

## Spårvägs- och omnibustrafiken i Helsingfors.

Föredrag av direktör *Sahlberg*, Helsingfors.

Nordiska spårvägs- og lokalbanemöte i Oslo har givit mig den ärofulla uppgiften att vid mötet i år giva en kort orienterande beskrivning över *trafikförhållandena i Finlands huvudstad, Helsingfors*.

Jag fattar denna uppgift så, att ämnet bör begränsas till det slag av trafik, som går under namnet lokal spårvägs- och omnibustrafik, och anser mig kunna utesluta trafikformer, vilka väl ligga utanför ramen av de frågor, som komma att handläggas å detta möte. Sålunda anser jag mig kunna förbigå huvudstadens sjöfart, dess järnvägsförbindelser med landets olika orter, och posten, samt aeroplantrafiken, ävensom den lokala gatutrafik, som representeras av hyrkuskar, hyrbilar, privatbilar, lastbilar, motorcyklar, velocipeder, handkärror, fotgängare m. m.

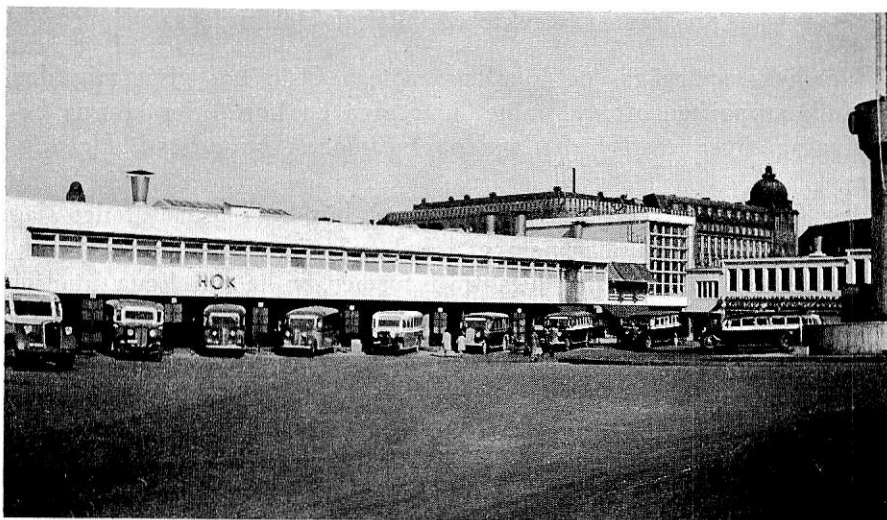
Den trafik det här främst gäller att behandla kan praktiskt taget uppdelas och särskiljas i följande mer eller mindre skarpt avgränsade grupper, nämligen:

- Spårvägstrafiken inom staden;
- Spårvägstrafiken till förorterna;
- Omnibustrafiken inom staden;
- Omnibustrafiken till förorterna;
- Linjebiltrafiken till förorterna, samt
- Linjebiltrafiken till den avlägsnare landsorten.

Jag använder här den hos oss gängse benämningen «linjebil» för sådana personvagnar, som i allmänhet användas i trafik på landsvägarna, då jag åter med benämningen «omnibus» avser större personvagnar i trafik inom staden och de närmastliggande förorterna. Linjebilarna äro företrädevis utrustade med sittplatser för passagerarna, då däremot i en omnibus förutom sittplatser finnes utrymme reserverat för ett större eller mindre antal ståplatser.

Linjebiltrafiken, som förbinder Helsingfors såväl med förorterna som med den avlägsnare landsorten, var intill hösten år 1937 uteslutande i händerna på privata bolag och enskilda personer, vilka av myndigheterna fått tillstånd att bedriva linjebiltrafik på bestämd sträcka och enligt fastställda tidtabeller och fastställda taxor.

Denna linjebiltrafik, som i början var rätt anspråkslös, har år från år tilltagit i omfång och intensitet, och är nu ganska betydande.



Linjebilstationen vid Simonsgatan.

