



Th/  
A X

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN JÄRNVÄGGBYRÅN		
Dnr Jv 355		
- 9 JUNI 1956		

**TILL HANDL.**

Aktiebolaget Stockholms spårvägar svarar att inom närmaste tiden till Kungl. Maj:t inkomma med ansökning om förnyelse av koncessionerna för bolagets trådbuss-, spårvägs- och tunnelbaneanläggningar. Med överlämnande av en den 17 april 1956 dagtecknad P.M., som i avskrift bifogas, har bolaget hemställt om tillfälle att överlägga om ansökningarnas slutliga utformning med representanter för kommunikationsdepartementet och de myndigheter, vilka sedermera komma att remissvägen höras av Kungl. Maj:t.

Till en dylik överläggning i kommunikationsdepartementets kommittérum lördagen den 16 juni 1956 kl. 9<sup>30</sup> kallas härmed representanter för överståthållarämbetet, kommerskollegium, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, telestyrelsen och spårvägsbolaget.

Stockholm i kommunikationsdepartementet den 8 juni 1956.

R. U.  
  
 Gösta Hall  
 Byråchef

TILL ÖVERSTÅTHÅLLARÄMBETET  
 KOMMERSKOLLEGIUM  
 VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN  
 TELESTYRELSEN  
 AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

Tu 825/1956  
GH/MI

P M

angående förnyelse av de koncessioner som av Kungl. Maj:t meddelats

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar

Kungl. Maj:t har meddelat spårvägsbolaget koncessioner såväl för trådbussanläggningar som för spårvägsanläggningar. För trådbussanläggningarna utgår koncessionstiden först den 26.7.1960. Med hänsyn härtill och då de nuvarande koncessionernas bestämmelser äro relativt modernt utformade, synes det f.n. ej föreligga någon anledning att från bolagets sida begära någon omprövning eller revision av dessa koncessioner.

De av Kungl. Maj:t meddelade koncessionerna för spårvägsanläggningarna gälla samtliga till och med den 30 resp. 31 dec. 1956. Dessa måste därför förnyas. I samband härmed måste avgöras huruvida man skall inskränka sig endast till en förlängning av de nu gällande koncessionerna eller om dessa böra ersättas med helt nya koncessioner. I det följande redovisas som ett diskussionsunderlag dels de omständigheter som kunna anses vara väsentliga i detta sammanhang, dels de åtgärder som kunna vara lämpliga för att ordna koncessionsfrågan för en fortsatt trafik på de berörda linjerna.

Tunnelbaneanläggningarna

Koncessionerna för tunnelbanorna äro förhållandevis nya (22 sept. 1950 för sträckorna Slussen - Johov - Hökarängen resp. Stureby, samt 17 okt. 1952 för sträckan Kungsgatan - Vällingby m.fl.) och det finns därför ej större anledning att räkna med ändring av de nu gällande bestämmelserna. Det synes därför lämpligast att föreslå prolongation av de gällande koncessionerna.

De av Kungl. Maj:t meddelade förordnandena om att ifrågavarande anläggningar med därtill hörande ledningar skola åtnjuta samma skydd som enl.

nyligen  
tänker  
de eler  
ledningarna  
för  
i Valme

72355  
16

SL tillkommer motsvarande staten tillhöriga anläggningar synas emellertid böra utgå med hänsyn till att ändrad lydelse i SL numera automatiskt ge anläggningarna skydd. För de här aktuella anläggningarna synes det motiverat att förlängning av koncessionerna begäres i det närmaste för den längsta tid som medges d.v.s. 60 år. Bilaga 1 utgör förslag till hemställan om sådan prolongation.

