y d l i g a h u v u d t r a f i k l e d e r.

S:t Larsgatan är den viktigaste leden för nord-sydlig trafik genom stadskärnan. Bredden varierar mellan 16 och 18 m. Körbanans bredd är 9 m., som förutom två fulla körfiler medger cykelfiler på vardera sidan. Om parkering skall tillåtas utefter gatan, måste gångbanebredden minskas. Gatan står genom Vistvägen och Rosengatan i direkt förbindelse med de södra stadsdelarna samt genom Oskarsgatan med det norr om bangården belägna industriområdet. Någon ändring av gatubredden föreslås icke.

Hamngatan—Järnvägsgatan. Hamngatan bör utbildas för upptagande av den trafik, som från Stångebro och "Drottningbron" skall vidare till stadens norra och södra delar. Härigenom kommer Storgatan och S:t Larsgatan att i hög grad avlastas. Gatan är i stadsplanen upptagen till 15 m. bredd norr om Storgatan och 12 m. söder därom. Även denna senare del bör breddas till 15 m. fram till Drottninggatan. Norr om Kungsgatan bör Hamngatan i enlighet med gällande stadsplan snarast föras genom kvarteret Bajonetten till Järnvägsgatan, varigenom en betydande avlastning av Storgatan sker.

Trafiken söderifrån (från Vistvägen) bör antingen ledas genom en till 12 m. breddad Snickaregata fram till Drottninggatan eller ock bör man förbinda Vistvägen i höjd med Gripgatan med Hamngatan, vilket sistnämnda alternativ förutsätter ett genombrott genom det med gamla bebyggda området mellan Tinnerbäcken och Gripgatan. Enligt det första alternativet skulle trafiken till stadens norra delar från korsningen av Snickaregatan—Drottninggatan via sistnämnda gata kopplas in på Hamngatan. Emedan större delen av Vistvägens trafik säkerligen är riktad mot stadens centrum och icke över Hamngatan till stadens norra delar, bör enligt min mening Snickaregatan och icke Hamngatan söder om Drottninggatan utbildas för större trafik, detta även av det skälet, att Hamngatan söder om Drottninggatan är mycket brant. En sänkning av profilen skulle medföra stora och mycket kostsamma ombyggnader av flera fastigheter utmed denna gata. Värdefull tomtmark skulle där-

jämte spolieras. Jag är dock medveten om, att en förlängning av Hamngatan söderut innebär ett radikalt grepp, vars kostnader måhända i en framtid kan anses motiverade.

Magasinstorget, som har ett lämpligt läge och en passande form för bilparkering, bör som hittills upplätas för detta ändamål.

Järnvägsgatan, som genom sitt läge utmed järnvägen är en utmärkt snabbtrafikled, fri från korsande trafik, bör utdragas åt nordväst fram till den stora trafikknut i Östgötagatans förlängning, varifrån en viadukt över S. J:s spårområde kan leda till industriområdet norr om bangården.

Genom Järnvägsgatan och Hamngatan kan den tunga trafiken såväl från den planerade godsbangården vid Steninge som från industriområdet ledas öster om stadskärnan till de östra och södra stadsdelarna.

En fortsättning av Järnvägsgatan föreslås gå mellan planerade industri- och bostadsområden norr om Sveagatan till Bergsvägen, varigenom trafiken på denna senare väg kan ledas förbi stadskärnan.

Platensgatan. Tillfarterna till Stora torget äro samtliga smala och föga lämpade som trafikgator. Om Storgatan har tidigare ordats. Tillfarten från norr sker via Platensgatan, som i allmänhet har en bredd av 12 m. men närmast torget endast 7 m. Det föreslås, att tomtlinjen här indrages på ömse sidor, så att en bredd av c:a 14 m. erhålles. För erhållande av en snabb förbättring av trafikförhållandena böra gatuhusen på tomterna nr 9 och 10 i kvarteret Baggen rivas, varefter Platensgatans trafik i ena riktningen kan ledas genom Ågatan och Hantverkaregatan till Stora torget. Samtidigt bör Platensgatan utmed torget (mellan Torggatan och Domkyrkogatan) enkelriktas, varjämte Tanneforsgatan och Torggatan böra avstängas för körtrafik och endast upplätas för gångtrafikanter och de enstaka fordon, som äro direkt destinerade till fastighet utmed respektive gata.

