

OLIKA FÖRORTSTRAFIKSYSTEM.

Föredrag av direktör Åke Nerell,
Stockholm—Roslagens järnvägar.
(Härtill 1 diagram, Plansch II.)

Spårvägsföreningens styrelse har ansett att en sammanställning av de ekonomiska problemen vid de olika förortstrafiksystemen skulle vara av intresse icke blott för de i facket direkt arbetande tjänstemännen utan även för herrar styrelsemedlemmar och för den av förortstrafiken berörda allmänheten.

På den korta tid, som står mig till buds skall jag därför göra en översikt över hithörande frågor. Då inom vårt land olika trafiksystem för förortstrafiken förekomma huvudsakligast i Stockholm, anser jag mig kunna i mitt anförande redogöra för Stockholmstrafikens ekonomi och driftsvillkor — förvissad om att förhållandena i stort sett äro likformiga i våra övriga större städer med utbildad förortstrafik.

Bland förortskommunikationsmedel särskilja vi följande 4 slag, nämligen järnvägar, lokalbanor, spårvägar och bussar.

Med förortstrafik å *järnväg* mena vi i detta sammanhang sådan förortstrafik, som framföres å koncessionerad järnväg jämsides med å järnvägen i övrigt fortlöpande trafik.

Med *lokalbanor* förstå vi förortstrafik å för ändamålet särskilt anlagda järnvägar, där tågen framgå på egen banvall, och där linjen är avdelad i stations- och blocksträckor, å vilka endast ett tåg i sänder framgår i samma riktning. Endast i undantagsfall framgå lokalbanetåg i gatuspår.

Med *spårvägar* förmedlas sådan förortstrafik, som inom staden till huvudsakligaste delen framföres å gatuspår.

Att närmare definiera, vad som menas med *omnibus*, torde vara överflödigt.

De *järnvägar*, som till Stockholm ombesörja förortstrafik, äro Statens järnvägar, Västeråsbanan, Roslagsbanan och delvis Nynäsbanan.

Till *lokalbanor* vill jag räkna endast Djursholmsbanan och Saltsjöbanan.

Till *spårvägar* räknas Stockholms stads spårvägars förortslinjer samt Lidingöbanorna.

Antalet resande på Stockholms olika förortslinjer år 1930 framgår av följande uppgifter.

Antal resande i förortstrafik 1930.

S. J. norrifrån	2 441,022
S. J. söderifrån	4 628,994
Roslagsbanan, ånglinjen	1 206,645
Djursholmsbanan	2 042,124
Västeråsbanan	2 465,000
Saltsjöbanan	1 877,376
Norra Lidingöbanan	810,346
Södra Lidingöbanan	1 309,848
Stockholms spårvägar	22 588,913 ¹
Stockholms läns omnibus A.-B.	1 816,288

Antalet *personkilometer* i förortstrafik är emellertid störst å järnvägarna, beroende på att medelreselängden för spårvägarnas förortstrafik uppgår endast till 5,2 km., under det att motsvarande avstånd vid S. J. söderifrån till Stockholm utgör 15,5, norrifrån 14,0, vid Roslagsbanan 16,9 och vid Västeråsbanan 9,7 km.

Jag skall nu i fortsättningen göra en jämförelse mellan driftstjänsten och driftsekonomin för de olika systemen.

Vad då först driftstjänsten beträffar, vill jag framhålla, vilka olika fordringar på *rullande materiel*, som uppställas för de olika systemen. Järnvägen och förortsbannorna hava i stort sett samma krav på materielen. Den har en större tyngd än vid spårvägarna. Vid elektrisk järnvägsdrift äro motorvagnarna försedda med starkare motorer än vid spårvägsdrift. Järnvägsmaterielen är sålunda lämpad för en högre hastighet och är avsedd för längre reselängd än spårvägstrafikens.

Passagerarna fordra vidare att varje resande skall hava sin sittplats, varför ståplatser ej beräknas som reguljärt platsutrymme i vagnarna. Anordningar för ståplatspassagerare äro ej heller vidtagna.

