KAP. III. NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

A. FÖRORTSOMRÅDETS UTBREDNING

Någon entydig bestämning av begreppet "förortsområde" torde icke kunna ges. Dels måste gränsen för ett förortsområde vara diffus genom att förortsområdet successivt övergår i sådana områden, som man icke rimligen kan ge denna benämning, dels måste denna diffusa gräns kunna förskjutas i och med att storstadens betydelse för de omkringliggande områdena förändras.

Stockholm med förortsområde brukar även benämnas "Stor-Stockholm". I generalplaneutredningens programskrift "Det framtida Stockholm" framhålles, att "Stor-Stockholm" icke utgör något entydigt geografiskt begrepp utan betecknar ett ständigt växande område, vars utbredning bestämmes av i vilken omfattning befolkningen inom detsamma vid den aktuella tidpunkten kan anses tillhöra staden i näringsgeografiskt hänseende.[x)]

En avgränsning av förortsområdet av relevans för föreliggande utredning erhålles genom fastställande av de längst bort från Stockholm utefter statens järnvägars linjer belägna orter, av vilkas yrkesverksamma befolkning ett någorlunda stort antal har sin sysselsättning i Stockholm och därför företager dagliga resor till och från Stockholm. Då man kan utgå från att dessa resande använda sig av månadsbiljetter, är det alltså tillräckligt att undersöka vilka stationer utmed statens järnvägars linjer, som ha ett någorlunda stort antal månadsbiljettresenärer till Stockholm. Genom en sådan undersökning, avseende nuvarande förhållanden, erhålles en ungefärlig gräns för förortsområdets nuvarande utbredning i de sektorer, som betjänas av statens järnvägars förortslinjer, och den ger vid handen, att en tämligen otvetydig gräns för ett på ovan angivet sätt bestämt förortsområde föreligger vid västra stambanan

x) a.a. sid. 10, not.

i Södertälje och vid Västeråsbanan i Kungsängen. En viss månadsbiljettrafik förekommer dock även mellan Stockholm och stationer bortom dessa gränser, även om den för närvarande är av jämförelsevis liten omfattning. Antalet månadsbiljettresor mellan å ena sidan Stockholm och å andra sidan Järna (västra stambanan) och Bro (Västeråsbanan) uppgick under år 1949 till i runt tal 25000-30000 i vardera relationen.

Ifråga om Uppsalabanan är gränsen mera obestämd. En omfattande månadsbiljettrafik förekommer på stationerna t.o.m. Upplands Väsby, men även på de längre bort belägna stationerna ända t.o.m. Knivsta är månadsbiljettrafiken stor. Mellan Uppsala och Stockholm slutligen förekommer en månadsbiljettrafik, som 1948 var av ungefär samma storlek som motsvarande trafik mellan Stockholm och Upplands Väsby.

B. STATIONERNAS FÖRORTSTRAFIKOMRÅDEN

Med en enskild stations förortstrafikområde avses det område omkring stationen, inom vilket en daglig trafikant är villig att bosätta sig eller ha sin arbetsplats. Hur stor radien i ett sådant område kan eller bör vara har varit föremål för en del spekulationer.

Gumbel[x)] beräknar trafikområdets utbredning genom att jämföra den erforderliga tiden för att gå hela sträckan från en punkt till en annan med den erforderliga tiden för att gå fram till kommunikationslinjen och sedan fortsätta med denna till målet, och han kommer på så sätt fram till ett trafikområde, som kraftigt tilltar i storlek med växande avstånd från målet. Efter reduktion för psykologiska faktorer anger han formeln för trafikområdets radie:

$$\text{Radien} = 0{,}25\sqrt{\text{körsträckan}}$$

Fosdal[xx)] anmärker, att det utan tvivel förhåller sig så, att en stations influensområde växer med stationens avstånd från stadens centrum men ifrågasätter formelns generella giltighet.

x) Verkehrstechnik 1931, Otto Gumbel: "Verkehrssteigerung in Mittelstädten", sid. 76.

xx) Niels Arne Fosdal: "Indflydelseomraader for Sporveje och Jernbaner", Köpenhamn 1941, sid. 6 o.f.

Under det att Gumbel utgår från en jämförelse mellan gångtid och restid, och trafikområdet därför blir ständigt större med större avstånd från stadens centrum, går "isokronteorin" xx) ut ifrån en viss maximitid för hela färden. Ju längre tid, som åtgår för resa med trafikmedlet, desto kortare tid återstår att gå. Isokronteorin kommer således från sin utgångspunkt fram till ett rakt motsatt beroendeförhållande mot Gumbels teori.

Givetvis kan man ej uppställa någon generell regel för hur trafikområdets utbredning skall beräknas. Det synes naturligt, att en person kan vara villig att färdas en längre väg till och från stationen, om han därigenom kan uppnå andra fördelar, som han sätter värde på, exempelvis egen villa i vacker natur och till relativt billigt pris. Vidare är det avstånd man är villig att tillryggalägga till och från stationen beroende av taxor, reshastighet, ankomststationens läge i förhållande till arbetsplatsen o.s.v. samt slutligen förekomsten av andra trafikmedel.

Bl.a. för att få förortstrafikområdena vid de enskilda stationerna utmed statens järnvägars förortslinjer klarlagda gjordes omkring månadsskiftet juli-augusti 1947 en rundfråga till månadsbiljettresenärerna på de tre förortslinjerna vid Stockholm.

Rundfrågan, som var skriftlig, tillgick så, att vid nämnda månadsskifte ett frågeformulär utlämnades till var och en, som löste månadsbiljett. På formuläret fanns en uppmaning till den resande att, sedan frågorna besvarats, lämna formuläret till någon av tåg- eller spärrpersonalen. Svarsprocenten varierade för olika stationer men var i genomsnitt omkring 38 procent, vilket får anses som ett för ändamålet tillfredställande resultat.

Den resande tillfrågades bl.a. om arbetsplatsens respektive bostadens läge samt färdsättet mellan å ena sidan stationen och å andra sidan dessa båda platser. Med ledning av svaren ha bostads- respektive arbetsplatser inprickats på kartor, varvid olika tecken använts för att beteckna bostad, arbetsplats, förflyttningssätt till och från stationen samt om bostadsadressen avser sommarbostad. Vissa mindre stationer ha måst

xx) se not föreg. sida.

utelämnas på grund av bristande kartmateriel. Kartorna återges i fig. 15-35. Teckenförklaring till kartorna återfinnes i fig. 14. Månadsbiljettresenärernas bostäder respektive arbetsplatser, relativt fördelade på olika avstånd från stationerna, samt medelavstånd framgår av tabell 36. Avstånden avse fågelvägsavstånd. Ett stickprov har givit vid handen, att de verkliga avstånden kunna beräknas vara cirka 25 procent längre än fågelvägsavstånden.

