

ROSLAGSBANANS BUSSTRAFIK.

Föredrag av trafikchef *Anders Bergman*,
Stockholms Läns Omnibus' A.-B.

Även inför detta auditorium av lokal- och förortstrafikintresserade torde en kortare redogörelse över uppväxten och nuvarande omfatt-

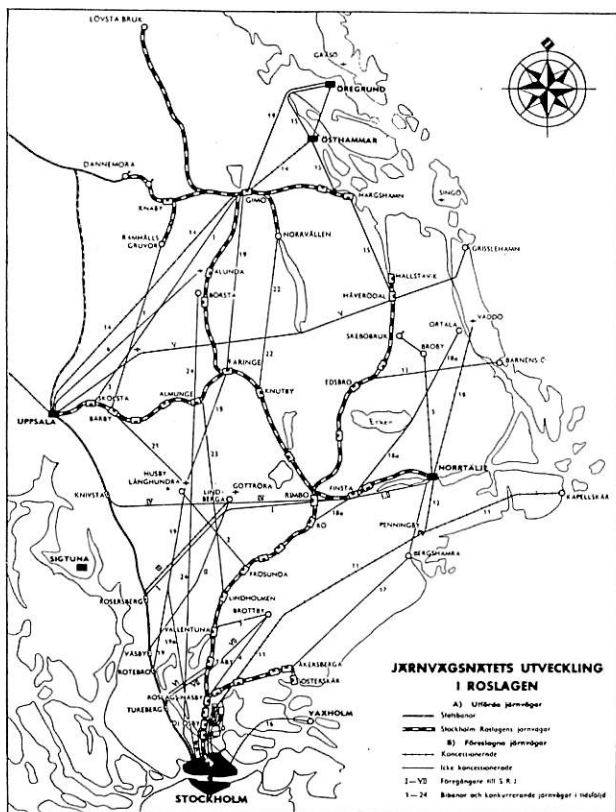


Fig. 1. Järnvägsnätets utveckling i Roslagen med utförda och föreslagna järnvägar.

ningen av Roslagsbanans busstrafik kunna påräkna intresse, dels enär en stor del av denna trafik utgöres av förortsförbindelser och dels emedan frågan om järnvägarnas övertagande av busslinjer blivit aktuell under de senare åren.

År 1895 uppträdde Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag som pionjär i Sverige för den elektriska spårvägsdriften genom öppnandet av Djursholmsbanan och omkring 30 år senare står samma företag såsom föregångare i vårt land beträffande den moderna motoriserade landsvägstrafikens sammankopplande med järnvägstrafiken.

Sålunda träffade Roslagsbanan redan år 1924 överenskommelse med de dåtida innehavarna av busslinjerna Gimo—Östhammar—Öregrund

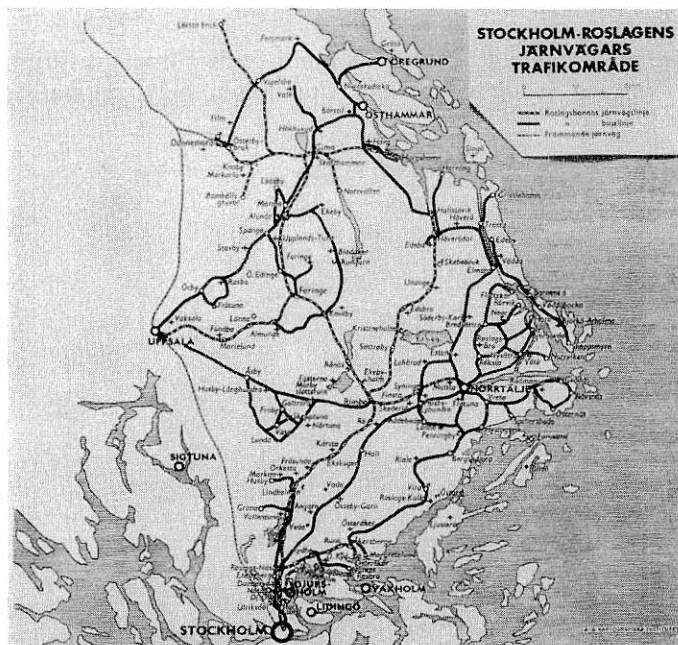


Fig. 2. Roslagsbanans bussnät samt järnvägslinjer.

om samtrafik i avseende på såväl passagerare som gods, och samma år ingav Roslagsbanan ansökan om tillstånd till omnibustrafik på sträckan Norrtälje—Vaddö. Detta tillstånd blev emellertid på grund av vägarnas beskaffenhet beviljat först i början av år 1926.

