

## KAP. II. HISTORIK

### A. ALLMÄN ÖVERBLICK

År 1800 utgjorde Stockholms folkmängd 75 000 inv. Ökningen under det därpå följande halvsekleet gick mycket långsamt, och 1850 hade siffran ej hunnit längre än till 93 000 - en genomsnittlig årlig ökning om endast 360 personer. Samma långsamma ökningstakt fortsatte fram till 1860-talet, då emellertid folkmängdskurvan började stegras allt brantare, så att folkmängden vid sekelskiftet nått upp till över 300 000. Det allt större årliga befolkningstillskottet upptogs till en början av den inre staden. Under 1870-talet började Sundbyberg att växa upp vid den nyligen tillkomna Västeråsbanan, och samtidigt började även Liljeholmen att bebyggas. Under 1880-talet fortsatte förortsbebyggelsen. Sundbyberg grenade ut sig till Lilla Alby, Bällsta, Mariehäll och Kratsboda, och Djursholm, Stocksund, Hagalund och Saltsjöbaden började bebyggas. Dock var förortsbebyggelsen under dessa årtionden relativt ringa, då den inre staden alltjämt utan större svårigheter kunde absorbera befolkningsökningen. Först vid tiden omkring sekelskiftet började den kraftiga folkmängdsökningen att framkalla rubbningar på bostadsmarknaden. Betydelsen för bostadsmarknaden av folkmängdsökningen från 1850 till 1900 framstår så mycket klarare, om man betänker, att huvuddelen av denna ökning inträffade under 1800-talets två sista decennier. Under 1890-talet minskade ledighetsprocenten för bostäder för att omkring 1898 vara praktiskt taget obefintlig, och vid sekelskiftet rådde ren brist. Samtidigt stego hyrorna - från 1894 till 1913 med 76 procent - och resultatet blev, att folk för att lösa sin bostadsfråga nödgades söka sig ut till områden, belägna så långt bort från staden, att billig tomtmark stod att få. De stigande tomtpriserna inom staden ledde även till en utflyttning av industri till förorterna.

Några spårvägsförbindelser till förortsområdet funnos inte ännu - det var först 1909-1910, som spårvägslinjerna till Enskede och Sundbyberg

kommo till, och under de närmast därpå följande åren anlades linjerna till Mälarhöjden, Midsommarkransen och Bromma. Det var följaktligen naturligt, att den första förortsbebyggelsen väste upp omkring de redan befintliga kommunikationerna, nämligen järnvägarna. Redan 1860 hade västra stambanan öppnats för trafik på sträckan mellan Stockholm S och Södertälje. Norra stambanan var 1866 klar för trafik på sträckan mellan Stockholm och Uppsala, och sammanbindningsbanan tillkom 1871. Sedermera tillkommo Västeråsbanan 1876, Rimbobanan 1885, Djursholmsbanan 1890, Saltsjöbanan 1893 och slutligen Nynäsbanan 1901. Så gott som samtliga nu befintliga järnvägar inom förortsområdet voro således färdiga vid sekelskiftet, då förortsbebyggelsen började ta fart.

#### B. BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN

I det följande studiet av befolkningsutvecklingen indelas förortsområdet i två räjonger, en inre och en yttre, räknat från Stockholms centrum. Den inre förortsräjongen, till vilken även räknats Stockholms ytterområden, d.v.s. Bromma, Brännkyrka och Enskede församlingar, oavsett att dessa församlingar äro inkorporerade med Stockholms stad, sträcker sig till ett avstånd av cirka 15 km från stadens centrum. Den yttre förortsräjongen har sin yttre gräns ungefär 30 km från samma centrum. Av praktiska skäl ha de i de olika räjongerna ingående kommunerna ej delats, utan hela kommunen har räknats till endera av räjongerna. Gränserna variera därför omkring de nämnda avstånden. På kartan, fig. 1, ha de olika räjongerna markerats genom olika schatteringar.

Folkmängden i det inre Stockholm, d.v.s. stadens administrativa område<sup>1)</sup> utom ytterområdena Bromma, Brännkyrka och Enskede, ökade under åren mellan 1900 och 1945 från 300 000 till 461 000 inv. Efter 1945 har

1) Den 31 december 1948.

folkmängden i den inre staden minskat och var 1948 nere i 439 000 inv. Nettoökningen från 1900 till 1948 har således uppgått till 46 %. Vid en jämförelse med den dryga tredubblingen under 1800-talets senare hälft framstår den relativa ökningen av folkmängden under 1900-talet som tämligen ringa, vilket givetvis beror på att stadens inre område alltså nämnt sig full utbyggnad i så hög grad t.o.m. att det enligt moderna synpunkter anses överbefolkat.