Då rundfrågan gjordes sommartid, kan man vänta sig, att en stor del av trafikanterna använde sig av cykel vid färd till och från stationen, i synnerhet vid längre avstånd. Att så också var fallet visar tabell 37. I själva verket voro, som framgår av nämnda tabell, antalet cyklister till och från förortsstationerna i majoritet i flera fall. Självfallet står den relativa andelen cyklande i samband med trafikområdets storlek. I diagram 39 åskådliggöres hur det relativa antalet cyklister förändras med avståndet från stationen. Diagrammet avser alla kartlagda stationer sammantagna.

Någon motsvarande undersökning, avseende vintertid, har icke gjorts. Man torde dock få räkna med att cyklisternas antal då är mindre och trafikanterna således i större utsträckning avverka vägen till och från stationen till fots.

Vid stationerna Stuvsta och Huddinge finnas busslinjer inrättade mellan stationerna och den längre bort från stationerna belägna bebyggelsen. De områden, som betjänas av sådana s.k. matarbusslinjer, kunna kallas stationens sekundära trafikområde till skillnad från det primära trafikområdet, som betjänas direkt av järnvägsstationen utan hjälp av matarlinje. Ifrågavarande busslinjer utnyttjas sannolikt vintertid av en stor del av de trafikanter, vilka under sommarmånaderna cykla till och från stationerna.

Någon bestämd gräns mellan primära och sekundära trafikområden kan i ett sådant fall icke dragas. Å andra sidan är det klart, att ett se-

kundärt trafikområde i vissa fall kan vara beläget på jämförelsevis stort avstånd från den järnvägsstation, till vilken matarlinjen ansluter. Ett exempel utgör Bollstanäs, beläget cirka 3 kilometer från Rotebro station.

Av nedanstående uppställning framgår hur de trafikanter, som anlita buss vid färd till och från stationen, fördela sig procentuellt på olika avstånd från stationen. I tabellen har förutom resande med matarlinjerna vid Stuvsta och Huddinge även medräknats ett antal bussresenärer vid Älvsjö och Rotebro m.fl. stationer.

Avstånd	Procent
0-1 km	9
1-2 "	48
2-3 "	26
3-4 "	16
över 4 "	1
	100

Genom rundfrågan kan man även få en uppfattning om sommarbosättningens omfattning i de utmed statens järnvägars förortslinjer belägna förorterna, då ju som redan nämnts rundfrågan gjordes under en av sommarmånaderna, nämligen början av augusti. Förekomsten av sommarresenärer har till följd, att trafikområdena få en större utbredning. Det förefaller naturligt, att man, då det är fråga om sommarbosättning, är villig att offra både längre tid och mera besvär för resor, eftersom det endast gäller en mindre del av året - den ur väderlekssynpunkt gynnsammaste - och man dessutom helst undviker samhällenas centralare delar. Detta framgår också av kartmaterialet, fig. 15-35, där tecknen för sommarbostäder till övervägande del äro att finna i trafikområdenas utkanter.

I diagrammen fig. 38 åskådliggöres grafiskt månadsbiljettrafikanternas fördelning (gående och cyklande sammantagna) på olika avstånd från stationen. Exempelvis framgår av diagrammet för Hagalund, att de månadsbiljettrafikanter, för vilka avståndet till stationen understiger 1000 m,

utgöra närmare 70 procent av hela antalet. Diagrammen förete med några undantag ett någorlunda enhetligt förlopp. Beträffande Rotebro förorsakas det tvära slutet i kurvans stigning av att en del av trafiken hänför sig till det cirka 3 kilometer från stationen belägna Bollstanäs, till en del bebott av sommarresenärer. Kurvans snabba stigning, när det gäller de båda Sundbybergsstationerna - samtliga resenärer hänföra sig till ett område inom cirka 1 kilometer - förklaras dels av den koncentrerade bebyggelsen, dels av konkurrensen med spårvägen, vars hållplatser på skilda håll inom staden suga till sig en större del av trafiken från de områden, som icke ligga i mera omedelbar närhet av järnvägens stationer.

Om man inskränker sig till att studera de månadsbiljettresande, som förflytta sig till fots eller på cykel till och från stationen, äro enligt nedanstående tablå vid 17 av 21 förortsstationer minst 80 procent av trafikanterna att hänföra till avstånd under 1400 m från stationen och minst 70 procent till avstånd under 1200 m.

Avstånd	Antal förortsstationer med av gående och cyklande inom vidstående avstånd					Summa stationer
	- 60 %	60-70 %	70-80 %	80-90 %	90-100 %	
1000 m	4	4	7	1	5	21
1200 "	1	3	4	7	6	21
1400 "	1	-	3	8	9	21

För alla de 21 kartlagda förortsstationerna sammantagna hänföra sig 24 procent av trafikanterna till avstånd över 1200 m och 16 procent till avstånd över 1400 m. Jämföras de olika avståndsintervallens relativa andelar av antalet trafikanter respektive av arealen, framstår de avlägsnare avståndsintervallens avtagande betydelse så mycket kraftigare. I följande tablå jämföras å ena sidan antalet trafikanter inom olika avståndsintervall från förortsstationerna och å andra sidan antalet trafikanter per ytenhet inom motsvarande avståndsintervall. För att

underlätta jämförelsen ha siffrorna omräknats till indextal, där antalet trafikanter respektive trafikanter per ytenhet inom 200 m avstånd satts= 100.

	Avståndsintervallen, m									
	0-200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	1400-1600	1600-1800	1800-2000
Antal trafikanter	100	283	256	285	254	190	143	94	64	34
Antal trafikanter per ytenhet	100	94	51	41	28	17	11	6	4	2

Analogt gäller för en stations förortstrafikområde samma resonemang, som tidigare förts beträffande förortsområdet. Någon bestämd gräns kan icke dragas, utan antalet trafikanter avtager successivt på större avstånd från stationen. Detta sammanhänger dels med en lägre exploatering av de mera avlägset belägna områdena, dels därmed att antalet resor per invånare minskar. Enligt ovanstående uppställning inträder en minskning av det absoluta antalet trafikanter per avståndsintervall vid avstånd över 800 meter, under det att antalet trafikanter per ytenhet av avståndsintervallen avtager redan på avstånd över 200 m. Dock är minskningen från 200- till 400-metersintervallet obetydlig.

