

SAMARBETE MELLAN SPÅRVÄGAR OCH OMNIBUSSAR.

Anförande av direktör *G. Hellygren*,
Stockholms Spårvägar.

Vid sin kraftiga frammarsch möttes motoromnibussarna i början av motvilja från åtskilliga håll inom järnvägs- och spårvägsvärlden, då man däri såg en besvärande konkurrent. Efter de stora förbättringar, som man lyckats genomföra i motorbussarnas konstruktion, har man under senare åren emellertid kommit därhän, att omnibusstrafiken såväl genom vagnarnas storlek och deras mjuka, snabba och säkra gång som genom numera vunnit stor precision i trafiken ryckt upp till en värdig medhjälpare till förut befintliga trafikslag. Motståndet, där det från början fanns, har måst vika, och det torde nu vara oomstritt, att omnibussarna icke blott äro ett mycket gott trafikmedel utan även att de för vissa speciella trafikuppgifter äga företräden framför järnvägar och spårvägar.

Vad lokaltrafiken beträffar har erfarenheten redan visat, att omnibussarna på ett lyckligt sätt komplettera järnvägs- och spårvägstrafik, och det gäller vid lösningen av de lokala kommunikationsfrågorna att söka utnyttja respektive trafikslag för de trafikuppgifter, för vilka de bäst äro lämpade. Hur detta bäst bör ske och hur för den skull de skilda trafikslagen böra organiseras i förhållande till varandra, äro frågor av högsta vikt.

Olika möjligheter kunna härvidlag tänkas. Spårvägs- och omnibussföretagen kunna sålunda stå helt fria från varandra och utan inbördes samarbete. Detta system anser jag icke vara att förorda, då den konkurrens, som därvidlag kommer att uppstå, säkerligen bleve till men för utvecklingen. Utan att vilja bestrida, att konkurrens ofta kan medföra fördelar, bl. a. däri att konkurrenterna eggas till bästa möjliga prestationer i förening med största möjliga ekonomisering, anser jag dock, att i detta fall konkurrensen mellan de båda trafikslagen säkerligen skulle menligt inverka på ekonomin för det ena eller i de flesta fall bägge trafikslagen, ett förhållande som givetvis snart skulle tvinga trafikföretagen till större eller mindre inskränkning i trafiken, vilket åter i sin tur skulle innebära försämring för allmänheten. Ett andra alternativ är att spårvägs- och omnibussföretagen äro från varandra fristående, men att dem emellan samarbete är ordnat, särskilt vid lösning av de trafikfrågor, som beröra gemensamma trafikområden. Även

detta system kan enligt min uppfattning vara betänkligt, då givetvis, hur gott ett dylikt samarbete än kan vara, fall kunna inträffa, då de skilda ekonomiska intressena kunna verka hämmande på utvecklingen.

Det tredje systemet är att de båda trafikslagen förenas och ställas under gemensam ledning. Detta system finnes tillämpat såväl i Göteborg, där stadens spårvägsstyrelse även driver omnibusstrafik, som ock i Stockholm, där spårvägsbolaget innehar så gott som alla aktierna i Stockholms Centrala Omnibussaktiebolag, där samtliga styrelsemedlemmar i omnibussbolaget även tillhöra spårvägsbolagets styrelse och där de båda bolagen hava samma verkställande direktör. Detta system vill jag på det kraftigaste förordna, då detsamma innebär den säkraste garantin för en sund och för allmänheten gynnsam trafikutveckling. Därest spårvägar och omnibussar hava att ombesörja trafik inom samma trafikområde, kan man endast om företagen på detta sätt ställas under gemensam ledning med säkerhet påräkna ett riktigt och opartiskt val av trafikslag, d. v. s. att för viss trafikuppgift det trafikslag insättes, som därför bäst är lämpat.

Jag vill nu med några siffror angiva trafikutvecklingen i Stockholm under de senaste två åren, då spårvägen och den centrala omnibusstrafiken stått under gemensam ledning. År 1925 trafikerades av Stockholms Centrala Omnibussaktiebolag en linje med 13 bussar, då detsamma den 1 juli 1925 övergick i spårvägsbolagets ägo. Under hela år 1925 utgjorde antalet omnibusstrafikanter i detta företag 3,521,606. För närvarande trafikeras 4 busslinjer med 37 bussar, och beräknas för år 1927 antalet trafikanter till minst 9,000,000. Ökning 1925—1927 således över 150 %.

Och samtidigt med denna utveckling av omnibusstrafiken har även spårvägstrafiken i Stockholm haft en glädjande utveckling. År 1925 utgjorde antalet spårvägstrafikanter 118,730,191, och beräknas för år 1927 ett trafikantantal av 127,000,000, d. v. s. en ökning av 7 %.

Vad beträffar de båda företagens ekonomiska bärighet har denna efter spårvägens inköp av omnibussföretaget även visat glädjande uppsving. Båda företagen ge sålunda för närvarande efter vederbörliga avskrivningar, som för bussarna beräknas till 20 % av inköpsvärdet per år, skäligen utdelning på i företagen investerat kapital.

Det anförda har huvudsakligen rört sig om samarbetet mellan spårvägar och omnibussar. Jag anser emellertid att samma synpunkter med lämplig modifiering efter speciella förhållanden också kunna tillämpas vid ordnande av kommunikationsfrågorna inom lokalbaneområden. Även där skulle utvecklingen säkert bäst gagnas genom en smidig inpassning av de olika trafikslagen, så att vardera trafikslaget må handhava de trafikuppgifter, för vilket det bäst är lämpat, och skulle härigenom även vinnas bästa garanti för ett gott ekonomiskt resultat.