

ANVÄRSLAGET STOCKHOLMS SPÄRVAGAR

Dnr 62/1949 - Dn 563

KP/1g

341
Avskrift

TU/17

Rem. Tm. 4/10/49, 4/11/49
Såsom dock inkommes 19/9/49
av fullmakt av T. Palm

Översändes från AB STOCKHOLMS
SPÄRVAGAR till Kungl. Väg-
och Vattenbyggnadsstyrelsen
för kännedömt
Stockholm den 18/7 1949

ANVÄRSLAGET STOCKHOLMS SPÄRVAGAR
DRIFTTJÄNSTAVDELNINGEN
Karl Persson
tjt

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB. STYRELSEN JÄRNVÄGSTRÄN		
D. No J 521		
1 - 1949		

Till

Konungen

Genom Kungl. Maj:ts resolution den 21 januari 1910 erhöill
Johan Rosenlund m.fl. tillstånd att anlägga och för allmän gods- och
persontrafik upplåta en elektrisk spårväg från Liljekolnsbron till

Fridhoms villastad (nuvarande Milarhögden) med ett bispår till Tellusberg (Konc 1 & bilaga 1). Den till ansökanen fogade planen övar spårvägsanläggningen fastställdes snarast för utfrående endast från till Hågerstens Allé. Frågan om sträckningen Hågerstens Allé-Fridham skulle på öfrskild anslutning upptagas till förordad prövning och denna sträckning fastställdes sedermera av Kungl. Maj:t den 30 december 1911 (Konc 3 & bilaga 1). En av de förutskilda koncessionsinnehavarna, P H-sen Tamm, erhöLL dessförinnan genom Kungl. Maj:ts resolution den 3 mars 1911 tillstånd att anlägga och för allmän gods- och persontransport upplåta en elektrisk spårväg från Grönvink vid ovan nämnda spårväg till Hidsommarbransen (Konc 2 & bilaga 1). Båda dessa koncessioner överlåtos senare efter Kungl. Maj:ts medgivanden av den 4 mars 1910 resp. 6 januari 1912 på Aktiebolaget Södra Förstadsbanan. Den 14 maj 1915 erhöLL Stockholm Södra Spårvägsaktiebolag, vilket upprätthöll trafiken på Aktiebolaget Södra Förstadsbanans spårvägsanläggningar, Kungl. Maj:ts tillstånd att utföra en dubbelspårig spårvägsanläggning på den gamla, nu slopade Liljeholmsbron (Konc 4 & bilaga 1).

Genom Kungl. Maj:ts resolution den 10 september 1920 erhöLL Aktiebolaget Södra Förstadsbanan rätt att överlåta sina ovan angivna koncessioner på den nuvarande innehavaren, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar, vilket företag genom Kungl. Maj:ts resolution den 8 maj 1925 även medgavs övertaga de för Stockholms Södra Spårvägsaktiebolags anläggningar gällande koncessionerna. Därvid medgav Kungl. Maj:t bolaget att under vissa förbehåll efter av Stockholms stadsfullmäktige genom av Överståthållarämbetet fastställt beslut meddelat tillstånd vidtagna ändring och utvidgning av ifrågakommande spårvägsanläggning. Sådant tillstånd meddelade Överståthållarämbetet den 1 oktober 1926 för spårvägsanläggningen över den nya Liljeholmsbron och vidare till anslutning med den tidigare trafikerade spårvägsanläggningen (Konc 7 & bilaga 1). ÅS Stockholms Spårvä-

gar hade gånge Kungl. Maj:ts resolution den 20 oktober 1923 dessförinnan erhållit tillstånd att anlägga en enkelspårig spårväg mellan Hidsommartransen och Tellusborg (Konc 6 å bilaga 1). I samband med att trafik öppnades på denna anläggning den 6 november 1923 nedlades trafiken på bispåret Nytehov-Tellusborg och spåren borttoges. Något tidigare eller den 12 oktober samma år erhöll bolaget Kungl. Maj:ts tillstånd att från Lövholmsvägen vid ovanstående spårväg Liljeholmsbron-Fridham anlägga en enkelspårig spårväg till Ekbacken i Gröndal (Konc 5 å bilaga 1). I resolution den 12 september 1930 erhöll bolaget Kungl. Maj:ts tillstånd att förlänga denna spårväg till Ormsjöplan vid Ekensberg (Konc 8 å bilaga 1) och i samband därmed medgiva-
do att utbygga hela spårvägsanläggningen Lövholmsvägen-Ormsjöplan till dubbelspår. Tillstånd att till dubbelspår utbygga sträckorna Liljeholmsplan-Grönbrink, Grönbrink-Aspaden och Aspaden-Milarehöjden hade erhållits dessförinnan eller den 26 oktober 1923, 15 februari 1924 resp. den 23 augusti 1929.