Liksom förortsområdet kunna även stationernas förortstrafikområden utvidgas i samband med Stor-Stockholms tillväxt. I själva verket äro ju utvidgningar av förortsområdet eller av de enskilda stationernas förortstrafikområden två olika möjligheter att upptaga folkmängdsökningen. I vilken utsträckning den ena eller andra lösningen kan komma att realiseras beror på i vad mån goda kommunikationer anordnas på längre avstånd och på trafikanternas val mellan å ena sidan längre gångväg och å andra sidan längre resväg och högre resekostnader.

Samtidigt som det lägre antalet resande från de avlägsnare områdena delvis beror på den lägre exploateringsgraden av dessa områden, beror

denna låga exploateringsgrad i sin tur på avståndet från stationen. En ökad exploatering av dessa avlägsnare områden skulle måhända i viss utsträckning medföra en ökning av antalet resande men skulle dessutom sannolikt förutsätta ökade möjligheter till sysselsättning på orten för dem som bosätta sig där. En låg exploatering får nämligen sannolikt anses medföra vissa fördelar, vilka kunna uppväga den uppoffring, som avståndet till stationen otvivelaktigt innebär för en daglig resande. Vid högre exploatering reduceras dessa fördelar och en lägre relativ. andel av invånarna får följaktligen betraktas som potentiella trafikanter. Vid likformig exploatering av ett någorlunda stort område omkring en förortsstation får man således räkna med en procentuell minskning av det relativa restalet, en minskning som blir kraftigare, ju högre exploateringen är.

Det på grundval av rundfrågan frambragta materialet ger vid handen, att det absoluta antalet månadsbiljettresenärer för närvarande är någorlunda konstant på olika avståndsintervall mellan 0,2 och 1 kilometer men därefter avtager med växande avstånd från stationen. I förhållande till arealen visar antalet månadsbiljettresenärer en kraftig nedgång i och med överskridandet av 400 m avstånd och fortsätter sedan att minska.

C. OLIKA FÖRORTSTRAFIKMEDEL; EN JÄMFÖRELSE

1. Antal resor

Ur "Statistisk årsbok för Stockholms stad" kunna följande uppgifter erhållas över förortstrafiken inom 15 kilometers avstånd från Stockholm:

Trafikmedel	Antal resor i tusental				
	1910	1920	1930	1940	1948
Järnvägar	8926	12624	11964	15407	21188
Förortsspårvägar	3680	14110	25764	31512	47056
Förortsomnibusar	-	-	13405	26661	53512
Summa	12606	26734	51133	73580	121756

År 1910, då förortsspårvägarna voro under utbyggande, svarade järnvägarna för huvuddelen av förortstrafiken eller cirka 70 procent av antalet förortsresor inom 15 kilometers avstånd från Stockholm. År 1930, då även busstrafiken kommit igång, har icke blott järnvägarnas procentuella andel av den närmare förortstrafiken minskat ända ned till 23 procent, utan även det absoluta antalet resor visar en mindre tillbakagång från 1920. Senare har den starkt växande förortsbebyggelsen medfört en kraftig ökning för samtliga trafikmedel, den ojämförligt kraftigaste dock för busstrafiken. Järnvägarnas procentuella andel år 1948 var drygt 17 procent.

Jämsides med denna utveckling har emellertid för järnvägarnas del förortstrafiken på längre avstånd ökat. Järnvägarnas relativa betydelse, när det gäller att ombesörja Stor-Stockholms förortstrafik, är således något större än vad de i tabellen redovisade siffrorna antyda. Den totala förortstrafiken på järnväg (t.o.m. Södertälje C, Upplands Väsby, Kungsängen, Österskär-Vallentuna, Saltsjöbaden och Nynäshamn) uppgick enligt sammakälla år 1948 till närmare 30 miljoner resor. Mer än en fjärdedel av järnvägarnas förortstrafik 1948 hänförde sig alltså till längre avstånd från Stockholm än 15 kilometer.

De olika järnvägarnas förortstrafik 1948 inom ovan angivna, vidare räjong framgår av nedanstående uppställning[1]:

Järnväg	Antal resor, tusental
Södertäljebanan (t.o.m. Södertälje)	8950
Uppsalabanan (t.o.m. Väsby)	4636
Västeråsbanan (t.o.m. Kungsängen)	4794
SRJ (t.o.m. Österskär-Vallentuna)	6910
Saltsjöbanan (t.o.m. Saltsjöbaden)	3123
SNJ (t.o.m. Nynäshamn)	1021
Summa	29434

1) Uppgifterna hämtade ur Statistisk årsbok för Stockholms stad utom för Södertälje- och Uppsalabanorna.

Uppställningen visar, att statens järnvägars linjer (Södertäljebanan, Uppsalabanan och Västeråsbanan) svarade för sammanlagt drygt 18 miljoner resor, motsvarande 62 procent av den totala förortstrafiken på järnväg inom denna vidare räjong. Här har då icke medräknats Uppsalabanans förortstrafik till och från stationerna bortom Väsby och t.o.m. Uppsala. Medräknas trafiken t.o.m. Uppsala, blir siffran 6 214 000 för Uppsalabanan och statens järnvägars procentuella andel 64 %.

2. Trafikmedlens karaktär

Den omständigheten att järnvägarnas och framförallt statens järnvägars förortstrafik utföres i nära anknytning till och beroende av fjärrtrafiken har bidragit till att ge den vissa från övriga trafikmedels förortstrafik avvikande drag såsom större enheter men färre turer, större hastigheter men färre uppehåll samt i regel bättre utrymmesstandard och bekvämlighet.

I tabell 40 återges några uppgifter, belysande utrymmesstandarden i olika spårvagns- och busstyper i Stockholms Spårvägars förortstrafik.

Den i statens järnvägars förortstrafik vid Stockholm huvudsakligen använda personvagntypen, litt. Co6, tar 98 sittande passagerare och har en golvyta av 54 m^2 (exkl. vestibuler och genomgång 35,6 m^2). Normalt anses varje resande böra beredas sittplats, och under sådana förhållanden erhålles ett utrymme per passagerare av i genomsnitt 0,55 m^2.

För närvarande händer dock att passagerare under rusningstid måste stå någon kortare sträcka på grund av sittplatsbrist, men detta förekommer dock i långt mindre utsträckning än hos övriga trafikmedel.

Stockholms Spårvägars förortståg utgöras för närvarande av högst tre vagnar inkl. motorvagn. Tunnelbanans stationer byggas emellertid för maximalt åtta vagnar per tåg. Statens järnvägars förortståg ha en storlek, i regel icke överstigande åtta vagnar av typ Co6 (vid användning av andra vagntyper kan antalet dock vara större än åtta).

