

## STADEN — LOKALTRAFIKEN — ALLMÄNHETEN.

Föredrag av ordföranden i styrelsen för Aktiebolaget  
Stockholms Spårvägar J. A. Wallin.

Personbefordran inom en stad av något större dimensioner än den rena småstaden är numera ett problem i vida högre grad än det var vid den tid, då sådan befordran en masse över huvud började igångsättas. Eller rättare: ett flertal problem, ekonomiska, tekniska och trafiktekniska.

Givetvis intressera dessa problem i sina intimaste delar mest de personer, som handhava den tekniska ledningen av ett trafikföretag, men även en enkel styrelseledamot måste försöka att så gott sig göra låter intränga i desamma. När nu styrelsen för Spårvägsföreningen, utan min tillskyndan, haft vänligheten ifrågasätta, att jag skulle kunna ha något att härutinnan säga på detta möte, så vill jag, för att pliktskyldigast efterkomma denna önskan, framlägga en del reflektioner, som jag kommit till vid deltagandet i ledningen av det kommunaliserade trafikföretaget i Stockholm. En hel del av våra erfarenheter äro nog anpassbara även på andra städer, ehuru Stockholms trafikproblem blivit mera komplicerat än på andra orter på den grund, att ju denna stad skiljer sig från de flesta andra därutinnan, att den egentligen består av två städer, vilkas invånarantal i runt tal kan angivas med siffrorna två resp. tre hundra tusen.

Att trafiken mellan två så pass stora städer under alla förhållanden skall bli intensiv är lätt att inse, så mycket mera som, fränsett en mindre betydande ångslupstrafik, all rörelse mellan de två städerna skall äga rum på en enda plats, det smala näs, som vi populärt benämna Slussen. Detsamma genomskäres ju också av en sluss.

Men saken kompliceras ytterligare därigenom att de två städerna, norr och söder om slussområdet, i själva verket ur kommunikationssynpunkt icke äro likvärdiga. För all del, jag menar intet nedsättande om någondera och vill inte alls hemfalla åt den överlägsenhet, som norrbon ofta gör sig skyldig till, då han med en axelryckning talar om Söder. Jag stryker under, att jag talade om bristande likvärdighet i *kommunikationshänseende*. Och detta av det enkla skälet att, med en del undantag, särskilt i fråga om hamnområdet, Söder till stor del är bostadscentra men Norr, i varje fall dess nedre del, city.

Den 28 oktober sistlidne år ägde en allmän trafikräkning rum, varvid å de mera trafikerade platserna i staden såväl åkdon som per-

soner räknades, sålunda gångtrafikanter, cyklande samt spårvägs- och omnibusspassagerare. Det är intressant ur flera synpunkter att studera resultatet, varav jag satts i tillfälle att erfara en del vad angår slussområdets trafik, vilket kunde vara belysande i fråga om trafiken mellan de två städerna. I korthet uttryckt kan nämnas, att över Slussen färdades fram och tillbaka under tiden 7—20 (spårvägspassagerare från 5) runt 260 000 personer. Det är belysande för vad jag nyss nämnde om Söders karaktär av bostadscentra att man på morgonen i vida större utsträckning färdas från Söder till Norr och på eftermiddagen i motsatt riktning, men det är kanske mera oväntat att inhämta, att mera folk färdas i spårvagn och omnibuss norrut än söderut, under det att gångtrafiken visar sig större i motsatt riktning. Ehuru kanske något djärvt skulle jag våga det antagandet, att detta till stor del beror på den sköna sängvärmen, vilken lockar så länge som möjligt, kanske också på att maskinskrivningsflikerna och andra på morgonen efter gårdagens jazz äro trötta, under det att vid hemfärden efter dagens stillasittande vistelsen i friska luften lockar.

Med en viss grad av sannolikhet torde kunna anses, att en numerär av cirka 40.000 personer utgöra den dagliga »utflyttningen» från Södermalm, säger trafikräknaren. »Inflyttningen» från norr skulle enligt samma källa utgöra cirka 14.000 personer.

Om det möjligen kan vara av intresse må i detta sammanhang anföras att passerandet av Slussen fördelar sig på följande sätt: gångtrafikanter 23.3 %, cyklisterna 2.7, motoreyklisterna 0.8, bilpassagerare 14.9, spårvägspassagerare 41.8 och busspassagerare 16.5 %.

