

AKTUELLA TAXEPROBLEM.

Föredrag av direktör *Torsten R. Åström*,
Stockholms Spårvägar.

Trafikföretagen befinna sig tyvärr icke i det lyckliga undantagstillstånd, att de kunna vara oberoende av prisfluktuationer i samband med konjunkturväxlingarna, utan de äro i stort sett konstruerade på samma sätt som andra producenter av nyttigheter. Detta är en sanning, som i denna krets ej direkt behöver framhållas, men det är en sanning som ej synes vara beaktad bland den stora allmänheten eller i varje fall av denna icke vill erkännas. Trafikföretagen ha ju emellertid som övriga producenter mänsklig arbetskraft och materialförbrukning att räkna med. Materialpriserna äro fluktuerande, och speciellt vid ett krisläge som detta är det ju ofrånkomligt att betydande fördyringar här göra sig gällande. Vad beträffar den mänskliga arbetskraften tillåter jag mig i all korthet påvisa, huru såväl stat som kommun gentemot sina befattningshavare, i varje fall hittills, ha ansett det skäligen att på ett eller annat sätt följa indexändringen, och icke mindre är det ju att konstatera, att stora delar av den svenska industrien har det ordnat på samma sätt. Av dessa anledningar förefaller det mig ganska rimligt att trafikföretag i förhållande till sina anställda ej heller där befinna sig i ett undantagstillstånd. Hur denna reglering i framtiden kommer att ske i det svenska samhället är svårt att sia om, men man kan i varje fall utgå från att trafikföretagen icke ha något undantagstillstånd att falla tillbaka på.

Vi konstatera alltså, att det med ökade levnadskostnader och ökade priser i övrigt är ofrånkomligt att även priset på trafikarbetet blir ökat. Detta pris har ju nu tyvärr fått ett specialnamn, *taxa*, vilket gör, att när det blir fråga om trafikpriserna lidelserna lätt komma att svalla. Emellertid är det nödvändigt för trafikföretagen — det må vara enskilda bolag, halv- eller helkommunala bolag eller rent kommunala verk — att se denna fråga rent affärsmässigt, ty det kan inte ens för ett kommunalt verk i det långa loppet vara nyttigt eller riktigt eller till fördel för kommunen, d. v. s. kommunmedlemmarna, trafikanterna, skattebetalarna, att icke detta betraktelsesätt lägges till grund, nämligen att trafiken måste bära sig själv. I nuvarande läge är det särskild anledning för de flesta trafikföretag — föreställer jag mig — att göra en allvarlig omprövning: Hur har jag det med min taxa? I Stockholm ha vi sedan rätt lång tid tillbaka upptagit denna fråga till omprövning, och man får då helt allmänt söka göra klart för sig, hur taxan tidigare

varit konstruerad. Är det på det lyckligaste sättet, och vad kunna vi göra för förändring?

Rent allmänt sett får man väl säga, att för ett samhälle av viss begränsad omfattning är *enhetstaxan* att föredraga genom sin enkelhet och reda, såväl ur trafikanternas synpunkt som icke minst ur trafikföretagets synpunkt med hänsyn till avgiftsupptagning m. m. Detta innebär, att medelrespriset för trafikanten måste sättas så, att medelreskostnaden blir täckt, att trafikföretaget bär sig, d. v. s. lämnar skäligen förräntning på insatt kapital etc. Om man går ut från enhetstaxan, måste följaktligen priset för medelreslängden vara utslagsgivande, och denna taxetyp kan då naturligtvis drivas endast till en viss gräns. Man kan annars komma så högt upp i detta enhetspris eller den grundläggande medelreslängden kan bli så lång, att priset blir för högt för ett flertal trafikanter, vilket ger sig till känna genom att dessa trafikanter försvinna, nämligen de som åka avsevärt kortare än denna medelreslängd.

Då samhället vuxit till en viss gräns måste en uppdelning ske och lämplig del avgränsas för sin enhetstaxa.

För Stockholms del har ju stadsbyggnaden blivit av den omfattning, att det är orimligt att tänka sig ett enhetspris för hela stadsområdet, och detta har även givit sig till känna i att man skilt mellan inre staden och förortsbebyggelsen, för vilka taxorna äro olika. Jag har även den uppfattningen, att denna uppdelning alltjämt är nödvändig och lämplig. Att gå till en ytterligare differentiering i den inre staden är teoretiskt tänkbart; man behöver ju bara se på förhållandena i England och konstatera den brokiga flora av »penny stages» som där existerar, samt i beundran för dessa taxestystem eventuellt önska överflytta dem till svenska förhållanden och kanske även till Stockholm. Jag har emellertid den uppfattningen — och den är bestyrkt av vissa förslag, som tidigare utarbetats i Stockholm — att en sådan zontaxa för det inre stadsområdet icke vore lycklig. Den skulle säkerligen icke ge vad man verkligen önskar få. Jag utgår sålunda från att taxan i ett stadsområde av ungefär den inre stadens storlek i Stockholm, »staden inom tullarna», lämpligen bör vara en enhetstaxa.

Medelreslängden på spårvägsnätet i den inre staden uppgick 1939 till c:a 2,5 km med variationer mellan de olika linjerna inom 1,9 och 3,1 km. På förortslinjerna var medeltalet c:a 4,8 km med variationer mellan de olika linjerna — den kortaste och trafiksvagaste linjen undantagen — inom 3,7 och 5,6 km. På busslinjerna ligga medelreslängderna högre (ingen övergångsrätt, högre pris) med resp. 2,9 och 5,7 km. Variationerna mellan de olika linjerna äro här även större. Ovan angivna siffror bestyrka enligt min mening att den nuvarande uppdelningen av stadsområdet i taxehänseende är i stort sett lyckligt vald.

