

Centralstationen. Helsingfors.

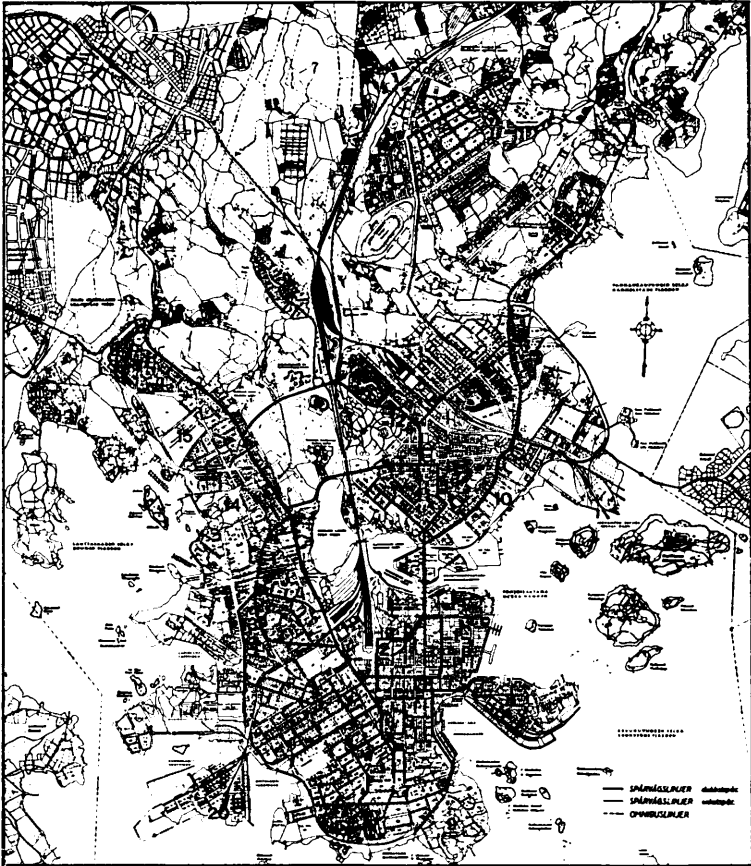
## LOKALTRAFIKEN I HELSINGFORS.

Föredrag av direktör *G. Idström*,  
Helsingfors spårvägar.

Helsingfors, huvudstaden i den unga republiken Finland, är belägen på den yttersta udden av en i Finska viken, mot söder utskjutande i medeltal ca 3 km. bred halvö. Begränsad åt tre håll av vatten kan staden sålunda tillväxa endast mot det fjärde, nämligen emot norr. Såsom en naturlig följd härav rör sig huvuddelen av trafiken i riktningen norr till söder och för denna trafik äro även i stadsplanen reserverade lämpliga, relativt plana och breda trafikleder. Men även i övrigt finnas möjligheter att ordna trafiken tillfredsställande, ity att staden till större delen är byggd enligt en regelbunden plan, med gator, i allmänhet icke understigande 15 meter i bredd och med stigningsförhållanden, som endast i undantagsfall äro svåra att övervinna.

Ehuru väl sålunda alla betingelser förefinnas för ett gynnsamt ordnande av kommunikationsförhållandena, uppvisar stadsplanen dock ett i nyssnämnt avseende oöverstigitligt hinder, som icke låter sig för rimliga kostnader avlägsnas. Huvudbangården, vilken vid dess anläggande år 1862 förlades till stadens norra utkant, har i sådan grad omslutits av de tillväxande stadsdelarna, att densamma numera befinna sig i stadens omedelbara centrum och sålunda jämte de till bangården norrifrån ledande järnvägsspåren delar det nyare, nordliga

Helsingfors i tvänne delar, belägna på var sin sida om sagda spår. Dessa senare korsas visserligen på tvenne ställen av kommunikationsleder förbindande nyssnämnda tvenne stadsdelar. Men då avstånden mellan korsningspunkterna äro relativt stora, 400 respektive 900 meter, och då dessutom infarten från den öster om järnvägen belägna stads-



Plan av Helsingfors.

delen till den gamla delen av staden, det nuvarande city, sker endast över en punkt, medels bro över en smal, emot stationsområdet österifrån inträngande vik, är det sannolikt att trafikens tillgodoseende kommer att påkalla en hel del kostsamma, tekniskt komplicerade arbeten, i fall att staden, såsom man hoppas, tillväxer i normalt tempo.