3. Taxor

a. Månadsbiljetter

Det i statens järnvägars förortstrafik ifråga om antalet resor dominerande biljettslaget är månadsbiljetterna. Av 18,4 miljoner resor på Stockholm till och från stationerna t.o.m. Södertälje C, Kungsängen och Upplands Väsby år 1948 gjordes 13,2 miljoner på månadsbiljetter, d.v.s. 72 procent. Trots att månadsbiljettresorna omfatta en så stor andel av antalet resor, representera de dock icke mer än drygt 40 procent av statens järnvägars inkomster av nämnda förortstrafik beroende på de i förhållande till priserna på övriga biljettslag mycket låga månadsbiljettpriserna.

Före 1941 kunde ett billigare pris erhållas, om månadsbiljetter löstes flera månader i följd. Detta system, som alltjämt tillämpas vid en del trafikföretag, avskaffades nämnda år, och för närvarande tillhandahållas vid statens järnvägar endast kalendermånadsbiljetter till enhetligt pris.

Av sociala skäl undantogos månadsbiljetterna från den år 1942 införda trafikskatten.

Efter den fr.o.m. 1948 genomförda taxehöjningen har statens järnvägars månadsbiljettaxa, som gäller generellt för hela SJ-nätet, följande konstruktion:

1 - 6 kilometer	9 kronor
7 - 8 "	10 "
9 - 10 "	11 "
11 "	12 "
12 - 13 "	13 "

För ytterligare helt eller påbörjat 2-tal kilometer t.o.m. 31 kilometer blir tillskottet 2 kronor samt för varje helt eller påbörjat 2-tal kilometer över 31 kilometer 1:50 kronor.

I tabell 41 återfinnas uppgifter på månadsbiljetternas pris på olika

avstånd t.o.m. 15 kilometer vid statens järnvägars och flertalet övriga förortslinjer vid Stockholm, och i tabell 42 ha månadsbiljettpriserna vid de övriga förortslinjerna uttryckts i procent av motsvarande priser vid SJ järnvägslinjer. Månadsbiljettpriserna vid några olika trafikföretag ha även åskådliggjorts i diagramform i fig. 43, där kurvorna för överskådlighets skull givits ett betydligt jämnare förlopp än vad som motsvaras av taxeintervallen.

Som framgår av både tabeller och diagram intager månadsbiljettaxan för SJ järnvägslinjer en särställning. Saltsjöbanans månadsbiljettpriser ligga mellan 50 och 100 procent högre än motsvarande priser vid SJ järnvägslinjer, under det att månadsbiljettpriserna vid Roslagsbanans Djursholmslinjer och Lidingöbanorna genomgående äro mer än dubbelt så höga.

Beträffande Stockholms Spårvägars spårvägs- och busslinjer ha dessa fått representeras av linjerna till Bromma. Priserna på månadskort vid spårvägens linjer äro ungefär 50-100 procent högre än motsvarande avgifter i statens järnvägars förortståg.

b. Övriga biljetter

Någon särskild förortstrafiktaxa förekommer icke vid statens järnvägar ifråga om enstaka resor, utan den ordinarie taxan för enkla och tur- och returbiljetter tillämpas även i förortstrafiken. En viss rabatt även vid enstaka resor erbjuda dock de tur- och returbiljetter i häften, vilka tillhandahållas inom de viktigaste förortstrafikområdena. Genom att priset för ett häfte, innehållande 11 biljetter, satts lika med priset för 10 biljetter, erhålles en rabatt om drygt 9 %. Dylika tur- och returbiljetter i häften, vilka finnas inrättade mellan å ena sidan stockholmsstationerna och å andra sidan så gott som samtliga förortsstationer, svara för omkring 5 procent av antalet resor på tur- och returbiljett i ifrågavarande relationer

Även för enstaka resor tillämpas i statens järnvägars förortstrafik

biljettpriser, som i regel ligga lägre än motsvarande priser vid de övriga förortslinjerna. Dock är skillnaden mellan de vid SJ järnvägslinjer och de övriga förortslinjerna tillämpade priserna, när det gäller ströresor, mindre än när det gäller resor på månadsbiljetter. Under det att skillnaden beträffande månadsbiljettpriserna på vissa avstånd kan uppgå till omkring 170 procent av statens järnvägars månadsbiljettpris, uppgår skillnaden mellan billigaste pris för fram- och återresa vid SJ järnvägslinjer och motsvarande pris vid övriga förortslinjer till högst 100-110 procent, och även en så stor skillnad förekommer endast i undantagsfall. Stockholms Spårvägars pris för två enkla biljetter på de största vid deras linjer förekommande avstånden är lägre än statens järnvägars pris för häftes-tur- och returbiljett på samma avstånd. I tabell 44 göres en jämförelse mellan priserna för häftes-tur- och returbiljett på olika avstånd t.o.m. 15 kilometer vid SJ järnvägslinjer och billigaste pris för fram- och återresa vid övriga förortslinjer.

Som redan framhållits är den skillnad i pris per resa, som en daglig trafikant erhåller genom köp av månadsbiljett i stället för tur- och returbiljett, när det gäller förortstrafiken på SJ järnvägslinjer, avsevärd. En bidragande orsak härtill är givetvis trafikskatten, som ingår i priset för enkla och tur- och returbiljetter, men från vilken månadsbiljetterna äro undantagna. Priset för en månadsbiljett, på vilken man torde kunna räkna med att i medeltal omkring 25 fram- och återresor företagas, motsvarar ungefär priset för 9-10 tur- och returbiljetter (i häfte), bortsett från de allra kortaste avstånden, där månadsbiljettpriset är något högre relativt sett. I tabell 45 har uträknats priset per resa på månadsbiljett vid olika förortslinjer i procent av billigaste pris per ströresa vid respektive linje.

Vid SJ järnvägslinjer erhåller en daglig trafikant cirka 60 procents nedsättning per resa vid köp av månadsbiljett i stället för tur- och returbiljett, utom när det gäller resor på de kortaste avstånden.

Ifråga om övriga förortslinjer uppgår nedsättningen till högst 50 procent med undantag för Roslagsbanans linjer (exkl. Djursholmslinjerna), där ifrågavarande prisrelation endast i mindre utsträckning skiljer sig från den som gäller vid SJ järnvägslinjer. I flera fall är däremot nedsättningen betydligt mindre än 50 procent, exempelvis vid Lidingöbanorna, Stockholms spårvägar och Roslagsbanans Djursholmslinjer.