Eftersom jag, ehuru måhända något utanför ämnet, kommit att beröra dessa lokalförhållanden, kan ock förtjäna påpekas, att det är en påfallande egenhet för Stockholm, att stadens city vandrar norrut. Från att tidigare ha varit till största delen koncentrerat i gamla staden och nedre norr, har affärsvärlden mer och mer gått norrut så att den samma nu sträcker sina tentakler ända ut till Odengatan på norr.

»Slusseländet», tidningarnas älsklingsämne, är dock numera på avskrivning. Fullständig ombyggnad av slussområdet skall snarast påbörjas, och en ny bro direkt mellan Norr och Söder är beslutad, och så småningom komma andra trafiklättnader att åstadkommas.

Grundvalen i all verksamhet är ju det ekonomiska utbytet. Låtom oss då, när vi skola granska förhållandet mellan staden och lokaltrafiken, något se till, huru denna angelägenhet bör gestalta sig.

I de flesta svenska städer torde numera det huvudsakliga lokala trafikmedlet vara i stadens ägo. Därmed är äganderätsfrågan klarlagd, men det uppstår ändå en del krux, huvudsakligen ifråga om var kostnader av allehanda slag rättvisligen skola läggas. Jag skall angiva en del, varvid jag givetvis måste hålla mig till stockholmsförhållandena, men de tvisteämnen det härvid gäller, att lösa äro sanno-

likt ganska likartade överallt, även om de blivit behandlade på olika sätt.

Såsom ett axiom kan man först och främst utgå ifrån att en sund politik i avseende å en kommuns affärsverksamhet av varje slag, sålunda jämväl lokaltrafiken, torde vara, att varje företag skall bära sig själv utan tillskott från staden, d. v. s. från skattebetalarna. En sådan åskådning har också, hur än de politiska vindarna växlat, varit bestämt hävdad av huvudstadens trafikledning.

Staden har också tillgodogjorts ränta på sitt i företaget investerade kapital, ehuru bolaget fortfarande häftar i skuld för två »nödlidande» kuponger, en kvarleva sedan kristiden. Däremot har det icke ansetts nödvändigt att ränta skulle erläggas på det »koncessionskapital», som staden tillförsäkrades under den tid bolaget var halvkommunalt, och som ju utgör, vad man plägar kalla vatten eller, kanske mera modernt uttryckt, luft.

Men enär en hel rad ekonomiska uppgörelser alltid måste komma till emellan trafikföretaget och stadens övriga organ rymmes inom denna bärande åskådning många variationer, som kunna giva anledning till meningsskiljaktigheter ifråga om huru stor del av den ena eller andra kostnaden, som skall läggas på staden, d. v. s. skattebetalarna och huru stor del på trafikföretaget, d. v. s. passagerarna.

Det viktigaste har varit gatunderhållet samt tvångsförflyttning av spår i sådana fall, då övrig gatutrafik föranleder till omläggning av trafikleder.

I förra fallet är följande att berätta. Det är odisputabelt att spårvägsspåren, i synnerhet om man använder tyngre material, inom en icke alltför lång tidrymd försätter gatorna i ett icke fullt presentabelt skick. Detta såväl som strävandet att förbättra gatabanan jämväl för annan sig alltmera utbredande trafik har lett till hårdbeläggning av de mera trafikerade gatorna. Samtidigt har då rälsen, som ju är betydligt tyngre än tillförne, lagts på en cementbädd. Vid de förhandlingar, som under sistlidne vinter fördes mellan representanter för staden å ena sidan och spårvägsbolaget å andra, för avgivande av förslag till ny koncession för spårvägsbolaget, framfördes i avseende å fördelningen av kostnaderna för gatubyggandet olika synpunkter från parterna, om man verkligen kan betrakta de förhandlande i detta fall såsom parter, men slutligen enade man sig om, att kostnaderna för underbädden skulle bestridas med hälften vardera av staden och bolaget. Själva räsläggningen skulle givetvis fortfarande åvila bolaget. Samtidigt borttogs den förut gällande bestämmelsen att bolaget skulle bestrida kostnaden för bortskaffande av snö från spåren, som egentligen utgjorde en kvarleva från den tid, då det för den övriga trafiken — de idylliska slädarna — var önskvärt att behålla snön.