Trafiken inom staden upprätthålles av hyrkuskar, spårvägar, hyrbilar och bensinombussar.

De sistnämnda — 21 till antalet — hava tillkommit under de tvenne sistförflutna åren och hyrbilarna till övervägande del under decenniet 1920—1930, medan spårvägarna funktionserat sedan år 1891.

Hyrkuskarna, vilka för några decennier sedan voro allena rådande och då lystrade till det ryskt klingande tillropet »isvostchik», hava under de senaste åren i hög grad minskats till antalet, men synas dock icke helt och hållet ämnna släppa taget utan tävla envist med automobilerna om allmänhetens ynnest, i vilket syfte de hålla både hästar, vagnar och seldon i ett utmärkt skick.

Nedanföljande tabell visar ej mindre förändringarna av invånareantalet i Helsingfors under tidsperioden 1920—1930, än växlingen av de olika trafikmedlens antal, liksom ock antalet olycksfall förorsakade av den allmänna trafiken.

År	Mantals-skrivna in-vånare	Antal inregistrerade				Bensinbussar	Motorcyklar	Spårvagnar			Linjebilar	Olycksfall	
		hyr-kuskar	hyr-bilar	privat-bilar	last-bilar			motor	släp	Summa		total	gm. spv.
1920	152 200	660	138	157	76	—	—	100	87	187	—	253	248
1925	162 070	702	368	509	602	—	—	97	116	213	—	735	414
<sup>31</sup> / <sub>12</sub> 1929	206 900	116	1 201	2 146	2 068	21	582	158	146	304	19	1 878	672

Dessa siffror vidhandengiva hurusom hyrkuskarna efter att år 1925 hava något ökat i antal, år 1930 bidra med en så försvinnande liten del till den allmänna trafiken att desamma knappast kunna tillmätas någon betydelse.

I motsats därtill har antalet hyresbilar och privatbilar stegrats i sådan grad att ifrågasättas kan huruvida icke behovet allaredan är överfyllt. Och samtidigt därmed har antalet av de av trafiken för-anledda olycksfallen tillvuxit i oroväckande grad. Visserligen innefatta de beträffande olycksfallen lämnade siffrorna såväl skador å person, som materiella skador och utvisa således icke uteslutande fotgångarnas risker. Men siffran för år 1929 måste under alla förhållanden anses vara hög. Och studerar man närmare de detaljsiffror, som sedan år 1929 publicerats av polisen finner man att antalet påkörda personer uppgick till icke mindre än 432, därav 31 med dödlig utgång. Då de genom sammanstötning med spårvagn dödade personernas antal år 1920 var 8 och år 1929 — 9 framgår tydligt att olycksfallens raska ökning endast är en direkt följd av motorfordonens ökade herravälde.

Visserligen hava även spårvagnarna ökat i antal, men detta har påtagligen skett så pass lugnt att allmänheten utan svårigheter kunnat följa med utvecklingen och anpassa sig därefter. Att tillväxten dock icke varit för långsam torde framgå därav att antalet spårvagnar med-giva upprätthållandet över hela nätet av 5 minuters trafik samt i de inre delarna av staden en trafik med  $2\frac{1}{2}$  minuters intervaller.