Apotekaregatan—Gråbrödragatan. Denna gata är av utomordentlig betydelse i den inre stadens trafiksystem. Den utgör den västra, med S:t Larsgatan parallella periferileden till den centrala stadskärnan, sådan denna ovan definierats. Apotekaregatan är för närvarande c:a 8 m. bred men skall enligt fastställd stadsplan delvis breddas till 10 och 12 m. Gråbrödragatans bredd varierar mellan 5 och 10 m. men skall enligt nu gällande stadsplan få en bredd av 12 m. Genom stadsplaneändring, som ännu ej fastställts, skall i korsningen Ågatan—Gråbrödragatan en radikal breddning till c:a 14,5 m. ske. Denna led, som i stor utsträckning användes av cyklister, torde efter tillkomsten av broar i Drottninggatan och Ringgatan bliva av ännu större betydelse speciellt för cykeltrafiken till de nordvästra stadsdelarna. Leden skulle väsentligt avlasta S:t Larsgatans stora cykeltrafik. Det synes synnerligen önskvärt, att breddning av Apotekaregatan—Gråbrödragatan snarast möjligt genomföres, så att, när biltrafiken åter kommer i gång, genomgångstrafiken mellan de nordvästra och de södra stadsdelarna kan ledas denna väg i stället för att föras genom stadskärnan.

Nya Tanneforsvägen skall enligt gällande stadsplan utläggas till 16 m. bredd. Detta mått tillåter icke anläggandet av några breda cykelbanor på

ömse sidor om körbanan. Cykeltrafiken är av mycket stor intensitet vissa tider på dagen och är därvid i stor utsträckning enkelriktad, varför man icke är betjänt av relativt smala cykelbanor. Att anlägga en *bred* cykelbana (minst 3 m.) endast på ena sidan av vägen har visat sig vara mindre lämpligt dels på grund av de besvärliga situationer, som uppstå vid alla gatukorsningar, dels på grund därav, att de kanske relativt fåtaliga cyklister, som under rusningstiden färdas i motsatt riktning mot den stora strömmen av cyklister, ha ytterligt svårt att taga sig fram. Bäst hade varit, om cykeltrafiken hade kunnat framföras på en särskild cykelväg, helt skild från den stora vägen. Arbetargatan söder om Ringgatan kan upptaga den cykeltrafik, som skall via bron i Ringgatan västerut, men norr om Ringgatan kan på grund av utformningen av den befintliga bebyggelsen någon lämplig cykelväg icke anläggas utan större omväg för trafikanterna. Det återstår således endast att så utforma Nya Tanneforsvägens tvärsektion, att vägen kan framsläppa största möjliga cykeltrafik utan större hinder för den övriga trafiken. På sträckan mellan Stångebro och Ringgatan äro huskropparna indragna från gatan, varför en breddning till 20 m. är möjlig. Härigenom kan två skilda körbanor med en smal mittremsa erhållas. Sådan ändring har numera också föreslagits av byggnadsnämnden. För gatan i övrigt föreslås, att en 11 m. bred körbana utlägges mellan två gångbanor om vardera 2,5 m. 6 m. av körbanan belägges exempelvis med smågatsten och reserveras för motorfordon, medan 2,5 på vardera sidan belägges med asfalt och reserveras för cykeltrafik. Körbanans mitt bör angivas med en tydlig markering. Bilparkering utefter gatan måste förbjudas åtminstone under de tider på dagen, då cykeltrafiken är störst. Privata parkeringsplatser bör anordnas på tomtmarken mellan lamellhusen samt på intilliggande lokalgator.

Gamla Tanneforsvägen skall enligt gällande stadsplan utläggas till 12 m. bredd. Den stora cykeltrafiken från industrialanläggningarna vid Gelbgjutaregatan, som nu belastar Gamla Tanneforsvägen, kan i stor utsträckning ledas över den planerade nya gatan i Gelbgjutaregatans förlängning västerut till Nya Tanneforsvägen och bron i Ringgatan. Det är dock troligt, att ett kollektivt persontransportmedel (buss) måste framdragas på Gamla Tanneforsvägen. Härvid är 12 m. bredd på gatan icke tillfyllest. Minst 4 m. av den i stadsplanen upptagna markremsan utmed vägens norra och östra sida bör reserveras för gatuändamål, och gatusektionen så utformas, att vägen i en framtid kan utläggas till 16 m. bredd utan dyrbara omläggningar av beläggning och kantsten m. m.

BROAR.

Utöver de av stadsfullmäktige redan beslutade nya broarna i *Drottninggatans* och *Atlasgatans* förlängningar synas följande broförbindelser böra planeras:

Ny bro vid Tannefors slussar. Trafiken mellan det stora industriområdet i Tannefors och bostadsområdena väster om Stångån är för närvarande av

mycket stora mått. Vid de trafikundersökningar, som kommittén låtit utföra, visade det sig, att av de vid industrierna i Tannefors anställda, som bo väster om Stångån, icke mindre än 32 proc. begagnar sig av broarna i Tannefors vid färd till och från arbetet.

