

RUSNINGSTRAFIKEN OCH DESS VERKNINGAR.

Föredrag av direktör *Torsten R. Åström*,
AB Stockholms Spårvägar.¹

Rusningstrafiken på de allmänna transportmedlen i lokaltrafik, d. v. s. anhopningen av mycket stark trafik inom ett fåtal av trafikdygnets timmar på morgonen och kvällen, är en företeelse, som intimt sammanhänger med den moderna samhälls- och kommunikationsutvecklingen och som successivt framvuxit med denna. Det var dock först de sista åren före det nu pågående kriget som denna trafikföreteelse och dess verkningar började bli föremål för ett mera ingående studium och överläggningar bland trafikmän.

Den allmänna innebörden i begreppet rusningstrafiken torde framgå av diagrammet på bild 1, utvisande resandefrekvensen under olika tider av trafikdygnet på Stockholms spårvägars samtliga linjer 1942, samt av den uppgiften att icke mindre än 40 % av trafiken under ett dygn i Stockholm och Göteborg — de båda städer i Sverige, där rusningstrafiken torde vara mest framträdande — hänför sig till följande fem timmar av trafikdygnet, nämligen kl. 6.30—9.30 och kl. 16.00—18.00. Under den fria trafikutvecklingen före kriget hade dittills rusningstrafiken i stort sett kunnat bemästras genom en fortskridande utökning av fordonsparken, för vars dimensionering den högsta trafiktoppen på dagen blev avgörande, även om utvecklingen härvid visade ytterst bekymmersamma tendenser. Genom kriget och därmed följande rubbningar, främst motortrafikens kraftiga åtstrypning, förändrades situationen i flertalet länder så att rusningstrafikens besvärande natur på allvar framträdde med krav på korrigerande åtgärder (bild 2).

I det följande skall jag söka klargöra orsakerna till rusningstrafiken och dess fortgående tillspetsning, ävensom redogöra för några av de försök till utjämning av denna trafik som företagits utomlands och i Stockholm.

Stadsutvecklingen.

För att skapa en riktig utgångspunkt för ett föredrag som detta är en kortfattad redogörelse över stadsutvecklingen på sin plats.

Den nutida storstaden har blivit vad den i dag är tack vare de moderna trafikmedlen. I och med de elektriska spårvägarnas införande omkring sekelskiftet och icke minst motortrafikens lavinartade

¹ Uppgifterna sammanställda på bolagets drifttjänstavdelning genom avdelningsingenjör Stig Samuelson.

utveckling under 1920- och 30-talen skapades möjligheter att öka avståndet mellan arbetsplats och bostad — det är förvärvstrafiken, som dominerar all lokaltrafik — och därmed kunde städerna växa i

Passagerare
i tusental

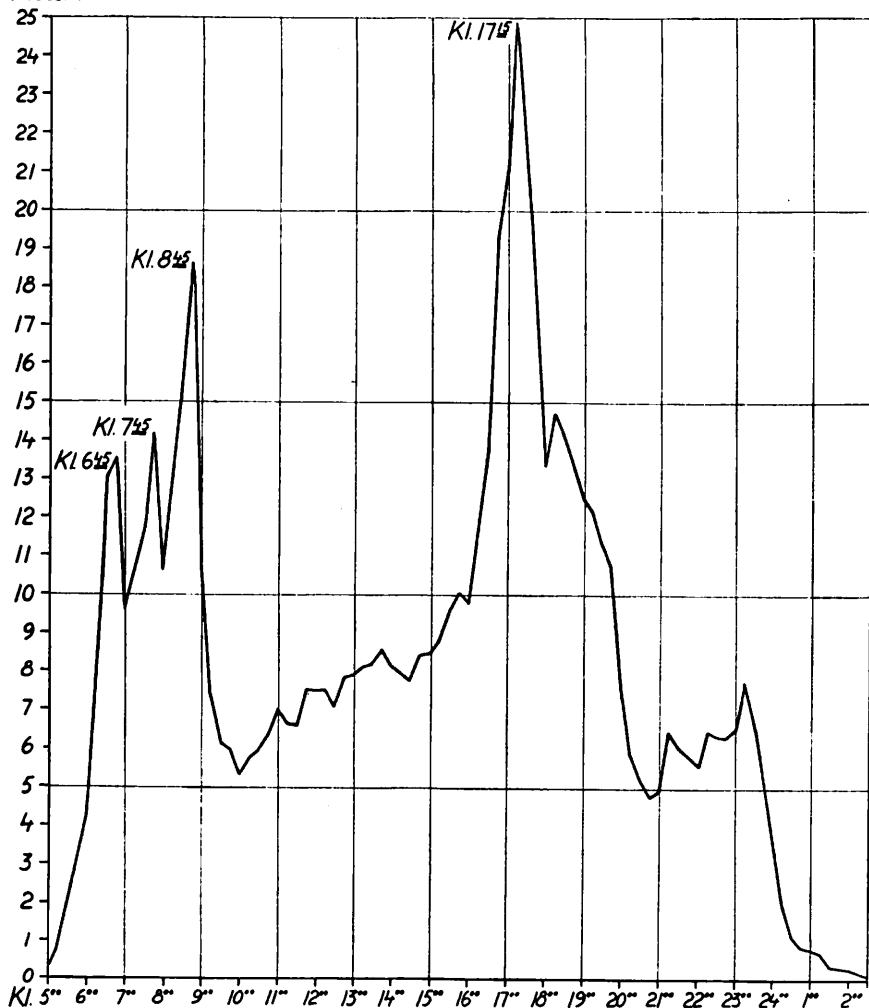


Bild 1. Resandefrekvensen på AB Stockholms Spårvägars linjenät tisdagen den 10 februari 1942 (trafikräkning med kvartstimmes intervall).

omfattning, till synes utan hämningar. Som en följd av stadsorganismens utveckling kom emellertid även citybildningen, d. v. s. anhopningen av administrationen, finansväsendet, handeln samt kulturell verksamhet av olika slag till stadens centrum, där så småningom bostadslägenheterna fingo maka åt sig för att ge plats för arbetsloka-

ler åt all denna verksamhet. Så är givetvis särskilt fallet med en huvudstad, i vars city ju även landets centraladministration får sitt säte.