### *Landsortslinjebilarna*

trafikera orter mer eller mindre avlägsna från huvudstaden, och antalet turer uppgår för närvarande under vardagarna till nära 900 turer dagligen från staden och lika många turer till staden. Dessa linjebilar nå även så avlägset belägna orter, som till exempel: Åbo, Björneborg, Tammerfors, Jyväskylä och Viborg, och tillryggalägga sådana trafiksträckor, som räknade från Helsingfors uppgå till resp. 222, 301, 214, 298 och 295 km. Taxorna variera i allmänhet mellan 30 och 40 penni, i undantagsfall ända upp till 45 penni (motsvarande omkring 4 norska öre) per personkm.

### *Till förortslinjebilarna,*

har här hänförs sådana vagnar som trafikera stadens förorter, olika samhällen och tätt bebyggda orter, samt byar och villaorter i närheten av staden, med väglängden i allmänhet icke överstigande 25

km. Trafikintensiteten å dessa linjer är sammanlagt omkring 1000 turer från staden och 1000 turer till staden dagligen, varav dock omkring 400 turer hänföra sig till de förortslinjer, vilka på sätt senare kommer att nämnas, redan införlivats med stadens spårvägsbolag, samt beröras i avsnittet: förortsomnibuslinjer. Taxan å förortslinjerna uppgår till omkring 30—35 penni per personkm. De privata förortslinjebilarna, vilka delvis användas i trafik även på den av



Busstation å Järnvägstorget.

lägsnare landsorten, uppgå i antal till inemot 120 å 130 och äro i allmänhet vagnar för 22—26, sällan ända upp till 32 passagerare.

Linjebilarna stå i förbindelse med landsorten på vägar, vilka från staden utsträcka sig i väster, i norr och i öster.

Det var en given sak att denna landsorts- och förortstrafik, som nått så avsevärda proportioner, förr eller senare måste inom staden ordnas på ett rationellt sätt. Förut voro linjernas ändpunkter förlagda här och var inom staden, men senare koncentrerades denna trafik huvudsakligen till tvenne punkter i stadens centrum. En särskild centralstation inrättades för linjebilar, och å en annan plats anordnades en annan parkerings- och avgångsstation för dessa. Centralstationen, för vilken en provisorisk byggnad tillsvidare uppfördes, utrustades med bilservicestation, väntsalar och restaurationer, samt resebyrå, biljettförsäljningsdepot och avdelning för emottagande och utlämnande av paket och andra mindre godsförsändelser.

Den egentliga lokaltrafiken, eller de fyra förstnämnda grupperna av trafikmedel skötas numera helt och hållet av ett och samma bolag, nämligen Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget i Helsingfors, ett bolag, där nästan alla aktier numera äro i stadens ägo. Bolaget är sålunda praktiskt taget ett kommunalt trafikföretag, som numera ombesörjer den lokala spårvägs- och omnibustrafiken. Utvecklingen har i få ord varit följande.

Under de senaste decennierna hade bolaget bedrivit spårvägstrafik och utbyggt sina spårvägslinjer inom staden. För ett tiotal år sedan införlivade bolaget med sina linjer trenne till förorterna dragna spårvägslinjer, vilka byggts och tillhört privata bolag för åstadkommande av spårvägstrafik mellan staden och förorterna Brändö, Haga och Munksnäs samhällen.

Under en tid av tio år verkade inom staden dessutom ett trafikföretag: Omnibus Aktiebolaget, som med omnibusvagnar bedrev trafik på tvenne inom staden förlagda linjer. Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget hade även något senare inom staden öppnat för trafik en omnibuslinje, vilken senare efterföljdes av nya linjer.

Linjebiltrafiken på förorterna ombesörjdes, som nämnt, förut uteslutande av olika privata trafikföretag. Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget, som länge övervägt införandet även av omnibuslinjer inom staden, övertog år 1937 det nämnda Omnibus Aktiebolaget och samma år gick bolaget även in för att med sin rörelse införliva linjebiltrafiken till den ena av stadens förorter efter den andra.

I år förfogar bolaget över alla spårvägslinjer både inom staden och till förorterna, ävensom alla omnibuslinjer inom staden och dessutom en del av omnibuslinjerna till förorterna.

#### *Spårvägs- och stadsomnibuslinjer.*

En redogörelse över den lokala spårvägs- och omnibustrafiken i Helsingfors sammanfaller alltså praktiskt taget med en beskrivning av Spårvägs- och Omnibus Aktiebolagets verksamhet, blott man i tillämpliga delar härvid även omnämner den privata linjebiltrafiken på förorterna.

