

## KAP. I. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

### A. Historik och nuvarande förhållanden

Förortstrafiken på statens järnvägars linjer vid Stockholm kan sägas ha tagit sin början omkring sekelskiftet och har alltsedan dess undergått en praktiskt taget oavbruten ökning. År 1948 uppgick antalet resor mellan å ena sidan Stockholm och å andra sidan förortsstationerna<sup>x)</sup> t.o.m. Kungsängen, Upplands Väsby och Södertälje C till mellan 18 och 19 miljoner. Av dessa voro 12,6 miljoner att hänföra till avstånd t.o.m. 15 km från Stockholm. Det totala antalet förortsresor inom 15 km avstånd från Stockholm (med järnväg, spårväg och buss) var 1948 omkring 122 miljoner. Av den totala förortstrafiken inom 15 km-råjongen svarade således statens järnvägar för drygt 10 %. Medräknas även trafiken på något större avstånd, är det svårt att erhålla fullt jämförbara siffror, men sannolikt kommer då statens järnvägars procentuella andel att bli större.

Den oavbrutet ökande förortstrafiken på statens järnvägars tre linjer till Stockholm (norra och västra stambanorna och Västersåsbanan) har hittills kunnat ombesörjas jämsides med en ävenledes växande fjärrtrafik, i stort sett utan att de fasta anläggningarna ha behövt utvidgas särskilt för förortstrafiken. Genom att outnyttjad kapacitet hos ban- och stationsanläggningarna kunnat användas för förortstrafiken, har avvecklingen av denna krävt relativt små merkostnader jämfört med om särskilda spår och stationsanläggningar hade behövt anordnas.

För närvarande har emellertid den samlade trafiken nått en sådan omfattning, att förortstrafiken icke kan ökas ytterligare i nämnvärd grad utan att de fasta anläggningarna utvidgas. Då förortstrafikens kostnadsförhållanden komma att förändras avsevärt genom en sådan utveckling, är det av vikt, att, innan några utvidgningsåtgärder vidtagas,

x) "Station" användes i det följande för enkelhetens skull om samtliga driftplatser.

förortstrafikens ekonomi undersökes och de ekonomiska konsekvenserna av olika möjliga alternativ ifråga om förortstrafikens framtid övervägas.

Enligt direktiven skulle delegationen utreda förortstrafikens lönsamhet och övriga med detta spörsmål sammanhängande frågor.

Delegationens uppgift har således varit att studera förortstrafikens lönsamhet, d.v.s. att med avseende på statens järnvägars kostnader och intäkter undersöka konsekvenserna av ett tänkt realiserande av olika alternativa åtgärder ifråga om förortstrafikens framtid och att framlägga uppgifter, vilka ur företagsekonomisk synpunkt kunna vara till ledning vid järnvägsstyrelsens praktiska ställningstagande, när det gäller förortstrafikens framtida ombesörjande. De möjligheter ifråga om förortstrafikens ordnande och de utkast till tekniska lösningar i olika sammanhang, som delegationen redovisar, äro således icke att betrakta som utarbetade förslag, som delegationen anser böra följas, utan utgöra endast en nödvändig del av lönsamhetsberäkningarna, d.v.s. den för dessa beräkningar grundläggande driftplaneringen.

En redogörelse för befolkningsutvecklingen inom Stor-Stockholm lämnas i kap. II B. Från år 1900 fram till år 1945 ökade folkmängden i det inre Stockholm, d.v.s. stadens administrativa område<sup>x)</sup> utom Bromma, Brännkyrka och Enskede, från 300 000 till 461 000 inv. Efter 1945 har folkmängden i den inre staden minskat och var 1948 nere i 439 000 inv. Från år 1900 till 1948 ökade folkmängden inom de ovan nämnda församlingarna jämte förortskommunerna inom cirka 15 km avstånd från Stockholm från 37 000 till 457 000 inv., d.v.s. folkmängden mer än tolvdubblades. Inom ett avlägsnare bälte av förortskommuner - mellan cirka 15 och 30 km avstånd från Stockholm - har invå-

x) Med Stockholms administrativa område avses här och i det följande stadens område den 31/12 1948.

narcantalet stigit från 38 000 till 80 000 inv. mellan 1900 och 1948 eller med 111 %.