Men även övriga trafikmedel, med undantag likväl av hydroskorna, hava i än högre grad hållit jämna steg med stadsbefolkningens till-

växt. Detta framgår med övertygande tydlighet i fall man uträknar huru stor kvot av ovan angivna tal som hänför sig till en given rund summa av invånareantalet, exempelvis 100,000. Ur en tabell uppgjord på basen av en sådan uträkning framgår att: per 100,000 invånare belöpte sig:

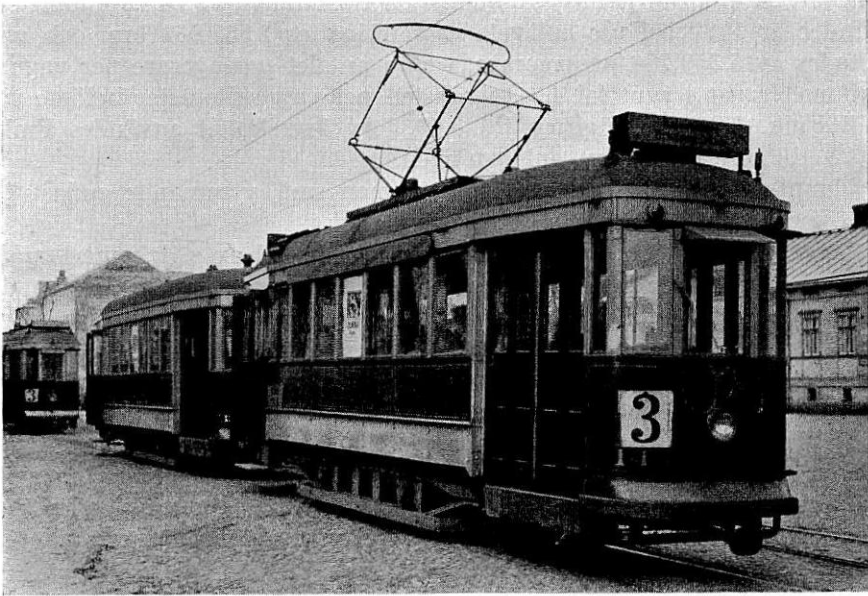
År	Inregistrerade					Ben- sin- bussar	Spårvagnar			Linje- hilar	Olycksfall & kollisioner
	hyr- kuskar	hyr- bilar	privat- bilar	last- bilar	motor- cyklar		motor	släp	Sum- ma		
1920	433	90	103	50	—	—	66	57	123	—	166
1925	433	227	313	372	—	—	60	72	132	—	454
1929	56	580	1,036	1,000	281	10	76	70	146	9	907

Tabellen vidhandenger alltså att antalet av de olika trafikmedlen, på ett undantag när ökats förhållandevis mera än stadsbefolkningen, vilket skulle tyda på att behovet vore väl tillgodosett. Och denna sistgjorda supposition bekräftas genom en jämförelse med motsvarande siffror för Stockholm, varest år 1929:

hyrbilarnas	antal per 100,000 invånare var	—	276
(Helsingfors 580)			
övriga personbilar	»	»	— 1,622
(Helsingfors 1,036)			
lastbilarnas	»	»	— 1,128
(Helsingfors 1,000)			
spårvagnarnas	»	»	— 149
(Helsingfors 146)			

Om och några större divergenser i enskilda detaljer framträder, såsom exempelvis beträffande hyrbilar och personbilar, torde dock det påståendet kunna vågas att, enär totalantalet till persontrafikens förfogande stående trafikmedel icke, per samma antal invånare, visar dess större skillnad än mellan talen 2,047 för Stockholm och 1,762 för Helsingfors, en tillfredsställande jämvikt mellan tillgång och efterfrågan måste, i vardera staden, anses vara ernådd.

