

Oversikt over trafikkforholdene i og omkring Oslo.

Foredrag av direktør *Samuelson*, Oslo.

(Farveklisjeer har måttet bortfalle).

Oslo fikk sin siste byutvidelse i 1878.

Kartet viser med røde konturer Oslo bys grenser, med grønne konturer Kjøbenhavns, med blå Stockholms og med gule den del av Aker kommune som man kan anta i en fremtid blir mere bymessig bebygget.

Innenfor disse trange grenser av Oslo bor ca. 265 000 mennesker, mens der utenfor Oslo i mere eller mindre bymessig bebygget strøk bor ca. 130 000 mennesker som har sin fulle tilknytning til Oslo, fordi de arbeider der, mens de har sin bopel i landkommunen.

Innenfor Oslos grenser har så Oslo by sine lokale kommunikasjonslinjer med sporvogn og buss.

Som det vil sees er Oslo's kommunikasjonslinjer temmelig godt og sterkt utbygget, så nogen nevneverdig utvidelse innenfor byens grenser ikke er aktuell. Mindre utvidelser og forbindelseslinjer kan naturligvis tenkes, men neppe i større utstrekning.

En annen ting er det at trafikkforholdene vil kunne medføre nødvendigheten av å omlegge de nuværende trafikkmidler til andre. Der hever sig jo stadig røster som krever at sporveiene skal bort, men jeg er ikke så sikker på at disse røster taler det publikums sak som er avhengig av et offentlig befordringsmiddel. Jeg tror at de snarere taler biltrafikkens sak.

Dette spørsmål er imidlertid ikke det som idag optar interessen mest, men det er visselig et spørsmål som trenger en nøie granskning og utredning.

Oslo bys grenser er meget knappe, og i den kjennsgjerning finner vi vel hovedårsaken til den utvikling som har funnet sted i byen og dens omegn; med et utpreget lokalt trikk- og buss-nett innenfor byen og med utpregede forstadslinjer med stort og tungt materiell i omegnens tettbebyggede distrikter.

Befolkningsforhold.

Folkemengden i Aker og de øvrige omkringliggende kommuner hvor forstadsbebyggelse har utviklet sig, har øket meget sterkt. Dette skyldes flere årsaker. For det første at folk etterhvert mer og mer har fått øie for fordelene ved å bo i sunde og landlige omgivelser, og for det annet fordi byggeplassen etterhvert er blitt knapp innenfor Oslo bys grenser og eiendomspriser og husleier er blitt relativt store.

Nybebyggelsen fulgte i de første år de bestående statsbaner og der dannet sig etterhvert forsteder og villabyer langs Drammensbanen, Østfoldbanen og Hovedbanen.

Senere bidrog de nyanlagte forstadsbaner kraftig til å øke utflytningen og i den senere tid har bussrutene bidratt i samme retning.

Tabellen viser hvordan folketallet i byen og de omliggende distrikter har øket fra 1890 til 1935. Mens folkemengden innen Oslo bys grenser er øket med ca. 70—80 %, nemlig fra ca. 151.000 til ca. 270.000, er folkemengden i de tettbebyggede strøk av Aker, altså de strøk som har forstads- og villabykarakter, øket fra ca. 6.000 til ca. 93.000 eller til det 16 dobbelte, mens tettbebyggelsen utenfor Aker er øket fra ca. 6.000 til ca. 50.000 eller det nesten 9 dobbelte. Sum Oslo med omliggende tettbebyggelse er som det vil sees ikke langt fra $\frac{1}{2}$ million, når hensyn tas til den tilvekst som er kommet fra 1935, altså en meget betydelig del av landets folkemengde, og det vil forståes at spørsmålet om en utvikling av disse strøks kommunikasjoner er et meget viktig spørsmål som påkaller både de respektive kommuners og det offentliges oppmerksomhet.

De nuværende forstadsbaner.

På kartet er med blått inntegnet de nuværende forstadsbaner, med grønt de konsederte, men ennå ikke ferdige baner, og med gult en del påtenkte utvidelser av nettet, som ennå ikke er aktuelle. Med rødt er inntegnet forslaget til innøfringslinjer.