Dessutom fordra passagerarna särskilda vagnsavdelningar för rökare.

Järnvägs- och lokalbanevagnarnas antal sittplatser i förhållande till spårvägsvagnarna och bussarna framgår av nedanstående uppställning.

Antal sittplatser i medeltal per vagn i förortstrafik.

S. J.	60
Roslagsbanan (inkl. Djursholmsbanan)	56
Västeråsbanan	75
Saltsjöbanan	72
Norra Lidingöbanan	28
Södra Lidingöbanan	35
Stockholms spårvägar	31
Stockholms läns omnibus A.-B.	32

Tågen framföras å järnvägar och lokalbanor å egen banvall till bestämda slutstationer, där tågen upplösas eller nyordnas. De resande få

¹ Exkl. Lidingötrafiken.

efter bästa gottfinnande vidarebefordra sig själva inom storstaden. Slutstationen bör vara centralt belägen, och även inom staden böra tågen framföras dit med samma hastighet som å utomstadslinje.

Spårvagnarna åter framföras inom staden i gatutrafiken med ett flertal hållplatser till vederbörande linjes slutstation, som i regel är centralt belägen. Övergång till andra linjer beviljas mot en övergångsavgift av 5 öre.

En viss spänning mellan de olika kommunikationsmedlens användning för allmänheten ligger sålunda däri, att för järnvägen och lokalbanorna vagnmaterielen och tågastigheten äro gynnsammare under det att för spårvägarna av- och påstigningsmöjligheterna inom storstaden äro bekvämare. Den senare fördelen dela spårvägarna med bussarna, i den mån bussarna överhuvudtaget tillåtas att ingå å stadens gator mot centrum och där avlämna och upphämta förortspassagerare. I regel stanna bussarna å mera periferiskt belägna slutstationer. Undantag finnas emellertid.

Tågstorleken och tågtätheten spela i de olika systemen en stor roll. På grund av att man vid järnvägar och lokalbanor är hänvisad till strängt uppgjorda tidtabeller för varje stationssträcka och med hänsyn till att å järnvägarna konkurrens om utrymme i tågplanen finnes mellan förortstrafiken och andra transportobjekt såsom fjärrperson- och godstrafik, är man nödsakad att framföra förortstågen med större belastning än vid spårvägsdrift.

De resande framföras sålunda i tågsätt, som bestå av ett större vagnantal än å spårvägarna. Tågtätheten blir emellertid härigenom mindre.

Å nedanstående tablå har jag gjort en uppställning över det antal resande, som pr tågsätt resp. buss medföras i de olika trafiksystemen med ankomst till Stockholm omkring kl. 8,30—9,00, alltså i tid till kontorens öppnande.

	Antal vagnar	Antal resande
S. J.	11	500
Roslagsbanan, ånglinjen	6	250
Djursholmsbanan	4	240
Västeråsbanan	12	525
Saltsjöbanan	4	240
Norra Lidingöbanan	3	100
Södra Lidingöbanan	3	135
Stockholms spårvägar	3	140
Stockholms läns omnibus A.-B. och övriga större omnibusföretag ..	1	38

Härvidlag är att märka att vid järnvägar och lokalbanor i regel trafikanterna — som förut nämnts — alltid kunna beredas sittplatser i tågen, under det att vid spårvägar, med undantag för resande å Örby-

linjen, 20—30 % måste färdas som ståpassagerare, om tågsättet skall fullt utnyttjas.

Vad tidtabellen i sin helhet beträffar, är det tydligt att spårvägar och bussar ha en avgjord fördel i den täta tågföljden. Ett spårvägs-tåg eller en buss står sålunda alltid inom ett fåtal minuter till disposition. En resande å järnväg eller lokalbana måste ha en tidtabell i handen för att bestämma sin avresa till staden. Spårvagnens och bussens företräden i resetätheten sker emellertid med en uppoffring av resebekvämlighet, resetidsförlust och framför allt på bekostnad av kommunikationsföretagets ekonomi.