De projekterade nya broarna i Drottninggatan och Atlasgatan komma sannolikt att väsentligt avlasta broförbindelsen i Tannefors, men å andra sidan komma de planerade stora bostadsområdena utmed Ekholmsvägen och Vistvägen att kräva en väsentligt förbättrad broförbindelse, om dessa områden skola bli begärliga av dem, som ha sin arbetsplats i Tannefors. Den nuvarande broförbindelsen, som är synnerligen bristfällig och svårframkomlig speciellt vid dåligt väglag, kan på grund av sitt höjd- och planläge icke genom ombyggnad och förbättring utformas till en bekväm trafikled med tillräcklig kapacitet. Jag föreslår därför, att en ny broförbindelse planeras ovanför fallen. Bron kan med tillfarter i goda lutningar läggas på samma höjd över vattenytan som de nya broarna nedanför fallen, och härigenom kan den byggas utan något rörligt spann. Bron bör norrut ansluta till Nya Tanneforsvägen mitt emellan Stationsgatan och järnvägs korsningen, vid vilken punkt den föreslagna viaduktförbindelsen över järnvägen är nere i nuvarande gatuplanet. Söderut ansluter bron till den uträtade Ekholmsvägen mitt för Södermalmsgatan, där en trafikplats bör utformas. I detta sammanhang bör nämnas, att den föreslagna nya vägförbindelsen mellan Vistvägen och Ekholmsvägen ansluter direkt till det nya broläget, varför mycket bekväma trafikförbindelser mellan de södra bostadsområdena och Tannefors industriområde kommer att erhållas.

En bro i huvudsak med samma planläge som den ovan beskrivna finnes angiven i Lindens generalstadsplan, men i dennes senare uppgjorda stadsplaneskisser liksom också i byggnadsnämndens stadsplaneskiss år 1940 för Munkängen anges en broförbindelse, lagd mitt över mellersta slusskammaren. Om trafiken i slussleden i fortsättningen skall kunna äga rum, måste alltså bron hållas avstängd för trafik under tiden slussningen pågår. På grund av terrängförhållandena kommer en bro här att kräva mycket stora kostnader, vilket framgår av uppgjorda broskisser.

Bro i Fabriksgatans förlängning. En större exploatering av Norra Kungsladugårdsgårde kräver en direkt broförbindelse med de stora befintliga och planerade industriområdena å Västanstång samt de nordvästra stadsdelarna, vilket även framgår av Lindens plan. Bron, som bör ligga 7 å 8 m. över vattenytan och ha en bredd av 12 m., måste utbildas med ett rörligt spann, som kan tillåta passage av båtar till den inre hamnen. Brons anslutning till stadsdelarna väster om järnvägen med en viadukt över järnvägsområdet beskrives under rubriken Järnvägar, gatukorsningar med S. J. Konstruktionerna framgå av ingenjör Ehrmans utredning. (Utredningen är ej tryckt.)

Jämte ovannämnda nya broar över Stångån, som komma att betjäna trafiken mellan de olika stadsdelarna, kräver den planerade förbifartsleden för

rikshuvudvägen Stockholm—Malmö en *ny bro över Stångån strax norr om renhållningsverket*. Denna bro, som skisserats i ingenjör Kjesslers vägförslag, måste även utbildas med en öppningsbar klaff.

En bro över Tinnerbäcken, som sammanbinder *Högalidsgatans* båda delar, är en förutsättning för att den planerade ringvägen från Malmslättsvägen vid Westmansgatan till Vistvägen strax söder om Risbrinksvägen skall kunna betjäna den perifertrafiken mellan de olika bebyggelseområdena. Bron bör givas en bredd av 12 m. och kan lämpligen utföras på samma sätt som redan befintliga broar över Tinnerbäcken i S:t Larsgatan och Vistvägen.

HUVUDVÄGAR.

Landets viktigaste huvudvägar bestå av dels *rikshuvudvägar* och dels *läns-huvudvägar*. Till Linköping inlöpa två rikshuvudvägar: *Norrköpingsvägen* och *Malmslättsvägen*, vilka ingå i det stora trafikstråket Stockholm—Malmö. Läns huvudvägarna äro tre: *Bergsvägen*, *Kalmarvägen* och *Åtvidabergsvägen*.