Sedan kommer frågan om hur enhetstaxan i det inre stadsområdet lämpligen bör vara. Som ju är välbekant, ha vi i Stockholm sedan den

1 april i år en höjd taxa. Från och med den 1 april 1924 till och med första kvartalet 1940 var avgiften på spårvägsnätet 15 öre — med rabattkupong 13,6 öre genom 11-kupongkort — och priset för övergångsresa var 15 öre + 5 öre, d. v. s. 20 öre, med rabatt på motsvarande sätt 18,2 öre. Vid taxebändringen den 1 april i år höjdes detta pris för enkel resa till 20 öre, under det att övergångstillägget bibehölls vid 5 öre. I det läge som förefanns, när denna taxehöjning av fem öre utreddes och genomfördes, ansågs det att femöreshöjningen som sådan var onödigt kraftig, men eftersom man är bunden till de myntsorser som finns, blev det alltså 5 öre; detta har uppmjukats genom att man infört 12-kupongkort i stället för 11. Denna ytterligare rabatteringen betyder, att stockholmaren för närvarande — om han har ekonomiskt sinne — för en enkel resa betalar 16,7 öre och icke 20. Detta är ju ett förhållande, som man i den dagliga diskussionen och vid jämförelser med andra städer inte tar hänsyn till, men dock något som existerar. På samma sätt rabatteras 25 öre på buss genom liknande system till 20,8 öre. Ett annat förhållande, som också gärna förbises vid populärbetonade taxediskussioner, är den faktiska medelreslängd på icke mindre än c:a 2,6 km (enkla resor) som ligger bakom detta pris 16,7 öre med rabatt eller 20 öre kontant. I en samhällsbildning med mindre omfattning och därmed följande kortare medelreslängd, säg 2 km, är sålunda ett respris på exempelvis 15 öre vid enhetstaxa relativt taget dyrare och icke billigare.

Tyvärr förhåller det sig så, att ovannämnda taxehöjning i Stockholm icke visat sig tillräcklig. Detta beror på att prisstegringskurvan stigit på ett sätt, som man icke förutsåg vid slutet av föregående år, då den nu gällande nya taxan togs upp till behandling, och icke heller hade man väl då riktigt befarat den högst betydande inskränkning i buss-trafiken som sedermera ägt rum och vilken betyder borttagna möjligheter att förränta och avskryva en avsevärd del av det stora kapital, som är nedlagt i denna trafikgren, bussrörelsen. Sålunda har konstaterats, att driften icke får debet och kredit att gå ihop för detta år, och självfallet ha vi även gjort kalkyler för nästkommande år, där man på basis av innevarande års förhållande och taxa har kunnat konstatera, att en ny taxehöjning är ofrånkomlig. Såsom ansvarig företagsledning har man att till nämnda kalkyler lägga vissa antaganden och bedömanden om hur utvecklingen kommer att ske. Räcker avgiften icke till att täcka underskottet som i dag uppstår, och man därtill icke kan bortse från fortsatt prisstegring, måste taxehöjning bli följden.

Vi ha gjort vissa överväganden på basis av hittillsvarande prisstegring sedan krigsutbrottet 1939. Detta ger oss anledning att emotse ytterligare prisstegringar på sådana materialier, varav såväl spårvägs- som bussdrift äro beroende. Härvid kunna vi lyckligtvis i stort bortse från drivmedelskontot, som nu torde stabiliserats ehuru tyvärr på en allt för hög nivå. Man är genom övergång till gengasdrift tyvärr, som sagt,

på för hög nivå, men man har dock kommit så långt, att man kan anse sig relativt fri från de oerhörda fluktuationer som det flytande bränslet varit underkastat. Ovannämnda överbäganden ge till resultat att en prisstegring för nästkommande år på minst 10 à 15 % i genomsnitt på för oss aktuella materialier är att förvänta i förhållande till medelprisläget innevarande år. Detta kunna vi inte bortse ifrån.

Vad beträffar den mänskliga arbetskraften är det naturligtvis svårare att gissa något, speciellt så oklart som det allmänna förhandlingsläget är, och icke minst frågan om ramavtal. Man har även där anledning att förmoda, att man icke kan våga hoppas på status quo utan att även mänsklig arbetskraft kommer att bli något dyrare nästa år. Jag tror att om jag är rätt informerad, så förhåller det sig även så här i Göteborg. Man har räknat med en viss prisstegring på detta område såsom ofrånkomlig. Man kommer då fram till en ytterligare accentuering av underskott, som gör att taxan får sättas så att den täcker dessa nu på vissa sannolikhetsgrunder byggda kalkyler.

Vi ha då i Stockholm sagt oss, att vi med våra kontantpriser av 20 och 25 öre för enkel resa i den inre staden äro så pass högt uppe, absolut taget, att det såvitt möjligt gäller att undvika en höjning av dessa grundavgifter. En bussresa i den inre staden med en relativt kort längd mot en avgift av 30 öre kommer — föreställer jag mig — att betyda en ganska avsevärd avfolkning av busslinjerna, och vi äro därför litet rädda för att vidtaga en så radikal åtgärd för tillfället, hur önskvärd den än vore i inkomstsyfte. Vad man får in i höjda avgifter, tappas man måhända igen i förlorade trafikanter. Vi få i Stockholm liksom i Göteborg icke gå fram på det viset att vi ensidigt betrakta den ena trafikgrenen jämförd med den andra utan måste se det hela i stort och i möjligaste mån försöka få ekonomien för trafikapparaten i sin helhet att gå ihop. Underskottet på den ena driftsgrenen får således till en viss del täckas av överskottet på den andra; detta kan dock icke heller drivas hur långt som helst. Dessa spörsmål ger sig till känna i Stockholm, där bussen redan ligger minst 5 öre över.

Vad ha vi då för möjligheter att rätta till vår taxa? För det första kunna vi minska *rabattsatsen*, som för närvarande är ganska kraftig — den betyder ungefär 17 % rabattering — 20 öre är rabatterat till 16.7, 25 öre till 20.8, 30 öre till 25 o. s. v. Där har man möjlighet att få in ytterligare inkomster, genom att man får kontant- och rabattpriserna att närma sig varandra. Rabattsystemet som sådant anse vi i Stockholm ha stora fördelar ur avgiftsupptagningssynpunkt, varför vi ej äro beredda att slopa det helt och hållet och såsom i Göteborg endast ha det kontanta priset. Svårigheten är att bestämma var optimum ligger — hur långt man kan gå med minskad rabatt för att denna ändå skall utgöra en verklig fördel.