Jag skall beröra ekonomien längre fram, men vill i detta sammanhang påpeka, hurusom ett av ovannämnda tågsätt å järnväg eller lokalbana, som medför 300 till 700 passagerare, endast behöva 3 till 4 tjänstemän för sitt framförande, under det att ett spårvägssätt med ca. 140 passagerare måste betjänas av samma antal tjänstemän och bussen med ca. 25 till 35 passagerare tager 2 man i anspråk för sitt framförande.

Den å ena sidan mest ekonomiska och den å andra sidan från resandesynpunkt försvarbara *tågintervallen* ha mycket diskuterats mellan fackmän.

Vad beträffar tågtätheten å järnvägar och lokalbanor vill jag meddela följande.

Förbindelsen med Huddinge å S. J. upprätthålles i medeltal med tåg var 45:te minut med undantag för rusningstider, då förtätning äger rum. Vid trafiksvaga tider utdrages dock tågmellanrummet till 1 timme.

Å Uppsalalinjen äger till Väsby timtrafik rum med en viss förtätning av tågen å eftermiddagarna.

Mellan Malmö och Lund har regelbunden $\frac{1}{2}$ -timmes trafik med jämna avgångstider numera införts.

Vid *Djursholmsbanan* äger $\frac{1}{2}$ -timmes trafik rum.

Vid *Saltsjöbanan* råder 40-minuters trafik med undantag för tiden före kl. 10—3 samt efter kl. 19, då timtrafik äger rum.

Jag anser att anordningen med 30-minuters trafik vid järnvägar och lokalbanor bör vara ur trafiksynpunkt försvarbart både med hänsyn till företagets ekonomi och till trafikanterna.

Röster för 20 minuters trafik hava höjts både inom och utom landet, nu senast i Danmark i samband med en utredning om elektrifiering av danska statsbanornas förortslinjer omkring Köpenhamn.

Bestämmer man sig för 20-minuters trafik, måste givetvis ändock en eventuell behövlig förtätning av tidtabellen ske vid tiden för trafikspetsarna.

I allmänhet torde dock kravet på $\frac{1}{2}$ -timmes trafik kunna och böra upprätthållas.

Vad härefter *tåghastigheten* beträffar, är densamma störst å järnvägarna, framför allt åt de elektrifierade järnvägarna. De elektriska loken ha nämligen större accelerationsförmåga än ångloken. Å järnvägarna och lokalbanorna är i allmänhet en hastighet av 60—90 km. tillåten. Denna hastighet kan emellertid ej utnyttjas annat än å järnvägarna. De korta hållplatsavstånden å lokalbanorna hindra den högre hastighetens fulla utnyttjande. Härvid likna de senare betydligt spårvägssystemet.

Resehastigheten å de olika trafikmedlen är i flera fall proportionell mot antalet hållplatser.

Hållplatsavstånden vid järnvägen torde utgöra omkring 2,5 km. Å Djursholmsbanan är avståndet ca. 800 m. vid Saltsjöbanan 1,000 m. och vid Stockholms spårvägar 500 meter.

För spårvägstrafik torde detta avstånd med hänsyn till de tätbebyggda samhällen, som spårvägarna genomlöpa, anses vara lämpligt avstånd. För lokalbanor torde hållplatsavstånden ej böra understiga 1,000 meter, likaså bör man för järnvägen ej räkna tätare hållplatsavstånd än 2,5 km. Hänsyn härtill bör tagas vid planerandet av de samhällen, som kommunikationsföretagen betjäna.

Särskilt vid järnvägar och lokalbanor böra hållplatserna ej läggas för nära varandra. Linjen är nämligen i allmänhet indelad i blocksträckor. Om ett tåg sålunda uppehålls vid en hållplats mellan tvenne stationer eller blockposter, kan ett efterföljande tåg ej tillåtas utgå å angränsande sträcka. Härigenom minskas möjligheten till tät tågföljd, varjämte förseningar lätt uppkomma.

Jag övergår nu att belysa *biljettpriserna* vid de olika systemen.

De olika kommunikationsföretagen ha olika biljettsystem.