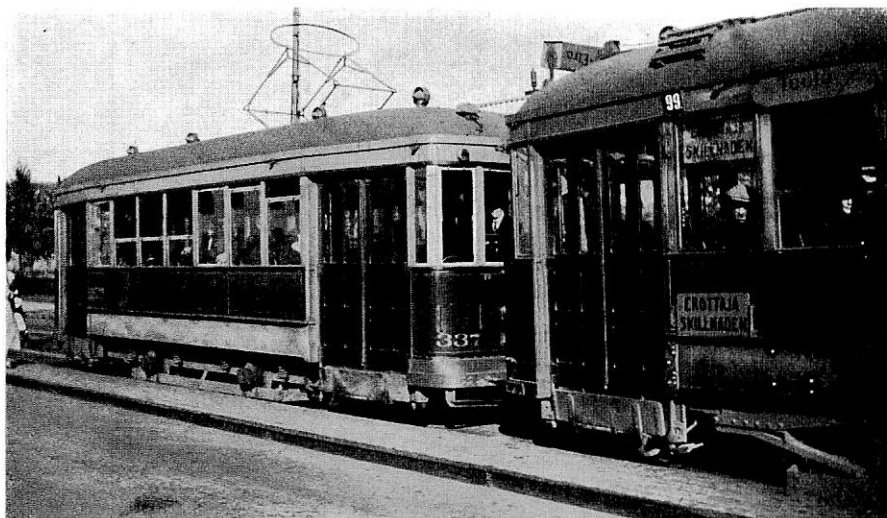
#### *Spårvägstrafiken.*

Spårvägsnätet inom stadens centrala delar är redan synnerligen fullständigt utbyggt. Förortslinjerna, vilka sträcka sig till förorterna Munksnäs, Haga, Böle, Kottby, Arabia och Brändö, stå i direkt förbindelse med stadsnätet och vagnarna gå ända till stadens centrum;

med undantag blott av Böle linjen, å vilken en pendeltrafik är anordnad med en vagn var 10:de minut, samt Brändölinjen, vilken för närvarande användes blott i reserv för en numera inrättad omnibuslinje till samhället.

Spårvägsnätets sammanlagda längd uppgår till 75 km, beräknat såsom utbyggt enkelt spår.

Vagnsparken utgöres av 67 äldre motorvagnar för 30—44 personer, 92 motorvagnar av amerikansk typ för 48 personer samt 2 boggiévagnar, eller i allt 161 motorvagnar. Släpvagnarna represen-



Heltäckt släpvagn.

teras av 71 äldre vagnar för 30—44 personer, 50 vagnar av amerikansk typ för 53 personer och 35 öppna släpvagnar för 34 personer eller sammanlagt 154 släpvagnar. Dessutom hava 10 nya släpvagnar beställts.

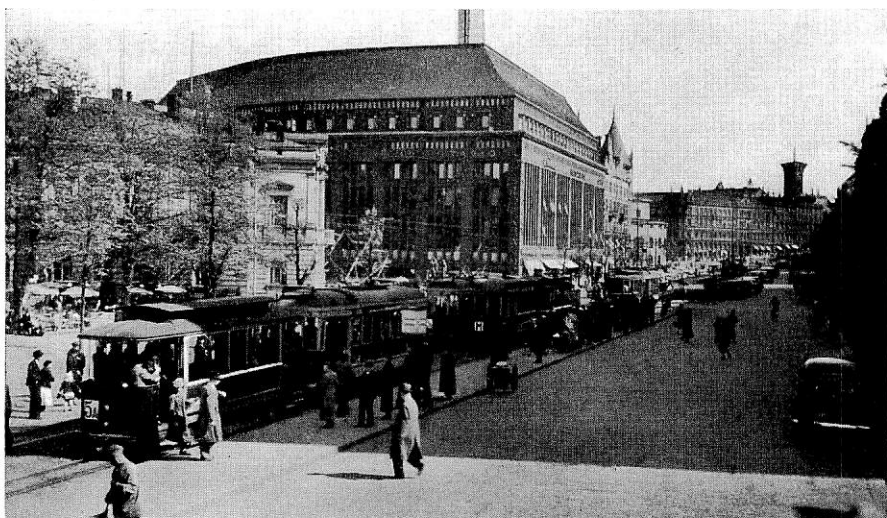
Stadslinjernas trafiklängd uppgår sammanlagt till 88 km, förortslinjernas till 42 km, eller i allt till 130 km trafikerad sträcka.