Enligt den statliga generalplanen för rikets vägnät skall huvudvägarna anpassas för en trafik, som är tre gånger så stor som år 1936. Detta år fanns det c:a 210.000 motorfordon i landet, vilket motsvarar c:a 35 fordon per 1.000 invånare (U. S. A. hade samtidigt 225 fordon per 1.000 invånare, England 58 och Tyskland 46). Om nu trafiken beräknas bli tredubblad, förutsätter det, att det finnes c:a 600.000 motorfordon eller 100 fordon per 1.000 invånare, ett på var tionde person. En sådan trafik kommer att ställa helt andra krav på våra vägar och gator än den nuvarande trafiken. För de största vägarna fordras två skilda körbanor, en för vardera riktningen med skiljeremsa emellan, samt särskilda gång- och cykelbanor. Detta gör, att vägbredden måste väsentligt ökas, och vägsektioner med upp till 30 m. bredd måste planeras.

Den genom Linköping *direkt genomgående* trafiken på Norrköpingsvägen och Malmslättsvägen är icke av överväldigande mått. På grund av rådande trafikrestriktioner speciellt för den långväga trafiken kan en trafikräkning nu icke ge några normala siffror. En jämförelse med genomgångstrafiken på andra orter med motsvarande storlek, struktur och läge gör det troligt, att den direkta genomgångstrafiken normalt håller sig omkring 200 à 300 fordon per dygn. Men dels kommer den säkerligen att i framtiden väsentligt öka, och dels kan det ju icke vara vare sig i stadens eller de passerande trafikanternas intresse att tvinga dessa oftast stora fordon genom stadens trånga och hårt belastade gator. Man har därför här liksom på de flesta andra håll ansett det nödvändigt att draga en förbifartsled förbi staden. På uppdrag av länsstyrelsen har ingenjör Kjessler i Stockholm utarbetat tvenne alternativa förslag. Det norra alternativet avser en helt ny väg från Sjögestad till Mörtlösa och är c:a 19 km. lång. Kostnaderna ha för en första utbyggnad till 12,5 m. bredd beräknats till i runt tal 3 milj. kronor. Det södra alternativet följer, om man går västerifrån, ungefär den nuvarande vägen fram till Ryds gård för

att därifrån över Barhäll ansluta till det norra alternativet vid Tornby. Även för detta alternativ ha kostnaderna beräknats till c:a 3 milj. kronor. Båda alternativen ha sina stora både för- och nackdelar ur olika synpunkter. Staden har uttalat sig för det norra alternativet, och då militära hänsyn även tala för detta alternativ, bygger mina förslag i olika avseenden på detta alternativ. Förslaget förutsätter en ny bro (öppningsbar) omedelbart norr om renhållningsverket. Vidare innebär förslaget en viadukt över den smalspåriga banan. Anslutningar till staden får man dels via Bergsvägen och dels genom en ny gata vid Tornby med anslutning dels till Oskarsgatan och dels genom en ny viadukt över bangården vid Steninge till Östgötagatan och den utdragna Järnväggsgatan. Vid Kallerstad kan leden genom en väg rakt söderut också förbindas med Norrköpingsvägen.

Jag föreslår, att en markreservation för en 30 m. bred väg göres. Därjämte bör på ömse sidor om vägen en fri zon av minst 15 m. bredd utläggas. Intilliggande bebyggelse får icke ha direkta tomtutfarter till vägen. Korsande vägar bör icke förekomma på närmare avstånd än 500 m. från varandra. Alla trafikplatser utbildas för rotationstrafik.

Förbifartsleden kommer säkerligen att upptaga en stor del av *Malmslättsvägens* trafik, speciellt den del, som kommer från orter norr om statens järnvägar. De söder om järnvägen belägna områdena komma dock att i framtiden betjäna sig av Malmslättsvägen. Denna föreslås att i huvudsak kvarligga i sitt nuvarande läge. Dock förutsättes en breddning till 30 m. med två skilda körbanor från stadsgränsen fram till begravningsplatserna. Utmed dessa måste sektionen något minskas, men enligt ett av byggnadsnämnden framlagt förslag kan vägen här dock erhålla en bredd av c:a 22 m., medgivande en körbana på 9 m. samt skilda gång- och cykelbanor.

Vad *Norrköpingsvägen* beträffar, har av byggnadsnämnden föreslagits en helt ny sträckning från Kallerstads allé, varifrån vägen skulle dragas omedelbart norr om Ringstorpsbanans stora bank för att vid Stångebromonumentet svänga in under såväl Ringstorpsbanan som stambanan och utmynna mitt för Nya Tanneforsvägens anslutning till Norrköpingsvägen. Denna väg, som väl ansluter sig till det naturliga markplanet, skulle på en sträcka av c:a 100 m. ligga i eller något under Stångåns vattenyta, vilket förutsätter en ganska dyrbar betongkonstruktion samt automatisk länsypump. Denna väg skulle jämväl tjäna som tillfartsväg till planerat stort bostadsområde på Norra Kungsladugårdsgårde. Kommittén har efter ingående detaljundersökningar av detta och flera andra alternativ (bil. G) anslutit sig till byggnadsnämndens förslag, dock med skriftlig reservation av ledamöterna Brunsjö och Lindman.