Spårvägarna, med undantag för Lidingöbanorna, ha tillämpat den principen, att alla resande få färdas mot samma avgift, vare sig de äro engångsresande eller årsresande. Den enda rabatt, som förekommer, är att vid köp av s. k. rabattkort 11 resor erhållas till samma pris som för 10 enkla resor.

Å de övriga företagen och å den i enskild ägo varande busstrafiken har en differentiering mellan olika resandeslag gjort sig gällande. Denna differentiering har uppkommit på sådant sätt att företagets ekonomi fordrat ett större medelpris pr resa, än vad som ansetts vara möjligt att uttaga av resande, som äro hänvisade till dagliga resor. Följden har blivit den, att denna kategori resande fått åtnjuta ett biljettpris, som i regel motsvarar företagets självkostnader för driften, och att vad som fattas i dessa resors bidrag till räntor och vinst har pålagts biljettpriset för de tillfälliga resandena.

Därför har redan på ett tidigt stadium införts s. k. årsbiljetter. Priset å dessa beräknas i regel efter 600 resor pr år. Å dessa resor lämnas en avsevärd rabatt i förhållande till priset på enkla biljetter.

Under kristiden ägnade Kungl. Maj:t särskild uppmärksamhet åt att priset på årsbiljetter icke höjdes. Förhållandet mellan års- och enkla biljettpriser var föremål för särskild granskning. Vid flera företag fastställde Kungl. Maj:t årsbiljettpris, som motsvarade en rabatt av $66\frac{2}{3}\%$ å det fastställda enkla biljettpriset. Då den ersättning, som företagen måste ha för att kunna balansera sitt företags ekonomi, sålunda måste påläggas de enkla biljetterna, blev följden den, att priset på det enkla biljettpriset sprang i höjden. Detta har visat sig vara till stort men för utvecklingen av trafiken å lokalbanorna under de sista 10 åren.

Just i början av denna tidpunkt började bussföretagen sin konkurrens, och det var lätt för dem att sätta in konkurrensen mot de relativt höga enkla biljettpriserna. Härigenom skummade de förtjänsten å förtortstrafiken. Följden blev den, att kompensationsresorna utblevo och att de flesta resorna verkställdes till det så lågt nedsatta årsbiljettpriset.

En viss utjämning har sedermera gjort sig gällande genom en nödvändig nedsättning av de enkla biljettprisen. Härvid ha emellertid vinstmöjligheterna för företagen betydligt beskurits.

Årsbiljettprisen vid en del företag framgå av diagrammet på plansch II.

En viktig fråga är emellertid, huruvida och i vad mån dessa biljettpriser täcka driftsutgifterna samt utgifterna för ränta och amortering.

Det har visat sig mycket svårt att erhålla tillräckligt och likformigt siffermaterial från de olika företagen för att kunna bedöma denna fråga.

Vad först beträffar järnvägarna, däribland främst statens järnvägar, så vill jag erinra om att det nuvarande årsbiljettpriset fastställts av Kungl. Maj:t mot järnvägsstyrelsens yrkande.

Under år 1920 och 1921 begärde S. J. få höja årsbiljettpriset på mera närbelägna stationsavstånd, vilket pris enligt verkställd utredning var för lågt. Samtidigt skulle en sänkning av priset på längre avstånd kunna genomföras.

Framställningen vann ej Kungl. Maj:ts bifall, förmodligen på grund av en önskan att ej försvåra bostadsbildningen utanför storstaden. Beslutet innebar otvivelaktigt ett eftersättande av S. J:s eget intresse.

Sedan denna järnvägsstyrelsens framställning avgavs, har någon utredning icke verkställts angående förtortstrafikens räntabilitet. Någon anledning att förmoda att det ekonomiska resultatet numera skulle visa vinst, finnes emellertid icke. Visserligen ha numera driftsbesparingar kunnat äga rum, och i synnerhet har elektrifieringen bidragit till såväl resandetrafikens utveckling som nedbringandet av driftsutgifterna. Å andra sidan har tågantalet väsentligt utökats.

Från detta års början föras emellertid förtortstrafikkostnaderna på ett särskilt konto, varför om något år det torde vara möjligt att bedöma förtortstrafikens och fjärrtrafikens förhållande till varandra.