Genom utbredningen av bebyggelsen till områden, allt avlägsnare från den inre staden, aktualiserades fr.o.m. början av 1900-talet frågan om lokaltrafikens ordnande. Ett viktigt problem, när man skulle planlägga förortsbanorna, var dessas sträckning genom innerstaden och över strömmarna. I detta sammanhang kommo blickarna att riktas mot västra stambanans infartslinje. Genom en förflyttning av denna skulle man kunna bereda plats för en nord-sydlig lokalbana genom staden. Emellertid skulle stambanans lämplighet för förortstrafik komma att minskas genom en sådan förflyttning, och diskussionen kom på så sätt att i stor utsträckning gälla fjärrbanornas förmåga att jämsides med fjärrtrafiken ombesörja även förortstrafik. En redogörelse för de olika synpunkter, som framfördes i detta sammanhang, lämnas i kap. II C.

I återstoden av kap. II ges en historik över trafik, tågplaner, anläggningar och taxor i samband med förortstrafiken på statens järnvägars linjer. Särskild uppmärksamhet har ägnats taxan för månadsbiljetter.

De låga avgifterna för månadsbiljetter infördes redan på 1860-talet i enlighet med ett bemyndigande av Kungl. Maj:t att "vidtaga sådana förändringar i den för trafiken å statens järnvägar gällande taxan, som med avseende å lokala förhållanden må finnas vara av behovet och järnvägens fördel påkallade...". De sociala motiv, vilka sedermera blivit ett huvudargument för de låga månadsbiljettprisernas bibehållande, saknade betydelse vid deras införande, eftersom förortsbebyggelsen på allvar började ta fart först 30 å 40 år senare. Det var också först då - vilket påvisas i den utförligare redogörelsen i kap. II - som det sociala motivet infördes i diskussionen, delvis på grund av att järnvägsstyrelsen inför den säkerligen oförutsedda ökningen av antalet månadsbiljettresor började hysa vissa betänkligheter

beträffande ett bibehållande av månadsbiljettpriserna på samma låga nivå.

I kap. III, vari lämnas en redogörelse för bl.a. förortsområdets nuvarande struktur i olika avseenden och för olika förortstrafikmedel, göres även en jämförelse mellan å ena sidan statens järnvägars taxor i förortstrafik och å andra sidan övriga trafikmedels taxor. Jämförelsen visar det låga prisläget för statens järnvägars månadsbiljetter i jämförelse med övriga trafikmedels motsvarande avgifter. Den stora skillnaden i pris för månadsbiljetter mellan statens järnvägar och övriga trafikföretag saknar emellertid direkt motsvarighet ifråga om övriga biljettslag - enkla och tur- och returbiljetter etc. Statens järnvägars sämre konkurrensläge ifråga om andra biljetter än månadsbiljetter medför risk för en för järnvägen ogynnsam fördelning av de skilda trafikantkategorierna på olika trafikmedel i de fall, där direkt konkurrens föreligger. Således finns det starkare skäl för de regelbundna trafikanterna på månadsbiljetter att välja järnvägen för sina resor än för ströresande, för vilka statens järnvägars avgifter icke äro lika gynnsamma. Samtidigt som månadsbiljetteresorna ge de minsta intäkterna i genomsnitt per resa, äro de förenade med större kostnader än ströresorna på grund av sin koncentration till vissa timmar på dagen och det krav på disponibel personal och rullande materiel m.m., som denna koncentration kräver (resefrekvensens variationer under dygnet behandlas på sid. 65 ff). Således företagas två tredjedelar av alla förortsresor på sträckan Upplands Väsby - Södertälje C under de båda intervallen mellan kl 6 och 9 respektive kl 16 och 19. Av dessa resor i sin tur företagas närmare 90 % på månadsbiljetter.