Den eldste forstadsbane Holmenkolbanen, med oprinnelig endepunkt Majorstuen, er anlagt i 1898 og senere forlenget fra Holmenkollen til Tryvasshøgda. På denne kant er senere kommet til Smestadbanen, nylig forlenget til Røa, og Sognsvannsbanen. Alle disse 3 baner løper sammen ved Majorstuen stasjon.

Fra Majorstuen til Nationalteatret har vi så den nu bestående undergrunnsbane, som danner felles innføring for disse 3 baner.

Undergrunnsbanen blev åpnet i 1928, dens endepunkt ved Nationalteatret er forutsatt å være provisorisk.

Den 4. forstadsbane i vest er Bærumsbanen med endepunkt ved Kolsås. Den føres foreløbig inn gjennom byen ad sporveiens Skøyenlinje. Bærumsbanen har søkt og fått konsesjon på en forbindelseslinje Jar—Sørbyhaugen, hvor arbeidet forhåpentlig vil bli satt i gang i nær fremtid. Når denne bane er fullført, antagelig om et par år — vil også Bærumsbanens tog bli ført inn over Majorstuen og inn i tunnelen. I den anledning påbegynnes i disse dager større ombygningsarbeider ved Majorstuen stasjon likesom Smestadbanen blir ombygget til dobbeltspor og lagt i tunnel under Volvat. Den innerste del av den omlagte Bærumsbane fra Jar til Skøyen vil fortsatt bli trafikert som en sporveisutløper.

Den eldste forstadsbane i øst er Ekebergbanen med nuværende endepunkt ved Sæter. Innføres til centrum over sporveiens linje til Gamlebyen. Forlengelse av Ekebergbanen fra Sæter til Bakken vil etter all sannsynlighet bli påbegynt snart. På kartet er likeledes inntegnet den såkalte Lambertseterlinje, hvorpå konsesjon nettop er meddelt og som vil danne en naturlig forlengelse av den nuværende sidelinje Jomfrubråten—Simensbråten.

Videre har vi i øst Østensjøbanen fra Vålerengen til Opsal, som nu er ført inn gjennom byen over sporveiens Vålerengelinje i samtrafikk med Bærumsbanen, således at det trafikeres med gjennomgående tog Kolsås—Opsal.

Fig. 3

Forstadsbanene 1937

Bane	Banelengde Km.	Driftslengde Km.	Antall reiser	Anmerkninger
Bærumsbanen	12,7	16,9	3 432 000	Lokaltrafikk i Oslo ikke medtalt. Herav ca. 1,5 mill. lokaltrafikk i tunnelen.
Holmenkolbanen ¹⁾	24,6	28,4	8 727 000	
Østensjøbanen	4,8	8,3	1 493 000	
Ekebergbanen	7,6	9,5	2 876 000	
Tilsammen	49,7	63,5	16 528 000	
<u>Samlet billettinntekt Kr. 5 100 000</u>				¹⁾ Rørbanen og Sognsvannsbanen medregnet.

Oversikt over forstadstrafikken.

Billedet viser i tabellform de nu bestående forstadsbaners lengder og reiseantall i 1937. Den samlede lengde av forstadsbanene er som

det vil sees ca. 60 km. og reiseantall 16,5 millioner. Den samlede billettinntekt er over 5 millioner kroner.

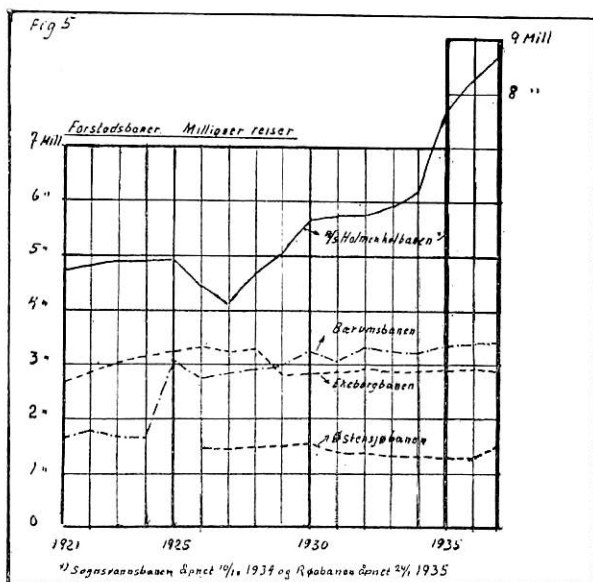
Det samlede antall reiser dreier sig således om ca. 113 mill., hvorav forstadstrafikk ca. 30 mill.