I ett avseende erbjuder Stockholm ett beaktansvärt företräde framom Helsingfors. Och det är beträffande autobussarnas antal. Dessa voro 16 stycken per 100,000 invånare år 1929 och hava under innevarande år ökats, sannolikt till det dubbla, medan motsvarande tal för Helsingfors är 10. Och då antalet spårvagnar är proportionsvis detsamma i Stockholm som i Helsingfors, kunde man måhända anse att Helsingfors icke följt med utvecklingen, vad de s. k. masstransportmedlen beträffar. Men studerar man närmare uppgifterna om det antal personer som betjäna sig å respektive orter av ifrågavarande trafikmedel finner man att spårvägarna i Helsingfors, som alltså hava att i allt väsentligt ensamma betjäna stadstrafiken, dock icke kunna anses vara



Helsingfors nya spårvagnar.

överbelastade, enär antalet personer per vagnskilometer ej är i Helsingfors dess högre än 6,18, medan Stockholm uppvisar ett antal av 5,7. Visserligen går sistsagda tal ned till 4,5 ifall totala spårvägs- och omnibusstrafiken toges i betraktande. Men detta antyder endast att trafikmedlen i Stockholm icke utnyttjas med samma intensitet som i Helsingfors och att den förra staden således bjuder, i allmänhet taget, rikligare vagnsutrymme än den senare.

För att komplettera bilden och klargöra omfattningen av spårvägarnas och autobussarnas användning i Helsingfors torde följande siffror vara av intresse.

*Spårvägslinjernas* sammanlagda banlängd är 34,153 km. dubbelt spår. Trafiklängden är 69,91 km.

Antalet under år 1929 genomlupna, beräknade vagnskilometer var 10,442,103 och antalet befordrade passagerare 64,400,575, motsvarande såsom ovan nämnts, 6,18 personer per vg.km. Årsintraden belöpte sig till 49,628,000 finska mark, eller, per vagnskilometer till 4,81 Fmk. Utgifterna uppgingo till Fmk. 4,77 per vagnskilometer, varav Fmk. 0,70 utgjorde avskrivningar och Fmk. 0,12 motsvarade överföringen till pensionskassan, vilken för närvarande uppgår till ett belopp av 11 miljoner finska mark.

*Omnibussrörelsen*, vilken startades i maj 1928 och bedrivs av ett från Spårvägsbolaget fullkomligt fristående aktiebolag benämnt »Osakeyhtiö Omnibus Aktiebolag», berör en gatulängd av 13,65 kilometer,

medan de olika linjernas sammanlagda trafiklängd är 20,92 kilometer. Under år 1929 rullade bolagets vagnar inalles 1,337,964 km. och anlidades av 5,359,786 passagerare, vadan antalet passagerare per vagnskilometer var i runt tal 4. Inkomsten per vagnskilometer belöpte sig till Fmk. 3,90 och utgiften till 3,60. Av överskottet användes Fmk. 0,28 till amortering av anläggningen.

Omnibussarna äro av modern typ, men små, rymmande endast 15 sitt- och 10 ståplatser.

*Spårvagnarna* äro numera till övervägande del av s. k. amerikansk typ med plats för 21 sittande och 26 stående passagerare, medan de äldre vagnarna av s. k. Asea-typ rymma in alles 38 passagerare. Beträffande detaljerna ber jag att få hänvisa till den redogörelse om vagnstyper, som något senare kommer att givas av direktör Hultman.

Spårvägstaxan är hos oss synnerligen låg. Vid inköp av en enkel biljett erlägges 1 finsk mark, men vid köp av minst 7 biljetter nedgår priset till  $71\frac{3}{7}$  penni, motsvarande ca 7 öre per biljett. Och sistnämnda betalningsätt anlitas av ca 90 % av passagerarna. Omstigning från en linje till en annan får ske tvenne gånger under samma färd, utan att tillskottsavgift erlägges.

Vid anlitage av förortslinjerna, de till Munksnäs, Haga och Brändö ledande, är taxan 2,— Fmk. för färd och vid inköp av rabattbiljetter Fmk. 1,50, vilka pris för den sistnämnda banans vidkommande ökas med en broavgift av 50 penni, som tillfaller broägaren, d. v. s. Helsingfors stad.