En bild av denna utveckling ge siffrorna för folkmängden i Stockholms tre mest typiska cityförsamlingar, Klara, Jakob och Storkyrkoförsamlingen (bilderna 3 och 4). Sedan början av detta sekel har den bosatta folkmängden i dessa församlingar successivt minskat. Från

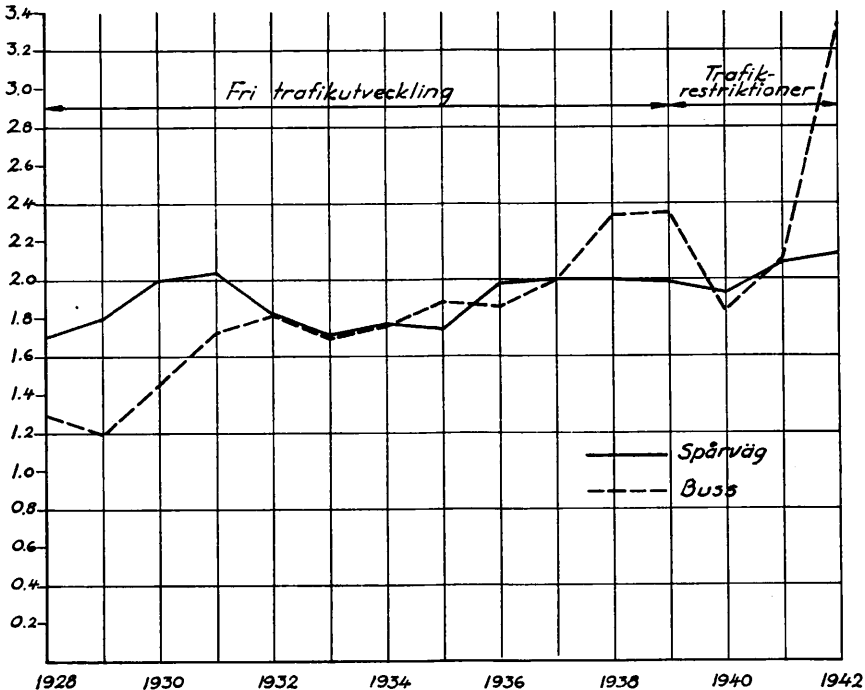


Bild 2. Tillhandahållna platser under rusningstrafik i förhållande till normaltrafik i Stockholm åren 1928—1942.

att år 1910 ha varit ca 35 000 hade de trettio år senare minskat till ca 23 000, vilket motsvarar en minskning med omkring 35 %. Under samma tidrymd har staden Stockholm i sin helhet vuxit från 344 000 till ca 590 000, eller en ökning med 72 %, och stockholmsområdet — Stockholm jämte 17 angränsande kommuner — från 408 000 till 727 000, motsvarande en ökning av 78 %. Det är givet, att en sådan kraftig ökning måste återspegla sig i trafiken, och då det ju är till stadens centrum, som trafiken till mycket stor del söker sig, äro trafikförhållandena i denna del av staden de mest komplicerade och svårlösta.

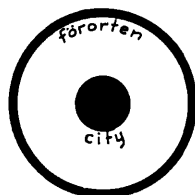
Även för industrierna skedde en förändring; här har utvecklingen gått i andra riktningen. Utrymmet inom stenstaden började bli för

litet och de på flera håll trånga och omoderna industrilokalerna måste bytas ut mot mera hygieniska och praktiska sådana. Möjligheterna till direkt lastning på tåg och båt voro även ofta små för att inte säga obefintliga. Dessa faktorer och många andra samverkade till att industrierna började flytta ut till de orörda markområdena i förorterna med bättre kommunikationer och därmed accentuerades den för lokaltrafiken så ogynnsamma industritrafiken.

Men förortsområdet kom icke endast att bebyggas med industrier. De moderna strävandena efter bättre bostadsförhållanden ledde sam-

Förorten = 17 till Stockholm gränsande kommuner jämte Bromma, Enskede och Brännkyrka.

City = Klara, Jakobs och Nikolai församlingar.



1910

Stor-Stockholm = 408 000 invånare

Därav { förorten = 64 000 = 16 %
city = 35 000 = 9 %

1940
Stor-Stockholm = 727 000 invånare

Därav { förorten = 268 000 = 37 %
city = 23 000 = 3 %

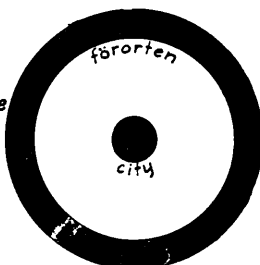


Bild 3. Förorternas och cityområdets andel i Stor-Stockholms folkmängd åren 1910 och 1940.

tidigt med en stigande tomtnapphet i den inre staden till en kraftigt ökad bostadsbebyggelse på förortsområdet, i Stockholm främst representerad genom stadens egen trädgårdsstadsbebyggelse. Så har varit fallet i många städer och kanske särskilt i Stockholm, där i dag det ursprungliga stadsområdet kan sägas vara i stort sett fullbyggt och där sålunda utvecklingen i fortsättningen måste ske i förorterna. Med utflyttningen till förorterna blev den dagliga fram- och återresan mellan bostad och arbetsplats nära nog en nödvändighet, och med den differentiering, som strängt tillämpats mellan bostadsområden och industriområden blev trafikströmmarna som regel ensidigt riktade, olika morgon och kväll.

Alla nu nämnda faktorer, citybildningen, industriernas flyttning till förorterna liksom ock förorternas utveckling som bostadsområden ha samverkat till att trafiken blev allt intensivare, samtidigt som trafik-

Folkmängdsminskningen i Stockholms mest typiska cityförsamlingar.
(Klara, Jakob och Storkyrkoförsamlingen.)

År	Stockholms folk-mängd den 31/12	Stockholms-området folk-mängd den 31/12 ¹	Cityförsamlingarna							
			Klara		Jakob		Storkyrko-förs.		Summa	
			Folk-mängd	% av sta-dens folk-mängd	Folk-mängd	% av sta-dens folk-mängd	Folk-mängd	% av sta-dens folk-mängd	Folk-mängd	% av sta-dens folk-mängd
1910	343 832	408 000	13 427	3.9	10 946	3.2	10 972	3.2	35 345	10.3
1915	392 427	456 000	12 257	3.1	10 257	2.6	10 863	2.8	33 377	8.5
1920	419 788	488 000	11 627	2.8	9 227	2.2	11 392	2.7	32 246	7.7
1925	442 528	534 000	11 085	2.5	9 304	2.1	11 495	2.6	31 884	7.2
1930	502 203	612 000	9 238	1.8	8 081	1.6	11 962	2.4	29 281	5.8
1935	533 884	651 000	8 392	1.6	7 148	1.3	10 613	2.0	26 153	4.9
1940	590 543	727 000	6 718	1.1	6 530	1.1	9 344	1.6	22 592	3.8
1941	599 962	739 000	6 754	1.1	6 652	1.1	9 636	1.6	23 042	3.8

Folkmängdsminskningen inom cityförsamlingarna under trettioårsperioden 1910—1940 = 12 753 eller c:a 36 % av folkmängden år 1910.

¹ Stockholm jämte följande 17 angränsande kommuner: Sundbybergs stad, Solna, Lovö, Lidingö stad, Nacka, Sollentuna, Järfälla, Spånga, Hässelby villastads köping, Danderyd, Stocksunds köping, Djursholms stad, Täby, Saltsjöbadens köping, Bo, Tyresö, Huddinge.

Bild 4.

enheternas antal på gatorna utökades genom motorfordonstrafikens tillkomst. Genom anpassning av gator och trafikplatser sökte man tillgodose trafikens ökade utrymmeskrav men det gick inte att ens tillnärmelsevis annat än utanför de egentliga stadsområdena hålla jämna steg med denna. De trånga gatorna inne i städernas äldre delar — som ofta fingo upptaga den största och tyngsta delen av trafiken — skapade härvidlag problem, vilka föreföllo olösbara om man icke skulle vidtaga synnerligen omfattande och kostsamma gaturegleringar. Städerna voro icke byggda för den enorma trafiken, som särskilt morgon och kväll sökte sig fram på deras gator.