Den andra frågan som måste tagas upp till omprövning är *övergångsrätten*. Det finns ju i stort sett tre olika system avseende omstig-

ningsresor, som kunna sägas vara representerade av städerna Oslo, Stockholm och Göteborg. I Oslo har man icke någon som helst övergångsrätt på så sätt att man kan fortsätta med en annan linje på basis av den biljett man en gång löst, utan man betalar ny avgift för varje avbrott i resan. Detta system är utomordentligt enkelt och redigt ur taxesynpunkt och till fördel för trafikföretaget icke minst ifråga om avgiftsupptagningen. I Stockholm ha vi som bekant övergångsrätt direkt från en spårvägslinje till en annan spårvägslinje mot en mycket låg tilläggsavgift. I Göteborg råder fri övergångsrätt å spårvägsnätet.

Hela denna fråga om övergångsrätt hänger ihop med hur linjenätet såsom sådant är beskaffat i en stad, och vad det ger trafikanten för möjlighet i fråga om direktresor. I Stockholm är linjenätet — jag talar nu speciellt om förhållandena innan denna kris satte in — mycket väl utvecklat särskilt genom den synnerligen starka ökning av busstrafiken, som skett de sista 15 åren. Detta betyder, att möjligheterna för trafikanten att taga sig fram till olika delar av staden genom direkt resa äro mycket stora. Detta har också givit sig till känna i övergångsstatistiken. Således har antalet övergångsresor å den inre stadens linjer i Stockholm praktiskt taget varit konstant sedan 1923. Det har rört sig om 12 å 13 milj. trafikanter, och räknar man det procentuellt på antalet spårvägspassagerare å dessa linjer, så visar diagrammet fallande tendens (bild 1): procenten övergångspassagerare har sålunda sedan 1923 fallit från c:a 16 till c:a 13 %. Av samtliga innerstadstrafikanter, både på spårvagn och buss, utgör övergångspassagerarna endast c:a 9 %. Detta beror självfallet till en viss del på att busstrafikanterna ej ha någon övergångsrätt.

Övergångsrätten på spårvägen är nu sådan, att med den företagna taxehöjningen har den rabatterning som ligger i övergångsbiljetten genom det ringa tilläggspriset blivit kraftigare än tidigare: 15 + 5 öre och nu 20 + 5 öre. Direkt- eller kvittopassagerare betala 20, under det att övergångspassagerare betala 25 öre. Se vi nu på hur de belasta trafikapparaten, finner man, att det icke är någon rimlig proportion i dessa priser. Kvittopassageraren åker i medeltal c:a 2.6 km, övergångspassageraren c:a 4 km, d. v. s. ungefär 50 % så lång väg, under det att han betalar en betydligt lägre procentsats till i priset. Dessutom är det att märka, att med det biljettsystem som har ansetts lämpligt och riktigt med det övergångssystem vi ha, nämligen med en övergångsbiljett, på vilken markeras påstigningsplats, färdriktning, dag och klockslag, belastar övergångspassageraren i expeditions-hänseende trafikapparaten nära nog fyra gånger mera än kvittopassageraren. Häremot kan naturligtvis omedelbart invändas: Varför ha herrarna gjort en så opraktisk övergångsbiljett? I själva verket är den ej så opraktisk, det är mest en fråga om vilken kontroll man vill ha. För närvarande är priset på denna dubbelresa så lågt, att man enligt min mening måste styvt hålla på kontroll för att inte få ett missbruk.

vilket skulle komma att ge sig till känna i minskade inkomster eller ökade utgifter. Naturligtvis kan man tänka sig enklare övergångsbiljetter, men därmed följer även, att man ger större möjlighet att utnyttja

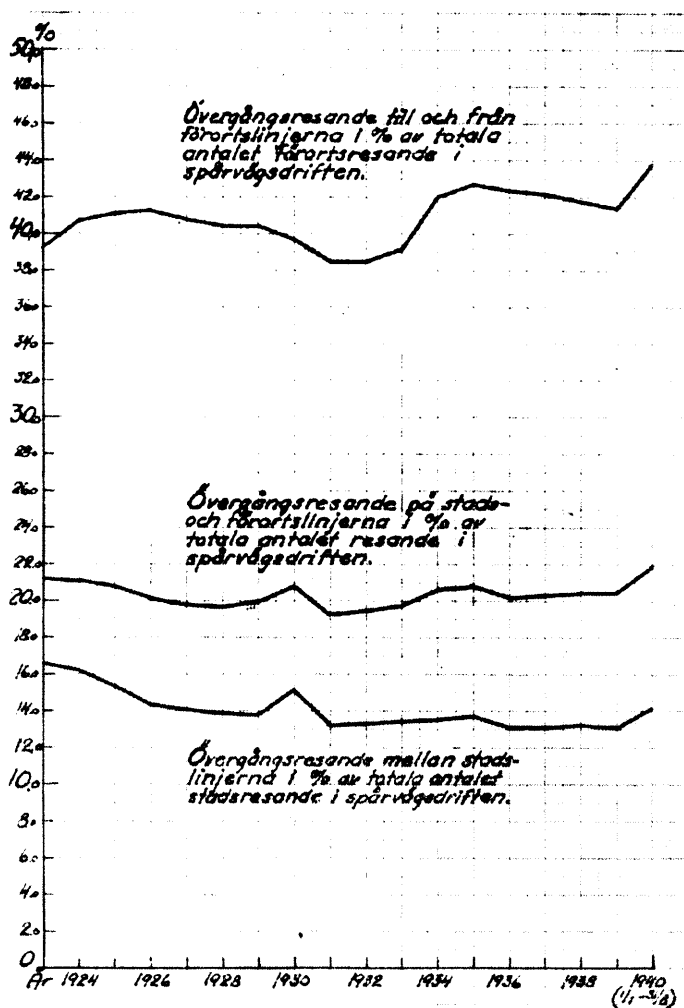


Bild 1. Övergångsfrekvensen på spårvägens stads- och förortslinjer åren 1923—1939 samt under tiden $\frac{1}{1}$ — $\frac{31}{8}$ 1940.