Vad beträffar *L ä n s h u v u d v ä g a r n a*, Bergsvägen, Kalmarvägen och Åtvidabergsvägen, komma dessa att i stort följa sina nuvarande sträckningar.

Kalmarvägen, som endast på en mycket kort sträcka går inom Linköpings stads område, bör anslutas till Malmslättsvägen genom en rotationstrafikplats. En markreservation av 40 m. bredd föreslås.

För *Bergsvägen* har byggnadskontoret uppgjort förslag till ny sträckning, vilket delvis är under arbete. En ny viadukt över S. J. måste byggas något väster om den nuvarande. Jag vill föreslå, att ett obebyggt bälte med 40 m. bredd reserveras för vägen.

Åtvidabergsvägen har nyligen omlagts och delvis givits en ny och rakare sträckning. För vägens korsning med Hultsfredsbanan föreslås en framtida viadukt över järnvägen, förlagd något söder om nuvarande plankorsning. (Se avd. Järnvägar, gatukorsningar med S. J.) Viadukten kan anslutas till ny bro över Stångån ovanför slussarna.

Ö v r i g a v i k t i g a v ä g a r .

För *Grenadjärgatan* föreslås en bredd av 16 m. fram till järnvägsunderfarten och därefter en bredd av 14 m. motsvarande en körbana om 7 m., 2 skyddsremсор om 1,5 m. samt 2 cykel- och gångbanor om 2 m. Underfarten bör vidgas till 12 m. och givas en riktning, som bättre ansluter till vägen.

Smedstadsvägen, som på grund av de närliggande militära anläggningarna tidvis har en mycket livlig trafik, föreslås uträdd och breddad. På sträckan söder om Ekkällan synes en körbanebredd av 7 m. vara tillräcklig. På ömse sidor bör mark för gemensamma 2 m. breda gång- och cykelbanor reserveras, skilda från körbanan genom gräsremсор eller liggande helt fria i terrängen. Norr om Ekkällan föreslås en vägsektion med 12,5 m. bredd. Några särskilda cykelbanor kunna här icke anläggas, utan man bör på den 9 m. breda körbanan genom särskild markering avgränsa 1,5 m. breda cykelfiler. Den östra gångbanan bör givas en bredd av 1,5 m. och den västra 2,0 m. Förslaget förutsätter ett mindre markförvärv från lasarettområdet, vilket icke bör väcka betänkligheter, Smedstadsvägens fortsättning in mot stadscentrum, *Djurgårdsgatan*, skall enligt gällande stadsplan breddas till 16 m.

Lasarettsgatan bör erhålla en 2,0 m. bred gångbana närmast lasarettområdet samt en 8,5 m. bred körbana, avsedd jämväl för cykeltrafik. Härvid måste de på vägens norra sida stående träden borttagas. Den norra gångbanan kan däremot slopas och ersättas med en med gatan parallell parkväg i Trädgårdsföreningens område. Gatan bör genom en kurva mot söder så mjukt som möjligt ansluta till Munkegårdsgatan. För sistnämnda gata har byggnadsnämnden i samarbete med kommittén framlagt förslag, som numera fastställts av Kungl. Maj:t.

Vistvägen bör söder om Högdalen erhålla en körbanebredd av 7,0 m. med särskilda cykelbanor i terrängen, jämväl avsedda för den här mycket obetydliga gångtrafiken. Norr om Högdalen, alltså på de områden, som enligt markdispositionsplanen föreslås för bostadsändamål, bör körbanebredderna vara 8,5 m., medgivande en parkeringsfil. Även här böra särskilda cykelbanor och sedermera, då bebyggelsen blivit mera omfattande, även gångbanor utläggas på ömse sidor samt skilda från körbanan medelst skyddsremсор om minst 1,5 m. bredd. Erforderlig bredd på det för vägändamål reserverade området blir alltså c:a 20 m.

På sträckan mellan Risbrinksvägen och S:t Larsgatan föreslås Vistvägen erhålla en bredd av 21 m., varav körbana 11,0 m., två cykelbanor om 2,5 m. och två gångbanor om 2,5 m.

Risbrinksvägen—Ekholmsvägen föreslås på sträckan mellan Vistvägen och Södermalm erhålla en bredd av 14,5 m., varav körbana 8,5 m., 2 cykelbanor om 1,5 m. samt 2 gångbanor om 1,5 m. Söder om Södermalm bör vägen erhålla en körbanebredd av 7,0 m. med särskilda cykelbanor vid sidorna.