### Spårvägsanläggningarna

Kungl. Maj:ts koncessioner för innerstaden gälla - med ett undantag - blott de elektriska anläggningarna under det att koncessionerna för ytterstads-  
linjerna gälla såväl de elektriska anläggningarna som spåranläggningarna. För dessa anläggningar gälla ett flertal koncessioner vilka delvis avse samma linjesträckningar. Vissa huvudkoncessioner kunna dock urskiljas. Delvis beroende på tidigare ägareförhållanden kunna de nu gällande koncessionerna indelas i geografiskt avgränsade grupper nämligen:

- A. Norra innerstadsnätet: Innerstaden norr om Slussen och Djurgården inom Stockholms stad samt sträckan Norrtull - Haga Södra inom Stockholms län.
- B. Södra innerstadsnätet: Innerstaden söder om Slussen jämte spår till Enskede.
- C. Brännkyrkalinjerna: Anläggningarna för linjerna 13, 14, 16 och 17 väster om Liljeholmsbron.
- D. Linje 12: Anläggningen Alvik - Nockeby.
- E. Linje 15: Anläggningen Haga Södra - Esplanaden.

Beträffande de under A och B upptagna innerstadsnäten kan konstateras att nu gällande huvudkoncession för A är meddelad 30 dec. 1916 under det att nu gällande huvudkoncession för B är meddelad den 8 maj 1925. Den senare koncessionen hänvisar direkt till de i 1916 års koncession givna bestämmelserna. Då de båda områdena numera trafikeras med gemensam vagnmateriel på i många fall genomgående linjer och vidare genom att 1916 års koncession genom bestämmelser i 1925 års koncession gjorts tillämplig för bägge områdena, synes de nuvarande bägge huvudkoncessionerna böra avlösas av en koncession.

De tekniska bestämmelserna i dessa båda huvudkoncessioner äro i vissa hänseenden föråldrade och synas böra överarbetas innan de kunna anses lämpliga för den nya koncessionen. För en sådan modernisering talar bl.a. att vissa av de tidigare givna tekniska föreskrifterna numera blivit intagna i de normer, som enligt andra modernare koncessioner skola lända till efterrättelse. Vidare synes vissa tekniska föreskrifter böra ändras så att bättre och säkrare konstruktioner än de tidigare föreskrivna må kunna begagnas. De tekniska bestämmelser, som skulle kunna tänkas bliva införda i en ny för områdena A och B gemensam koncession, äro intagna i bilagda förslag - bilaga nr 2 - till ansökan om en ny koncession för innerstadslinjerna.

I den nu gällande koncessionen för norra innerstadsnätet finnas ganska detaljerade specialbestämmelser för spårvägslinjen på Södra Djurgården från Djurgårdsbron till Oakhill. Då väghållningen inom det område där spårvägsanläggningen är belägen numera torde ombesörjas på annat sätt än då spårvägslinjen anlades, kan det ifrågasättas om icke dessa specialbestämmelser böra omprövas. I det bilagda förslaget till koncessionsansökan har därför icke medtagits något förslag till bestämmelser för anläggningen på Djurgården. Dessa särbestämmelser kunna antingen helt utgå eller också erhålla en modifierad lydelse varom enighet kan nås vid diskussion mellan berörda parter.

I de nu gällande koncessionerna medges bolaget rätt att efter av Stockholms stadsfullmäktige genom av överståthållarämbetet fastställt beslut meddelat tillstånd vidtaga ändring eller utvidgning av ifrågavarande spårvägsanläggning i den mån sådan ändring eller utvidgning kommer att utföras å till allmänt begagnande upplåten, av Stockholms stad ägd och innehavd gatumark inom område av Stockholm, där byggnadsstadgan för rikets städer är gällande. Detta medgivande möjliggör en smidig behandling av alla mindre koncessionsfrågor och bör därför i princip bibehållas. Med den praxis som under åren utbildats vid dessa ärendens handläggning synes det emellertid lämpligt att medgivandet får i princip samma lydelse som i 1940 års koncession för trådbussanläggningarna d.v.s. att bolaget må på av överståthållarämbetet efter stadsfullmäktiges hörande lämnat tillstånd vidtaga ändring eller utvidgning av spår-

vägsanläggning i den mån sådan ändring eller utvidgning kommer att utföras å till allmänt beagnande upplåten, av Stockholms stad ägd och innehavd gatemark inom stadens jurisdiktionsområde.