I dag ha vi anledning se tillbaka på denna tid och konstatera, att det icke var trafikmängderna i och för sig — d. v. s. transporterat gods och personer — som härvidlag orsakade trafikproblemen utan de på gatorna körande trafikenheterna. Rusningstrafiken är sålunda i dag icke så mycket ett gatukapacitetsproblem, som det var före kriget, utan ett problem, som närmast sammanhänger med antalet till förfogande ställda allmänna transportfordon (bilderna 5 och 6). Möjligheterna att skaffa och hålla i trafik nya fordon — för lösande av detta problem —

Transportapparatens fördelning på olika trafikmedel

Hela transportapparaten i förhållande till folkmängden

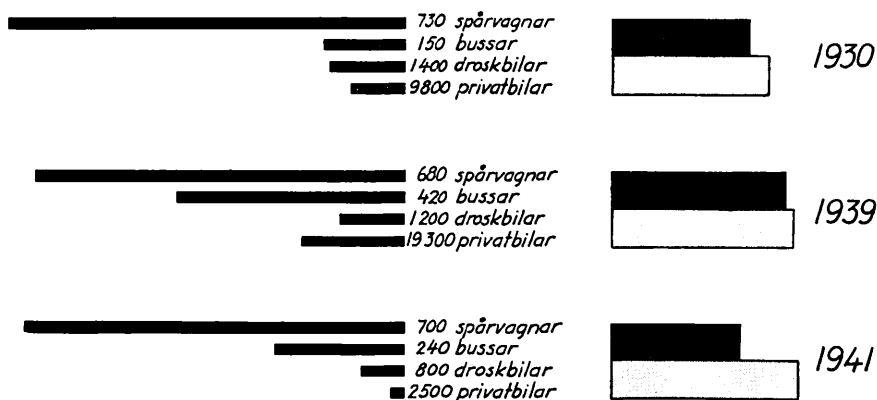


Bild 5. Transportapparaten och folkmängden i Stockholm åren 1930, 1939 och 1941.

Antal bussar

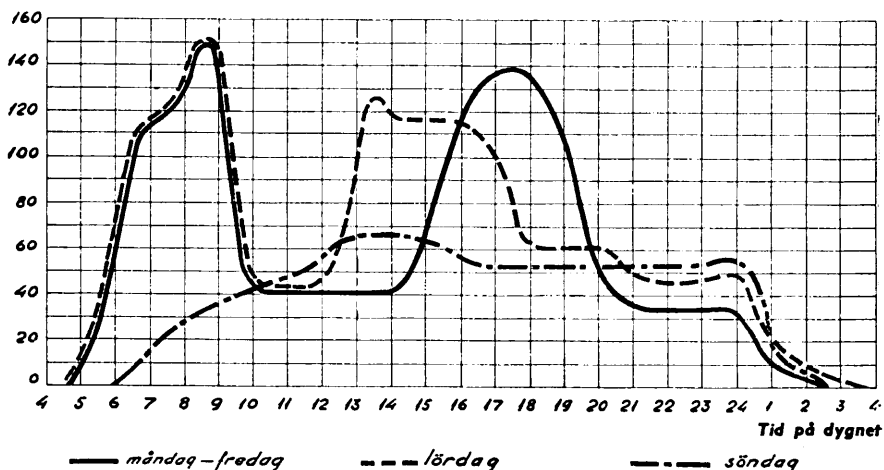


Bild 6. Bussarnas ut- och inryckning under ett trafikdygn i februari 1942 vid AB Stockholms Spårvägar.

äro dock som vi alla veta i närvarande stund begränsade med hänsyn till rådande knapphet på såväl för tillverkningen som för driften nödvändiga materialier.

Trafikantkategorier.

Men icke endast städernas utveckling och invånarnas reseförhållanden ha skapat trafikproblemen utan även trafikanternas benägenhet att företaga sina resor vid samma tider. Vid en bedömning av den egentliga lokaltrafiken måste man härvid komma ihåg att förvärvstrafiken, d. v. s. resorna mellan bostad och arbetsplats, är den

dominerande inom trafiklivet. Det är sålunda resorna till och från arbetet, som utgöra den största kategorien och som också äro svårast att bemästra ur teknisk och ekonomisk synpunkt för trafikföretagen.

Förr i världen voro arbetsförhållandena för anställda av olika slag icke så strängt likriktade som nu. I och med att åttatimmars-lagen trädde i kraft den 1 januari 1920 började tiderna för arbetets början och slut för arbetare alltmer att jämkas samman. Visserligen voro dessa tider redan före denna tidpunkt i viss mån sammanfallande — vilket bl. a. förekomsten av de s. k. arbetaretågen visar — men den verkliga topptrafiken på eftermiddagen uppkom egentligen i och med att arbetarna efter åttatimmarslagens genomförande började sluta arbetet samtidigt med andra trafikantkategorier. Sedermera har likriktningen ifråga om arbetstiden till och med accentuerats så, att i en del kollektivavtal bestämmelser härom intagits. I allmänhet torde arbetstiden för arbetare vara från kl. 7 till kl. 16.30 med två halvtimmesuppehåll.

Men även för andra kategorier började man införa lika arbetstider. Sedan den i huvudsak nu gällande butiksstängningslagen trädde i kraft den 1 oktober 1919 ha de flesta affärernas tider för öppethållande blivit kl. 8—18, för en del affärer dock med en halvtimmes förskjutning på morgonen. Härigenom ha de affärsanställda också blivit en trafikantkategori av viss betydelse för rusningstrafiken.

De kontorsanställda ha dock i Stockholm genom sitt större antal ännu starkare inverkan, vilket framgår av att för Stockholms vidkommande på morgnarna kontorens speciella trafiktopp — en kvart före nio — över hela trafiknätet sammanlagt överstiger såväl sju- som åttatopparna. En annan kategori är även skolbarnen, övriga studerande m. fl.

Man kan sålunda för rusningstrafiken i stort sett särskilja fyra trafikantgrupper, nämligen arbetare, butiksanställda, kontorsanställda och skolelever. Av dessa börja arbetarna företrädesvis kl. 7, de butiksanställda och skoleleverna kl. 8 samt de kontorsanställda kl. 9. Som framgår av diagrammet över dygnsbelastningen för Stockholms spårvägs- och busslinjer är morgontrafiken även starkt accentuerad en kvart före dessa klockslag. För eftermiddagstrafiken äro förhållandena däremot annorlunda. Då arbetarna som regel ha något längre arbetstider än övriga kategorier blir situationen den, att utom för de butiksanställda och skoleleverna en kraftig rusningstrafik uppstår omkring kl. 17. Denna trafiktopp är också i Stockholm den ojämförligen svåraste på hela dagen.

Rusningstrafiken i Stockholm.