»Aktiebolaget Omnibus» baserade vid trafikens startande år 1928 sin taxa på en grundavgift av 1 Fmk., rabatterade vid inköp av 11 biljetter till  $90\frac{10}{11}$  penni. Men denna taxa befanns vara för lågt tilltagen och höjdes därför under innevarande år med vederbörande myndigheters medgivande till Fmk. 1,25 per enkel biljett och till Fmk. 1,— vid inköp av 10 st. rabattbiljetter.

Såsom av de nyss lämnade uppgifterna torde framgå äro spårvägarna de trafikmedel, som företrädesvis anlitas för upprätthållandet av förbindelserna de olika stadsdelarna emellan. Och särskilt vid rusningstillfällena vore det helt otänkbart att kunna med andra trafikmedel motsvara de krav, som uppställas av publiken. Visserligen kunde man tänka sig att autobussar under nämnda tillfällen kompletteringsvis, skulle insättas i rörelsen. Men då, såsom av taxeuppgifterna framgår, det pris, som uppbäres för färd på spårväg, ej närmelsevis täcker utgifterna för en omnibussresa, har man, med hänsyn till räntabiliteten, ännu icke beslutat sig för bensinomnibussars användande i den av Spårvägsbolaget bedrivna rörelsen. Däremot har fråga varit å bane att anskaffa några s. k. trolleybussar, av den i Köpenhamn förekommande typen, men även denna fråga är än så länge svävande.

Vad sedan beträffar övrig trafik och dess intensitet är att nämna att våra många bilar och särskilt de tunga lastbilarna, tidtals åstad-

komma på någon enskild plats rätt så betydande trafikstockningar. Men detta generar allmänheten i långt mindre grad än de till ett antal av närmare 600 förekommande motorcyklarna.

Dessa framdrivas nämligen genom gatorna med högt uppdriven fart, varunder de åstadkomma ett öronbedövande smattrande och utgöra därigenom en ständig anledning till oro och förargelse för allmänheten. Och detta oljud är så mycket mera olidligt som polismyndigheterna i Helsingfors sedan någon tid tillbaka påbjudit så kallad »tyst trafik».

Detta innefattar att ljudsignaler över huvud taget icke få givas, såvida ej tvingande nödvändighet därtill föreligger. Signalering i gatukorsningar, eller för uppmärksamgörande av fotgängarna på ett annalkande åkdon är således förbjudet. Dessliques må spårvagnsklockorna ej användas annat än vid passerandet av någon synnerligen riskfylld gatukorsning, eller då en fotgängare eller en körsven påtagligen har förlorat medvetandet om att han befinner sig på körbanan i vagnens väg. Endast vid igångsättande av en stillastående spårvagn, eller då tvenne vagnar passera varandra, bör föraren med en kort signal uppmärksamgöra allmänheten på vagnens annalkande.

Man kunde måhända tycka att denna tysta trafik vore för fotgängaren högst riskabel. Men faktum är att åtgärden medfört en betydande avspänning av den oro stadsbon känt under passerandet av en gata, samtidigt som denne i allt väsentligt sluppit den mest enerverande delen av det öronpinande gatularmet. Och polismyndigheterna göra gällande att antalet olycksfall icke stegrats på grund av signalernas utelämnande. Fastmer har ansvarsmedvetandet och uppmärksamheten på förarehåll ökat, sedan numera möjligheten bortfallit att vid en påkörning förskansa sig bakom uppgiften om en i »god tid» given signal. Samtidigt hava fotgängarna lärt sig att i högre grad än förr taga vara på sig själva och icke lita enbart till nästans påpasslighet.