dubbelresan, vilket betyder ökad belastning på trafikapparaten. Förhållandet är alltså för närvarande det, att med de priser vi ha, kvitto-passagerarna indirekt betala för övergångspassagerarna, eller, rent principiellt sagt, är alltså grundavgiften för hög och övergångsavgiften för låg. Skall man bereda en rabatteringsmöjlighet för dubbelresa, får den

enkelresande betala mera, såsom förhållandet nu är. Skulle priset sättas mera i enlighet med resvägen, skulle man ju kunna tänka sig övergångstillägg på exempelvis 10 öre. Nu äro emellertid, som jag här har påvisat med diagram, förhållandena i innerstaden sådana, att endast en mycket ringa del av trafikanterna faktiskt utnyttja övergångsrätten. För trafikföretaget är å andra sidan betydelsen härav dock icke så ringa. Det rör sig om dessa c:a 13 miljoner passagerare, av vilka det finns inkomster att hämta respektive att förlora, och följderna är den, att vi i det nuvarande läget allvarligt funderat på att helt slopa övergångsrätten i innerstaden: detta skulle tillföra oss en icke obetydlig ökning i inkomsterna. Hur trafikanterna komma att reagera inför detta, torde man med relativt stor sannolikhet kunna bedöma. En del, d. v. s. de som göra mycket korta tilläggsresor, komma att försvinna, de övriga komma sannolikt att bli kvar och betala dubbel avgift.

När vi så se efter hur förhållandena äro på förortslinjerna, finna vi att dessa i ganska hög grad avvika från innerstadens, vilket ligger i sakens natur. Med det trafiknät som för närvarande finns eller rättare sagt, med det nät man för närvarande har möjlighet att genomföra beträffande förortslinjernas indragning i innerstaden är det ungefärliga antalet övergångspassagerare 40 % av totala antalet trafikanter på förortslinjerna. Dessutom förhåller det sig så att övergångstrafikanterna vid sin fortsatta resa in i staden åka en längre sträcka än övergångsresenärerna på stadslinjerna. Detta betyder med andra ord, att ett slopande av övergångsrätten mellan förort och stadslinje kommer att bli mera kännbart för den berörda trafikantgruppen. Den nuvarande övergångsrätten är även otvetydigt en större förmån för dessa trafikanter än för innerstadstrafikanterna.

Nu är förhållandet i Stockholm det — liksom i ett flertal andra större städer, som över huvud taget börjat göra en storexploatering av ytterområdena — att staden av bostadspolitiska skäl är angelägen att befordra bosättning på ytterområdena och därför möjliggöra billiga kommunikationer till dessa områden. Detta måste beaktas av trafikföretagen, särskilt då de ha den konstruktion som spårvägsbolaget i Stockholm har. Även ur denna synpunkt alltså är det nödvändigt att göra sig en tankeställare: Hur skall det gå att klara övergångsrätten mellan förorts- och stadslinjer på bästa möjliga sätt och ändå få ökade inkomster vid trafikföretaget. Funderingarna gå då i den riktningen, att denna övergångsrätt skulle knytas samman med lösningen på en annan fråga, som ju är av vital betydelse just nu i detta krisläge, nämligen det kända förhållandet att förortstrafiken går med en betydande förlust. Denna trafik går emellertid icke bara med en stor årlig förlust, utan denna förlust ökar även och är i dag av en storleksordning att man inte kan blunda för den, om man — och det måste man enligt mitt förmenande — skall fasthålla vid den utgångspunkt som jag angivit, nämligen att trafikföretaget måste skötas så att det går ihop. Vi

ha då kommit in på den linjen, att vi på ett eller annat sätt måste få en kraftig ökning av inkomsterna från förortstrafiken; detta samtidigt som vi äro fullt medvetna om att de bostadspolitiska synpunkterna icke minst i nuvarande krisläge måste beaktas.

Man har då icke mycket att välja på utan får slå in på den linjen som för flertalet andra förortsföretag icke är någon okänd sak, nämligen att införa månadskort. Det är dock, vill jag säga, en fråga av något annorlunda betydelse för ett trafikföretag av Stockholms spårvägars omfattning jämfört med företag av mindre omfattning. Jag vill bara nämna en siffra, nämligen, att skulle månadskort komma att införas på förortslinjerna i Stockholm, så betyder det troligen att 25 à 30 000 personer under loppet av några få dagar för att inte säga till större delen under loppet av några få timmar omkring månadsskiftena önska köpa månadskort. Detta betyder alltså en ganska besvärlig apparat. Det är väl en sak som går att lösa, men man har tidigare dragit sig för detta radikala steg, mycket med tanke på dessa besvär som inte bara äro rena besvär utan givetvis även kosta pengar. Funderingarna gå emellertid nu i den riktningen att man skulle beakta de bostadspolitiska synpunkterna och förortsintressena genom att införa månadskort, som alltså kunde tillgodose de dagliga resenärerna, de resenärer som alltså regelbundet göra sin resa mellan bostad och arbetsplats. Detta månadskort skulle ges ett sådant pris, att det inte innebure någon egentlig höjning gentemot dagens resepris med rabattkuponger. Detta betyder alltså för trafikföretaget inte en inkomstökning utan snarare tvärtom. För att få inkomstökning måste det kontantbetalade priset avsevärt höjas, och därigenom skulle man kunna komma fram till en höjd medelinkomst. Den övergångsrätt som jag tidigare omnämnt skulle då kunna med fördel knytas ihop med de dagliga resenärers reseförhållanden på ett sådant sätt, att man införde ett månadskort gällande till inte bara förortslinjen utan mot viss tilläggsavgift även till anlingen en stadslinje eller möjligen — ehuru jag tror den utvägen ur vissa synpunkter är sämre — till obegränsat antal stadslinjer men med antalet resor begränsat. Man måste med andra ord tränga in denna övergångsrätt, som hittills så liberalt ställts till förfogande, inom rimliga gränser så att man ekonomiskt behärskar denna sida och vet vad man ger sig in på och vad man ställer till trafikantens förfogande. Vi ha sökt beräkna vad övergångsrätten egentligen innebär ekonomiskt för företaget, och jag vill här nämna några siffror, som hänföra sig till trafikapparatens omfattning 1939, alltså i stort sett innan krisen satte in, och med den taxa som då förelåg.