Sedan 1939 ha vid flera tillfällen särskilda trafikräkningar vidtagits i Stockholm i avsikt att erhålla uppgifter över dygnsbelastningen på olika linjer. Räkningarna ha tillgått på så sätt, att konduktörerna på

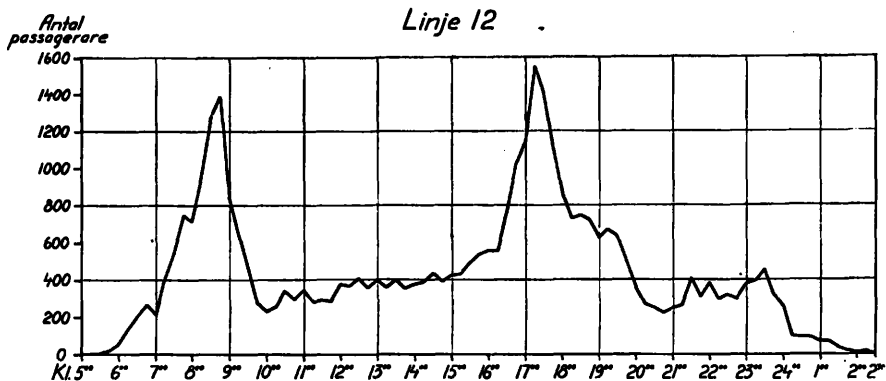


Bild 7. Trafikfrekvensen på förortsspårvägslinjen till Nockeby tisdagen den 10 februari 1942.

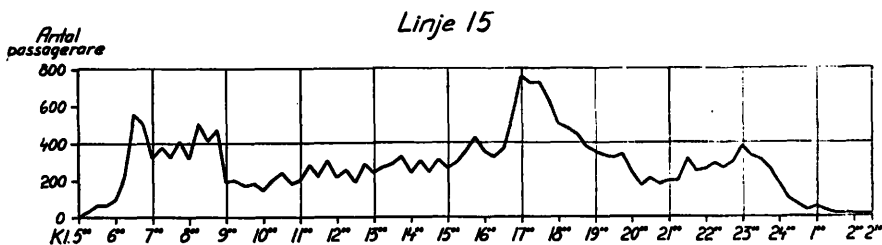


Bild 8. Trafikfrekvensen på förortsspårvägslinjen till Sundbyberg tisdagen den 10 februari 1942.

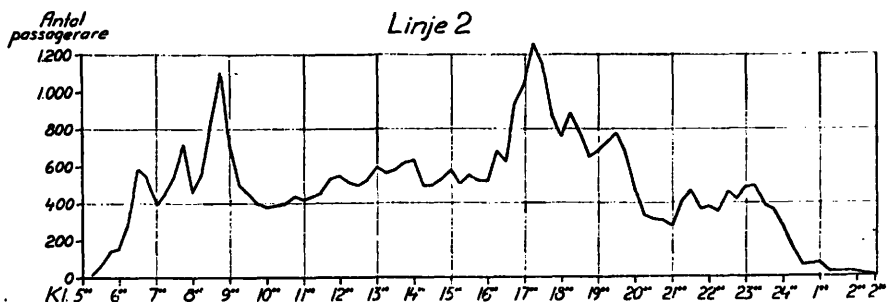


Bild 9. Trafikfrekvensen på stadsspårvägslinjen nr 2 tisdagen den 10 februari 1942.

samtliga linjer antecknat antalet passagerare varje kvart i vagnarna. Genom hopsummering av siffrorna för resp. linjers vagnar har sedan trafikbelastningen för varje linje erhållits. De erhållna diagrammen ha på ett utmärkt sätt återspeglat de olika linjernas skiljaktigheter och av belastningen på morgnarna har man även klart kunnat utläsa den sociala strukturen av de olika linjernas trafikområden. Den typiska kontorsfolkslinjen till Nockeby (bild 7) har sålunda sin svåraste

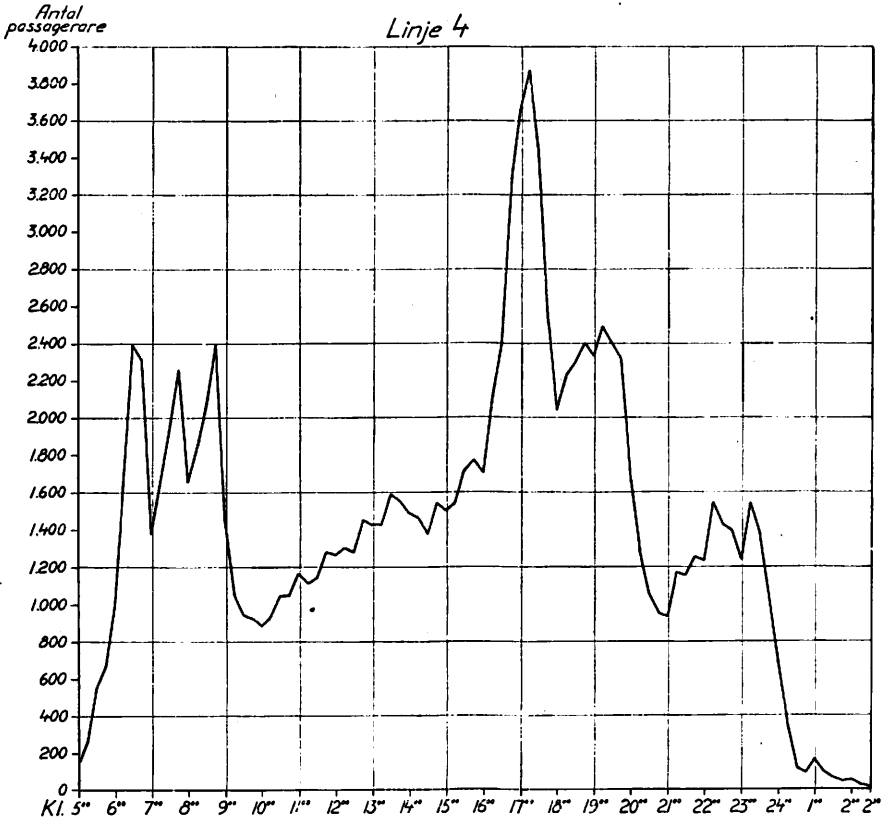


Bild 10. Trafikfrekvensen på stadsspårvägslinjen nr 4 tisdagen den 10 februari 1942.