En helt *ny väg* föreslås mellan *Vistvägen och Ekholmsvägen*. Vägen, som avses ersätta den för genomgående trafik synnerligen olämpliga och svårframkomliga Hällgatan, skulle från Vistvägen vid Kroksgatan passera genom det obebyggda skogsområdet söder om Vimanshäll och i en vid båge ansluta till Södermalmsgatan norr om kvarteret Snäppan samt följa den breddade Södermalmsgatan ner till en trafikplats på Ekholmsvägen. Från denna punkt föreslås en väg mot nordöst genom Munkängen fram till en bro över Stångån ovanför fallen. (Se avd. Broar.) Ett vägsystem enligt ovan skulle på ett gott sätt sätta Södermalm, Vimanshäll och de för exploatering föreslagna områdena utmed Vistvägen i en förbindelse med industriområdet Tannefors.

Hällgatans fortsättning västerut, vägen mot Slaka kyrka, bör i samband med stadsplanering av Berga egendom, omläggas mellan Ekholmsvägen och korsningen med Tinnerbäcken. Från Kroksgatan bör vägen gå i helt ny sträckning i dalgången väster om Berga gårds byggnader.

I Lindens generalstadsplan finnes upptagen en *ringväg*, som från Malm-slättsvägen vid Valla egnahem skulle passera över Djurgårdsgatan och genom parkområdet vid Lv. 2:s idrottsplats till Högalidsgatan, för vilken en ny bro skulle byggas över Tinnerbäcken. Genom Berga hage skulle vägen få en mycket krokig sträckning och ansluta till Vistvägen—Atlasgatan.

Jag har i princip anslutit mig till Lindens idé. Dock har en del ändringar vidtagits och speciellt sträckningen genom Berga hage har ändrats, varigenom vägen i stället anslutits till Vistvägen i backen c:a 200 m. söder om Risbrinksvägen. Vägen kommer troligen icke att erhålla någon trafik av större mått, men kommer dock att förenkla trafikförhållandena för en hel del områden.

PARKERING.

Bil- och cykelparkering.

Vid tiden för tillkomsten av den gamla stadsplanen torde gatornas breddmått ha varit tillräckliga för den tidens ringa och långsamma trafik. Senare tiders höga och djupa byggnader utmed dessa trånga gator samt trafikens enorma utveckling under de senaste 20 åren ha skapat de synnerligen komplicerade och otillfredsställande förhållandena, som f. n. råda, och som efter kriget, då motortrafiken åter kommer igång i full utsträckning, än mera komma att accentueras. De smala gatorna omöjliggöra en allmän parkering av fordonen utmed gatorna.

Inom stadskärnan finnes f. n. ett stort antal gator och platser, å vilka parkering är tillåten under högst ett dygn i följd. För vissa platser är kortare tidsbegränsning införd. Dessa "parkeringsplatser" rymma c:a 500 fordon. Ett flertal av dessa gator bliva, sedan trafiken väsentligt ökat, icke lämpade för parkeringsändamål. Sålunda måste all parkering förbjudas på Drottninggatan, öster om Djurgårdsgatan, sedan "Drottningbron" tillkommit. Vidare är parkering utmed Kungsgatan samt Repslagare- och Snickaregatorna mindre lämplig. Utmed nämnda gator kunna f. n. c:a 200 fordon parkeras, varför återstående nu upplåtna parkeringsplatser uppgå till c:a 300. Av dessa finnas på Stora torget och Trädgårdstorget c:a 90, vilka icke äro tillgängliga på torgdagarna, då trafiken och jämväl parkeringsbehovet är störst.

På andra gator och platser än de med parkeringsskylt utmärkta, får fordon uppställas högst en timme i följd. På ett fåtal gator få fordon icke hålla längre tid än som erfordras för åkandes på- och avstigning samt lastning och lossning av gods.

Det synes uppenbart, att nya parkeringsutrymmen måste anskaffas, så belägna, att trafikgatorna i största möjliga utsträckning bli avlastade från stående fordon. På grund av de stora markvärdena i inre staden kunna dessa parkeringsplatser icke givas några större arealer var för sig, utan de böra i stället ligga ganska tätt. Det är givet, att vissa parkeringsplatser på grund av sitt läge komma att bliva mera frekventerade än andra, och då den situationen inträder, att en plats regelbundet är fullbelagd, måste man införa tidsbegränsning. Härigenom tvingas de trafikanter, som vilja ha sina fordon stående flera timmar i följd, att placera sina fordon på platser, där större utrymme finnes.