Skulle man gå in för Oslo-systemet, nämligen radikalt slopa övergångsrätten i sin helhet i staden, skulle det betyda den icke föraktliga ökningen av inkomsterna för trafikföretaget av c:a 1.7 miljoner kronor. Skulle man tänka sig en fri övergång mellan inte bara spårvagn och spårvagn utan spårvagn och buss samt buss och buss, betyder detta

uppenbart olägenheter, framför allt hänförliga till bussdriften. Den moderna bussens hela utformning, dess snabbhet i trafiken som sådan, sättet att betjäna trafikanterna, bygger på enklaste möjliga biljett-system, och endast tack vare detta kan man förvänta att konduktörerna hinna avverka alla passagerare, så stor som den nuvarande 60-platsbussen i stadstrafiken är. En övergångsbiljett må vara hur enkel som helst, den medför dock större krav på kontrollmöjligheter. Den betyder en praktisk belastning av avgiftsupptagningen, vilket kommer att ge sig till känna i form av inkomstminskning. Vi hava kalkylerat ingående rörande detta och kommit till, att skulle man, med den omfattning trafiken hade 1939, infört fri övergång mellan trafikslagen med i övrigt oförändrad taxa, skulle detta betytt minskade inkomster för spårvägsbolaget på ungefär 5.0 miljoner kronor. Man har såsom tredje utväg tänkt sig — då vi äro inne på detta — att möjliggöra övergång spårvagn—buss och buss—buss och gå ut från det gamla systemet med låg tilläggsavgift, exempelvis 5 öre mellan spårvagn och spårvagn och från buss till spårvagn samt 10 öre från buss till buss och från spårvagn till buss. Ett så genomfört system skulle dock betyda minskade inkomster med ungefär 1.7 miljoner kronor. Skall ett sådant avgiftssystem ha någon chans att icke innebära försämring för bolaget ekonomiskt, måste tilläggsavgifterna avsevärt höjas, kanske till 10 respektive 15 öre. Detta betyder emellertid också för trafikanten, att denna övergångsbiljett blir mindre begärlig och då kan man fråga sig, är det med det trafiknät som står till trafikanternas förfogande rimligt eller behövt att över huvud taget falla undan för detta populära övergångsrop, grundat som det till mycket stor del är på en missuppfattning av den ekonomiska innebörden hos övergångsrätten. Är det anledning göra detta eller att laga det enklaste systemet, vilket i det långa loppet tjänar såväl trafikföretaget som trafikanterna?

Det var alltså tre punkter, på vilka vi i Stockholm nu se oss om efter att få ökade inkomster utan att höja grundavgiften: rabatten, övergångssystemet och förortstaxan; i samband härmed skulle månads-kort införas på förortslinjerna.

Man har vissa möjligheter att mildra denna icke obetydliga taxehöjning, som det ju dock blir för trafikanterna, men dessa möjligheter äro enligt min mening begränsade till vissa delar på dagen. Jag är då framme vid en annan fråga, som jag också tillåter mig kalla en populär missuppfattning, nämligen då det ropas: »Giv oss en låg taxa som tillför spårvägsbolaget flera kortdistansresande. Ställ en biljett till lågt pris till förfogande för oss som bara behöva åka några korta bitar här och där och kan kasta oss upp på en buss som kommer förbi och lika hastigt hoppa av. Det kommer att betyda en oerhörd förbättring av bolagets ekonomi.» — Speciellt under nuvarande förhållanden är detta i avsevärd grad en missuppfattning av situationen. Vi ha under rusnings-tiderna med den vagnpark, som för närvarande står till förfogande,

icke möjligheter att taga mot en enda trafikant till, han må åka hur kort som helst; just därför att han åker så kort, kommer man inte att få inkomster därav, ty konduktören har ej tid att kräva honom för resan, utan det blir en ren merbelastning.

Rusningstrafiken har under de sista decennierna alltmer tenderat därhän att den koncentrerar sig till korta intervaller på dagen. Detta är en mycket ogynnsam utveckling. Vi äro emellertid icke ensamma om den i Stockholm, utan så har nog skett i de flesta större städer och

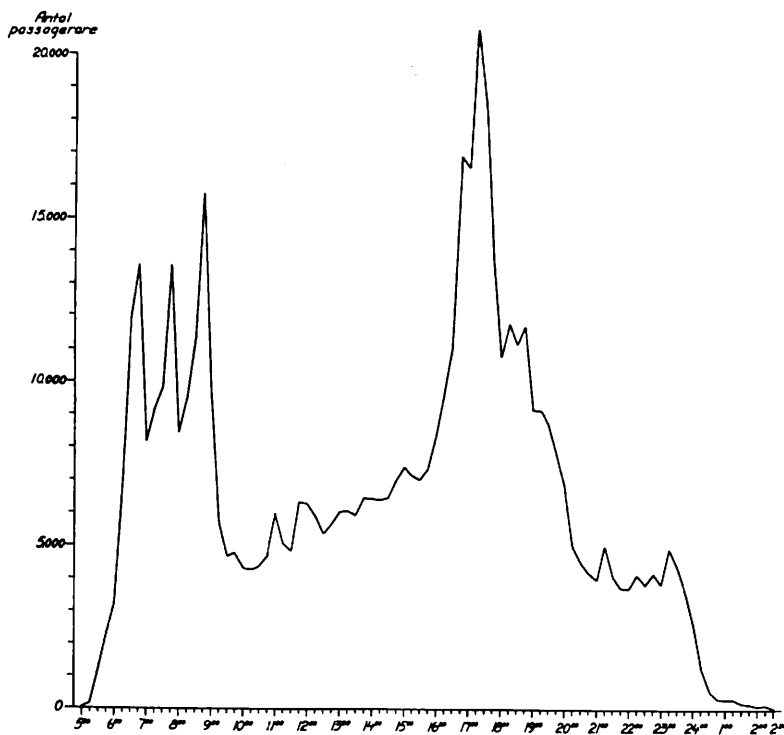


Bild 2. Diagram utvisande variationer i dygnstrafiken på spårvägs- och busslinjerna år 1939.