Under år 1932 utbyggdes sträckan Grönbrink-Hidsommartransen till dubbelspår. I samband med att Södertäljevägens nya sträckning mellan Liljeholmsplan och Grönbrink togs i bruk, utfördes vidare en dubbelspårig spårvägsanläggning på denna sträcka. Samtidigt nedlades trafiken på den tidigare sträckningen i Liljeholmsvägen mellan Lövholmsvägen och Grönbrink. Denna anläggning genomfördes den 7 oktober 1932. I intetdera fallet erhöles koncessionenslöst tillstånd i annan mån än att planerna för båda dessa anläggningar godkändes i vederbörlig ordning av dåvarande baninspektören vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 26 mars resp. den 3 oktober 1932 och övernyddes av Statens elektriska inspektion den 10 november resp. den 30 september 1932.

I resolution den 21 oktober 1933 erhöill bolaget Kungl. Maj:ts tillstånd att utsträcka den befintliga spårvägsanläggningen Liljeholmsbron-Tellusborg till Telefonplan (Konc 9 å bilaga 1). Därefter erhöill bolaget genom Kungl. Maj:ts resolution den 30 december 1940 tillstånd att ånyo

anläggna en elektrisk spårväg - dubbelspårig - mellan Rybohov och Svandammen (Konc 10 å bilaga 1), sammankopplande de därstädes befintliga spårvägsanläggningarna.

Slutligen erhöll spårvägsbolaget genom Kungl. Maj:ts resolution den 15 november 1945 tillstånd att förlänga den befintliga spårvägsanläggningen Liljeholmsplan-Telefonplan till trakten av Lugnet och Västertorp i stadsdelen Västberga (Konc 12 å bilaga 1). I samband härmed begränsades en tidigare eller den 14 maj 1943 givna koncession för förlängning av spårvägsanläggningen från Telefonplan till Mellanbergsvägen till att endast gälla sträckan från viadukten över Karpasörevägen till Mellanbergsvägen (Konc 11 å bilaga 1). Sistnämnda koncession har hittills ej utnyttjats och avses ej heller att utnyttjas.

För att i någon mån minska belastningen på spårvägsspåren i Hornsgatan nedlade spårvägsbolaget den 2/5 1949 trafiken på spårvägslinje 16, Södermalmsborg-Skensberg, och ersatte denna med en ny busslinje - nr 98 - vilken avses att under året anläggas till trådbussdrift. Härvid upphörde enligt Kungl. Maj:ts resolution den 27 augusti 1948 koncessionerna av den 21 januari 1910, den 12 oktober 1923 och den 12 september 1930 att gälla i vad dessa avse spårvägslinjen Liljeholmsbron-Ornsjöplan.

Den redan påbörjade exploateringen inom stadsdelen Västertorp kommer att medföra en ökad trafikbelastning på linje 17. Spårvägsanläggningen i Hornsgatan, vilken användes för linje 17:s infart till Endstationen vid Södermalmsborg, är emellertid trots nedläggandet av linje 16 så hårt utnyttjad, att det ej är möjligt att påföra linje 17 trafiken från Västertorp med mindre linjen avlastas på någon annan del av sin förortsträckning. Spårvägsbolaget avser därför att nedlägga spårvägstrafiken på sträckan Gröndink-Midsommarbronsen-Svandammen. Som ersättning för den nedlagda spårvägsdriften kommer busstrafiken i Södertäljevägen att öka i erforderlig omfattning. På ifrågakvarande spårvägsanläggning,

2

vilken nu trafikeras av linje 17 M, framföres spårvägstågen på en sträcka av 600 m i Övandamsvägen på en enkelspårig anläggning, vilken har en otillfredsställande utformning såväl i plan som profil. Då dessutom korsningarna mellan spårvägs- och gatutrafik såväl vid Södertäljevägen/Övandamsvägen som vid Södertäljevägen/Hägerstensvägen ej äro ur säkerhets synpunkt tillfredsställande orsake, är det bl.a. med tanke på den blande gatutrafiken angeläget äro ur trafik säkerhets synpunkt att lämna nedläggningen av spårvägstrafiken på ovan nämnda sträckor. Gatukontoret har under hänvisning till ovan redovisade förhållanden i skrivelse till spårvägsbolaget (Bilaga 3) den 14 april 1949 hemställt om att möjligheterna att nedlägga trafiken ned linje 17 M undersökas.