Procentvis fordeler denne trafikk sig således:

Oslo Sporveier — sporveiene . . .	62 mill.	—	55 %
Oslo Sporveier — bussene	21 »	—	19 %
Forstadsbanene	15 »	—	13 %
Statsbanene	8 »	—	7 %
Private buss-selskaper	7 »	—	6 %
			<hr/>
	113 mill.	—	100 %

Av det samlede antall passasjerer befordredes ca. 85 mill. eller 75 % på skinner og ca. 28 mill. eller 25 % med busser.

På billedet er vist en sammenstilling av passasjertallene på sporveien, sporveisbussene, forstadsbanene, statsbanene og de private lokalbusser i 1935. Det samlede passasjertall var 113 millioner, hvorav forstadstrafikken utgjorde ca. 30 millioner, herav tok forstadsbaner godt og vel halvparten. Tilsammen transportertes på skinner ca. 75 % og på gummihjul ca. 25 %.



Billedet viser hvordan trafikken har utviklet sig på Holmenkolbanen (heri innbefattet Røabanen og Sognvannsbanen), Bærumsbanen, Ekebergbanen og Østensjøbanen.

Det vil av kurven for Holmenkolbanen sees hvordan passasjerantallet har skutt vekst etterat tunnelbanen blev åpnet i 1928 og hvordan de senere tilkomne baner Sognsvannsbanen 1934 og Røabanen i 1935 har trukket til sig ny trafikk.

Trafikken på de øvrige forstadsbaner har i de senere år nærmest vist stilstand, idet den byggevirksomhet som har funnet sted ikke har vært større enn at den bare har kompensert den trafikkavgang som har funnet sted til nyoprettede bussruter og et stadig økende antall privatbiler. Dette skyldes i første rekke ganske sikkert de dårlige innføringsforhold som gjør reisen lenger og mer trettende enn nødvendig og som også vanskeliggjør anvendelsen av nye og moderne vogner.

Helt anderledes stiller forholdet sig for de nye baner Sognsvannsbanen og Røabanen, som har sin innføring i orden. Langs disse baner har det vært en byggevirksomhet som savner ethvert sidestykke i eller omkring Oslo når det gjelder villabygg.

Behovet for en østlig innføringslinje.

Under disse forhold er det ikke merkelig at tanken om å bygge en innføringslinje også for de østlige baner samt å sammenknytte den med den vesentlige innføringslinje, allerede forlengst er dukket op og alt gjennom flere år er blitt bearbeidet. Det er dette spørsmål som har mest aktuell interesse i og omkring Oslo.

Allerede en forstadsbanekomite av 1917 foreslo en plan som bygget på en felles innføring og gjennomgående samtrafikk øst—vest. Senere er planen tatt op i nogenlunde uforandret form av den såkalte generalplanreguleringskomité, og endelig har nu det tekniske arbeidsutvalg som er nedsatt av den nye forstadsbanekomite fremlagt fullstendige planer ledsaget av omkostningsoverslag og driftsberegning for den samme innføringslinje og sammenbindingslinje i 1937.

Hovedpunktene i den nu fremlagte plan er bygning av en egen innføringslinje for Ekebergbanen og Østensjøbanen på eget planum frem til Stortorvet, og samtidig forlengelse av den nu bestående vestlige innføringslinje fra Nationalteatret til Stortorvet, hvorved man får gjennomgående forbindelse.

For å ta de østlige forstadsbaner først så er behovet for en egen innføringslinje for disse i høi grad aktuell og stagnasjonen i trafikens vekst må sikkert sees i forbindelse hermed.