Att göra en uppskattning av det antal parkeringsplatser, som kan bliva erforderligt, är icke möjligt, då en mängd var för sig ovissa faktorer inverka. Man kan endast inventera de möjligheter till parkeringsutrymme, som kunna anses lämpliga.

Följande större parkeringsplatser i inre staden och närmaste omgivning föreslås. (Se bilaga J.)

Parkeringsplatser, som omedelbart eller vid behov kunna iordningställas:

Järnvägsgatan norr om stationen (längsparkering)	c:a	20	platser
„ söder om stationen	„	10	„
„ norr om stationen (i planteringen)	„	40	„
Järnvägsavenyen, norra sidan (snedparkering)	„	35	„
Vasavägen, södra körbanan (snedparkering)	„	50	„
Artistgatan (snedparkering)	„	15	„
Östgötagatan mellan Vasavägen och Konsistoriegatan (i parkområde)	c:a	200	platser
Badhusgatan	„	13	„
Ågatan mellan Repslagaregatan och Hamngatan	„	22	„
Hamnplanen söder om kv. Björnen	„	55	„
Tullgränd	„	10	„
S:ct Persgatan (snedparkering)	„	40	„

Slottsplan	c:a	50	platser
Västra Vägen mitt för Brandstation (i parkområde)	„	70	„
Hospitalstorget	„	10	„
Magasinstorget	„	60	„
Drottninggatan väster om Djurgårdsgatan	„	20	„
D:o mellan S:ct Larsgatan och Snickaregatan (efter breddning)	„	20	„
Linnégatan—Vistvägen	„	40	„
		<hr/>	
Summa c:a		780	platser

Parkeringsplatser, som fordra markförvärv:

Kv. Blandaren (gårdsparkering)	c:a	20	platser
„ Baggen	„	100	„
„ Bokbindaren	„	30	„
„ Ekonomen	„	10	„
„ Eddan	„	30	„
„ Dryckeshornet	„	25	„
„ Doppingen (gårdsparkering)	„	25	„
„ Dynamon	„	60	„
„ Drabanten (gårdsparkering)	„	60	„
		<hr/>	
Summa c:a		360	platser

Härtill komma parkeringsplatser, som i reserv kunna upplåtas:

Gamla Idrottsplatsen	c:a	250	platser
S:ct Larsgatan vid Idrottsplatsen	„	40	„
		<hr/>	
Summa c:a		290	platser

Cykelparkeringen torde i framtiden kräva ännu större utrymme än för närvarande. Härvid kunna en mängd relativt små utrymmen tagas i bruk. På torgen kunna flera platser beredas, om bilarna komma bort. Ävenså kunna en hel del av ovan uppräknade bilparkeringsplatser helt eller delvis utnyttjas för cykelparkering.

För att tillgodose alla krav på parkeringsutrymme för cyklar måste de enskilda fastigheterna mera än nu ordna parkeringsplatser inne på gårdar och i källarutrymmen. För att förhindra ytterligare parkeringssvårigheter bör i stadsplanebestämmelserna finnas intaget, att fastighet vid ny- eller ombyggnad måste innehålla visst utrymme för cykelparkering och i särskilda fall även för bilparkering. I bostadshus behövs endast ett antal platser i direkt proportion till antalet boende, medan i hus med butiker och offentliga lokaler betydligt större antal platser kan bli erforderligt.

Trots att alla tillgängliga utrymmen tagas i anspråk för parkeringsändamål kan det i inre staden visa sig, att ytterligare ett antal platser erfordras. Då bör man överväga att uppföra särskilda parkeringshus, och för att dessa skola bli räntabla, böra de utnyttjas även för annat ändamål, bilservice, garage, butiker, hantverk etc.

KOLLEKTIVA TRANSPORTMEDEL, BUSSTATION, LASTBILSCENTRAL.

B u s s n ä t.

Inom Linköping verkställes masspersontransporterna för närvarande av ett enskilt omnibusföretag. Av stadsfullmäktige har drätselkammaren emellertid beviljats anslag för att låta utreda möjligheterna för staden att övertaga företaget och i samband därmed framlägga förslag till förbättrade inomstads-kommunikationer. Kommittén har därför icke funnit skäl att i detalj gå in på detta spörsmål. Då det emellertid vid planerande av större bostads- och industriområden är av största vikt att tillse, att vägarna så utformas, att lämpliga sträckningar för busslinjer till de olika områdena kunna komma till stånd, har jag ansett det lämpligt att i skissform göra upp förslag till ett busstrafiknät. Jämväl vid uppgörandet av förslag till breddning av vissa gator har det ansetts lämpligt att ställa frågan, huruvida en busslinje kan antagas bliva framdragen i respektive gata.