En del spårömläggningar ha under de senare åren varit föremål för

förhandlingar och stadsfullmäktigebeslut, nämligen frågan om likviderandet av sådana förflyttningar av spår, som, utan att på något sätt varit påkallade av eller beroende på spårtrafiken, beslutats av gatuförvaltningen i syfte att åstadkomma mera praktiska anordningar för den övriga trafiken. Det har därvid varit fråga om väsentliga kostnader, stundom ha arbeten måst utföras på samma plats med ganska korta mellanrum. Sålunda kan erinras om Slussen, där en halvmiljonanläggning fick göras om efter ett par år, Karlaplan, S:t Eriksplan m. fl. Spårvägsbolaget har alltid hävdad, att sådana arbeten borde betalas av staden, men stadsfullmäktiges beslut hitintills går i motsatt riktning, liksom ock den nya koncessionen innebär, att bolaget skall vidkännas dylika kostnader. Undantag utgöra de provisoriska anordningarna vid Slussområdet förestående definitiva ombyggnad, i vilket fall stadsfullmäktige beslutat att staden skall påtaga sig dessa kostnader.

En del andra spörsmål löstes i samband med den nya koncessionen, men här kan ju icke bli va tal om annat än att angiva vissa principiella synpunkter på dessa företeelser.

En just nu i dagarna aktuell fråga må dock i korthet beröras. Stadsfullmäktige ha på trafikkommitténs förslag beslutat, att bygga en tunnel för spårvägstrafik under Södermalm från Skanstull till Slussen. Tunneln, som är avsedd för inledande av förortslinjerna från Enskede och Örby, bygges av staden, men kommittén ifråga, som har i uppdrag att utarbeta alla de förslag, som ur trafiksynpunkt äro betingade ifråga om stadsplaner m. m., och som består av representanter för de myndigheter, spårvägsbolaget inbegripet, som hava med dessa spörsmål att göra, har insisterat på att spårvägsbolaget genom erläggande av arrende skall i större eller mindre mån finansiera företaget. Här emot anmälde bolagets representanter i kommittén samt en del andra ledamöter reservation, under framhållande av, att denna tunnel ingenting annat vore än en ny gata och då staden eljest med stora kostnader anlägger nya eller vidgar gamla gator för övrig trafik, varvid ofta miljonköp av fastigheter måste komma ifråga, utan att särskilda inkomster för de nya eller utvidgade gatorna kan påräknas, finns det ingen rimlig anledning att ålägga spårvägspassagerarna dessa extra kostnader, så mycket mindre då varje förbilligande av trafiken kommer stadens egna ytterområden tillgodo därigenom, att befintliga linjer kunna utsträckas längre utan att taxan ökas. Man kunde ju, förmenade spårvägsbolagets representanter i kommittén, med samma rätt kräva att spårvägspassagerarna skulle betala särskild avgift för att åka över en bro och sådana ha vi ju, som bekant, många i vår vattenrika stad.

Motiveringen att avgiften var betingad därav att denna tunnel avsetts allenast för spårvägstrafik bemöttes med att det vore absurt att av denna anledning utkräva trafikavgift, ty huru skulle man då bete

sig i det fall att jämväl biltrafik insläpptes i en tunnel. Skulle då det ena trafikmedlet erlägga avgift och det andra inte?

För att icke hos den eller de här närvarande ärade representanterna för andra Stockholm berörande men utanför staden hemmahörande trafikföretag väcka förhoppningar, som tilläventyrs vid blivande tunnelbyggnader skulle kunna komma att grusas, bör det kanske betonas att jag här allenast talat om stadens eget trafikföretag med ren lokalbanekaraktär, vilket påpekande dock icke får fattas såsom någon avoghet mot dessa andra trafikföretag.

Då tunnelbygget beslöts av stadsfullmäktige bordlades frågan om betalningen, och då densamma ännu icke kommit inför fullmäktige, är det för tidigt att yttra sig om huru beslutet kommer att bliva. Måhända kan det uppnås någon antaglig överenskommelse.

Avgiften för den elektriska strömmen är också en ekonomisk fråga av stor räckvidd. I allmänhet torde man kunna anse, att staden bör leverera densamma till verkligt självkostnadspris, fastän detta ju kan vara knepigt nog att bestämt fixera.