Den huvudsakliga ökningen av Stor-Stockholms folkmängd, vilken den 31 december 1945 beräknades uppgå till 839 000 inv.<sup>x)</sup>, har fått tagas emot av förortsområdet. Folkmängden inom den inre förortsräjongen ökade under perioden 1900-1948 från 37 000 till 457 000, d.v.s. att invånareantalet mer än tolvdubblades. Av invånareantalet 1948, 457 000, bodde 86 000 i Bromma och 186 000 i Brännkyrka och Enskede. De s.k. ytterområdena svarade alltså för sammanlagt 272 000 inv. eller 60 procent av hela befolkningen inom den inre förortsräjongen. Men även om man bortser från dessa tre församlingar inom Stockholms ytterområden, har ökningen varit mycket kraftig. Den sammanlagda folkmängden inom de övriga av den inre förortsräjogens kommuner ökade under samma tid från 26 800 till 187 000 inv., d.v.s. till det sjudubbla. Dock har utvecklingen i de olika kommunerna, sedda var för sig, varit mycket olika. I två av kommunerna, nämligen Lovö och Östra Ryd, har folkmängden minskat under perioden, under det att den i de övriga blivit fyra till femton gånger så stor. Den största relativa folkökningen uppvisar Lidingö, som fick sammanhängande spårvägsförbindelse 1925. Närmast efter kommer Sollentuna. Sundbyberg hade 1948 en drygt elva gånger så stor folkmängd som 1900, följt av Huddinge och Danderyd, Djursholm och Stocksund med en niodubbling. Därefter komma Täby, Spånga med Hässelby villastad, Boo, Solna och Nacka med Saltsjöbaden i nu nämnd ordning.

Den största absoluta ökningen inom den inre förortsräjongen uppvisar

---

x) Enligt folkräkningen.

- trots en jämförelsevis obetydlig relativ folkmängdstillväxt - Solna med en ökning av nära 28 000 inv. under perioden, i ordning närmast följt av Sollentuna, Sundbyberg, Huddinge, Lidingö, Danderyd med Djursholm och Stocksund, Nacka med Saltsjöbaden och Spånga inkl. Hässelby villastad med en absolut ökning av vardera mellan 13 000 och 22 000 inv. Täby och Boo uppvisa en folkmängdsökning om 8000 respektive 4000 inv.

Inom den yttre förortsräjongen har folkmängden under perioden ökat från 38 000 till 80 000 inv. eller med 111 procent. Den relativa ökningen ter sig i jämförelse med den inre räjongens tolvdubbling blygsam men överträffar dock det inre Stockholms 46-procentiga folkmängdsökning.

Folkmängdsutvecklingen 1900-1945 i de olika räjongerna åskådliggöres i fig. 2.

Bland de i den yttre räjongen ingående kommunerna, tagna var för sig, är det i huvudsak de omkring järnvägarna belägna, som svara för folkmängdsökningen. Vad gäller de övriga ha Grödinge, Ekerö, Sånge, Hilleshög, Angarn, Värmdö med Gustavsberg samt Ingarö haft en i stort sett oförändrad eller minskande folkmängd. Av de vid järnvägarna belägna kommunerna uppvisar Järfälla den största relativa ökningen med invånareantalet sexdubblat. Där- efter följa Hammarby, Tyresö, Botkyrka, Fresta, Södertälje, Östertälje, Salem och Ed med två- till fyrdubbling av folkmängden.

Den största absoluta ökningen har Södertälje haft med en ökning av invånareantalet under tiden mellan 1900 och 1948 från 8200 till 24 000. Närmast därefter men med betydligt mindre befolkningstillskott komma Järfälla och Botkyrka med en ökning vardera av omkring 5000 inv., Österhaninge, Tyresö, Hammarby, Vasholm, Salem och Västerhaninge ökade med vardera mellan 1000 och 2500 inv.

I diagrammen, fig. 3, åskådliggöres befolkningsutvecklingen inom var och en av de omkring statens järnvägars förortslinjer belägna kommunerna. I nämnda figur återfinnas även kurvor för befolkningsutvecklingen inom de vid Uppsalabanan belägna kommunerna norr om Hammarby t.o.m.

Uppsala. Folkmängden inom dessa kommuner med undantag av Uppsala stad uppvisar en i stort sett oförändrad eller svagt ökande folkmängd under perioden från år 1900 fram till år 1948. Beträffande övriga, relativt avlägset från Stockholm belägna kommuner med undantag av Stockholms Näs har ökningen varit påtaglig om också svag.

Av relevans i detta sammanhang är ju inte så mycket befolkningsutvecklingen inom kommunerna i dess helhet som i den vid jämvägarna belägna tätortsbebyggelsen. Uppgifter på folkmängden inom dessa tätorter finnas emellertid i de flesta fall icke för hela den här behandlade perioden, i den mån tätorterna ifråga överhuvudtaget funnits under periodens tidigare del. Oavsett att de här återgivna folkmängdsuppgifterna avse hela kommuner, torde de emellertid ganska väl återspegla utvecklingen inom tätorterna. I den mån någon folkökning ägt rum i landskommunerna sedan sekelskiftet, har den nämligen koncentrerats till tätortsbebyggelse. Och icke endast en folkökning utan även en oförändrad eller svagt minskad folkmängd inom landsbygdskommunerna tyder på en där uppkommen tätortsbebyggelse, allderstund de rena landsbygdskommunerna genomgående visa en relativt kraftigt fallande befolkningskurva<sup>x)</sup>. Allmänt kan således beträffande de ovan återgivna siffrorna för den relativa befolkningsökningen sägas, att de sannolikt äro för låga för befolkningsökningen i tätorterna,

På befolkningskartan, fig. 4, kan studeras befolkningsfördelningen inom förortsområdet år 1943.