Trafiktätheten är i allmänhet 5 min, varvid under rusningstider extra turer icke medräknats.

Den synnerligen livliga spårvägstrafiken åstadkommer å några ställen, där flera linjer sammanlöpa, en koncentration av vagnar, som under rusningstider ofta når gränsen för vad man kan tillåta för en väl ordnad trafik, varför bolaget för närvarande dryftar frågan om, huru en ytterligare ökning av trafiken skall kunna tillgodoses, utan

att öka tillströmningen av vagnar till dessa knutpunkter. En sådan punkt är stationen å Henriksgatan.

En företeelse, som i vår stad, likaväl som utan tvivel även på andra orter, synnerligen menligt inverkar på trafiken, är parkering av personautomobilar på gatorna. Dessa bilar stå under affärstiden ofta i flera timmar uppradade längs gatornas gångbanor och utgöra ett verkligt trafikhinder, icke blott där spårvagnarna skola fram, utan kanske i ännu högre grad å gator, där livlig omnibustrafik med täta hållplatser är införd.



Henriksgatans station.

Frågan om att anordna parkeringsplatser för bilar på annat ställe, än vid gator med livlig trafik är hos oss även en av de viktigaste trafikfrågor på dagordningen.

I spårvägstrafiken tillryggalägga vagnarna årligen 11,3 miljoner vagnskilometer, varvid en släpvagnskilometer beräknats motsvara en halv vagnskilometer. Per år åka å spårvagn c:a 63,6 miljoner personer, utgörande i medeltal inemot 5,7 passagerare per vagnskilometer.

#### *Omnibustrafiken inom staden.*

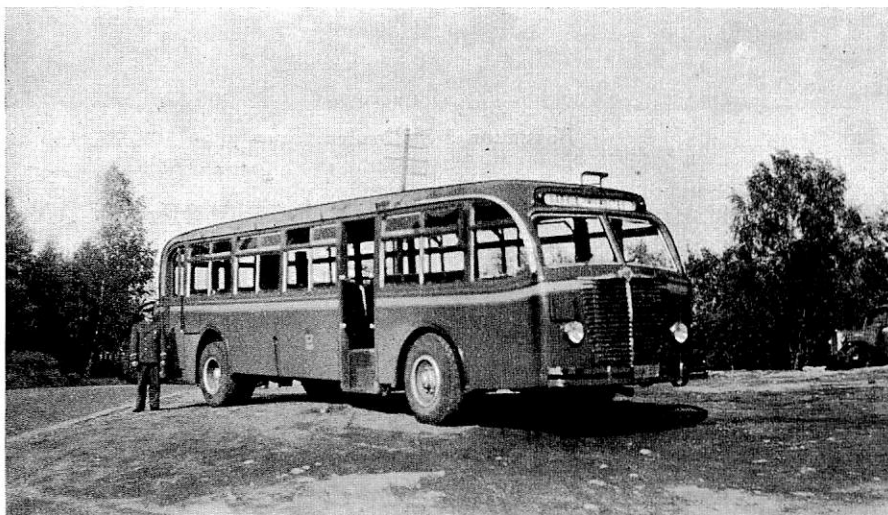
Sträckningen av omnibuslinjerna inom staden är med röda linjer angiven å kartbladet. Den sammanlagda längden av de gator, vilka trafikeras av stadsomnibusarna, uppgår till en sträcka av 10½ km.

Vagnparken utgöres av 6 äldre vagnar för 28 personer — 5 Hesselman Tidaholm och 1 Junkers Diesel — samt 44 Büssing Diesel vagnar, varav 41 för 40 och 3 för 48 personer. Dessutom äro under utförande 12 Büssing Diesel vagnar för 40 personer, samt 3 vagnar för 45 personer och 5 vagnar för 48 personer av Hercules Diesel typ.

Stadsomnibuslinjerna hava en sammanlagd trafiklängd av 35 km.