Det kanske är överflödigt, men bör dock för undvikande av varje missförstånd sägas ut, att jag med det sagda icke avsett att rikta något som helst klander mot dem, vare sig i Stockholm eller annorstädes, som hysa en mot ovan framförda uppfattning stridande mening. Saker kunna givetvis ses ur olika synpunkter och båda riktningarna ha säkerligen samhällets bästa till ögonsikte, ehuru den ena riktningen närmast tänker på skattebetalarna, den andra på lokaltrafikanterna, vilka tu åtminstone till en viss gräns äro ett.

Det låter som en paradox, men är dock ett faktum att lika komplicerat och svårbehärskat, som trafikproblemet ter sig för den något invigde lika enkelt är det för lekmannen. Av otaliga tidningsuppsatser och insändare liksom icke minst av debatterna i stadsfullmäktige (jag menar naturligtvis Stockholms) får man detta klart för sig.

En trafikledning måste ständigt följa utvecklingen och söka på allt sätt tillfredsställa rimliga krav från allmänhetens sida. (Alla krav, som komma från allmänheten, äro nämligen icke rimliga, vilket jag strax skall visa). Taxepolitiken är härvid den mest känsliga. Vi ha, trots allvarliga strävanden, icke ännu lyckats förverkliga ett fullt enhetligt taxesystem. Sålunda lämnas rätt till övergång mot särskild avgift till och från spårvägslinjer men icke till och från omnibusslinjer, likaså företer taxan på omnibussarnas förortslinjer en del variationer i jämförelse med spårvägstaxan i förorterna.

Från befolkningen i förorterna pågår ett oavlåttligt strävande att få en billigare taxa, och man hävdar den principen att »alla betala ju skatt till staden och borde sålunda också åka för samma taxa», ett resonemang, som ju skulle kunna leda till att man borde åka för samma taxa på alla sträckor å statens järnvägar, eftersom alla pas-

sagerarna därstädes betala skatt till staten, eller åtminstone böra göra detta. I agitationen från vissa förorter har man stundom till och med gått så långt, att huvudsaken är att taxan blir lika, även om detta endast skulle medföra den effekten, att fördyring inträdde för resande i den inre staden, varvid man bortser från att mången förortsbo, som vistas i staden under hela dagen, även skulle komma att drabbas av den eventuellt högre taxan i staden. Man jämför linjernas längd och kommer till det resultatet, att innerstadsbon kan resa längre för en billigare penning än förortsbebyggaren, men härvid glömmes man att ytterst få passagerare i den inre staden resa hela sträckan. I motsats till ytterlinjen utgör innerlinjen flera sträckor. En annan orsak till det kläna ekonomiska utbytet av ytterlinjerna (spårvägs- och buss-) är den så att säga ensidiga trafiken, som i stort sett vid olika tider på dagen går i den ena riktningen.

I avseende å förortsbebyggelse måste ur trafiksynpunkt tyvärr konstateras att den glesa villabebyggelsen inger en del bekymmer. Villabyggarna påstå sig ha erhållit löfte att spårvägstaxan aldrig skall komma att ökas, men ett sådant löfte, om det givits, torde bliva svårt att uppfylla. I sådana fall måste förortsbanorna betraktas såsom kulturbanor, men man torde nog kunna tvista om huruvida de göra skäl för denna beteckning.

Ifråga om taxesystem har även zonsystem varit på tal, men man torde väl vara rätt så ense om, att detta system med en del fördelar förenar många nackdelar, särskilt svårigheter för upptagande av avgifterna, kontroll m. m. För min del anser jag idealet vara en enhetlig taxa inom en viss inre rajong, övergångsrätt, helst utan särskild avgift men eljest med låg sådan samt enhetligt system, möjligen baserat på zontariff, för ytterområdena.

Enhetstaxa utan övergångsrätt är givetvis det enklaste systemet, men mig förefaller det osympatiskt att då man med stor möda skapat ett enhetligt företag, slita sambandet mellan de olika linjerna, men jag vill visst erkänna, att detta kan neutraliseras genom inrättande av flera linjer.

Men nu är det ju så, att man i detta avseende icke kan nå, vad man önskar, därför sörja de ekonomiska lagarna. Det är dock synnerligen intressant att söka intränga i dessa fakta, men tyvärr inte så lätt som folk i allmänhet tror.