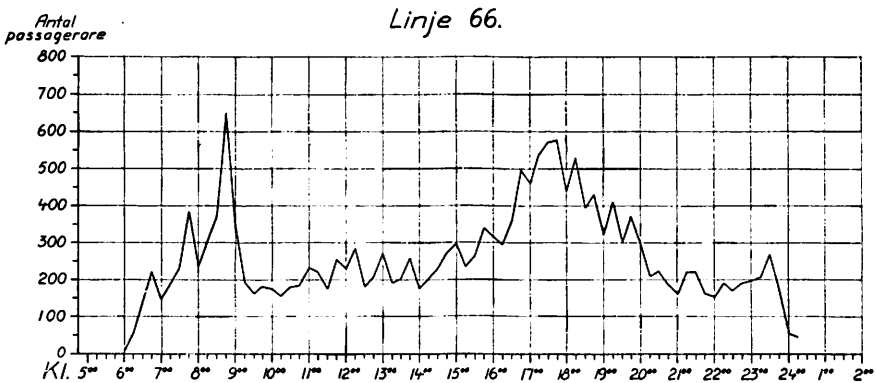


Bild 11. Trafikfrekvensen på stadsbusslinjen till Gärdet torsdagen den 5 oktober 1939.

morgontopp före kl. 9 under det att linjen till Sundbyberg (bild 8) med övervägande arbetartrafik har sin största morgontopp före kl. 7. Förhållandena äro för övrigt enahanda på spårvägslinje 2 (bild 9), där kontorstrafiken dominerar, och spårvägslinje 4 (bild 10) — ringlin-

jen — där arbetartrafiken överväger. Den gamla busslinjen till Gärdet (bild 11) — linje 66 — var den speciella problemlinjen, då kontors-

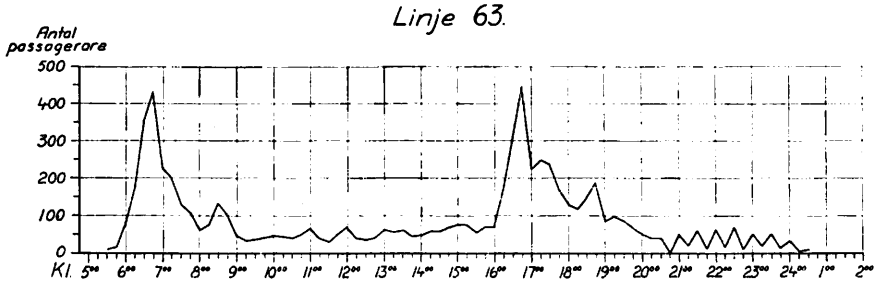


Bild 12. Trafikfrekvensen på förortsbusslinjen till Bromma kyrka torsdagen den 5 oktober 1939.

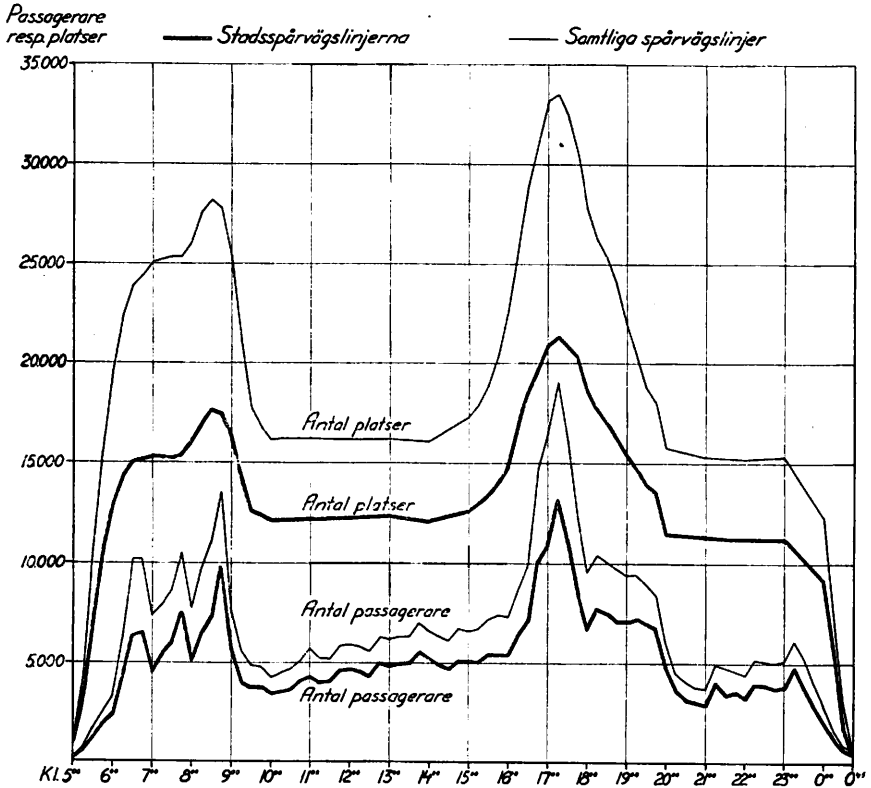


Bild 13. Stadspårvägslinjernas i Stockholm trafikfrekvens tisdagen den 10 februari 1942.

trafiken på morgonen var den kraftigt dominerande och koncentrerad på endast några korta minuter, liksom även busslinjen till Bromma kyrka (bild 12), som har sin trafiktopp före kl. 7 .

På grundval av den på detta sätt senast verkställda trafikräkningen har även det tillgängliga platsantalets variation under trafikdygnet kunnat återges. Denna variation är störst på förortslinjerna, vilket givetvis sammanhänger med den för dessa linjer speciella karaktären av linjer med starkt övervägande förvärvstrafik, ensidigt inriktad. För linjegrupperna, stads- resp. förortslinjerna, är den totala trafiken, som förut nämnts, störst på eftermiddagen. För att tillgodose trafik-

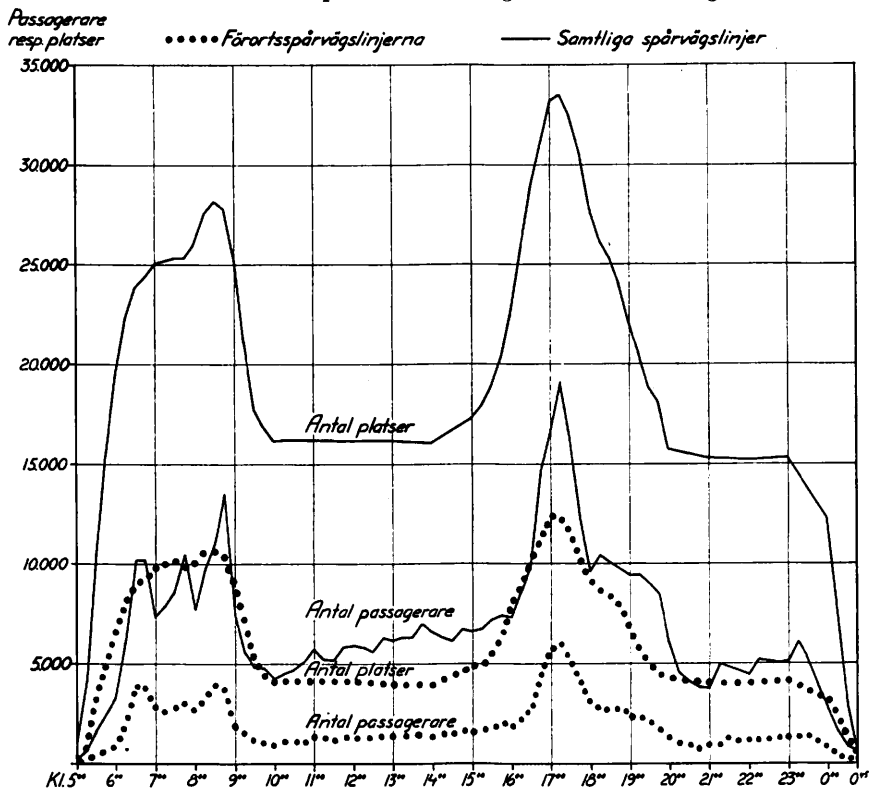


Bild 14. Förortsspårväglinjernas i Stockholm trafikfrekvens tisdagen den 10 februari 1942.