Det skisserade trafiknätet, som åskådliggjorts på särskild karta (bilaga K), är avsett för en stad, fullt utbyggd i enlighet med markdispositionsplanen. Linjerna ha lagts så, att deras influensområden vid ett maximalt gångavstånd av 300 m. täcka så gott som hela bebyggelseområdet. Endast för de yttre stadsdelarna räknas med något större gångavstånd, upp till 600 m.

De skisserade linjerna äro följande:

Linje A skulle utgöra den centrala ringlinjen. Från centralstationen skulle den gå söderut i S:ct Larsgatan, vidare i Atlasgatan, Ringgatan, Vetegatan, Gamla Tanneforsvägen, Norrköpingsvägen, Storgatan, Västra Vägen, Götgatan och Järnvägsgatan åter till centralstationen. Linjens längd blir cirka 7,6 kilometer.

Linje B skulle utgå från Barhäll samt via Bergsvägen, Vasavägen, centralstationen, S:ct Larsgatan, Drottninggatan och Nya Tanneforsvägen gå till industrierna i Tannefors. Linjens längd blir cirka 5,8 km.

Linje C skulle utgå från Vistvägen vid Vimanshäll samt gå via Södra vägen, Högalidsgatan, Smedstadsvägen, Djurgårdsgatan, Drottninggatan, S:ct Larsgatan, Storgatan ut till Norra Kungsladugårdsgårde med en eventuell fortsättning över Stångån vid Fabriksgatan till industriområdet å Västanstång. Linjens längd blir mellan Vistvägen och N. Kungsladugårdsgårde cirka 4,8 kilometer.

Linje D skulle utgå från Malmslättsvägen vid Folkparken samt gå denna väg, Storgatan till Barnhemsgatan, diagonalgatan mellan kv. Enbusken och Egypten, Drottninggatan, Snickaregatan, Vistvägen, Valhallagatan och Ekholmsvägen ut till Södermalm. Linjens längd blir cirka 4,5 km.

Större *omstigningsstationer* bli vid S:ct Larsgatans korsning med Storgatan och Drottninggatan.

De ekonomiska förutsättningarna ha av ovan nämnda skäl icke undersökts. Trafiktätheten måste bli beroende på bebyggelsetätheten och kan avpassas efter behov. Med en turtäthet av 15 minuter för linjerna A och B samt 20 minuter för linjerna C och D skulle 12 st. bussar samtidigt behöva vara i trafik.

Busstation.

Ett antal olika förslag till utbyggnad av busstationen i kvarteret Eddan har utarbetats och överlämnats till busstationskommittén.

Lastbilscentral.

I sitt yttrande till drätselkammaren beträffande förslag till förläggning av statens järnvägars godsbangård och fraktgodsmagasin vid Steninge (bilaga E) framhöll kommittén önskvärdheten av, att mark här jämväl reserveras för en station för långväga lastbilstransporter, då ju ändstationen för landsbygdsbussarna icke har tillräckligt utrymme jämväl för detta ändamål. Då godsdistributionen per lastbil ofta sker i samtrafik med järnvägen, är det av stort värde, om lastbilscentralen förlägges i direkt anslutning till godsbangården, så att onödiga omlastningar undvikas.

HAMNEN.

Jag har icke uppgjort något förslag till utvidgning av hamnen, enär förutsättningarna synas saknas för någon större utveckling av hamnrörelsen.

Den nuvarande hamnen har ett gott läge långt inne i staden, varigenom transportererna till de olika industrierna och handelsfirmorna bli billiga.

En förflyttning av hamnen till området norr om den planerade förbifartsleden har diskuterats inom kommittén. Då det icke finnes någon som helst anledning att antaga, att hamnrörelsen någonsin kan få en sådan omfattning, att den motiverar en sådan flyttning av hamnen med därmed förenade dyrbara kaj-, gatu- och spåranläggningar (en godtagbar korsning mellan förbifartsleden och ett hamnspår torde på grund av terrängförhållandena bli mycket dyrbar), har denna tanke frångåtts.

En förbättring av kajen vid Nykvarn, där vissa båtar för närvarande lägga till, skulle vara av stor betydelse, speciellt för industriområdet på Västanstång. En spårförbindelse till detta hamnområde omnämnes under rubriken Järnvägar, spårförbindelser med industriområdena.

FLYGPLATS.

Frågan om ett civilt flygfält i Linköping har varit föremål för utredningar vid olika tillfällen. År 1939 framställde Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen till drätselkammaren en förfrågan, huruvida Linköpings stad hade