Det nämnda förhållandet mellan avgifterna vid SJ järnvägslinjer och vid övriga trafikmedel gäller även beträffande de stationsrelationer, där med järnvägen konkurrerande trafikmedel förekomma. Avgifterna vid olika trafikmedel för månadsbiljetter och enstaka resor i de relationer, där konkurrens föreligger, ha sammanställts i tabell 46. Som framgår av denna tabell, äro månadsbiljettpriserna vid SJ tåg genomgående avsevärt lägre än vid SJ busslinjer, under det att priset för fram- och återresa i regel - detta gäller främst utmed Väsbylinjen - ligger på samma nivå vid de båda trafikmedlen. Detsamma gäller i stort sett även förhållandet mellan taxorna vid SJ tåg och Stockholms Spårvägars spårvägs- och busslinjer. Det måste följaktligen te sig förmånligare för de dagliga trafikanterna, i den mån avstånden till buss och tåg äro ungefär desamma, att anlita järnvägen med dess låga månadsbiljettpriser, under det att ifråga om enstaka resor på tur- och returbiljetter järnvägen ej erbjuder på långt när samma fördelar ur taxesynpunkt framför de konkurrerande trafikmedlen.

D. OLIKA TRAFIKMEDEL INOM STATENS JÄRNVÄGARS TRAFIKOMRÅDEN

I fig. 47 ha schematiskt angivits linjesträckningarna för de förortstrafikmedel, som trafikera de omkring järnvägslinjerna belägna områdena. De förortslinjer, som härvid komma ifråga, äro förutom järnvägarna Stockholms stads spårvägs- och busslinjer samt statens järnvägars egna busslinjer. De senare utgöras söderut av de s.k. Huddingelinjerna och

norrut av Svenska Omnibusaktiebolagets linjer, numera benämnda "Solnalinjerna", vilka den 1 juli 1946 införlivades med statens järnvägar.

I tabell 48 har för övriga förortskommunikationer utom järnvägen, vilka helt eller delvis genomlöpa järnvägslinjernas förortstrafikområden, angivits antalet resor linjevis. För statens järnvägars busslinjer saknas löpande uppgifter beträffande antalet resor på olika linjer. De här redovisade uppgifterna ha beräknats på basis av under enstaka dagar företagna resanderäkningar, varvid de konstaterade trafikmängderna antagits representera dagsmedeltal och uppmultiplicerats för att erhålla approximativa årssiffror. Trafikens fördelning på hållplatsrelationer kan dock icke beräknas på grundval av dessa räkningar.

De i tabell 48 angivna siffrorna för Stockholms Spårvägars linjer, Solnalinjerna och Huddingelinjerna avse olika tidsperioder, nämligen år 1948 för Stockholms Spårvägars linjer och Huddingelinjerna och 1949 (trafikräkning i oktober 1949) för Solnalinjerna. De äro således icke jämförbara. Uppgifterna äro dock ägnade att belysa storleksordningen av trafiken på de ifrågavarande linjerna.

De viktigaste kommunikationerna förutom järnvägarna äro, som framgår av tabell 48, förortsspårvägarna till Sundbyberg och Örby. Bland busslinjerna märkes främst Stockholms Spårvägars busslinje mellan Hornstull och Skanstull via Älvsjö. Av statens järnvägars busslinjer äro linjerna till Råsunda och Duvbo de trafikstarkaste.

Beträffande trafikens fördelning på olika hållplatsrelationer kunna, som nämnts, inga exakta uppgifter erhållas för spårvägs- och busslinjerna. Med ledning av tidigare resanderäkningar vid några linjer kunna dock vissa uppskattningar göras för de viktigaste relationerna, nämligen Stockholm-Sundbyberg och Stockholm-Älvsjö. Således är Stockholms Spårvägars spårvagnslinje 15 den ojämförligt viktigaste förbindelsen till och från Sundbyberg. Den torde svara för en mer än dubbelt så stor trafik som SJ tåg i samma relation. Trafiken mellan Stockholm och Älvsjö

torde till mer än hälften ombesörjas av Stockholms Spårvägars linjer.

E. STATENS JÄRNVÄGARS FÖRORTSTRAFIK

1. Resefrekvens

a. Antal resor

SJ berättelse redovisar i tabell 6 (antalet resor i viss närtrafik) antalet förortsresor mellan å ena sidan Stockholm (Stockholm S, Stockholm C och Karlberg) och å andra sidan olika stationer på sträckorna Hagalund-Uppsala och Älvsjö-Södertälje C och S. Resorna äro fördelade på biljettslag. Fr.o.m. 1946 utarbetas motsvarande statistik även för förortstrafiken på sträckan Huvudsta-Kungsängen. Dessa uppgifter ha kompletterats genom en bearbetning av biljettjournalerna för de olika stationerna. De på så sätt erhållna uppgifterna avse alla resor, som under år 1944 (beträffande Kungsängenlinjen perioden 1/7 1944 - 30/6 1945[x]) företagits mellan stationer inom ett område, som begränsas av Södertälje C, Kungsängen, Uppsala och Nynäshamn. Beträffande Nynäsbanan ha dock endast räknats resor i samtrafik med statens järnvägar. Den lokala trafiken på sträckan Älvsjö-Nynäshamn ingår således icke. Resultatet redovisas i fig. 49-51, utvisande belastningen på olika sträckor (fig. 49), resornas fördelning på stationer och olika biljettslag (fig. 50) och på resor till och från Stockholm och resor mellan förortsstationerna inbördes (fig. 51).

Det totala antalet resor inom området uppgick år 1944 (1944/45) till cirka 25,3 miljoner, fördelade på de olika linjerna enligt följande tablå.

x) Denna tidsperiod har för Västeråsbanans del valts med hänsyn till den taxeändring, som den 1 juli 1944 genomfördes i och med införande av statens järnvägars taxa.

Linje	Antal resor, miljoner		
	till och från Stockholm	mellan förortsstationerna inbördes	Summa
Södertäljebanan (t.o.m. Södertälje)	7,9	2,1	10,0
Västerås banan (t.o.m. Kungsängen)	4,9	0,7	5,6
Uppsalabanan (t.o.m. Uppsala)	6,6	2,1	8,7
Nynäsbanan (t.o.m. Nynäshamn; endast i samtrafik med SJ)	1,0	-	1,0
Summa:	20,4	4,9	25,3

Resorna till och från Stockholm fördelade sig på olika avstånd och biljettslag på följande sätt (1944 och 1944/45):

	Resor till och från Stockholm, miljoner								
	Inom 15 km räjong 1)			Utom 15 km räjong 2)			Summa		
	Hela antalet	Därav å månadsbiljetter		Hela antalet	Därav å månadsbiljetter		Hela antalet	Därav å månadsbiljetter	
		Antal	%		Antal	%		Antal	%
Södertäljebanan	5,1	3,9	76	2,8	1,4	52	7,9	5,3	67
Västerås banan	4,1	2,7	66	0,8	0,5	57	4,9	3,2	65
Uppsalabanan	3,9	2,7	74	2,7	1,2	45	6,6	4,1	62
Nynäsbanan	0,2	0,1	70	0,8	0,3	32	1,0	0,4	38
Summa:	13,3	9,6	72	7,1	3,4	48	20,4	13,0	64

1) T.o.m. Huddinge, Spånga-Hässelby villastad, Häggvik och Södertörns villastad.