behovet vid denna topptrafik är sålunda antalet tillgängliga spårvagnsplatser på hela nätet i Stockholm mer än dubbelt mot under normaltrafiken. På stadslinjerna (bild 13) är antalet spårvagnsplatser 75 % flera men på förortslinjerna (bild 14) tredubbelt större än under dagens lugna trafiktid. Vad detta betyder ifråga om extra vagnar, som många göra tjänst bara ett enda varv, förstår var och en. För trafikföretagen blir det sålunda att hålla en vagnpark, som kan ta upp denna oerhörda trafikbelastning på eftermiddagarna men som kanske till mer än 50 % står outnyttjad under större delen av trafikdygnet!

Men det är inte bara fråga om ekonomiska konsekvenser med hänsyn till vagnparkens storlek. Genom de korta tjänster, som personalen har på dessa insatståg och extravagnar, uppkommer också mycken spilltid då personalen ej kan utnyttjas i trafiktjänst men väl draga kostnader. Då ju personallönerna inom ett trafikföretag utgöra den dominerande delen av driftkostnaderna bli dessa extratåg mycket dyra i förhållande till den tid de kunna vara ute i tjänst.

Som framgår av bild 15 är i Göteborg det antal platser, som ställes till förfogande på hela nätet under rusningstid 75 % högre än under icke rusningstid.

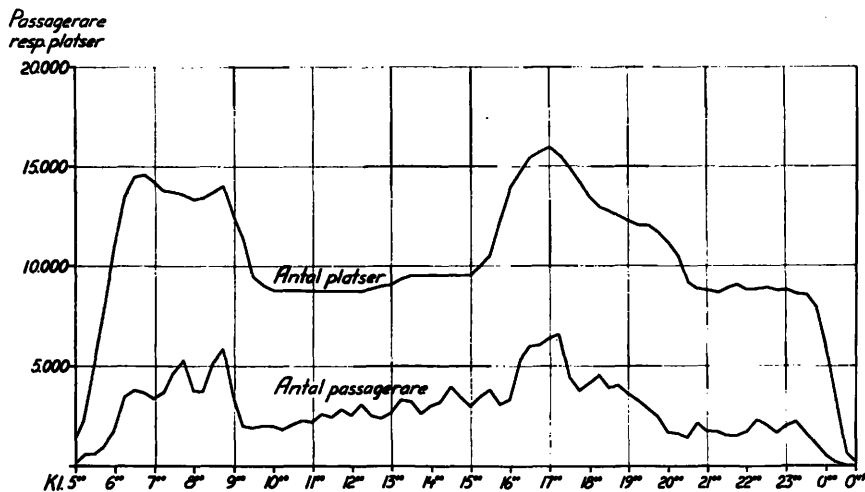


Bild 15. Göteborgs Spårvägars trafikfrekvens onsdagen den 28 januari 1942.

Rusningstrafiken i utlandet.

Som jag förut nämnt blev rusningstrafikproblemet tillspetsat i och med krigets utbrott, i all synnerhet i de nu krigförande länderna. I de utländska trafiktidskrifterna — särskilt de engelska och amerikanska — har då och då rusningstrafiken ventilerats och det är måhända på sin plats att nämna något om erfarenheterna i detta hänseende i dessa länder.

Det torde vara i England med dess starkt industrialiserade och motoriserade städer, som man först kom upp med idén att motverka rusningstrafiken genom att differentiera arbetstiderna och införa s. k. »staggered hours».

Genom rustningsindustriens intensifiering och kanske även bombningarna ha dessa redan före kriget aktuella åtgärder ytterligare aktualiserats. Detta innebar, att arbetarna och övriga anställda i en viss fabrik eller visst industriområde fingo börja och sluta arbetet i

grupper med skilda tider, så att de insatta fordonen, bussar eller spårvagnar, kunde användas inte bara en utan två eller tre gånger i samma trafik. Av allt att döma ha engelsmännen i detta hänseende gått mycket grundligt tillväga och genom att fabrikena arbeta i skift har man lyckats åstadkomma att transportmedlen kunnat utnyttjas även för återtransport av arbetare. Bland de engelska städer, som genomfört regleringar i arbetstiderna med hänsyn till rusningstrafiken, märkas Bristol, Glasgow, Manchester m. fl.

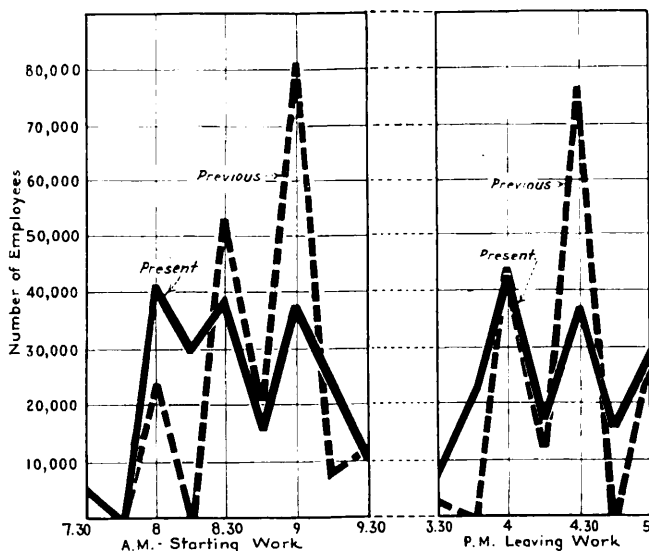


Bild 16. Utspredning av arbetstiden inom de statliga verken i Washington. Den streckade kurvan visar arbetstidernas början och slut före och den heldragna kurvan efter omläggningen. (Ur Transit Journal 5/1941).

Men även i Amerika har trafiknöden tvingat till justeringar av arbetstiderna. Den väl intressantaste arbetstidsomläggningen i Amerika torde ha skett i huvudstaden Washington. Staden, som ju är Förenta Staternas administrativa centrum, har såsom sådant en mängd myndigheter och liknande institutioner, där före omläggningen arbetstiderna voro i stort sett lika. Över 80 000 personer — mer än halva antalet i dessa myndigheter anställda — började sålunda kl. 9. I och med att krisorganisationerna började träda i funktion ökades antalet anställda och till slut kunde trafiken icke längre klaras av på ett tillfredsställande sätt. Genom dekret av presidenten personligen ändrades arbetstiderna så, att kontoren började med kvartstimmes-intervall mellan kl. 7.30 och 9.15. Verkan härav blev som framgår av bild 16 betydande med en sannolik sänkning av den absoluta toppfrekvensen för resor till och från arbetet ända ner till 50 % av trafiken före omläggningen.