3

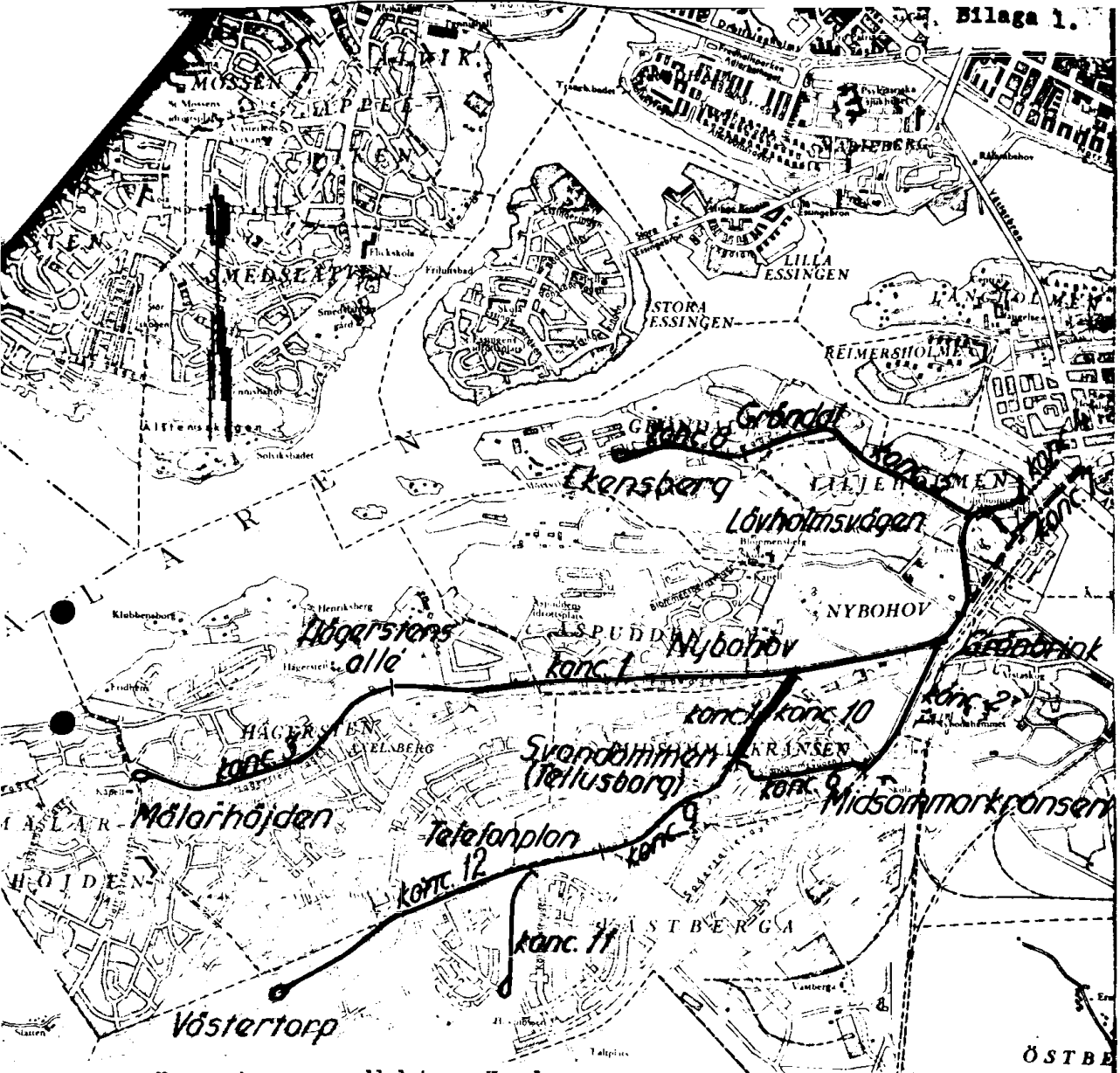
Samtliga ovan redovisade koncessioner gälla till den 21 januari 1950, dvs. samma tidpunkt som fastställdes för den ursprungliga koncessionen på sträckan Liljeholmsbron-Fridhems villastad. Koncessionerna för bolagets övriga spårvägsanläggningar inom Stockholms stad gälla däremot till den 30 december 1956. Då det är ett väsentligt intresse att i tidigaste mån ordna bolagets samtliga spårvägskoncessioner, får bolaget härmed anhölla att Eders Kungl. Maj:ts ställe till den 30 december 1956 förlänga koncessionstiden för spårvägsanläggningarna inom denna del av Brändögatan, dock med undantag för de anläggningar som bolaget enligt ovan nämnd redovisning icke avser att utnyttja efter den 20 januari 1950, samt att härvid i den nya koncessionen måtte medräknas även de sträckor, som enligt vad ovan anförts tidigare ej äro koncessionerade. Den nya koncessionen skulle därvid komma att omfatta de dubbelspåriga spårvägsanläggningarna Liljeholmsplan-Milnerhögden och Nybohov-Västerterp, vilka framgå av bilaga 2.