Med dessa åtgärder inledde Roslagsbanan ett stort program för inordnande av landsvägarnas linjetrafik i sin trafikapparat. Man avsåg härvid att genom landsvägslinjerna dels uppamma ett förut obetydligt trafikbehov utefter vägarna för att därigenom tillföra järnvägen nya trafikanter och dels hindra uppkomsten av privata busslinjer, vilka skulle kunnat åsamka järnvägen stort avbräck. Genom att en erfaren trafikförvaltning omhändertog landsvägarnas linjetrafik och samarbetade den med järnvägsförbindelserna fick även den trafikerande allmänheten fördel härav.

Ett stort antal projekt på nya järnvägsförbindelser har under tidernas lopp framkommit såsom framgår av fig. 1. De hava emellertid på grund av olika skäl ej kommit till utförande. Nu kunde Roslagsbanan medelst busslinjer förverkliga en stor del av dem, såsom Åkersberga—Bergshamra—Penningby—Norrälje, Norrtälje—Broby—Vaddö, Häverödal—Grisslehamn, linjerna till Östhammar och Öregrund m. fl. En del av

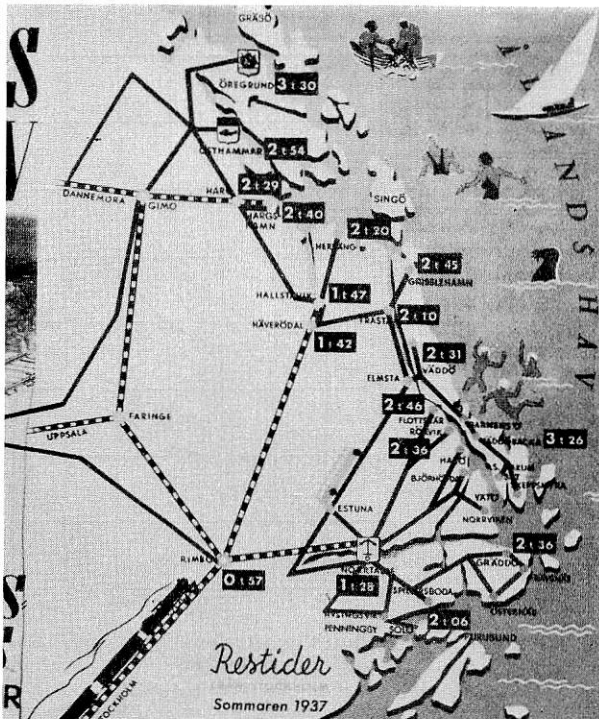


Fig. 3. Restider från Stockholm till en del viktigare platser i Roslagen.

dess linjer drevos först av privata bussägare men ha sedermera övertagits av järnvägen.

I år har Roslagsbanans hegemoni inom sitt trafikområde blivit fullständig genom övertagandet dels av en privat busstrafikrörelse i Norrtäljetrakten och dels av den sedan år 1921 bestående bussförbindelsen Rimbo—Uppsala över Gottröra och Husby Långhundra, varefter trafiknätet fått utseende enligt fig. 2.

Detta trafiknät är uppdelat dels i »Stockholmslinjerna», d. v. s. de som gå in till Stockholm, och dels i »landsorts-linjerna», uppdelade i fyra stationsområden, vilka omhänderhas av var sin under huvudkontoret sorterande stationsföreståndare. Var och en av dessa stationsområ-

den har sin busspark, och endast undantagsvis sker utbyte av bussar dem emellan.

Restiderna för resa med järnväg och buss från Stockholm till en del viktigare platser framgår av fig. 3.