När man talar om trafikföretag av lokal natur kan man i vår tid icke undgå att beröra det alltmåra aktuella och debatterade spörsmålet: spårvagn eller omnibuss. Enligt min uppfattning kan man avgöra den stundom ganska tillspetsade striden på detta område genom den enkla åtgärden att utbyta ordet *eller* mot *och*, sålunda spårvagn och buss istället för spårvagn eller buss, ty man måste enligt min uppfattning här tillämpa ordspråket: det ena goda förskjuter icke det andra. Spår-

vagnen är fortfarande ett överlägset trafikmedel, i synnerhet när det gäller masstrafik. Den är mera nationalekonomiskt betonad än bussen, i det att spårvagnens kraftkälla är inhemsk, liksom i stort sett också det material, som kommer till användning. Omnibussen är däremot ett smidigare trafikmedel, lämpar sig bättre i stadsdelar med smala gator samt till orter med glesare bebyggelse, dit en spårvägsanläggning icke skulle bliva räntabel. Särskilt har bussen ett stort värde som trafikmedel i de nyare stadsdelarna med gator, som ganska intimt följa terrängen och där trafik med spårvagn skulle vara otänkbar. Det finns en del nya tätt befolkade stadsdelar i vår stad, som man näppeligen skulle kunna betjäna med spårvagn.

Min övertygelse är sålunda den, att de två trafikmedlen gott kunna trivas bredvid varandra, svårigheten är endast att rätt anpassa dem i gamla städer, där man redan är i besittning av dyrbara spårvägsanläggningar å platser, där det måhända vore önskvärt att utbyta spårvägstrafiken mot omnibusstrafik, i vilket fall jag vill predika försiktighet.

Vad allmänhetens inställning till förevarande spörsmål angår, så är den nog ganska svår att avläsa. Men det ser dock ut, som om en stor del av passagerarna föredroge bussen framför spårvagnen på grund av den förstnämndas, åtminstone i vissa fall, bättre framkomstmöjligheter. I detta avseende har jag för min del den uppfattningen, att man borde kunna öka även spårvagnens fart utan alltför stor risk, och jag hoppas att vår vän direktör Lange i Hälsingborg i sitt efterföljande föredrag kommer att giva mig rätt härutinnan.

I detta sammanhang torde det emellertid vara skäl att framhålla, att de uppgifter, som tid efter annan äro synliga i pressen, nämligen att omnibusstrafik skulle ställa sig ekonomiskt ofördelaktigt i jämförelse med spårtrafik, knappast visat sig vara riktiga.

Medan jag är inne på kapitlet om omnibussen, synes det mig lämpligt att något röra vid busstrafiken mellan storstäderna och deras närmaste grannsamhällen, vilken trafik de senare åren tagit en allt större omfattning. Å ena sidan ligger det ju i stadens intresse att visa tillmötesgående mot grannsamhällets innevånare, enär en stor del av dem ha sin verksamhet i staden, men å andra sidan kan det icke vara tillrådligt att stadens eget företag skall, genom insläppande av sådan trafik alltför långt i staden, åsamkas inkomstförlust, ty om det skall vara möjligt att ordna lokaltrafiken med det bästa material och den billigaste taxa är det också nödvändigt, att detta företag får lämna all trafik inom samhället. Ett monopol för stadens eget företag torde väl knappast böra väcka betänkligheter. Idealet vore givetvis att detta företag ägde alla trafikmedel inom en ganska vid omkrets, men detta torde med det kaos, som på detta område förefinnes, icke så lätt låta sig göra, åtminstone inte utan ganska stora ekonomiska upppoffringar, även om man bör ha rätt att räkna

med att stadens eget företag alltid lämnas företräde, då det gäller regelbunden trafik, såväl inom staden som i dess närmaste grannskap.

Rubriken på detta föredrag är egentligen oriktig så till vida, att de tre (staden, trafikföretaget och allmänheten) ju egentligen är ett och detsamma, i det att samhället, som äger företaget, ju består av »allmänheten». Men den enskilde individen är nog först och främst individ och i andra rummet solidarisk medborgare i ett samhälle. Han ser sålunda dessa företelser från sin egen synpunkt och de »praktiska stockholmsreformer», som blivit ett stående tema i tidningspressen, avspegla på ett utomordentligt sätt, huru egoistisk och partisk den enskilde är, då det gäller att bedöma trafikföretag. Huru många »Medelsvensson» har icke utgjutit sin förargelse över den förment usla ledningen för trafikföretaget, stundom ha vagnarna varit fulla, stundom komma de oregelbundet, eller kanhända har konduktören icke kunnat växla en tia eller har den ungdomlige omnibusskonduktören icke varit nog svarvat artig. Men allra helst spårar man vederbörandes individuella uppfattning, när den s. k. allmänheten föreslår inrättandet av nya linjer eller omläggning av gamla. I 99 fall av 100 kan man, om man närmare undersöker saken, komma underfund med, att vederbörandes bostad och arbetsplats befinna sig i omedelbar närhet av de trakter, varigenom linjen borde löpa. Skulle man anlägga trafik efter dylika principer, så skulle nog det ekonomiska utbytet bliva ganska dåligt.