Underdriftet
ATTOROLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

E Tengblad
(E Tengblad)

Kurt Fällsén
(Kurt Fällsén)

Stockholm den 15 juli 1949.



— Koncession, som meddelats av Kungl. Maj:t.

..... Koncession, som av Kungl. Maj:t ursprungligen meddelats Stockholms Södra Spärvägsaktiebolag. Vid koncessionens överförande till Aktiebolaget Stockholms Spärvägar erhöll ÖA den 8 maj 1925 rätt att meddela tillstånd till ändring och utvidgning av denna spärvägsanläggning.

----- Koncession, som meddelats av ÖA enligt Kungl. Maj:ts medgivande den 8 maj 1925.

----- Av Aktiebolaget Stockholms Spärvägar trafikerad sträckning, för vilken tillstånd erhållits av Väg- och Vattens baninspektör.

(Åtgående koncessionernas nr se koncessionsansökningsnr.)

Skala 1:25 000

0 500 1000 1500 2000 m

Karta utvisande koncessionsförhållandena för de sydvästra förortsbanorna.



Aktiebolaget
Stockholms Spärvägar

Nr. 74 Gr. M. Godk. 1594

Dat. 22/5 1948 Litt. U 1991



Karta utvisande de spår-
vågsanläggningar i Bränn-
kyrka, för vilka spårvägs-
bolaget söker koncession
till den 30 december 1956

- Dubbelspårig spårvägsanläggning
- - - Spårvägsanläggning, vilken i kon-
cessionshänseende sammanhänger
med innerstadsnätet.

Skala 1:25 000

500 1000 1500 2000 meter

SS AB STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR DRIFTTJÄNSTAVDELNINGEN			
R.N. 24	Ansökan	Gr. 461	Godk. 1956
Skala: 1:25000	Erst. ter. 30	Dnr 70 1956	
			U 2353

Nr 1256

AB Stockholms Spårvägar
 Tegnérgatan 2
 S. t. p. g. k. h. o. l. m.

Spårvägalinje 17 M. Årstadals-Södermalmvägen. Svaningatan

För Södermalmvägen mellan Årstadalsvägen och Mid-
 sommarkransen byggdes om 1911-12 var avsågts att i samband
 därmed helt eller delvis ersätta spårvägalinje 17 M med buss-
 trafik. I och med ombyggnaden skulle nämligen Södermalmvägen
 få en standard som bl.a. medgav höga hastigheter, varigenom
 planeringsningarna mellan spårvägstrafik och motortrafik kunde
 befaras bli mycket instabila. Med bl.a. till de vid denna
 tillfälle rådande trafikförhållandena, som dels försvårade möj-
 ligheten att få fram erforderlig bussmateriel, dels i hög
 grad hade reducerat motortrafiken, erhöi dock spårvägsbolaget
 möjlighet att trafikera denna så länge krisen varade, dock
 endast under en tid av 5 år.

Eftersom de förhållanden som tidigare motiverat till-
 ståndet att i trafikera denna linsträckas ej längre synes
 föreligga, och därför krävs korsningspunkter med den snabbt
 växande motortrafiken ej går att utforma trafiktakniskt till-
 fredsställande för rimliga kostnader berättigar gatubontoret
 att spårvägsbolaget undersöker vilka möjligheter som nu före-
 ligger att nedläggas spårvägssträckan på linje 17 M.

Stockholm den 14 april 1949

STOCKHOLMS STADS
 GATUKONTOR

David Anger
 (David Anger)

H Lidvall
 (H Lidvall)

40/15

1001 78 14