Beträffande Västeråsbanan äro avgifterna något högre än på S. J.

Resandefrekvensen är mindre, men tågtätheten är i stort sett densamma. Banans ledning förklarar emellertid att förortstrafiken på Spånga och Sundbyberg är förlustbringande. För något år sedan gjordes en utredning, som gav vid handen, att trafiken lämnade ett så pass stort bidrag till järnvägens fasta kostnader, att skäl då icke förelåg att nedlägga lokaltrafiken. Numera, sedan spårvägen utsträckts till Sundbyberg, har frågan om järnvägens förortstrafiks vara eller icke vara åter aktualiserats. En ny utredning härom pågår.

I detta samband vill jag framhålla, att i Västeråsbanans lokaltrafik i genomsnitt 73,3 % av de resande färdas på månadsbiljetter.¹ För Sundbyberg går siffran ända upp till 83 %. Då årsbiljettpriset, som förut nämnts, är starkt reducerat i förhållande till priset på enkla resor, är det uppenbart att inkomsten per resa är låg och att därigenom ekonomin äventyras.

För linjen Älvsjö—Södertälje utgör motsvarande siffra 64 %.

Vad Roslagsbanan beträffar är det ett bättre förhållande mellan antalet månads- och enkla biljetter — 55,6 % — som medför att, ehuru förortstrafiken i och för sig själv ej lämnar det överskott den i förhållande till trafikarbetet borde göra, resultatet dock icke är sådant, att det lämnar ren driftsförlust. Roslagsbanan strävar för en fortsatt utveckling av sina förortstrafikförbindelser, men en viss återhållsamhet måste äga rum beträffande tågtätheten för att ej äventyra drifts-ekonomien.

Vad sedan beträffar lokalbanorna, så visar det sig att Saltsjöbanan och Djursholmsbanan — fig. 1 — lämnat ett svagt överskott till förräntning av sitt aktiekapital, sedan avskrivning verkställts och räntor å lånekapitalet erlagts. Marginalen är smal. Den hänger på 10-dels öre pr personkilometer.

För att därefter övergå till spårvägarna, har från Lidingöbanorna en tillförlitlig uppgift ej kunnat erhållas. Från Stockholms spårvägar har jag emellertid från direktör Hellgren erhållit uppgift om att driftkostnaderna i förortstrafik inklusive ränta och avskrivning belöpa sig på 80 öre pr vagnkm. Med utgångspunkt från denna siffra och med användande av en uppgift i spårvägens styrelseberättelse att antalet passagerare pr vagnkm utgör 2,6, erhåller jag en utgiftssiffra av 30,8 öre pr resande, under det att motsvarande inkomst enligt samma styrelseberättelse endast utgör 23,2 öre. För att täcka räntor och avskrivningar böra sålunda spårvägarnas taxor höjas med omkring 7,6 öre pr resande. En höjning av omkring 10 öre pr resa är sålunda för ernående av erforderlig budgetmarginal ofrånkomlig, om man skall betrakta spårvägarnas förortstrafik som bolagets egen självständiga uppgift. Något annat är väl ej heller meningen. Då antalet förorts-

¹ Särskilda årsbiljetter äro icke införda. Det av Kungl. Maj:t bestämda årsbiljettpriset motsvaras av priset på 12 månadsbiljetter.

resande, enligt vad som förut angivits, uppgår till c:a 22 miljoner, är det en avsevärd summa, som bör tillföras spårvägens inkomster.