Bland allmänheten liksom också i pressen har den ena riktningen sin hobby, den andra en annan, en vill ha billigare taxa, en elegantare vagnar, en röstar för tunga vagnar, en rekommenderar den lätta »Milanovagnen», en vill ha rökning tillåten i vagnarna, en vill alldeles ha rökning förbjuden o. s. v.

Men det är besynnerligt, huru det ändå låter sig göra att, trots alla yttringar av missnöje, lära allmänheten åtminstone en del trafikultur. När jag förr i världen såg, hurusom man exempelvis i Köpenhamn lastade spårvagnarnas plattformar alldeles fullsatta med passagerare och iakttog med vilket gemyt de därmed förknippade svårigheterna övervunnos, kunde jag aldrig tänka mig, att det skulle vara möjligt att lära de fordrande stockholmarna något dylikt. Men med den ökade trafikmängden och de drygare trafikutgifterna har följt att trängseln på våra spårvagnar särskilt vid rusningstiderna är lika stor som å andra platser. Det är ju en känd sak, att åttatimmarsdagens införande medfört väsentliga svårigheter för den lokala trafiken, enär medborgarna numera sluta sitt arbete mera på en gång.

Som sagt, spårvägs- och busspassageraren har vant sig vid att man icke för 15 öre kan åka lika bekvämt som med en bildroska. Nu skulle det bara vara önskvärt, att man kunde få av- och påstigning att gå med samma fart som exempelvis i Berlin. För den som ivrar för bättre trafikultur, enkannerligen inom lokalområdet, är det en ständig källa

till förargelse att vara åsyna vittne till den saktfärdighet, varmed passagerarna iordningställa sina avgifter, deras benägenhet att, när de skola stiga av, sitta kvar på sin plats till dess nya passagerare börja stiga på, deras hjärtliga och långsamma avskedstagande av kvarvarande vänner m. m. Det är måhända inte artigt, men jag nödgas dock konstatera, att medlemmar av det täcka könet synda mest i detta avseende.

När allt kommer omkring äro dock trafikanterna ganska hyggligt folk. Jag vill minnas, att Cæsar en gång yttrade, att senatorerna voro hyggliga karlar, men senaten var ett odjur. Den satsen är nog i vissa fall ännu i dag riktig, ehuru det vare mig fjärran att benämna vår riksdag med epitetet odjur. Emellertid skulle jag våga påståendet, att det motsatta förhållandet råder beträffande lokaltrafikanterna. Till sammantagna och i flock äro de ganska hyggliga, vänliga och fördragsamma — det påstås ju till och med, att de på en spårvagns plattform kunna stå på varandras fötter. Det är först vid skrivbordet och i tidningsspalterna, när det gäller att utösa sin vredes galla över den misslyckade trafikledningen, som de bliva obehärskade.

Ett trafikföretag och dess personal kan aldrig uppnå samma popularitet som exempelvis brandkåren. Dels betingar ju den senare sig icke betalt för sina tjänster, dels har sedan länge tidningarna alltid haft en stående kliché, som lyder: Tack vare brandkårens raska ingripande, så hämmades elden i tid o. s. v.

Men spårvägen är en demokratisk institution, den behandlar alla lika och känner inga klasser. Det är också min övertygelse att om trafikföretagets ledning går till sin uppgift med allvarlig föresats att göra bästa möjliga i alla avseenden för befolkningen, så skall det i alla fall till sist gå upp för medborgarna, att de ha gemensamma intressen av ekonomisk och praktisk betydelse, och att det icke låter sig göra att tillfredsställa rena nycker och egoistiska beräkningar, utan att kommunikationerna i ett samhälle måste lösas efter stora linjer. Då skall det till sist stå klart för alla, att staden, lokaltrafiken, allmänheten, äro synonyma begrepp.