stor uppmärksamhet har ägnats denna sak t. ex. i England och Tyskland. Låter man denna utveckling fortgå ohämmad, kommer man till orimliga förhållanden för trafikföretagen. Dessa svårigheter kunna ej bemästras, om man kräver rimliga priser. På sina håll i utlandet — i England har man särskilt haft intresse härför — har man därför i de stora industristäderna träffat formlig överenskommelse mellan industriföretag med stora grupper av anställda och trafikföretagen om sådana arrangemang, att man får dessa trafiktappar jämkade och trafiken utbredd över större delar av dagen. Bilden (bild 2) av dygnsbelastningen på våra spårvägs- och busslinjer ger god relief åt vad jag sagt. Man ser

tre morgontoppar omkring kl. 7, 8 och 9. Sedan är det relativt lugnt och ur vagnssynpunkt (viss turtäthet måste dock hållas) alltså en dåligt utnyttjad del av dagen mellan kl. 10 och 15, och sedan kommer den fruktansvärda eftermiddagsrusningen, då alla passagerare nära nog inom loppet av en halvtimme skola befordras. Eftermiddagstoppen är värre än förmiddagstrafiken, vilket är ett för varje trafikman känt förhållande. Att bilden ser ut så här, är kanske dock för mången en överraskning och innebär för trafikledningen i varje fall en högst avsevärd belastning, då det gäller att försöka bedriva trafiken ekonomiskt. Jag återkommer alltså till vad jag sade, att det inte kan vara

1	80	77	71	66
2	Månadskort			63
3	Lidje 12			62
4	Aug. 1940			61
5	Pris 20:-kr			57
----- Inne i resan normalt -----				
9	77	72	62	56

Bild 3. Skissförslag till månadskort med övergångsrätt å förortslinjerna.

någon mening med att söka ordna en taxa som ger oss kortdistansresenärer under nämnda tider.

Det är däremot måhända rimligt, att vi ha tänkt söka gå fram på den vägen, att under den lugnare tiden på dagen möjliggöra billiga resor, dubbelresor — någon modifierad form av de nuvarande övergångsresorna eller tur- och returesor — eller något sådant. Därmed skulle man kanske även kunna hoppas — det är möjligen en mera teoretisk spekulatio — att detta kunde medverka till att få speciellt eftermiddagstoppen något beskuren. Möjligt är, att mitt betraktelsesätt är väl lokalbetonat, men särskilt om jag bedömer förhållandena i vår förortstrafik i Stockholm, kommer jag till detta. Tag exempelvis fru X. Hon skall in och handla i staden. Hon är klar med de närmaste hushållsbekymren på morgonen vid 10—11-tiden och vill in till staden.

Det gör hon, utträttar vad hon skall och är egentligen klar vid 3-tiden för att fara hem. Det gör hon emellertid måhända inte utan vill göra sällskap med sin make vid 5-tiden. Då kommer hon ytterligare att markera den där toppen, vilket är fullständigt onödigt ur förnuftssynpunkt, ty hon skulle kunnat fara hem tidigare. Även vissa hantverkare och bud som skola ut till förorterna för kortare uppdrag eller arbetslösa som skola in i staden för att stämpla m. fl. skulle med fördel kunna använda denna rabatteringsmöjlighet. Bl. a. dessa funderingar ligga till grund för projektet att i nuvarande läge mildra taxehöjningen genom att för en del nyttotrafik ge ökade rabatteringsmöjligheter, men ej på rusningstid. Jag vill till sist visa en skiss till månadsbiljett (bild 3) gällande en förortslinje, i detta exempel nr 12, utfärdad för augusti: där ha vi innerstadslinjerna redovisade med nummer för markering av en viss linje, till vilken övergång skulle medgivnas månadskortsresenären — givetvis mot högre pris än för enkelkortet. Denna övergångsrätt skulle markeras med klipp på ett eller annat sätt, vid kortets försäljning. Övergångsresa på stadslinje skulle endast få ske från övergångsplats på förortslinjen eller i färdriktning mot förortslinjen. På sträckor, där flera linjer gå samma väg skulle kortet få utnyttjas på valfri linje

Diskussionsinlägg:

Direktören *C. A. Reuterswärd*, Göteborgs Spårvägar:

Av föredraget se vi, att det råder samma svårigheter i Stockholm som i Göteborg och kanske även på andra ställen. Inkomster och utgifter gå inte ihop och något måste göras för att återställa balansen dem emellan, men hur man skall göra detta bäst, veta vi ju inte ännu. Här i Göteborg hava vi uppgjort flera förslag. De få emellertid behandlas snart, för vad som skall göras, bör träda i kraft från och med nästa år. Särskilt intressant var det att få se dessa rusningsperioder på dagen, som vi ju känna till litet var, och skulle nu den strävan, som finnes bland allmänheten och många myndigheter att få gemensamma måltidstimmar förverkligas, så skulle topparna bliva ännu mera markerade. Vi hava här i Göteborg strävat efter att sprida isär arbetstidernas början och slut med en kvart till exempel. Det har lyckats i vissa fall för åtskilliga år sedan. Vi försökte det nu i våras i februari-mars, när krisen kom och älven frös till, så att färjtrafiken avstängdes och alla som begagnat sig av färjorna blevo hänvisade till buss emellan moderstaden och Lundby. Det resulterade i en kolossal överbelastning vid arbetstidens början och slut. Vi gjorde då en framställning till de industrier, som hade de största arbetsstyrkorna på Lundbysidan och även till deras verkstadsklubbar: Var vänliga se efter, om Ni inte kunna skjuta på arbetstidens början en kvart eller så och likadant på eftermiddagen, så att vi kunna transportera Edra arbetare. Denna framställning möttes av totalt oförstående. Flera svarade till och med inte alls på vår framställning.