#### B. Lönsamhetsberäkningarna

Innebörden av en lönsamhetskalkyl behandlas i 1942 års järnvägs-kostnadsutrednings betänkande, ur vilket ett kort sammandrag av detta avsnitt återgivits på sid. 141.

En lönsamhetskalkyl skall lämna uppgift om hur företagets totala kostnader och intäkter kunna väntas komma att förändras i förhållande till utgångsläget, om en viss åtgärd vidtages. De för här ifrågavarande lönsamhetsberäkningar uppställda hypotetiska handlingsalternativen kunna i korthet angivas på följande sätt:

- 1) Förortstrafiken tänkes nedlagd inom en närmare räjong.
- 2) Förortstrafiken tänkes nedlagd inom både en närmare och en fjärrare räjong.
- 3) Förortstrafiken tänkes väsentligt utökad.

En precisering av ovannämnda undersökningsalternativ samt en redogörelse för de mera detaljerade driftplaner, vilka uppgjorts med utgångspunkt från desamma, lämnas i kap. VI. För det tredje alternativet har emellertid driftplaneringen måst föregås av en prognos beträffande den framtida förortsbebyggelsen och en därav förorsakad möjlig trafikefterfrågan utmed statens järnvägars förortslinjer. En sådan prognos genomföres i kap. IV. I kap. V följer en kapacitetsanalys, vari undersökas olika möjligheter att avveckla en ökad förortstrafik.

Förortstågens kapacitet vid nuvarande tåglängder är för närvarande i det allra närmaste fullt utnyttjad under förortstrafikens rusningstid. I vissa av de mest anlitade tågen är sittplatsantalet ej fullt tillräckligt för alla resande, varför redan nu en del trafikanter måste nöja sig med ståplatser. En ökning av passagerareantalet i tåg av nuvarande längd är endast möjlig, om ståplatser införas. Den nuvarande typen av förortsvagnar är dock mindre lämpad för ståplatser i större omfattning.

Tågens kapacitet kan ökas genom att koppla till ytterligare vagnar, men möjligheterna härtill äro mycket begränsade med hänsyn till antalet och längden av befintliga uppställningsspår vid centralstationen. De tillgängliga uppställningsspårens kapacitet är för närvarande fullt utnyttjad.

Möjligheten att öka antalet förortståg är på grund av det för när-

varande knappa plattformsutrymmet vid centralstationen obetydlig under förortstrafikens rusningstid. En eventuell ökning av antalet fjärrtåg under rusningstid skulle till och med framtvinga en minskning av antalet förortståg. Den förkortning av vändtiderna, som skulle kunna åstadkommas genom övergång till motorvagnståg, får ej tillmätas någon nämnvärd betydelse, då det gäller möjligheterna att öka tågantalet.

När Tegelbacken definitivt reglerats, kommer utrymme för ytterligare två, eventuellt tre, plattformsspår att erhållas i den södra spårgruppen. Härigenom skulle antalet förortståg temporärt kunna ökas. Men detta gäller endast förortstrafiken söderut. Om pendeltrafik införes i viss utsträckning, skulle det ökade plattformsutrymmet visserligen även kunna användas för en del av den norrgående förortstrafiken, men resultatet skulle bli en för trafikanterna besvärlig uppdelning av förortstågen norrut på två skilda delar av bangården. För övrigt skulle detta tillskott av plattformsspår sannolikt icke medge någon nämnvärd eller varaktig ökning av förortstågens antal.

Ifråga om samtliga ovan antydda möjligheter till en ökad förortstrafik gäller slutligen, att belastningen av stora hallen i centralstationshuset ej kan ökas allt för mycket utöver den nuvarande utan att besvärande trängsel uppstår.

Förutsättningen för att statens järnvägar skola kunna ombesörja en nämnvärt ökad förortstrafik såväl norrut som söderut är således, att plattformsutrymmet vid centralstationen avsevärt utvidgas samt att förortstrafikökningen icke medför överbelastning av stora hallen i centralstationshuset.