För C: Brännkyrkalinjerna gälla ett tiotal olika koncessioner, ehuru bestämmelserna i koncessionen av den 15 november 1945 enligt Kungl. Maj:ts resolution den 20 januari 1950 skola gälla jämväl för de tidigare koncessionerade anläggningarna, dels vid väsentlig ombyggnad av ledningsanläggningarna samt vid anskaffning av elektrisk materiel och vagnar, dels för anläggningarnas skötsel, dels ock i fråga om åtgärder till förhindrande av skadegörelse genom elektrolys i telegrafverkets svagströmskablar samt alstring och spridning av radiostörningar. Även om spårvägedriften inom detta område tåligen snart torde komma att ersättas med tunnelbanedrift, synes det likväl vara motiverat att samarbeta de nuvarande koncessionerna för Brännkyrkalinjerna till en koncession, vari bestämmelserna i 1945 års koncession ingår i ett något modifierat skick. I bilaga nr 3 redovisas förslag till ansökan om sådan koncession vari även ingår ett preliminärt utkast till de tekniska bestämmelser som skulle kunna bli tilläpade på ifrågavarande anläggning.

För D: Anläggningen mellan Alvik och Nockeby - linje 12 - gäller också ett flertal koncessioner. Den nuvarande anläggningen, som tillkommit genom en successiv utbyggnad av den ursprungliga men numera nedlagda anläggningen mellan S:t Eriksgatan och Alviken, är emellertid i huvudsak utförd enligt de bestämmelser som fastställdes i Kungl. Maj:ts resolution den 23 december 1910 för den ursprungliga anläggningen. På åtskilliga punkter har dock dessa bestämmelser blivit ändrade och vidare har liksom för bl.a. innerstads-koncessionerna vissa specialbestämmelser intagits i gällande normer. Det synes därför vara lämpligt att ersätta de nu gällande koncessionerna med en koncession vars tekniska bestämmelser utgöra ett moderniserat sammandrag av bestämmelserna i de för sträckan Alvik - Nockeby nu gällande koncessionerna. Förslag till sådan ansökan för linje 12 redovisas i bilaga nr 4.

Beträffande E<sub>1</sub> Koncessionen för linje 15 synes - med hänsyn till att bolaget i skrivelse den 24 november 1955 till Kungl. Maj:t meddelat att det ej önskar fortsätta driften på linjen efter koncessionstidens utgång - ej böra bli föremål för någon granskning.

---

Beträffande den tidrymd under vilken de nya koncessionerna för spårvägslinjerna skulle gälla så tillåter gällande lag numera att koncession ges för högst 60 år. Med hänsyn till de överväganden som f.n. göres beträffande eventuell spårvägsavveckling i innerstaden, synes koncessionen för dessa spårvägsanläggningar böra begränsas något mer i tiden än tunnelbanekoncessionerna, föreslagsvis till den 26 juli 1980, den tidpunkt då koncessionerna för trådbussanläggningarna utlöpa. Då spårvägs- och trådbussledningarna i många fall ha gemensam upphängning för kontaktledningarna och gemensam elektrisk matning, synes mycket tala för att även spårvägskoncessionerna få samma löptid.

För Brännkyrkalinjerna kommer den planerade tunnelbaneutbyggnaden sannolikt att medföra att den nuvarande spårvägsdriften blir nedlagd någon gång under 1960-talet. Med hänsyn härtill föreslås att koncessionen för dessa linjer erhåller samma löptid som den som föreslagits för innerstadskoncessionen.

Driften på linje 12 synes komma att bedrivas under en relativt lång tidarymd. Någon anledning att befara en större nedgång i trafikunderlaget föreligger ej. Då det emellertid är önskvärt att om möjligt erhålla samma löptid på de olika koncessionerna som gäller för spårvägstrafiken föreslås att även denna koncession skall gälla till den 26 juli 1980.