Redaktören *Gustaf Ahlbin*, Stockholm:

Det skulle vara intressant att i denna församling få diskutera en mycket viktig del av detta föredrag, nämligen kommunens inställning till den bostadspolitiska sidan av taxefrågan. Detta är för Stockholm en dominerande sak av mycket delikat natur, därför att Stockholm har praktiskt taget nu inga möjligheter att bygga bostadshus och komplex av någon större omfattning inom den tidigare bebyggda staden innanför tullarna, utan all byggnadsverksamhet måste förläggas till förorterna. Då har man alltså den stora olägenheten att, om man försämrar taxorna, så har detta också medfört en ytterligare pressning av hyrorna inom den äldre delen av staden och ett försvagande av möjligheterna att få ut folk, där de borde bo. nämligen i förorterna. Jag skulle vilja fråga — särskilt nu för Göteborg — om Ni hava något sådant direkt samband i Edra svårigheter med frågan om taxorna, när det gäller förortsområdena, så att Ni kanske i viss mån liksom Stockholm här måste taga en sådan hänsyn till taxan, att en viktig del av hela trafiken går med stor förlust? För Stockholm rör det sig ju om miljonbelopp, och skulle man få denna förlust täckt så skulle vi ju vara räddade ur ekonomisk synpunkt.

Direktör *Reuterswärd*:

Detta är också för oss en mycket viktig fråga, som vi även hava våra ögon fästa på i Göteborg. För många år sedan utdrogs en spårvägslinje till Kungsladugård, som då låg långt utanför staden — nu ligger det mera centralt — och spårvägen gjorde stora förluster under en lång följd av år, innan bebyggelsen blev så stor, att trafiken kunde bära sig. Staden tog i flera år hem stora vinster genom försäljningar av dyra tomter. Spårvägen fick således taga förlusten, och staden tog hem vinsten.

Beträffande taxegränserna ha vi här i Göteborg endast två: inom stadens eget område tillämpas enhetlig taxa men utanför stadsgränsen är det dubbla avgifter.

Herr *J. A. Fagerberg*, Göteborg:

Beträffande förhållandet mellan en tomtexploatering och stadens trafik så är ju detta ungefär likartat i såväl Stockholm som Göteborg, när det gäller den billiga bebyggelsen. Göteborg är däremot något olika Stockholm beträffande den mera exklusiva bebyggelsen, ty på sista tiden hava i Göteborg områden bebygts, som hela tiden legat centralt. Jag vill då taga Johanneberg som exempel, men beträffande bebyggelsen för mindre bemedlat folk är Göteborg i samma situation som Stockholm — de äro hänvisade till ytterområdena. Vi hava här den i mycket hög grad populära småstugebebyggelsen — en bebyggelse, som har understötts av staden genom lån och genom att ställa synnerligen billiga tomtmarker till förfogande. Dessa småstugeområden hava således blivit förlagda till periferien men invånarna kräva att få åka lika billigt som den övriga stadens invånare. Vi hava exempelvis Pölsebo, Bräcke, Utbynäs m. fl. De kräva nu att få åka för samma billiga penning som övriga. Man har därvid hänvisat till att det inte kan vara rätt, att staden kräver högre avgifter på spårvagnen, när den har förvisat dem till utkanterna.

Chefsingenjören *Stig Nordbeck*, Karlskrona spårvägar:

Enligt mitt förmenande är frågan om gemensamma måltidstimmar kolosalt viktig. För Stockholm verkar det, som om det inte skulle betyda så mycket. Där finns ingen lunchtopp, men för mindre städer är belastningen vid lunchtid kolossal och blir den ytterligare hopträngd, får det mycket svåra konsekvenser. Gas- och elektricitetsverksföreningarna ha emellertid lagt ner ett vidlyftigt arbete för att motverka detta.

Civilingenjören *R. Linse*, Jönköpings spårvägar:

Av föredraget framgick, att man vid den planerade taxehöjningen i Stockholm får se till, att regelbundet resande trafikanter inte drabbas av höjningen, och då uppstår ju genast den viktiga frågan: I vilket förhållande skall priset på månadskortet i så fall stå till priset för vanliga enkla resor? Skall man våga räkna med ett så lågt pris, att det motsvarar resor endast en gång till och en gång från arbetet dagligen? Ett dylikt pris måste emellertid anses orimligt lågt för sådana trafikanter, som företaga resor både 3 och 4 gånger och i fråga om firmors budskickningar mångdubbelt detta antal. Varför skall i synnerhet det senare slaget resor gynnas? I Jönköping hava vi månadskort till ett pris av 80 enkla resor motsvarande tre à fyra resor dagligen, men även detta pris gynnar otillbörligt budskickningarna. Det skulle därför vara intressant att höra, efter vilken princip man tänkt fixera priset på månadskort i Stockholm.