En möjlighet att tillgodose båda dessa krav erbjuder ett av ban- och trafiktekniska experter uppgjort utkast till en särskild lokalstation för förortstrafiken vid Norra Bantorget. Genom att flytta hela förortstrafiken, både norr- och södergående, till denna lokalstation skulle det nuvarande plattformsutrymmet vid centralstationen helt kunna reser-

veras för fjärrtrafiken. Lokalstationens kapacitet skulle bli mer än tillräcklig - även om kapacitetsmarginalen ej bleve särskilt stor - för det största antal förortståg, som vid ett bibehållande av tvåspåriga förortslinjer skulle kunna framföras under förortstrafikens rusningstid jämsides med en fjärrtrafik av i stort sett nuvarande omfattning och struktur (kap. V D). Lokalstationens konstruktion och läge skulle vidare möjliggöra pendeltrafik mellan de norra och södra förortslinjerna samt medföra, att belastningen av stora hallen i centralstationshuset avsevärt minskades.

Lokalstationen skulle enligt utkastet komma att ligga inom det nuvarande spårområdet i anslutning till centralbangården i höjd med Norra Bantorget och skulle erhålla tre plattformar med tillhörande sex plattformsspår, vardera med en längd av upp till cirka 330 meter. Samtliga plattformsspår skulle bli genomgående. För de resandes passage till plattformarna skulle anläggas en gångtunnel under bangårdsområdet i linje med de södra spetsarna av plattformarna och i förbindelse med dessa genom trappor. Tunneln skulle i öster mynna ut vid eller på Norra Bantorget och i väster vid den planerade gatan utmed Klara sjö. Vid plattformssändarna skulle gångtunneln vidgas till en hall för biljett-, resgods- och effektförvaringsexpeditioner.

En motsvarande passage till lokalstationen norrifrån kan erhållas genom trappor från en gångbro i förbindelse med Torsgatan eller med en eventuell gatuförbindelse över till Kungsholmen i höjd med Tegnérgatan.

Genom lokalstationens tilltänkta läge inom det nuvarande spårområdet förloras ett uppställningsutrymme, varför fler tågsätt måste uppställas vid Hagalund. Detta i sin tur förutsätter, att ytterligare uppställningsspår anläggas i Hagalund och att spårförbindelserna dit utvidgas för att kunna avveckla den ökade tomtågsrörelsen.

Efter lokalstationens inrättande kommer linjekapaciteten att bli bestämmande för hur mycket tågantalet kan ökas under förortstrafikens

rusningstid. Den flaskhals, som det otillräckliga bangårdsutrymmet vid Stockholm C för närvarande utgör, skulle således genom lokalstationens tillkomst helt elimineras.

Under antagande av dubbelspåriga förortslinjer och i stort sett nuvarande antal fjärrtåg under förortstrafikens rusningstid har en maximitidtabell utarbetats för de mest belastade timmarna av förortstrafikens båda rusningsperioder (kap. V D), där förortstågen tänkts skola betjäna ett område, utåt begränsat av stationerna Södertälje S/C, Upplands Väsby och Kungsängen (sträckan Spånga-Kungsängen förutsättes utbyggd till dubbelspår). Dubbelspårans kapacitet förutsättes successivt förstärkt genom att korsningstillfällena vid förortstågens vändstationer elimineras, att förbigångsspår vid vissa förortsstationer anordnas och att linjeblockeringen förbättras. Vidare utrustas förortsstationerna efter behov med förlängda plattformar och utökade passager för de resande till och från plattformarna.

Maximitidtabellen anger det under nämnda förutsättningar största möjliga antalet förortståg under förortstrafikens maximala rusningstimmar (ankomsttid till Stockholm kl 8-9, avgångstid från Stockholm kl 16.30-17.30).

Med given tågstorlek och utrymmesstandard kan därefter beräknas, hur många platser man under ifrågavarande rusningstimmar kan ställa till förfogande.