Fra Gamlebyen, hvor Ekebergbanen kjører inn i gatens plan, er det 2½ km., og fra Vålerengen, hvor Østensjøbanen overskrider by-

grensen og kjører inn i gatens plan, er det ca. 3 km. inn til Centrum. På disse strekninger er kjøretiden ca. 15 min., da reisehastigheten blir liten når de store og tunge forstadsstog skal kjøre på de samme spor som sporveistrafikken og gjennom de sterkt trafikerte gater det her dreier sig om. Med en egen innføringslinje vil kjørehastigheten kunne økes ganske betydelig. Dette vil være til stor fordel for trafikantene på den ene side, men vil dessuten på den annen side føre til betydelige besparelser for banene, idet der kan benyttes vogner med større kapasitet, likesom det nødvendige vognantall blir mindre på grunn av den hurtige kjøring. De større vogner som kan anvendes vil også by på øket komfort og rummeligere plass for publikum.

I det hele tatt må en kombinasjon som den nuværende, hvor banene dels trafikerer egne forstadslinjer og dels sporveiens linjer, betegnes som urasjonell.

Med en førsteklasses innføringslinje direkte til byens centrum, nytt og komfortabelt materiell vil de østlige forstadsbaner oppleve en veldig trafikkoppgang. Det ligger jo langs disse store ubebodde arealer mange tiltallende byggetomter i vakre omgivelser.

Tilsvarende resonnement kan gjøres gjeldende for Bærumsbanens vedkommende, og her er som nevnt forholdet det at man allerede står overfor realisasjonen av egen innføringslinje, nemlig innføringslinjen Jar—Sørbyhaugen og ombygningen av Smestadbanen.

Behovet for forbindelseslinje Nationalteatret—Stortorvet.

Når man ser bort fra den samtrafikk som i det siste år har vært etablert mellom Bærumsbanen og Østensjøbanen har det hittil ikke vært nogen samtrafikk mellom de forskjellige forstadsbaner. De enkelte linjer har vært drevet isolert. Eftersom forstadsbanenettet utbygges vil imidlertid behovet for en sammenknytning og en samtrafikkordning melde sig med stigende styrke. Visstnok er det så at alt overveiende antall mennesker i forstadsstrøkene har sitt erhverv og sin tilknytning til Oslos centrum, men etterhvert som begrepet Oslo må utvides til å gjelde også forstadssonene, altså hvad vi kan kalle Stor-Oslo, melder sig behovet om en hurtig og lettvtint forbindelse mellom de mere perifere deler av distriktet.

Hertil kommer at mange bosatt utenfor byen nok har sin arbeidsplass innen byen, men i den del av byen som ligger på den annen side av centrum. For disse vil det være en stor fordel om de kan

komme til og fra sin arbeidsplass uten omstigning. Forbindelseslinjen Nationalteatret—Stortorvet gjør det mulig å tilgodese disse behov. Man kan da etablere en ruteordning med gjennomgående forstadstog som hurtig og sikkert kan formidle trafikken mellom flere deler av Stor-Oslo.

Først med en sådan gjennomgående trafikk vil også den egentlige bybefolkning kunne nyttiggjøre sig forstadsbanene helt ut når det gjelder utfartstrafikken. Holmenkolbanen—Tryvannsbanen, som fører op til Nordmarkas vidstrakte arealer med de beste muligheter for skisport om vinteren og friluftsliv om sommeren, er idag ikke på langt nær av den betydning for østkantens befolkning som den vil bli med en gjennomgående trafikklinje. På samme måte vil da forstadsbefolkningen i Nordstrands-distriktet, som er sparsomt utstyrt med skiterreng, settes i forbindelse med Nordmarka, mens de nordlige og vestlige forstadsdistrikter om sommeren vil ha lettere for å reise ut til sjøen og til Østmarka.

Endelig kan nevnes at etterhvert vil der også innen det egentlige Oslo opstå behov for hurtigere lokalforbindelse enn den som sporveisnettet og de innenbys bussruter kan by. De fleste steder i utlandet, hvor man har gått til bygning av undergrunnsbaner eller egne hurtige bybaner, er det dette hensyn som har vært bestemmende. Hos oss hvor selve byen er av mindre utstrekning kommer dette moment i annen rekke, men vil ikke desto mindre med tiden få betydning.