Hamnstaden Seattle, där bl. a. betydande flygmaskinsfabriker finnas, genomförde endast några månader efter det trafiken i staden helt omlagts till buss och trådbuss en långt gående utspridning av arbetstiderna. Gatuförhållandena äro svåra och trafiken var sådan, att under rusningens fyra timmar omkring hälften av hela dygns- trafiken skulle avvecklas. En utjämning av rusningstrafiken var så- lunda nödvändig och dessutom indrogos hållplatser samt förbjöds all parkering på huvudgatorna under eftermiddagens rusningstrafik.

Även Chicago har måst genomföra differentiering av arbetstiderna och har för den skull indelat staden i distrikt, inom vilka arbets- tiderna reglerats för större företag.

I avsikt att samordna trafiken och behovet av transportmedel har i Canada tillsatts en »transit controller», som har befogenhet att in- gripa i all trafik, såväl lokal- som fjärrtrafik, införa »staggered hours» i fabrikerna och på kontoren samt även utfärda lokala förhållnings- regler såsom t. ex. förbud mot parkering.

Enligt tillgängliga uppgifter har man även i Tyskland ändrat ar- betstiderna men dessutom sökt andra utvägar för att tillgodose topp- trafiken. Trots minskad vagnpark och betydande inskränkningar ifråga om personal har den tyska lokaltrafiken i stort sett kunnat bibehålla samma antal vagnkilometer som före kriget. Detta har bl. a. kunnat ske genom ökad användning av släpvagnar. Men därjämte har man försökt att spara vagnar genom höjning av körhastigheten, vilket kunnat åstadkommas genom att borttaga hållplatser och där- med öka hållplatsavstånden. Under det att sålunda i Stockholm håll- platsavståndet i medeltal utgör omkring 250 m ha yttrafikmedlen i Berlin ett medelavstånd på ca 380 m och man avser att än mer öka detta.¹ Även kapacitetsökning av vagnarna har på sina håll vidtagits i Tyskland. Breslau har sålunda inrättat speciella rusningstrafik- vagnar med nästan enbart ståplatser.

De i utlandet vidtagna åtgärderna i syfte att komma till rätta med rusningstrafiken ha varit nödttvungna, och utvecklingen här i Sverige — som en följd av gummirestriktionerna — ger kanske anledning att även hos oss på allvar söka åstadkomma en utjämning av trafiken under rusningstiderna.

Försök till trafikutjämning i Stockholm.

Första gången frågan om åtgärder mot rusningstrafiken togs upp till behandling var omedelbart efter krigsutbrottet i september 1939. I samband med de då genomförda bränslerestriktionerna, som åter- verkade på både bil- och busstrafiken, föreslog överståthållaren, att

¹ Sedermera har beslut fattats om att utöka hållplatsavstånden i Berlin till över 500 m.

frågan om viss utspridning av arbetstiderna borde diskuteras med intresserade parter. Genom att restriktionerna så småningom kunde delvis hävas visade det sig emellertid icke nödvändigt att då tillgripa några åtgärder i nämnda syfte.

När sistlidna vinter trafikkommissionen anbefalldes minskad körning med bussar föreslog spårvägsbolaget att frågan om utspridning av arbetstiderna ånyo skulle upptagas. En särskild kommitté tillsattes av spårvägsbolagets styrelse i januari månad 1942 med uppgift att söka åstadkomma en frivillig ändring av arbetstiderna för anställda i större företag, så att rusningstrafiken på för- och eftermiddagarna skulle kunna utjämnas. Sedan en förteckning upprättats över verk och företag med minst ett 100-tal anställda gjorde kommittén framställning hos ledningen för vederbörande företag om förskjutning av arbetstiden. Det visade sig härvid svårt och även ur trafiksynpunkt mindre angeläget att genomföra ändringar i arbetstiderna för arbetare och butiksanställda, varför kommittén huvudsakligen inriktade sin verksamhet på gruppen kontorsanställda.

Kommittén inregistrerade ca 150 företag med i det närmaste 60 000 anställda, varav 65 företag med 37 000 anställda i första hand ansågs bära ifrågakomma vid förskjutning av arbetstiden. Återstoden hade sådana arbetstider eller sådan belägenhet på sina arbetsplatser, att något ingripande från kommitténs sida icke ansågs vara behövligt. Av de till förstnämnda kategori hänfödda 65 verken och företagen ändrade 27 på kommitténs framställning sina arbetstider. Övriga 38 önskade antingen icke alls medverka eller drog ut på tiden med sina svar, så att det aldrig blev någon ändring av arbetstiderna. Av de 65 verkens och företagens 37 000 anställda åstadkoms ändringar blott för ca 9 000. I allmänhet konstaterades, att man var ovillig att företaga större ändringar i sina arbetstider än med 15 eller 30 minuter. Endast för ca 2 000 personer kunde en förskjutning med 45 minuter åstadkommas.

Då den starka kölden och de häftiga snöfallen i slutet av januari och början av februari medförde en kraftig belastning av bolagets trafikmedel ansågs det önskvärt att lära känna verkningarna av de genomförda förskjutningarna av arbetstiden. Den 10 februari företogs därför en trafikräkning, vilken kunde jämföras med en liknande sådan den 25 november 1941. Medan vid novemberräkningarna de betalande trafikanterna uppgingo till endast 460 000, hade vid februariräkningen antalet stigit till 519 000, vilket betyder en ökning med nära 13 %. Denna ökning träffade till den helt övervägande delen tiderna för toppbelastningen, alltså mellan kl. 6.00 och 9.00 samt 16.00 och 18.00. Den starkaste merbelastningen uppvisade eftermiddagstimmarna.

Den förskjutning av arbetstidens början, som åstadkommits genom kommitténs verksamhet, gav ett tydligt utslag vid trafikräkningen den

10 februari (bild 17). Trafikökningen klockan 9.00 vid jämförelse med siffrorna från den 25 november låg nämligen väsentligen under den genomsnittliga ökningen. För spårvägsbolagets del åstadkoms härigenom en relativ lättnad i rusningstrafiken under den värsta morgontimmen.