En sammanställning av maximitidtabellens tågantal och det i kap. IV beräknade antalet resande efter full utbyggnad av förortsområdet har givits vid handen, att statens järnvägar efter att ha genomfört ovan angivna utvidgningar av de fasta anläggningarna sannolikt skulle ha tekniska möjligheter att ombesörja förortstrafiken på stationerna Bromsten-Kungsängen (dock ej Skälby-Hässelby Villastad), Hagalund-Upplands Väsby (jämför ett område vid Bollstanäs, nordost om Rotebro, genom anslutande busslinje) och Älvsjö-Södertälje C (inkl. en ny station vid Flemingsberg



och ett område i Botkyrka nordväst om Tullinge, här kallat Älvesta, genom anslutande busslinje). Därutöver har i tidtabellen beretts plats för ett ökat antal förortståg till och från Nynäsbanan (kap. V E).

Antalet resor på månadsbiljetter till och från Stockholm uppgår för närvarande till i runt tal 15 milj. per år. Motsvarande antal efter full utbyggnad av förortsområdet har beräknats uppgå till ungefär 50 milj. resor per år, d.v.s. drygt tre gånger så många.

Maximitidtabellen förutsätter som nämnts tvåspåriga linjer överallt inom förortsområdet. Således förutsättes sträckan Spånga-Kungsängen på Västeråsbanan utbyggd till dubbelspår. Dubbelspår på denna sträcka anses behövt redan vid nuvarande trafikomfattning. Med de utvecklingstendenser, som synas sannolika för fjärrtrafiken till och från Stockholm, såväl ifråga om person- som godstrafik, kommer dock ytterligare spår att bli behöfliga även söderut från Stockholm. Sålunda har järnvägsstyrelsen i samband med generalplanarbetet för Stockholm begärt, att plats reserveras för ytterligare två spår söderut. Med hänsyn till ovissheten om när en utbyggnad av den södra linjen med flera spår kan komma att realiseras och svårigheten att nu bedöma hur tågdriften i så fall lämpligen bör anordnas, har delegationen ansett sig böra vid kalkylen begränsa sig till en kalkylmodell, som utgår från nuvarande spårantal på denna linje. En sådan kalkyluppläggning kan, som torde framgå av det följande, anses fullt adekvat för att belysa de ekonomiska konsekvenserna av en utökad förortstrafik.

I kap. VI beräknas mindrekostnader och mindreintäkter, ifall förortstrafiken enligt något av de tidigare angivna alternativen skulle nedläggas, samt merkostnader och merintäkter, ifall förortstrafiken skulle avsevärt utökas. Skillnaden mellan mindreintäkter och mindrekostnader blir lika med den årliga minskning av statens järnvägars nettointäkter, som skulle uppstå, om förortstrafiken enligt ifrågavarande alternativ varaktigt nedlades. Analogt anger skillnaden mellan merintäkter

och merkostnader den årliga ökning av statens järnvägars nettointäkter, som skulle uppstå, om förortstrafiken tänkes ökad till angiven maximal omfattning. Kalkylerna utgå från det förenklade antagandet, att övergången till de tänkta nya trafiklägena skulle ske på en gång. Detta förenklade antagande har gjorts med hänsyn till dels att möjligheterna att fastställa ett tidsschema för ökningen (minskningen) successiva inträdande äro mycket osäkra, dels att en särskild driftplanering och kostnadsberäkning för alla trafiklägen mellan de uppställda alternativen skulle ha blivit mycket arbetskrävande.

Lönsamhetsberäkningarna ha skett med utgångspunkt från år 1947-1948 gällande löner och materialpriser samt från år 1948 införda taxor. Resultatet av beräkningarna visar, att ett nedläggande av förortstrafiken enligt alternativen 1 och 2 under nuvarande förhållanden skulle medföra större intäktsminskningar än kostnadsminskningar, d.v.s. en nettointäktsminskning jämfört med om förortstrafiken bibehålles i sin nuvarande omfattning. Vid ett tänkt nedläggande av den närmare förortstrafiken har den därav föranledda nettointäktsminskningen beräknats till storleksordningen 1 miljon kronor och vid ett nedläggande av både den närmare och den fjärrare förortstrafiken till storleksordningen 3 miljoner kronor. Ett nedläggande av förortstrafiken enligt något av dessa båda alternativ skulle således för närvarande icke kunna anses företagsekonomiskt motiverat.