Vid behandlingen av trafikspörsmålet vore det oegentligt att förbigå de så kallade linjebilarna, varmed hos oss menas de bilar eller bussar som upprätthålla regelbunden förbindelse med de till staden närmast belägna förorterna eller omgivande landsbygd.

De förra, förtecknade av polismyndigheterna i Helsingfors, uppgå till ett antal av 19, medan de senare, som förtecknas i respektive hemorter, äro ca 40 stycken till antalet. I trafikhänseende ger ingendera sorten polisen nämnvärda bekymmer, utom vad beträffar anvisandet av parkeringsplatser och övervakandet av chaufförernas kännedom om trafikreglementet, vars bestämmelser desamma iakttaga i den mån de finna det förenligt med möjligheten att icke behöva sakta farten. Emellertid måste dessa fortskaffningsmedel, vilka icke äro av någon betydelse för den egentliga stadstrafiken, behandlas med ett visst undseende, enär de fylla ett behov, som icke kunde på samma enkla och

billiga sätt tillgodoses genom försorg av stat, kommun eller ett större trafikbolag.

Vad sedan slutligen beträffar de framtida riktlinjerna för stadstrafikens utveckling, torde kunna påstås att stadens myndigheter hava öppen blick för de nu redan skönjbara behoven av nya trafikleder och måhända även nya trafikmedel.

Genom de betydande jordförvärv som staden gjort under det senast förflutna decenniet framstår såsom en tvingande nödvändighet att anlägga trafikleder som möjliggöra dessa jordområdets ekonomiska exploatering. Och därvid är självfallet att tillse att förbindelserna mellan den gamla delen av staden och de nya områdena bliva de bästa möjliga. Vid trafikledernas projektering har man därför utgått från förutsättningen att egen, av övrig trafik oberörd bana bör utsparas för den framtida, intensiva snabbtrafiken och att dessa banor må korsas av andra trafikleder endast på ett fåtal ställen. Tillika har man tänkt sig förortslinjerna sammanförda till särskilda knutpunkter i stadens norra periferi, varifrån trafiklederna sedan skola förgrena sig till de särskilda bosättningsområdena. Tyvärr har allt detta ännu icke utkastillerats till ett definitivt projekt, varför en slutlig presentation av de enskilda förslagen icke kan i detta sammanhang lämnas.

Ett annat spørsmål som även står på dagordningen i Helsingfors är det om spårvägsanläggningens eventuella komplettering med bussar av en eller annan typ. Frågan kompliceras emellertid därigenom att spårvägstaxan är så låg att dess tillämpning vid en eventuell omnibustrafik skulle, såsom allaredan nämnts, inverka högst oförmånligt på företagets räntabilitet. Och att söka införa en ny, högre taxa för omnibussrörelsen med bibehållande av den nuvarande låga taxan för spårvägarna skulle knappast lyckas, när stadsfullmäktige, i egenskap av representanter för innehavaren av aktiemajoriteten, hava avgörandet om hand och med all sannolikhet icke skulle medgiva en sådan förhöjd omnibusstaxa som verkligen motsvarade räntabilitetens fordringar, om de alls ginge med på förhöjning.

Tillsvidare och då trafiken inom Helsingfors har sin prägel av en efter regelbundna tidsintervaller återkommande rusning till trafikmedlen och en sådan trafik icke kan tillfredsställande betjänas annorlunda än med stora enheter, skulle ett eventuellt införande av bensin-omnibussar knappast medföra praktisk nytta. Däremot kunde trolleybussar hava större förutsättningar främst på den grund att drivkraften är elektricitet och att möjligheter förefinnas att till dem koppla rymliga släpvagnar.

Den snabba utvecklingen av de särskilda trafikmedlen gör det dock, omöjligt att i förevarande avseende framkomma med spådomar i en eller annan riktning och detta så mycket mindre, som hänsyn vid det slutliga avgörandet även bör tagas till övrig trafik och till allmänhetens mening i saken, varom klart besked ej alltid föreligger.