I detta sammanhang vill jag fästa uppmärksamheten därpå att av alla de här beskrivna lokaltrafikföretagen endast Djursholmsbanan och Södra Lidingöbanan kunna sägas vara renodlade lokalbaneföretag utan sammankoppling med andra intressen eller trafikuppgifter. Alla de övriga företagen äro antingen kombinerade med andra slags trafik-

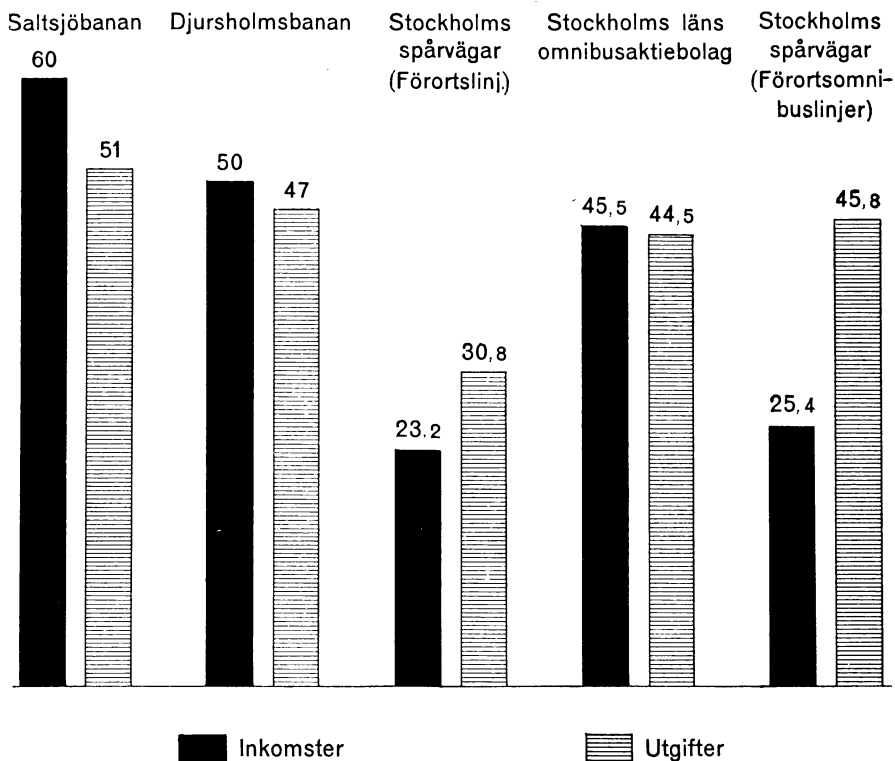


Fig. 1. Förhållandet mellan inkomster och driftsutgifter vid vissa förortstrafikföretag.

uppgifter eller med intressen i tomtexploatering. S. J., Västeråsbanan och Roslagsbanans ånglinjer ha sålunda sin fjärrtrafik att stödja förortstrafikens ekonomi på. Stockholms spårvägars förortslinjer kunna stödja sig på inomstadstrafikens resultat. Därtill är att märka, att om man i Stockholms spårvägsbolag även vill se Stockholms stad, ett starkt tomtexploateringsintresse måste anses vara knutet vid spårvägsbolaget. Norra Lidingöbanan och Saltsjöbanan äro också knutna till tomtexploateringsföretag. Frågan angående förortstrafikens subsidiering och dess förhållande till tomtintressen är vart man kommer aktuell i storstäderna. De sociala problemen tränga hårt på, och bosättningen utanför städernas gränser måste nödvändigt omhuldas. An-

läggning av nya förortsbanor kan emellertid icke försiggå utan kapitalanskaffning, och förutsättningen för att denna skall lyckas är att det upplånade kapitalet kan förräntas. Detta kan en fristående förortsbana med hänsyn till de biljettpris, som numera äro möjliga att uttaga, i regel icke åstadkomma. Redan bestående förortsbane företag behöva nämligen, som jag nyss visat, tillskott av andra rörelsegrenar, därest de skola kunna fortsätta med sådana biljettpriser, som medföra förlust på rörelsen.

I Tyskland har jag funnit olika former för understöds lämnande till förortsbane företag. Exempelvis har »Untergrund» i Berlin nyligen

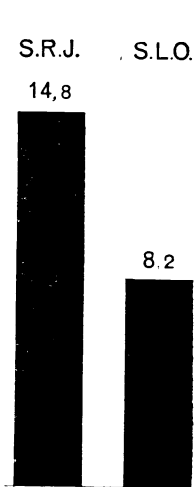


Fig. 2. Resande pr vagnkm.