Merkostnads- och merintäktsberäkningarna för alternativ 3 (förortstrafiken utökas till antagen maximal omfattning) ha skett enligt olika underalternativ ifråga om utrymmesstandard (kostnadssidan) och trafikefterfrågan (intäktssidan). Sämtliga alternativ beräknas medföra nettointäktsökningar, varierande mellan omkring 4 miljoner kronor per år enligt ogynnsammaste alternativ och omkring 20 miljoner kronor per år enligt gynnsammaste alternativ.

Som redan framhållits beräknas dessa öknings av de årliga netto-intäkterna så, att det läge, då en antagen maximitrafik redan har blivit verklighet, jämföres med nuvarande läge. Av de utvidgningar av de fasta anläggningarna, vilka beräknats erforderliga för en förortstrafik av maximal omfattning, måste dock en stor del utföras omedelbart, nämligen vad avser lokalstationen och de därmed sammanhängande utvidgningarna av spårförbindelserna till Hagalund och bangårdsanläggningarna vid Hagalunds driftbangård. Dessa utvidgningar ha beräknats kräva en anläggningskostnad av cirka 22 miljoner kronor samt en till förortstrafikökningen hänförlig årlig ökning av kapitaltjänstkostnaderna med omkring 800 000 kronor. Övriga utvidgningar av de fasta anläggningarna, för vilka kostnaderna äro att hänföra till förortstrafikökningen (sammanlagd anläggningskostnad omkring 25 miljoner kronor), kunna genomföras successivt alltefter som förortstrafiken ökar på de olika linjerna respektive förortsstationerna. Till huvudsaklig del bli dessa utvidgningar icke erforderliga, förrän förortstrafiken nått en avsevärt större omfattning än för närvarande. Sannolikt torde de genom förortstrafikökningen successivt uppkommande intäktsökningarna lämna en betryggande täckning för de successiva kostnadsökningar, som dessa senare nödvändiga utvidgningar förorsaka.

De öknings av kapitaltjänstkostnaderna, som de omedelbart behövliga utvidgningarna av de fasta anläggningarna föranleda, rymmas inom intäktsmarginalen för den nuvarande förortstrafiken. Denna marginal komme alltså att reduceras under de närmaste åren, då den nämnda kostnadsökningen vid oförändrade taxor först efter en viss tid kan komma att kompenseras genom ökade trafikintäkter. Emellertid föreligger här i själva verket ett val, icke mellan att bibehålla förortstrafiken vid dess nuvarande omfattning och att utöka densamma utan mellan att genomföra vissa utvidgningar, möjliggörande en ökad förortstrafik, och att på grund av det knappa utrymmet vid centralstationen vidtaga successiva men så småningom sannolikt ganska avsevärda inskränkningar i förortstrafiken för

att bereda plats för fjärrtrafiken. I det förra fallet skulle, såvitt nu kan bedömas, statens järnvägar kunna påräkna ett visst och under gynnsamma omständigheter avsevärt nettointäktstillskott genom förortstrafiken, under det att i det senare fallet detta tillskott med största sannolikhet komme att bli mindre eller helt utebliva.

Det synes under sådana förhållanden företagsekonomiskt väl motiverat att genomföra de utvidgningar, vilka äro nödvändiga för en utökning av förortstrafiken och delvis även för att förortstrafiken för framtiden skall kunna bibehållas i sin nuvarande omfattning.

Det må här än en gång framhållas, att lönsamhetsberäkningarna grundats på nuvarande taxor i förortstrafik. Med hänsyn till de påtalade skillnaderna mellan månadsbiljettpriserna vid statens järnvägar och andra förortstrafikföretag finnes utrymme för höjning av dessa avgifter, i synnerhet för de kortare avstånden, där en höjning även ur kostnadssynpunkt får anses befogad.