Trafiktätheten är på de flesta linjerna 5 min, dock gå vagnarna på en av linjerna med 4 minuters tidsintervaller. Under rusningstider äro extra vagnar insatta i trafik.

De inom staden i trafik gående nya vagnarna hava följande utseende



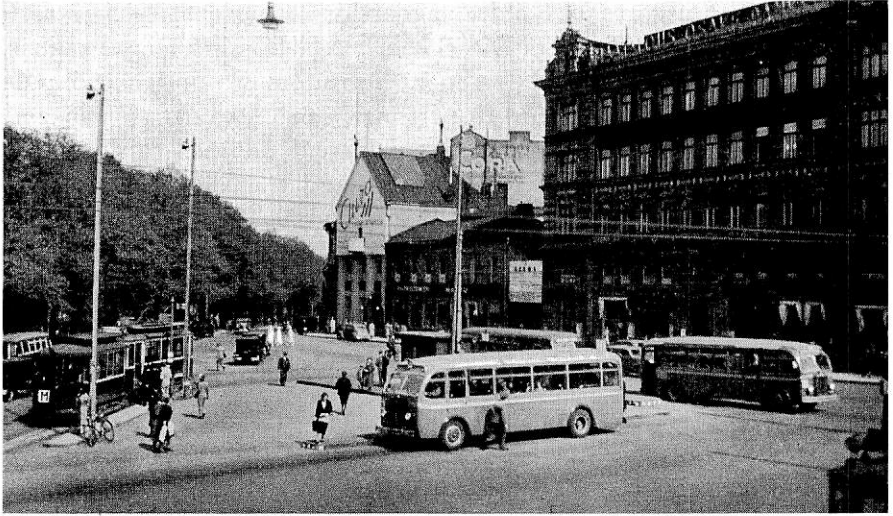
48 pass. stadsomnibus.

Även omnibuslinjerna löpa inom staden på sådant sätt, att en anhopning av vagnar till vissa kunnpunkter icke kunnat undvikas. En sådan plats är Skillnadstorget.

Antalet vagnskilometrar i omnibustrafiken inom staden uppgår med nuvarande trafikintensitet till nära 2,9 miljoner vagnskilometer per år, och färdas härvid med vagnarna c:a 13,0 miljoner passagerare, eller i medeltal nära 4,5 passagerare per vagnskilometer.

#### *Omnibustrafiken till förorterna.*

De förortslinjer, som införlivats med bolaget, äro å kartbladet I angivna med linjer i karmin (och sträcka sig till förorterna: Drumsö,



Busstation å Skillnaden.

Munksnäs, Haga, Kottby, Gammelstaden, Brändö, Hertonäs, Marudd, Degerö, Jollas, Hästnässund och Sandhamn).

De gator och vägar, vilka trafikeras av bolagets förortsvagnar, hava en sammanlagd sträcka av 44 km.

Vagnsparken utgöres för närvarande av sådana linjebilar, som vid införlivandet övergingo i bolagets ägo, nämligen: 16 bensindrivna och 5 gasoljdrivna linjebilar av olika märken. Senare hava anskaffats 3 bensindrivna linjebilar och 4 M. A. N. Diesel bilar. Dessa bilar äro av varierande storlek, rymmande 20—27 passagerare. Nyss inköptes 2 nya Büssing Diesel vagnar för 30 passagerare. Dessutom har bolaget beställt 10 Büssing Diesel förortsomnibussar för 32 passagerare. De beställda vagnarna skola förse med något högre karosserier, än de vanliga linjebilarna och inredas för 24 sittplatser och 8 ståplatser samt inrättas för enmansdrift. Omnibusar av denna typ skola med tiden insättas i förortstrafiken och få ersätta de tidigare linjebilarna.

Trafiklängden å förortslinjerna är för närvarande sammanlagt 222 km för de vagnar, som gå i ordinarie trafik. Härvid äro enstaka linjer medräknade, vilka trafikeras endast sommartid, ävensom en linje för vintertrafik. Dessutom anordnar bolaget tillfällig trafik vid behov till skyttetävlingar och festtillfällen m. m., och samarbetar härvid med de privata företag, vilka med sina linjebilar trafikera förorterna och landsorten.