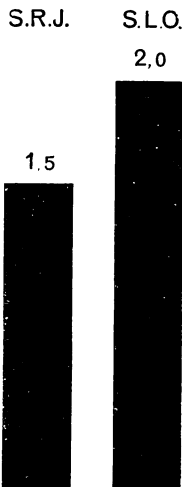


Fig. 3. Avlöning i öre pr personkm.



Fig. 4. Ström- och bensinkostnad i öre pr personkm.

utdragits till ett nytt förstadsområde genom att vederbörande tomtföretag helt bekostat banans förlängning och även den material, som erfordrades för nyanläggningens trafikering. Såväl bana som material överlämnades till banföretaget med full äganderätt. I närheten av Hamburg driver det halvkommunala »Hochbahngesellschaft» en förortslinje till ett av Hamburgs stad exploaterat område. För att ej biljettpriset dit skall behöva överstiga ett från bostadssynpunkt sett önskvärt pris, är särskild bokföring upplagd för linjen. Underskottet, och sådant förekommer regelbundet, betalas direkt av staden till lokalbanebolagets kassa.

Totalkostnaderna för bussarna äro bestickande låga i förhållande till kostnaderna för banföretagen. Detta beror på att järnvägar, lokalbanor och spårvägar ha högre räntekostnader för sin material och spåranläggning och höga utgifter för banans underhåll. Från dessa bägge senare kostnader äro bussarna befriade.

Utgår man emellertid ifrån att redan bestående järnvägar, lokalbanor och spårvägar under alla förhållanden måste finnas till, och man jämför kostnaderna för en trafikökning vid dessa företag i jämförelse med nyordnad busstrafik, kommer man till ett annat resultat.

Jag vill då först hänvisa till fig. 2, där antalet resande pr vagnkm. vid de olika transportmedlen äro angivna.

Det framgår även av fig. 3 vad avlöningskostnaderna pr personkm. belöpa sig till vid lokalbana och vid buss. Fig. 4 åskådliggör kraftkostnaden för olika kommunikationsföretag.

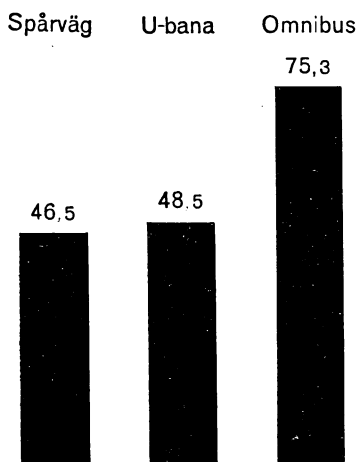


Fig. 5. Driftskostnad i rikspf. pr vagnkm. för Berliner Verkehrsgesellschaft 1929.

Av dessa siffror framgår med all önskvärd tydlighet, att kostnaden för framförande av busstrafik i jämförelse med redan bestående spår-företag är orimligt hög.

I detta sammanhang vill jag utan kritik demonstrera de siffror över motsvarande driftskostnader vid Berliner Verkehrsgesellschaft för år 1929. I detta företag ingå som bekant såväl spårvägarna som även omnibussarna och de underjordiska järnvägarna. (Se fig. 5.)

Vill man däremot fråga, vilket som är mest lönande för nytt trafikområde, att anlägga nya förortsbanor eller att inrätta busstrafik, blir förhållandet helt annat, alldenstund för ett banföretag en betydligt större kapitalanskaffning erfordras än för busstrafiken. Dessutom uppgår anläggningskostnaden för nya förortsbanor för närvarande till $2\frac{1}{2}$ —3 gånger mera än på den tid, då de nuvarande lokalbanorna anlades. Ha dessa numera svårt att förräntas, bli svårigheterna givetvis ännu större för nu anlagda banor.