2) Bortom ovannämnda stationer t.o.m. Södertälje C, Kungsängen, Uppsala och Nynäshamn.

En stor del av antalet resor till och från de avlägsnare stationerna - exempelvis Uppsala och Nynäshamn - kan självfallet icke betraktas som förortsresor. Tablån visar också den minskade relativa omfatt-

ningen av månadsbiljettresor till och från de fjärmare stationerna, särskilt beträffande Nynäs- och Uppsalabanorna.

b. Olika biljettslag

Vad gäller förortsresornas fördelning på olika biljettslag kan i diagrammet i fig. 50 urskiljas en påtaglig tendens till en med växande avstånd från Stockholm minskande relativ andel resor på månadsbiljetter samtidigt som även det sammanlagda antalet resor minskar. De mera tidsödande och dyrare resorna med stigande avstånd från Stockholm förorsaka givetvis både en minskad förortsbebyggelse och ett mindre antal resor per invånare. Den minskande procentuella andelen resor på månadsbiljetter å sin sida beror på den större självständighet, som består i ett relativt större antal arbetstillfällen på orten. Den av ortens läge i Stockholms närhet betingade sekundära trafiken på enkla och tur- och returbiljetter minskar dock icke i samma takt som månadsbiljettrafiken. Till den på större avstånd från Stockholm ökade relativa betydelsen av enkla och tur- och returbiljetter torde kanske även de fjärmare stationernas förmånligare läge som utgångspunkt för söndagsutflykter bidraga i någon mån.

c. Trafiken mellan förortsstationerna inbördes

I fig. 51 ha förortsresorna till och från de olika förortsstationerna fördelats på resor till och från Stockholm och till och från andra förortsstationer. I stort sett visar den relativa andelen resor på Stockholm samma nedåtgående tendens med stigande avstånd från Stockholm, som ovan påtalats beträffande antalet resor på månadsbiljetter. Särskilt tydlig är denna utveckling på Södertäljelinjen och sträckan Rosersberg-Uppsala. En bidragande orsak härtill är - i synnerhet gäller detta sträckan närmast Uppsala - att Södertälje och Uppsala givit upphov till en viss

egen förortstrafik. Även den relativt stora andelen resor på Hagalund och Sundbyberg till och från andra förortsstationer torde förklaras av att många förortsresenärer ha sina arbetsplatser omkring dessa stationer.

d. Trafikens säsongvariationer

Resefrekvensen under årets olika månader framgår av månadsstatistiken, där antalet försålda biljetter i närtrafiken vid Stockholm redovisas. På grundval av dessa uppgifter ha diagrammen i fig. 52 upprättats. Vad gäller säsongvariationerna för månadsbiljettresor bör beaktas, att försäljningssiffrorna ej utgöra ett exakt mått på trafiken motsvarande månad. Månadsbiljetterna lösas i stor utsträckning under månaden före den de äro avsedda att gälla och redovisas för försäljningsmånaden. Vad däremot beträffar resor på enkla och tur- och returbiljetter torde försäljningssiffrorna ge ett riktigt uttryck för resefrekvensen motsvarande månad. Resor på enkla biljetter ha icke medtagits i diagrammet på grund av deras ringa betydelse jämfört med månads- och tur- och returbiljetter.

Som framgår av diagrammet äro säsongvariationerna ej särskilt utpräglade - beträffande månadsbiljettresor torde ojämnheterna till stor del sammanhänga med variationer i förköpsfrekvensen - och ha ingen större betydelse.

e. Trafikens variationer under dygnet

Av större praktisk betydelse än säsongvariationerna äro variationerna i förortstrafiken under dygnet. Det gäller då inte endast den samlade förortstrafikens fördelning på olika delar av dygnet utan även trafikens riktningsfördelning under olika timmar.

Då det ur flera synpunkter är av intresse att få dessa förhållan-

den belysta, genomfördes under en dag 1947 (28 maj) en total räkning av förortstrafiken mellan stationerna på sträckan Upplands Väsby-Södertälje C.

Räkningen tillgick på så sätt, att varje resande vid passerandet av spärren vid avresestationen tilldelades en dubblettbiljett. Dubblettbiljetterna voro av två slag, ett för månadsbiljettresande och ett för resande på enkla och tur- och returbiljetter. På dubblettbiljetterna angavs dels avresestationens signatur, dels numret på det tåg, med vilket resan företogs. Biljetterna uppsamlades i spärren vid ankomststationen. I de fall resandeströmmarna från de olika tågen utan vidare kunde särskiljas, kunde dubblettbiljetterna sorteras efter tågnummer på en gång genom att biljetterna nedlades i särskilda påsar, utanpå vilka tågets nummer och ankomststation angavs. I de fall det ej utan vidare kunde avgöras från vilket tåg de resande kommo, utfördes sorteringen efter de på biljetterna angivna tågnumren. De uppsamlade dubblettbiljetterna insändes sedan till statistiska kontoret för bearbetning. Genom den tillämpade metoden kunde trafikräkningen bli praktiskt taget hundraprocentig för de båda linjer, som räkningen omfattade. Å andra sidan kunde räkningen likaledes på grund av metoden, som ju förutsatte, att stationerna voro spärrkontrollerade, ej genomföras på Västeråsbanan.

Resultatet av trafikräkningen har sammanställts i primärtabeller, ur vilka kan framräknas resornas fördelning på tåg, (och därmed även) riktning, stationsrelation samt på å ena sidan månadsbiljettresor och å andra sidan resor på enkla och tur- och returbiljetter.

Med ledning av primärtabellerna har uppgjorts ett antal diagram, vilka återgivas i fig. 53-60. En grov fördelning av antalet resor till och från Stockholm på olika tidsintervall har gjorts i nedanstående tabell.