Samtidigt som Roslagsbanan sålunda skyddat sina intressen ute i landsorten, har den även på ett tidigt stadium med sig införlivat den busstrafik till Stockholms förorter utefter Roslagsvägen, som startades år 1922. Denna förortstrafik övertogs 1923 av ett bolag, Stockholms

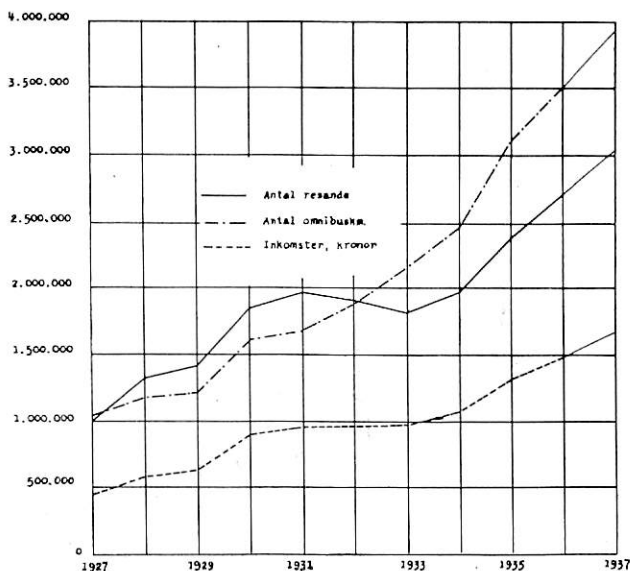


Fig. 4. Antal resande, busskilometer och inkomster å Roslagsbanans bussnät. Uppgifterna för 1937 äro uppskattade med ledning av första halvårets statistik.

Läns Omnibus A.-B., vars samtliga aktier övertogs av Roslagsbanan år 1927.

Detta bussbolag jämte ett annat under samma ledning stående bussbolag, Norra Upplands Omnibus A.-B., har sig anförtrott Roslagsbanans hela bussrörelse. Den administrativa förbindelsen mellan järnvägen och bussbolagen går genom en gemensam verkställande direktör, ett förhållande som borgar för intimt samarbete vid uppgörande av turlistor och taxor.

Busstrafikens utveckling under de år, som gått, framgår av den grafiska framställningen i fig. 4.

På förortslinjerna transporterades under år 1936 omkring 2 300 000 trafikanter inom ett avstånd av c:a 15 km från Jarlaplan, slutstationen i Stockholm. Förortstrafikens omfattning har sålunda blivit väsentlig och en alljämt i av linjerna berörda områden pågående byggnadsverk-

samhet borgar för en fortsatt stark ökning av densamma. Det har därigenom blivit nödvändigt att i möjligaste mån rationalisera bussdriften, för vilket ändamål nya garage-, verkstads- och kontorslokaler under se-

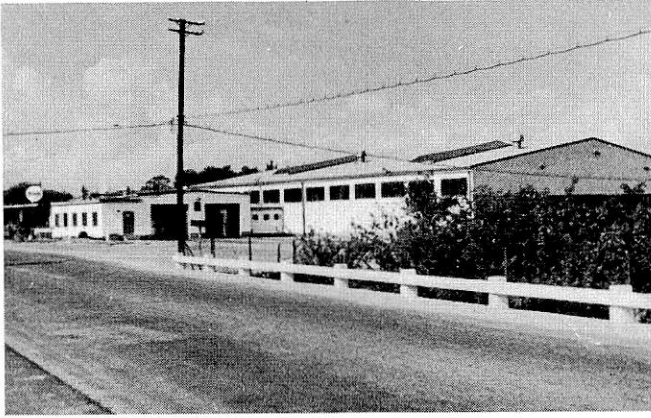


Fig. 5. Bussgarage med spolrum och bensinstation i Roslags Näsby.



Fig. 6. Verkstads- och kontorsbyggnad i Roslags Näsby, sedd från Norrtäljevägen.

naste åren uppförts i Roslags Näsby, där bussparken för busslinjerna numera omfattar ett 40-tal bussar.

Sälunda har ett garage med spolningsrum samt bensinstation uppförts (fig. 5) samt i en annan fastighet verkstad och kontor (fig. 6 och 7). I verkstaden, som betjänar även landsortslinjernas busspark, kunna fem bussar vara uppställda samtidigt och en ytterligare utvidgning av detta utrymme är planerat.

På kontoret äro 9 tjänstemän anställda. Här är att märka, att såväl kamrers- och kassakontor som biljett- och kontrollkontor äro gemensamma för järnvägs- och bussbolagen och icke stationerade på bussbolagens kontor.