Jag kommer alltså till det resultatet att bussar, som upptaga sådan trafik, som lika lätt kan framföras med järnväg eller spårväg, ej äro

nationalekonomiskt befogade. Däremot måste det erkännas att, där busstrafiken gives en självständig transportuppgift, den är fullt försvarlig. Förutom den självständiga verksamhet, som ligger i att ombesörja trafik från samhällen, för vilka bussen är det enda kommunikationsmedlet, tänker jag särskilt på möjligheten att samordna järnvägs- och busstrafik. Exempelvis kan det ifrågakomma att en järnväg, för att kunna utnyttja sina möjligheter till större hastighet, vill befria sig från vissa hållplatser. Härvidlag är det lämpligt att låta bussar övertaga dessa hållplatsers trafik. I regel förekommer dock en kraftig opposition från trafikanterna, då de skola hänvisas till detta i deras tycke mindre bekväma transportmedel. Trafikanter vilja ofta ha *både* järnvägs- och bussförbindelse. Slopas emellertid en järnvägsförbindelse, gnisslar det hårt.

Enligt mitt förmenande kan man ej giva något direkt svar på frågan, i vilka fall busstrafik bör föredragas framför annan trafik. Denna fråga måste ovillkorligen avgöras från fall till fall.

Jag ber få varna herrarna för att generalisera vad s. k. trafik- och statistikexperter visa av jämförelsesiffror för järnvägs-, spårvägs- och busstrafikens ekonomiska och transporttekniska förhållanden. Dessa siffror måste tagas med mycken stark kritik för att kunna användas i de särskilda fallen.

Fackmännen med sin kännedom om sina trafikområdets trafikförutsättningar och behov avgöra lättare än andra lämpligheten av de olika transportmedlens användning. Det får ej heller förglömmas att många kommunikationsfrågor ej kunna lösas efter rationella grunder, utan många gånger efter synpunkter, som ej överensstämna med kommunikationsföretagets eget intresse. Det gäller att göra det bästa möjliga av frågorna vid varje särskilt fall och att lämna åt kommunikationsledningens omdöme att välja det rätta. Även ur denna synpunkt är det viktigt att de olika trafikmedlen inom ett och samma trafikområde ligga i en och samma hand.

För storstadssamhällena anser jag det vara en lycka, att järnvägsföretagen kunna ombesörja huvudsakliga delen av lokaltrafiken. Detta är för staden billigast och minst bekymmersamt. Billigare kan förortstrafiken ej bli skött, än därest den får dela de ofrånkomligt höga fasta kostnaderna med en stor järnvägs mångahanda transportobjekt. Och större effektivitet vid förortstrafik, än vad en järnväg bjuder, kan ej heller åstadkommas av spårvägar.

För att belysa innebörden i mitt uttalande skall jag be herrarna göra det tankeexperimentet att Stockholms stad inköpt Järnafältet eller Älvsjö gård i stället för Enskede till tomtexploatering och slakthusanläggning. Vilka kommunikationsbekymmer hade staden då ej slupit? Tänk på trafiksvårigheterna vid Hammarbyslussen och vid Karl Johans torg för Enskedeborna och tänk på spårvägsanläggningarna och den blivande södertunneln. Genom att i stället exploatera ett område

utefter statsbanan, hade trafikbekymren varit järnvägens, och de hade varit betydligt lättare att ekonomiskt bära och tekniskt övervinna för S. J. än för staden.

Jag ville med detta ha fäst uppmärksamheten på vikten av att ekonomiskt och tekniskt genomtänka kommunikationsproblemet för ett område, innan man går till exploatering av detsamma.

Framtidens närmaste stora svårigheter ser jag i att kunna förvandla förortsspårvägar till lokalbanor, d. v. s. låta förse spårvägarna med liknande materiel och giva dem samma hastighet som lokalbanors och ändock erhålla spårvägs fördelar inom staden att kunna avlämna resande på ett lämpligt antal punkter.

Detta kan ej ske på annat sätt än att tunnelbanor iordningställas för spårvägstrafiken. Och det är denna utveckling vi nu få bevittna.

Jag måste nu sluta min framställning, men vill då till Spårvägsföreningen framföra en önskan, att den alltfort må ägna den viktiga frågan om de olika förortskommunikationernas olika inbördes förhållanden sin särskilda uppmärksamhet under nuvarande brytningstid.