Man må i det hele tatt ha for øie at det planlagte undergrunnsbanesystem hos oss vil komme til å tjene dobbelt formål, nemlig både tjene som innføringslinje for forstadsbanene og dessuten være et raskere kommunikasjonsmiddel innen byen enn de overjordiske kommunikasjonsmidler.

Det er dette som gjør at man på et teknisk og økonomisk forsvarlig grunnlag kan tenke på et undergrunnsbanenett i vår by som er under den størrelse som man ellers regner med som nødvendig for anlegg av undergrunnsbaner.

Til slutt kommer så den fordel som systemet vil få med hensyn til avlastning av trafikken i byens gater. Gaten frigjøres for det første for alle forstadsbanetogene, som i ikke liten utstrekning hindrer den overjordiske trafikk, og dessuten vil undergrunnsbanen suge til sig en del av den trafikk som nu besørgeres av sporveier og busser, slik at den overjordiske innenbys trafikk kan innskrenkes tilsvarende. I det lange løp er dette momenter som må tas med i beregningen.

Det tekniske arbeidsutvalgs plan.

Kartet viser tracéen for den nuværende undergrunnsbane Majorstuen—Nationalteatret med den planlagte forlengelse Nationalteatret—Stortorvet.

Den nuværende tunnelstrekning Majorstuen—Nationalteatret foreslåes bibeholdt uforandret, idet der dog foreslåes anlagt et nytt stoppested ved Oscars gate, hvilket forøvrig har vært projektert helt fra begynnelsen av, men så lenge endepunktet har vært Nationalteatret, har man ikke ansett et stoppested her for å være av den betydning at man har villet gå til anlegg av samme. Fra Nationalteatret til Stortorvet går den foreslåtte nye tunnelbane i fall nordenfor Nationalteatret og derefter horisontalt under Universitetsgaten og Studenterlunden til Eidsvoll plass, hvor projektert ny stasjon med trappeforbindelse både til Karl Johans gate og til Stortingsgaten. Fra Eidsvoll plass går tunnellen først i fall, derefter horisontalt og så i stigning frem til Stortorvet. Linjen går nordenfor Stortingsbygningen under Karl Johans gate, Stortingsplass og kvartalet mellom Karl Johans gate og Grensen. Stortorvet stasjon som blir centralstasjonen for alle forstadsbaner er projektert i rett linje omtrent parallelt med husrekken mellom Torvet og Karl Johans gate. Stasjonshallen får en lengde på vel 50 meter med 6 meter brede plattformer. Der blir forbindelse op til plassen foran brandvakten og eventuelt også forbindelse til Kongens gate. Plattformene ligger på dette punkt 6 meter under gatens nivå. Stasjonen får det nødvendige antall spor for reservevogner, vending av tog o.s.v.

Ved Stortorvet fåes også forbindelse med de fleste av byens sporveislinjer.

Fra Stortorvet fortsetter linjen med fall like inntil Vår Frelses kirke på sydsiden og mellom denne og den projekterte tunnel for statsbanenes forbindelseslinje Oslo Ø.—Oslo V. som likeledes er inntegnet. Fra Vår Frelses kirke fortsettes under Jernbanetorvet op til østsiden av den utvidede Oslo Østbanestasjon, hvor der er anordnet en ny stasjon. Denne blir med en gangtunnel satt i direkte forbindelse med Oslo Østbanestasjon som skal bli centralstasjonen for Oslo. På denne måte kommer hele forstadsdistriktet i forbindelse med centralstasjonen. Nogen egentlig fellesstasjon for statsbanene og forstadsbanene er altså ikke tanken skal bygges, det vilde av mange grunner heller ikke være praktisk. En innbyrdes forbindelse ved hjelp av en gangtunnel er den beste løsning og tilsvare arrangementet i de fleste store byer.