Kostnader för erforderliga ytterligare spår på linjen ha med undantag av kostnaderna för ett nytt dubbelspår mellan centralstationen och Hagalunds övre icke medtagits i kalkylen. Järnvägsstyrelsens person- och godstrafikbyråer anse nämligen, att behovet av ytterligare spår på linjen i främsta rummet sammanhänger med fjärrtrafikens utveckling. En begränsning av förortstrafiken skulle således icke komma att få något avgörande inflytande på detta behov. Då anläggande av ytterligare spår dock kan komma att bli behövt vid en tidigare tidpunkt på grund av förortstrafikökningen än som eljest kanske skulle ha varit erforderligt samt med hänsyn till att lönsamhetsberäkningarna i sin något förenklade form måste givas en viss säkerhetsmarginal, bör det genom förortstrafikökningen kalkylerade nettointäktstillskottet vara så stort, att det kan lämna täckning för dessa icke preciserade merkostnader och osäkra faktorer. Så torde otvivelaktigt även få anses vara fallet med hänsyn till de

kalkylerade årliga nettointäktsökningarna vid en utökning av förortstrafiken, vilka skulle vara tillräckliga att - räknat efter 3,5 % - förränta och på 40 år amortera en investering av cirka 85 miljoner kronor (enligt ogynnsamt alternativ) respektive 425 miljoner kronor (enligt gynnsamt alternativ). Vid amortering på 50 år skulle motsvarande belopp bli cirka 95 respektive 470 miljoner kronor.

Antages exempelvis, att förortstrafikökningen skulle nödvändiggöra anläggande av ytterligare ett dubbelspår mellan Stockholm C och Södertälje södra om 10 år, under det att denna utvidgning eljest icke skulle ha behövt komma till stånd förrän om 30 år, således 20 år tidigare, kan detta förhållande beräknas medföra en årlig merkostnad för förortstrafikökningen av storleksordningen 2 miljoner kronor.

Undersökningen kan sägas ha visat, att statens järnvägar ha tekniska möjligheter att ombesörja en väsentligt utökad förortstrafik på sina linjer vid Stockholm och att det ter sig i och för sig motiverat att vidtaga de åtgärder, vilka äro nödvändiga för att möjliggöra denna ökning.

Här ifrågasatta investeringar få vid ett slutgiltigt ställningstagande självfallet icke betraktas fristående från andra investeringsprojekt vid statens järnvägar. Med en given ram för investeringarnas omfattning vid statens järnvägar - något som särskilt i nuvarande ekonomiska läge är aktuellt - utgör en förväntad nettointäktsökning i och för sig icke ett tillräckligt kriterium på att projektet bör komma till stånd. Ur företagsekonomisk synpunkt måste de för investeringar tillgängliga medlen tas i anspråk för de alternativa investeringsplaner, vilka kunna väntas ge den största avkastningen. Ett slutgiltigt ställningstagande beträffande förortstrafiken vid Stockholm förutsätter sålunda, att lönsamheten av de här ifrågasatta utvidgningarna jämföres med lönsamheten av andra projekt. Emellertid faller en sådan prövning icke inom ramen för delegationens uppgift.

De gjorda merkostnadsberäkningarna angeva den undre gränsen för de merintäkter, som erfordras för att en utökning av förortstrafiken skall vara företagsekonomiskt motiverad. Då emellertid järnvägsdriften är förenad med avsevärda kostnader, som icke uppträda som merkostnader för ett visst trafikslag utan äro gemensamma kostnader för flera trafikslag, vilka gemensamma kostnader också måste täckas av intäkter för att företaget som helhet icke skall uppvisa förlust, måste tarifferna för de olika trafikslagen sättas på sådant sätt att utöver täckning för vederbörande trafikslags merkostnader också erhålles ett intäktsbidrag till de med övriga trafikslag gemensamma kostnaderna. Summan av dessa bidrag från de olika trafikslagen måste, för att företaget skall få sina totala kostnader täckta, uppgå till minst de gemensamma kostnadernas belopp. Ifråga om den här behandlade förortstrafiken synes det med hänsyn till konkurrensförhållanden m.m. vara möjligt att genom taxehöjningar erhålla ett större bidrag än ovan angivits till de för järnvägstrafiken som helhet gemensamma kostnaderna.