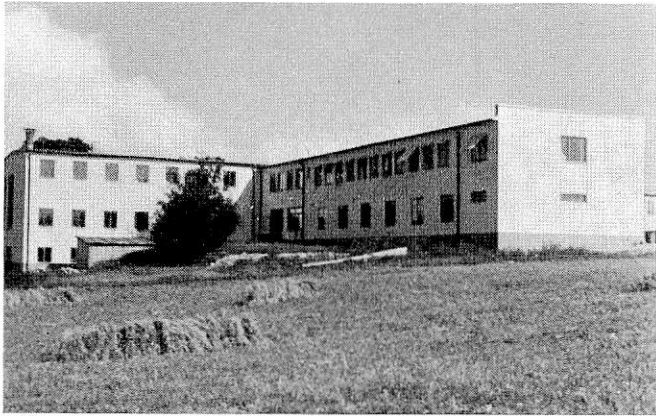


Fig. 7. Verkstads- och kontorsbyggnad i Roslags Näsby, sedd från baksidan.



Fig. 8. Busstation på Jarlaplan i Stockholm.

Sedan ett flertal år tillbaka har linjernas slutstation i Stockholm vid Jarlaplan varit anordnad på ett för trafiken praktiskt och för allmänheten lätt tillgängligt sätt (fig. 8).

Även ute i landsorten pågå arbeten för rationalisering av driften. Sålunda äro på en del platser större garage uppförda, såsom i Alunda (fig. 9), Östhammar och Elmsta, och på andra platser, såsom Norrtälje, Öregrund m. fl., äro garage planerade för uppförande inom när-

maste året. I ändpunkten av ett flertal linjer finnas mindre varmgarage för en eller två bussar, där linjens vagnar garageras över natten.

Vid de järnvägsstationer, såsom Rydbo, Åkersberga, Norrtälje, Hallstavik, Gimo, där busslinjer inlöpa, äro anordningar för en bekväm om-



Fig. 9. Bussgarage i Alunda.



Fig. 10. Stationsplanen i Norrtälje, där bussar på olika linjer inväntat Stockholms-tågets ankomst.

lastning av såväl passagerare som gods vidtagna. Fig. 10 visar bussar, som på stationsplanen i Norrtälje invänta ankommande tåg för att därefter uttransportera trafikanter och gods utefter de olika landsvägslinjerna. Av fig. 11 framgå skyltanordningarna för vägledning av allmänheten till bussarna på de olika linjerna.

I Öregrund, Östhammar och Elmsta, där järnväg ej finnes, äro särskilda busstationer inrättade (fig. 12, 13 och 14).

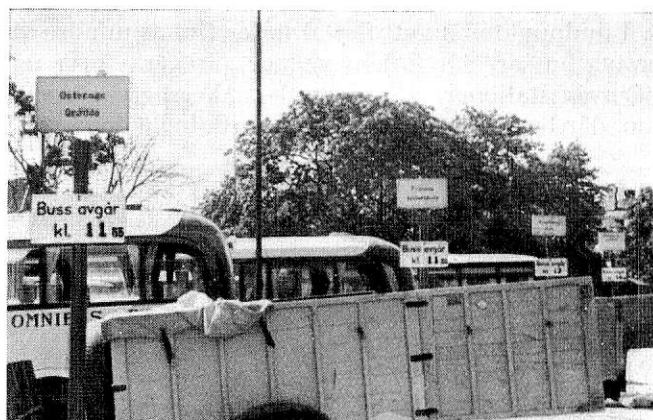


Fig. 11. Stolpar med linjeskyltar på stationsplanen i Norrtälje.



Fig. 12. Omnibusstationen i Öregrund.



Fig. 13. Omnibusstationen på torget i Östhammar invid det gamla rådhuset.

Roslagsbanans hegemoni inom sitt trafikområde är numera, som nämnts, fullständig men endast beträffande järnvägstrafik och landsvägslinjetrafik. Såväl lastbilar som droskbilar erbjuder alltjämt konkurrens. Det har härigenom blivit nödvändigt för Roslagsbanan att inom vissa avsnitt av trafikområdet själv omhändertaga en del av lastbilstrafiken och för bussbolagen att inom andra områden omhändertaga droskbilsrörelser, vilka senare ombesörjas med inalles ett 20-tal droskbilar.



Fig. 14. Busstation i Elmsta, Vaddö.