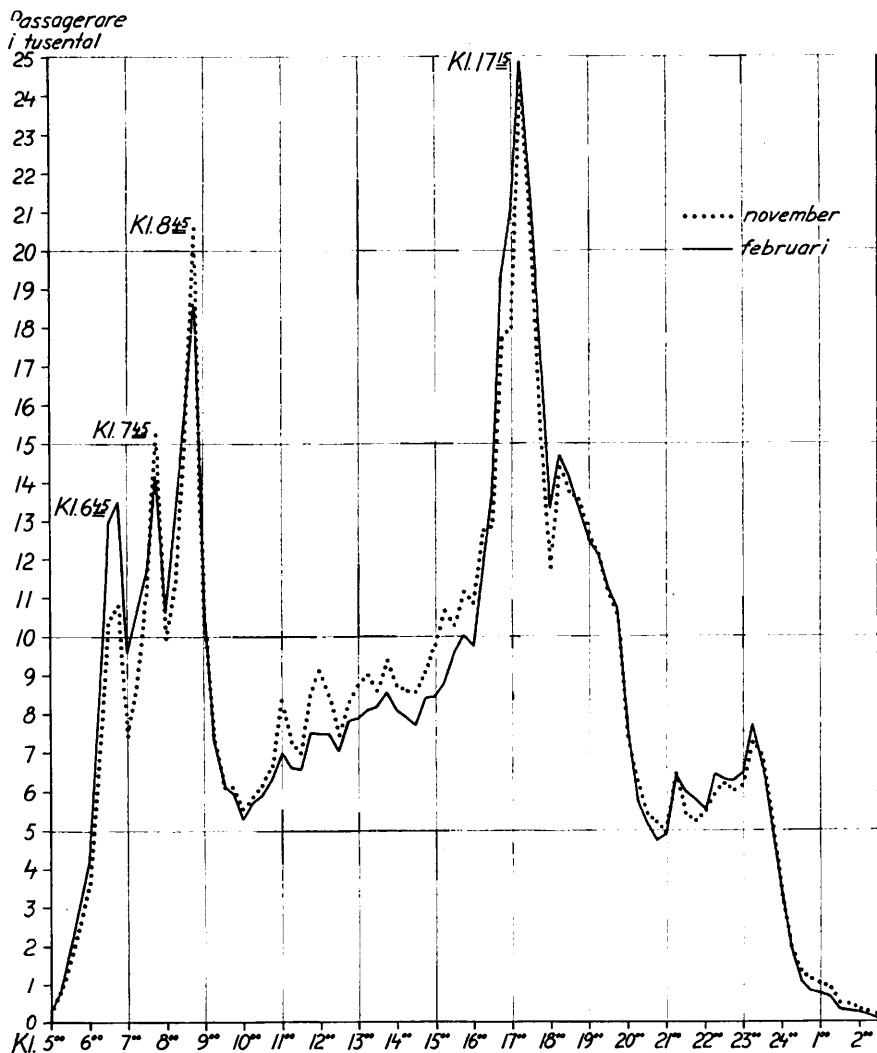


Bild 17. Den relativa trafikbelastningen på AB Stockholms Spårvägars linjenät tisdagen den 25 november 1941 och tisdagen den 10 februari 1942.

Även beträffande eftermiddagsrusningen kunde positiva resultat noteras. Sålunda visade trafiktoppen kl. 17.15, som ju utgör det största problemet, en betydligt mindre ökning än tiderna närmast

omkring denna. Resultatet kunde troligen varit ännu bättre, om de ändrade arbetstiderna i större utsträckning också medfört ändrade restider. Nu torde det emellertid vara vanligt, att personer, som sluta sitt arbete tidigare än förut, begagna sig av detta förhållande för att verkställa inköp etc. under den tid de så att säga erhållit till skänks samt därefter som förut belasta trafikmedlen omkring kl. 17.00 för hemresan. För att motverka denna tendens lät kommittén till samtliga anställda, som fått sin arbetstid ändrad, rikta en vädjan att i möjligaste mån undvika att resa under den värsta rusningstiden på eftermiddagen. Genom annonserie i pressen och anslag i vagnarna försökte bolaget dessutom vädja till alla trafikanter, särskilt mödrar med barn och åldringar, att icke resa under rusningstiderna utan på övriga tider, då det fanns bättre plats i vagnarna.

Resultatet av denna bolagets aktion för utjämning av arbetstiderna blev trots den relativt ringa omfattningen fullt synligt. Tyvärr kunde man dock konstatera en i stort sett ganska ringa förståelse hos företagen och trafikanterna för bolagets rusningsproblem.

Rusningstrafikens utjämning.

Eftersom den absoluta topptrafiken inträffar vid 17-tiden, böra åtgärder i syfte att utjämna rusningstrafiken i första hand gå ut på att förskjuta arbetstiderna, så att utjämning sker just vid denna tid på dagen. För Stockholms spårvägars del tala för övrigt ett skäl för bibehållande av trafiken på morgnarna. Genom att de flesta av bolagets linjer köra ett varv på 1 timme eller däromkring, kan trafiken på morgnarna väl avpassas efter behovet, så att samma tåg, som tar trafiken vid 7-tiden, kan göra tjänst även kl. 8 och kl. 9. En utspridning av tiderna för arbetets början medför därigenom — vilket även kom till synes i vintras i Stockholm — ett ökat behov av vagnar under de förut lugna tiderna omkring kl. 7.30 och 8.30. Detta visar, att man måste iakttaga försiktighet vid utjämningen av arbetstiderna, så att man icke åsamkar sig ökade omkostnader. Helst bör man få tid att pröva sig fram på ett eller annat sätt, vilket dock kan vara väl så svårt att praktiskt utföra. Vad utjämningen på morgnarna beträffar bör denna sannolikt ordnas så för Stockholms del, att förskjutningarna i arbetstiderna bli 1 timme. För en del kontor, som normalt börja kl. 9, skulle kl. 8 kanske gå lika bra, och man skulle då kunna utjämna den kraftigaste toppen på morgonen — 9-toppen — så att den blev i stort sett lika med 8-toppen. På så sätt skulle kanske en del vagnar kunna inbesparas, vilka nu endast göra tjänst under ett varv omkring kl. 9.

Man kan sålunda säga, att åtgärder för utjämning av rusningstrafiken kunna föra både gott och ont med sig. De böra noga planläggas och följderna i möjligaste mån undersökas. Åtgärderna måste dock — om det skall bli någon ekonomisk fördel — genomföras så

pass grundligt, att de vid den avsedda trafiktoppen verkligen medföra minskat behov av vagnar. Åstadkommes endast en mindre lättnad i trängseln på vissa tåg, kanske de sålunda bortfallna trafikanterna sammanförs till en ny topp, som kräver ökad insats av vagnar.

Att ekonomiskt beräkna vinsten av en utjämnad trafik ställer sig mycket svårt. Helt allmänt torde man dock kunna säga, att det givetvis måste innebära ekonomisk fördel när man kan minska den erforderliga vagnparken. Eftersom trafiken i varje fall skall upprätthållas antingen den kommer på en gång eller utbredd över en längre tid, kan man knappast räkna med minskat antal trafik kilometer. Men genom att tågen utnyttjas två eller flera gånger i stället för en enda gång blir, som förut nämndes, utnyttjningen bättre, varigenom bl. a. personalkostnaderna kunna nedbringas i icke obetydlig grad.

Åtminstone för Stockholms del skulle emellertid en utjämning av rusningstrafiken i ett hänseende innebära ökade inkomster, och detta gäller den garanti för ökad avgiftsupptagning, som ligger i att trängseln minskar i vagnarna. Betydelsen i reda pengar är givetvis svår att taxera, men det torde härvid röra sig om relativt betydande summor.

Det torde finnas anledning för trafikföretagen icke minst ur ekonomisk synpunkt att i fortsättningen ägna rusningstrafikproblemet särskild uppmärksamhet.