Trafiktätheten är å förortslinjerna olika, och varierar mellan turer med 15, 20 och 30 minuters intervaller. I trafiken insättas vid behov extra vagnar, vilka avgå samtidigt som turvagnarna.

Med nuvarande trafikintensitet uppnås å bolagets förortsomnibuslinjer omkring 1,65 miljonar vagnkilometer per år. Å dessa linjer färdas c:a 3,3 miljoner passagerare eller i medeltal 2.0 passagerare per vagnkilometer.

Förutom de här nämnda, med bolaget införlivade förortslinjerna trafikeras stadens omgivning av vagnar tillhörande privata trafikföretag, (vilka förmedla trafiken till förorter, som t. ex: Westend, Svinö, Grankulla, Alberga, Sockenbacka, Kårbole, Fredriksborg, Äggelby, Baggbole, Boxbacka, Malm, Staffansby, Fastbole, Helsinge, Dickursby, Haxbole, Mellungsby, Botby, Kallvik, Nordsjö, Östersund om m. fl. orter).

Huruvida bolaget kommer att med sin rörelse införliva dessa linjer eller några av dem, är ännu icke avgjort, men frågan är för närvarande föremål för utredning. Man ställer sig nog på många håll frågande inför lämpligheten av en sådan åtgärd, emedan å ena sidan räntabiliteten av trafiken, skött av det kommunalt styrda bolaget, genom högre lönar till trafikpersonal och arbetare samt i allmänhet kortare arbetstid och längre semester ställer sig sämre, än om ett privat företag driver rörelsen; å andra sidan minskas intraderna genom den hittills följa principen, att passagerare från förortslinjerna fått rätt till fri övergång till stadslinjerna, såsnart bolaget övertagit någon förortslinje. Även har allmänheten blivit van vid att begära större och bekvämare vagnar, dyrbarare tidtabeller och andra för bolaget kostsamma anordningar, emedan bolaget äges av staden.

På förorterna äro för närvarande omkring 120 linjebilar tillhörande privata bolag och enskilda personer i trafik. Då bolaget för sina förortslinjer nu förfogar över endast 30 vagnar, inses, att frågan om förortslinjernas införlivande icke är av underordnad betydelse.

### *Taxan.*

I Helsingfors åker man för närvarande både på spårvagn och med omnibus jämförelsevis billigt. För enkel färd inom staden erlägges å spårvagn mk 1:— och å omnibus mk 1:25: Rabatt erhållas sålunda, att man å spårvagn vid inköp av minst 6 biljetter får dem å —:83 $\frac{1}{3}$  och å omnibus vid inköp av 5 biljetter å mk 1:—. 83 $\frac{1}{3}$  penni är omkring 7 $\frac{1}{2}$  norskt öre. För denna avgift kan man resa å spårvagn 7 å 8 km samt har rätt till fri omstigning till andra linjer tvenne

gångar. Vid omstigning från spårvagn till omnibus betalas en tillskottsavgift av mk —:25, medan omstigning från spårvagn till spårvagn, från omnibus till omnibus eller från omnibus till spårvagn är avgiftsfri.

Å förorterna gälla olika taxor beroende på färdens längd.

Biljettsystemet är för närvarande i Helsingfors ganska invecklat. Då ett antal förortslinjer nyss införlivats med bolaget och dem inom staden verkande privata omnibustrafiken även nyss övergått till bolaget, och dessa privata företag å sina linjer använde olika taxor och olika biljettsystem, hava dessa ännu i princip förblivit gällande å dessa linjer. Då dessutom passagerare tilldelats en mycket långt gående fri omstigningsrätt från förortslinjer till stadslinjer och vice versa, då rabatt beviljas å både stads- och förortslinjer, då olika biljettpreis råder å spårväg och å omnibus och då dessutom olika tariffer äro gällande för skolelever, blinda, kadetter och studenter, samt för vissa av stadens och statens tjänstemän, har följderna blivit den, att ett stort antal olika biljetter användas i trafiken, och att en viss ojämnhet och osäkerhet vid debiteringen föreligger.

Bolaget står därför nu inför uppgiften att helt och hållet omställa biljettsystemet och samtidigt, för åstadkommande av jämnhet, i någon mån även förändra taxorna.