Kl	Antal resor					
	Månadsbiljetter		Enkla och ToR		Summa	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
4-6	455	1,6	60	0,7	515	1,4
6-9	11170	39,9	1000	11,4	12170	33,1
9-16	3650	13,0	3360	38,5	7010	19,1
16-19	9870	35,3	2315	26,5	12185	33,2
19-1	2850	10,2	2000	22,9	4850	13,2
4-1	27995	100,0	8735	100,0	36730	100,0

Under de två intervallen mellan kl 6-9 och 16-19 ske närmare två tredjedelar av samtliga resor till och från Stockholm. Som synes av procenttalen för resor på månadsbiljetter respektive enkla och tur- och returbiljetter är koncentrationen till dessa intervall starkast för resor på månadsbiljetter, som till cirka 75 procent falla inom de båda intervallen. Beträffande resor på enkla och tur- och returbiljetter är fördelningen under olika intervall betydligt jämnare (se fig. 53-54). Härav kan man - i anslutning till vad tidigare sagts beträffande månadsbiljettresornas sjunkande relativa andel med växande avstånd från Stockholm - vänta, att förortstrafiken till och från de längre bort från Stockholm belägna förortsstationerna, där resor på enkla och tur- och returbiljetter svara för en jämförelsevis större andel än när det är fråga om de närmare förorterna, skall uppvisa en mindre utpräglad koncentration till rusningstid. Att så även är fallet, om också icke påfallande, framgår vid en jämförelse mellan diagrammen för de närmare respektive fjärmare förortsstationerna (fig. 55-56 respektive 57-58).

Det skulle sålunda - i enlighet med vad ovan påvisats - ur vissa synpunkter vara till fördel för statens järnvägar, om förorterna utmed dess linjer finge en viss grad av självständighet, i den mån nämligen som därigenom en förskjutning skulle kunna åstadkommas från resor på månadsbiljetter till resor på enkla och tur- och returbiljetter. Genom att trafiken på så sätt skulle få en jämnare fördelning under dagen,

skulle statens järnvägars kostnader i förhållande till trafikens omfattning minska samtidigt som biljettinkomsten per resa skulle öka. Givetvis skulle en högre självständighetsgrad hos förorterna medföra en minskning av antalet resor per förortsinvånare, men å andra sidan skulle sannolikt folkmängden inom förorterna kunna ökas mer, om arbetstillfällen funnes därstädes än om de finge uteslutande sovstadskaraktär. Den minskade resefrekvensen på månadsbiljetter komme på så sätt att i viss utsträckning kompenseras genom en ur kostnads- och intäktssynpunkt gynnsammare sekundär trafik. Då det i samband med generalplanearbetet för Stockholm framhållits, att en decentralisering av arbetsplatserna från Stockholm till förorterna bör eftersträvas, synes denna strävan även överensstämma med statens järnvägars intresse.

2. Tågplaner och anläggningar

Beträffande de nuvarande anordningarna vid statens järnvägars förortslinjer ha redan i historiken lämnats vissa uppgifter. Dessa uppgifter skola här i korthet sammanfattas och kompletteras.

Stockholm C. Antalet plattformsspår uppgår för närvarande till elva. Av dessa äro sex utformade som säckspår för den norrgående trafiken och de återstående fem som genomgångsspår för den södergående. Passagen från plattformarna för söderifrån ankommande resande är ordnad medelst tunnel under spåren. I övrigt passera de resande till och från tågen ovan jord. Avgående resande söderut måste sålunda korsa spåren i plan på väg till tåget utom i det fall tåget är intaget vid stamplattformen. Med hänsyn till riskerna vid dylika korsningar kunna de båda västligaste plattformsspåren ej lämpligen användas för avgående trafik. Därigenom undvikas även korsningar mellan de ankommande och avgående resandeströmmarna. Genom att de norrgående plattformsspåren äro lagda som säckspår, behöver här icke förekomma, att de resande korsa tågvägarna. Däremot kunna korsningar mel-

lan avgående och ankommande resandeströmmar icke helt undvikas.

De olika plattformarnas längd framgår av nedanstående uppställning.

Plattform nr	Östra kanten	Västra kanten
1	348 meter	370 meter
2	336 "	335 "
3	291 "	333 "
4	328 "	436 "
5	314 "	348 "
6	296 "	313 "

De för närvarande tillgängliga uppställningsspåren norr om Kungsgatan äro av varierande längd. Två av dem ha plats för vardera ett tågsätt om 10 personvagnar av typ Co6 jämte 1 F-vagn, d.v.s. de äro tillräckligt långa för i nuvarande förortstrafik använda tågstorlekar. På de övriga uppställningsspåren kunna tågsätt om mellan 5 och 7 Co6-vagnar uppställas. Tågsätt med flera vagnar måste således delas upp på flera uppställningsspår, om ej intilliggande spår skola bli spärrade. För närvarande kunna de södra lokaltågen under rusningstid endast i begränsad omfattning vända på plattformsspåren. Då spår av för tågsätten tillräcklig längd ofta icke äro lediga, måste följaktligen tågsättet delas upp för att icke blockera intilliggande spår. Icke sällan är dock tiden mellan tågets ankomst och dess avgång otillräcklig för att medgiva en sådan uppdelning, och en blockering av intilliggande spår kan på så sätt icke undvikas. I vissa fall förekommer för närvarande, att tågsätt måste dragas ut till Hagalund för uppställning.

Södertäljebanan. Banan, som är dubbelspårig och elektrifierad, står genom ett elektrifierat enkelspår från Södertälje södra i förbindelse med Södertälje central. I Älvsjö ansluter den enkelspåriga och icke elektrifierade Nynäsbanan, som mellan Älvsjö och Stockholm C har

gemensamma spår med Södertäljelinjen. Antalet stationer fr.o.m. Stockholm S t.o.m. Södertälje C är 11 med ett medelavstånd av 3,4 kilometer mellan stationerna. Automatisk linjeblockering är införd. Här nedan anges plattformslängder vid de olika stationerna. I den mån flera plattformar finnas vid samma station, avser siffran den längsta plattformen.

Plattformslängder (största) vid linjestationerna

på Södertäljebanan

Station	Plattformslängd, meter
Stockholm S	250
Älvsjö	200
Stuvsta	230
Huddinge	250
Tullinge	230
Tumba	250
Uttran	250
Rönninge	200
Östertälje	200
Södertälje S	320
Södertälje C	200

Spärrkontroll är införd vid samtliga stationer. Planskilda korsningar av tågvägarna för de resandes passage till och från plattformarna äro anordnade vid alla stationer utom Tumba och Uttran, där korsning måste ske i plan.