Direktör *Åström*:

Avsikten med månadskortet är helt enkelt att söka tillgodose de bostadspolitiska synpunkterna, som från stadens sida måste anläggas och som trafikföretaget måste beakta. Att det emellertid skulle föra med sig en högst avsevärd försämring av affärerna — vilket jag tror ingenjör Linse menar — vill jag inte riktigt gå med på, därför att månadskorten skulle ju dock hållas vid ett relativt högt pris och endast avse förortstrafikanterna. Man skulle nämligen utgå från inte bara dessa tjugofem dubbelresor per månad, som hänföra sig till den reguljära förflyttningen mellan bostad och arbetsplats — ty det händer ofta, att varje trafikant åker någon gång mer om dagen — utan från ett antagande av sextio resor — dels femtio arbetsresor och dels tio nöjesresor — eller vad man vill kalla dem. Det torde också bli en relativt liten del av trafikanterna, som så att säga skulle kunna finna det förenligt med sin ekonomi att köpa dessa månadskort, d. v. s. endast sådana som verkligen kontinuerligt resa och som kunna säga: Denna månad vet jag, att jag kommer att resa c:a sextio resor och sålunda förtjäna på kortet. Det står givetvis var och en fritt, som reser, att köpa sådant månadskort, men utöver ovannämnda kategori torde det bli mycket få, som skulle vilja betala månadskortpriset. Månadskort skulle icke ställas till förfogande för innerstadstrafikanterna med deras lägre taxa. Skulle man göra det, har man gått in på ett helt annat spörsmål.

Direktören *H. Ångström*, Upsala spårvägar:

Har Stockholms Spårvägar tänkt sig möjligheten av, att man köper månadskort på en godtycklig dag — således att icke enbart gälla per kalendermånad? Ofta kommer exempelvis folk in till staden från sommarnöjet eller

semestern mitt i månaden. Ett sådant system ha vi i Uppsala, och det går bra. Det är ju så, att man genom att sätta priset tillräckligt högt bemästrar antalet månadskortköpare vilket icke hindrar att kortet göres mera praktiskt användbart för allmänheten genom att icke begränsa inköpsrätten till viss dag i månaden. En fråga, som direktör Åström icke gick in på var, att allmänheten fått för sig att det skulle vara mycket fördelaktigt att få köpa rabattkort eller rabatter av den typ köpenhamnarna ha haft. Det är ju en sak, som gjorts mycket reklam för i svenska tidningspressen, och det roade mig för ett par år sedan, när frågan om Köpenhamssystemet var aktuell, att undersöka, huruvida det verkligen var förenligt med ekonomisk fördel för Köpenhamn att införa dessa returesor, med ett pris som jag vill minnas utgjorde 25 öre tur och retur gällande inom vissa bestämda klockslog. Rent statistiskt sett var detta taxesystem enligt min mening, ett ekonomiskt missgrepp och detta även under normala förhållanden. Nu ha vi ju genom krisen och kriget kommit in i exceptionella förhållanden. Hos oss är vi nu inne i en inflationsperiod, då man absolut måste räkna med höjning av rådande taxor på flera håll och i Köpenhamn har man också kommit in i liknande förhållanden, vilket gör, att för närvarande hela frågan måste bedömas från ett helt annat utgångsläge, än då taxan en gång först bestämdes.

Direktören *E. Hultman*, Malmö spårvägar:

Man får inte säga om Köpenhamns spårvägar i detta avseende — åtminstone efter vad jag funnit — att ett ekonomiskt missgrepp begåtts. Direktör Juel Hansen framhöll för mig några månader efter det taxan hade genomförts, att han var förhållandevis nöjd med den, d. v. s. han sade mig då, att folk åkte mest på de tider av dagen, då det var ledigt i vagnarna. Någon nämnvärd utökning av vagnantalet under lunchtiderna hade icke behövts.

Direktör *Ångström*:

Om jag strävar efter att rätta till min ekonomi genom en taxeändring, exempelvis med tillämpning av utökade rabatter, och den förväntade stegringen i inkomsterna under en uppåtgående konjunkturperiod uteblir, då anser jag att den företagna taxeregleringen utgör ett ekonomiskt missgrepp. Detta hindrar icke att en ekonomiskt förlustbringande taxa kan försvaras ur social och bostadspolitisk synpunkt, men detta är en fråga som jag icke önskar beröra i föreliggande fall.

Direktör *Åström*:

Kanske av det skälet, att jag ej ville förlänga diskussionen, hoppades jag, att vi ej skulle komma in på Köpenhamnstaxan, men eftersom vi nu gjort det, vill jag säga, att jag kommit till den uppfattningen — liksom direktör Ångström — att denna entimmesbiljett icke betytt någon ekonomisk förbättring, och jag gissar, att avsikten ej heller varit, att den skulle betyda någon sådan för företaget. Här har jag bestyrkts av ett brev från direktör Juel-Hansen i Köpenhamn. Han hade fått sig tillsänd av någon svensk vän en artikel i *Allehanda*. Artikeln var trevligt skriven, men innehöll åtskilliga felaktigheter, och Juel-Hansen var angelägen att få den rättad. Som den fina person han är, lämnade han beriktigandet till mig för att »om det skulle incommodera Stockholms Spårvägar» kasta brevet i papperskorgen, annars lämna in det till tidningen.

Direktör Juul-Hansen hade sålunda icke föreslagit den taxehöjning, som ägde rum 1932, ty spårvägen hade gått med förtjänst redan då, vilket även sedan varit fallet. Han hade alltså icke påkallat taxehöjningen, men av andra skäl — han angav ej vilka — hade en taxehöjning genomdrivits. Han hade då föreslagit denna entimmesbiljett, vilket ger mig anledning tro, att detta var en ren förmån, som gavs åt trafikanterna efter denna ur hans synpunkt onödiga taxehöjning. Ehuru det nog är så som direktör Hultman säger, att den ökade trafiken på denna biljett mest kommit till utveckling under trafiksvaga delar av dagen, tror jag sålunda, att man har kunnat göra entimmesbiljetten enbart, därför att taxan höjts onödigt mycket. Man får nog emellertid akta sig för att draga mitt resonemang för långt, att inte något liknande biljettsystem, som även medgav vissa resor under rusningstiden, skulle kunna tänkas, därför att det är nog så, att Köpenhamnsbiljetten och liknande helt enkelt inte kunna utnyttjas mer än till en viss gräns under rusningstiderna. Det ligger i sakens natur, att större delen av trafikanterna då icke kunna begagna sig av den.