Fra stasjonen ved Jernbanetorvet går banen langs og under den nyregulerte Schweigårds gate, idet den hever sig op i dagen midt i gaten og fortsetter så på bro over Akerselven og fortsetter som høibane midt efter Schweigårds gate mellem jernbanetollstedet og slaktehuset. Her er også planlagt en stasjon som vil bli av meget stor betydning når Grønlands torv efter hvert blir fullt utbygget og blir den centrale torvplass i Oslo.

Høibanen fortsetter videre langs jernbanetomten på søndre side av Schweigårds gate frem til avgreningsstasjonen ved Hollendergaten. Høibanen tenkes utført enten som jernkonstruksjon eller armert betong. Høibaner regnes jo i sin almindelighet ikke som nogen pryd likesom larmen ved uhensiktsmessig byggemåte kan være generende. På den strekning hvor linjen er projektert som høibane går den imidlertid vesentlig over jernbanens tomtearealer, likesom man nu kan treffe foranstaltninger som betraktelig reduserer støivirkningen.

Ved Hollendergaten forgrener linjen sig i 2.

Den søndre linje dukker ned først under Hovedbanens spor og Smålensbanens spor, under Bispegaten frem til en stasjon ved Kanslergaten på hjørnet av Bispegaten og videre på en lang bro over jernbanesporene på Loengen, over Ljabroveien og Kongsveien, hvor der igjen planlegges en stasjon. Herfra gjør banen en sving inn i fjellet og kommer inn på den nuværende Ekebergbane, et stykke nedenfor Sjømannsskolen.

Den nordre gren fører på bro over Grønlandsleret og langs Bods fengslet og den regulerte Nonnegate.

Linjen fortsetter i en 150 meter lang tunnel under Nonnegaten, St. Halvards gate og Schweigårds gates forlengelse frem til en ny stasjon med trappeforbindelse til Schweigårds gate. Herfra fortsetter linjen i dagen langs Hovedbanen mellem denne og den forlengede Schweigårdsgate frem til Nygård, hvor der igjen anlegges en stasjon. Herfra er linjen projektert i 2 alternativer: enten i en stor sving frem til nuværende Vålerengen stasjon på Østensjøbanen eller på sydsiden av Etterstad og inn på Østensjøbanen omtrent ved Brynseng.

Linjen Nationalteatret—Stortorvet får en lengde av ca. 700 meter og linjen Stortorvet—avgreningsstasjonen ved Hollendergaten får en lengde av ca. 1100 meter.

De 2 grenlinjer for Ekebergbanen og Østensjøbanen får en lengde av henholdsvis 1 km. og vel 2 km.

Det forutsatte tunnelprofil får en bredde av 8,7 meter og en høide av ca. 5 meter og er tilstrekkelig for kjøring av ca. 3,2 meter brede vogner som ved de nuværende Holmenkolvogner. Dette tunnelprofil

er adskillig bredere enn de for undergrunnsbaner vanlig brukte, men på grunn av at vår tunnelbane får overveiende karakter av en innføringslinje for forstadsbaner, har man etter anstilte undersøkelser funnet det økonomisk riktig å gå til denne store bredde, da de brede vogner betyr en mere økonomisk avvikling av forstadsbanetrafikken og særlig da utfartstrafikken.

Anleggsoverslag.

Forlengelsen av tunnelbanen fra Nationalteatret—Stortorvet er beregnet å skulle koste 6 millioner kroner. Fellesstrekninger Stortorvet—avgreningsstasjonen ved Hollendergaten også ca. 6 millioner kroner og de 2 grenlinjer for Ekebergbanen og Østensjøbanen hver ca. 3 millioner kroner, tilsammen ca. 18 millioner kroner.

Ved oppstilling av rentabilitetsberegningen har man sett alle baner under ett og har da i kapitalen også medregnet hvad der medgår til anlegg av Lambertseterlinjen og forlengelse av Ekebergbanen samt diverse utvidelser og forbedringer på de bestående linjer, vognmateriel og kurstap, og er da kommet op i en samlet overslagssum av ca. 24 millioner kroner. For den nye linje Jar—Sørbyhaugen samt omlegning av Smestadbanen er de nødvendige lån allerede optatt.