Antalet tåg (inkl. tomtåg), som betjänar förortstrafiken utmed Södertäljelinjen och Nynäsbanan, uppgår enligt tidtabell nr 148 vanlig vardag till 140 och är fördelat på följande sätt:

Stockholm C - Södertälje S (Södertälje C)	22 tåg	Härav betjäna 3 tåg i vardera riktningen trafik även bortom Södertälje S.
Södertälje S (Södertälje C) - Stockholm C	22 "	
Stockholm C - Älvsjö	2 "	
Älvsjö - Stockholm C	2 "	
Stockholm C - SNJ	17 "	
SNJ - Stockholm C	17 "	
Stockholm C - Huddinge	29 "	
Huddinge - Stockholm C	29 "	
Summa:	140 "	

Bebyggelsen omkring stationerna Stuvsta och Huddinge, som är mycket utspridd, betjänas av busslinjer, som fungera som matarlinjer till respektive järnvägsstationer. Linjernas sträckning, trafikerad linjelängd och antal hållplatser återges nedan.

Linje	Linjelängd, km	Antal hållplatser	Antal turer per dag i vardera riktn.
Stuvsta station - Trehörningen	4,2	14	29
" " - Källbrink	3,5	9	24
" " - Myrängen	4,1	10	17
Huddinge station - Fredriksdal	5,5	13	25

Kungsängsbanan. Banan, som avviker från norra stambanan vid Tomteboda övre, är dubbelspårig och utrustad med automatisk linjeblockering fram till Spånga. Elektrifiering av hela banan har för några år sedan (1946) fullbordats. Från Spånga utgår en enkelspårig, icke elektrifierad bana över Skälby och Hässelby villastad till Löfsta. Banan tillhör Stockholms stad men trafikeras av statens järnvägar enligt särskilt avtal, som ursprungligen träffades mellan Stockholms stad och Västerås-banan, och vilket vid Västeråsbanans förstatligande överflyttades på statens järnvägar.

Bortsett från grenbanan till Löfsta finnas på Kungsängsbanan, räk-

nat fr.o.m. Huvudsta t.o.m. Kungsängen, 11 stationer med ett medelavstånd mellan stationerna av 2,5 km. Plattformslängder vid linjestationerna framgå av nedanstående uppställning.

Plattformslängder (största) vid linjestationerna på Kungsängsbanan

Huvudsta	175
Huvudsta C	120
Sundbyberg	200
Sundbyberg N	200
Bromsten	175
Spånga	215
Skälby	65
Hässelby villastad	60
Barkarby	150
Jakobsberg	155
Kallhäll	150
Stäket	145
Kungsängen	155

Spärrkontroll förekommer icke på någon del av sträckan, utan biljettkontrollen sker i tågen. Korsning i plan mellan tågspår och resandeströmmar förekommer i stor utsträckning vid samtliga stationer utom Huvudsta och Sundbyberg N.

Sammanlagda antalet tåg (inkl. tomtåg), som betjänar förortstrafik på sträckorna Stockholm C-Kungsängen och Spånga-Hässelby villastad under en vanlig vardag, uppgår enligt tidtabell nr 148 till 114. Härav trafikera 38 tåg endast den icke elektrifierade sträckan Spånga-Hässelby villastad. Tågens fördelning på olika riktningar och sträckor framgår av följande uppställning.

Stockholm C - Kungsängen	17 tåg	Härav betjäna 4 tåg i riktning från Stockholm C och 5 tåg i riktning till Stockholm C trafik även bortom Kungsängen
Kungsängen - Stockholm C	17 "	
Sundbyberg - Spånga	3 "	
Spånga - Sundbyberg	1 "	
Stockholm C - Sundbyberg	1 "	
Sundbyberg - Jakobsberg	1 "	
Jakobsberg - Stockholm C	1 "	
Sundbyberg - Hässelby V.	1 "	
Hässelby V. - Sundbyberg	1 "	
Spånga - Hässelby V.	19 "	
Hässelby V. - Spånga	19 "	
Stockholm C - Spånga	14 "	
Spånga - Stockholm C	15 "	
Sundbyberg - Kungsängen	2 "	
Kungsängen - Sundbyberg	2 "	
Summa:	114 "	

Anm. till tabellen: Ojämnheter i tågens fördelning på de båda riktningarna bero på att vissa tomtåg återgå i lokalgodståg.

Uppsalabanan. Hela sträckan är dubbelspårig och elektrifierad samt utrustad med automatisk linjeblockering. Antalet stationer är följande: fr.o.m. Karlberg t.o.m. Upplands Väsby 10 st. på ett medelavstånd av 2,4 kilometer, på den återstående sträckan t.o.m. Uppsala 8 st. på ett medelavstånd av 5,3 kilometer. Genomsnittligt stationsavstånd för hela sträckan Stockholm C - Uppsala är 3,7 kilometer. Spärrkontroll är infärd t.o.m. Upplands Väsby.

Plattformslängder (största) vid linjestationerna

på Uppsalabanan

Karlberg	200
Hagalund	235
Ulriksdal	230
Sörentorp	150
Helenelund	240
Tureberg	240
Häggvik	250
Norrviken	234
Rotebro	230
Upplands Väsby	230
Löwenströmska lasarettet	20
Rosersberg	185
Märsta	185
Odensala	123
Knivsta	178
Alsike	140
Bergsbrunna	150
Uppsala	475

Korsning i plan mellan tågspår och resandeströmmar måste äga rum vid stationerna Ulriksdal, Sörentorp, Norrviken, Rotebro och Upplands Väsby. Vid övriga stationer t.o.m. Häggvik finnas anordningar för planskild korsning.

Från Rotebro utgår en till förortstågen anslutande busslinje mot Bollstanäs och vidare till Grana, nordost om Rotebro.

Stationerna mellan Stockholm och Uppsala betjänas vanlig vardag enligt tidtabell nr 148 av sammanlagt 85 tåg (bortsett från 2 tåg på sträckan Uppsala-Knivsta men inkl. tomtåg) med varierande trafikeringssträckor. Härav göra 15 tåg uppehåll huvudsakligen endast vid stationer

på sträckan Upplands Väsby - Uppsala.

Uppsala - Stockholm C	10 tåg	Härav betjäna 7 respektive 8 tåg huvudsakligen trafik endast på stationerna Upplands Väsby-Uppsala.
Stockholm C - Uppsala	13 "	
Märsta - Stockholm C	2 "	
Stockholm C - Märsta	2 "	
Rosersberg - Stockholm C	2 "	
Stockholm C - Rosersberg	2 "	
Rotebro - Stockholm C	3 "	
Stockholm C - Rotebro	3 "	
Upplands Väsby - Stockholm C	23 "	
Stockholm C - Upplands Väsby	22 "	
Hagalund - Upplands Väsby	1 "	
Hagalund - Tureberg	1 "	
Tureberg - Stockholm C	1 "	
Summa:	85 "	