I overslaget er ikke medtatt reguleringen av Schweigårds gate og Nonnegaten, som er en nødvendig forutsetning for planens gjennomførelse, men er et selvstendig reguleringsmessig tiltak.

Anleggsoverslaget er basert på året 1935's nivå og skulde være meget rummelig oppstillet. I rentabilitetsberegningen er medtatt en post til forrentning av det beløp som anleggsomkostningene eventuelt måtte stige med på grunn av prisstigningen den siste tid.

Trafikkordning.

Som nevnt er det forutsetningen å etablere samtrafikk mellom de forskjellige forstadsbaner. Man har da muligheten for ikke alene å anordne overgang mellom de forskjellige baner, f. eks. på Stortorvet, men også å kjøre gjennomgående tog øst—vest. Man kan tenke sig sådan gjennomgående trafikk etablert på mange måter. Eksempelvis således at Holmenkolbanen—Tryvannsbanen og Ekebergbanen sammenknyttet med gjennomgående tog mellom Frognerseteren og Ekebergbanens nye endepunkt Bakken (utenfor Seter). Videre Sognsvannsbanen sammenknyttet med den nye Lambertseterlinje med gjennomgående tog Sognsvannet—Lerskallen, og endelig

kan Østensjøbanen sammenknyttet enten med Bærumsbanen eller Røabanen, likeledes med gjennomgående tog.

Da det vestlige system består av 4 baner, mens det østlige bare av 3, må en av disse vestlige baner få sitt endepunkt et sted i byen f. eks. på Stortorvet.

Man har regnet med en gjennomsnittshastighet på 27 km. pr. time og 15 min. rute på alle hovedstrekninger. Dette tilsvarer 5 min. rute i tunnelbanen øst for Centrum og noget hyppigere vest for Centrum. I rushtiden vil toggangen bli ennu hyppigere med helt ned til 1 min. togtetthet.

Rullende materiell.

Man har som nevnt tenkt sig anvendt vogner av lengde og bredde omtrent som de nuværende Holmenkolbanevogner, med de tekniske forandringer som utviklingen måtte betinge, hvilket vil bety et stort fremskritt både hvad angår kapasitet og komfort for flere av de nuværende forstadsbaner.

Rentabilitet.

For et sammensluttet sporveis- og forstadsbaneselskap er opstillet fullstendig drifts- og rentabilitetsberegninger. Der er regnet med et passasjerantall på i alt 106 millioner, idet man har lagt 1935 års passasjertall til grunn og har regnet med en moderat og erfaringsmessig stigning.

Driftsinntekter og driftsutgifter er også beregnet på grunnlag av erfaringen. Utgifter i 1935 er lagt til grunn, idet der dog er gjort et tillegg for de økede sociale goder som forstadsbanenes og sporveiens betjening har oppnådd siden den tid. Ytterligere utgiftsstigning på grunn av stigende prisnivå har man regnet vil kompenseres ved øket billettinntekt da billettprisene i det lange løp må følge prisnivået.

Under disse forutsetninger er det beregnede driftsoverskuddet det første år vel 4 millioner kroner. Herfra går så utgifter til renter, avsetning til reservefond og amortisasjonsfond m. v., således at nettooverskuddet blir 310.000 kroner, utgjørende 2,4 % av den avkomunen forutsatte innskutte kapital. For 6. driftsår er dette overskuddet beregnet til ca. 4 %.

Beregningen viser altså at driften skulde gi et forholdsvis gunstig økonomisk resultat, og når hensyn tas til de store fordeler som vin-

nes i trafikkmessig henseende for befolkningen i og utenfor Oslo skulde foretagendet være fordelaktig.

Det er derfor ikke uten grunn at det tekniske arbeidsutvalg som en konklusjon uttaler følgende om forstadsplanene:

«Gjennomførelsen av denne for Stor-Oslo's utvikling i kulturell og økonomisk henseende så overordentlig betydningsfulle kommunikasjonsplan frembyr ingen betenkeligheter i teknisk henseende.

Efter utvalgets opfatning er planen også økonomisk berettiget.»