---

x) W. William-Olsson: Stockholms framtida utveckling, sid. 270 ff.

C. TIDIGARE UTREDNINGAR ANGÅENDE STOCKHOLMS FÖRORTSTRAFIKFRÅGA OCH DÄRI  
FRAMLAGDA SYNUNKTER PÅ STATENS JÄRNVÄGARS FÖRORTSTRAFIK

Förortstrafiken på de till Stockholm inlöpande fjärrbanorna har ägnats ganska stor uppmärksamhet i de utredningar, som utförts angående Stockholms förortsbanefråga och bangårdsfråga. Vid tiden omkring sekelskiftet, då förortsbebyggelsen ännu stod i sin begynnelse och förortsbanefrågan följaktligen ännu ej var aktuell, ägnades uppmärksamheten i samband med bangårdsfrågan i huvudsak åt lösandet av problemet med sjöfartens och järnvägstrafikens beroende av varandra, vilket före Hammarbyledens och Årstabrons tillkomst blev mer och mer kännbart.

I och med förortsbebyggelsens allt kraftigare tillväxt och genom 1908/10 års kommunikationskommittés förslag till förortsbanor<sup>1)</sup> kom bangårdsfrågan att nära sammankopplas med förortsbanefrågan. Anledningen härtill var, att det lämpligaste läget för en nordsydlig stamlinje, som föreslogs skola ingå i förortsbanesystemet, med hänsyn till korsningen av strömmarna ansågs sammanfalla med sammanbindningsbanans. Därför ansågs dessa båda frågor böra lösas i ett sammanhang. Denna uppfattning kom även till uttryck i järnvägsstyrelsens bangårdsförslag av år 1910. Man hade på båda hållen den uppfattningen, att förortstrafiken ej för all framtid borde kvarbli på stambanorna på grund av att dess beroende av fjärrtrafiken i längden skulle komma att visa sig olämpligt och nödvändiggör särskilda lokaltågspår. Denna uppfattning beträffande de besvärliga följderna av att upplåta fjärrbanorna för förortstrafik jämsides med fjärrtrafiken kom kraftigast till uttryck i statens förortsbanekommissionens betänkande, vilket utkom 1923<sup>2)</sup>.

Liksom 1908/10 års kommunikationskommitté ansåg förortsbanekommissionen en i ett eventuellt förortsbanesystem ingående nordsydlig stamlin-

1) Bihang nr 31 till beredningsutskottets utlåtanden och memorial för år 1910.

2) SOU 1923:21.

jes lämpligaste för att inte säga enda tänkbara läge vara det som upptogs av sammanbindningsbanan. Förslag till ett framdragande av denna stamlinje i stort sett parallellt med sammanbindningsbanan hade emellertid väckt estetiska betänkligheter, och förortsbanekommisionen återupptog därför en i 1901 års bangårdsförslag väckt tanke på en kringgående linje för sammanbindningsbanan, dock med ett annat syfte än det som uphovsmännen till 1901 års bangårdsförslag haft för ögonen.

Ett bibehållande av västra stambanans ingångslinje i oförändrat läge skulle omöjliggöra förortsbanor söderut, och västra stambanan skulle under sådana förhållanden bli det enda förortstrafikmedlet söderut - busstrafiken hade ju vid den tidpunkt, då kommissionen avgav sitt betänkande, icke kommit i gång på allvar. Kommissionens uppfattning, att banan icke räckte till för förortstrafik och fjärrtrafik samt dess energiska argumentering för den kringgående linjen över Smedsudden är därför förklarlig.

I motsats till förortsbanekommisionen hade järnvägsstyrelsen redan i sitt nya bangårdsförslag 1914 förordat ett särskiljande av bangårdsfrågan från förortsbanefrågan. I förslaget, som bl.a. byggde på beslutet 1914 om Hammarbyledens inrättande angav järnvägsstyrelsen som sin uppfattning, att även lokaltrafiken skulle kunna betjäna av stambanan på ett "även för en sannolikt ganska avlägsen framtid" tillfredsställande sätt. Styrelsen ansåg dock alltjämt, att förortsbanefrågans lämpliga lösning, särskilt vad beträffade den nordsydliga stamlinjen, låg i statens järnvägars intresse. 1915 års bangårdskommission ansåg, att ett enda dubbelspår genom stadsområdet mellan Söder och Norr skulle vara tillräckligt åtminstone för avsevärd tid framåt såväl för förortstrafik till utmed stambanan belägna förorter som för fjärrtrafik. Statens förortsbanekommision å andra sidan återopade ett yttrande av järnvägsstyrelsens tidtabellsbyrå, att behov av ytterligare spår med anledning av det påräknade stora antalet närtåg måste antagas komma att göra sig gällande på ett kännbart sätt. I missivet till nämnda yttrande framhölls, att det syntes

bliva nödvändigt, "att viss sträcka på ömse sidor om Stockholm C planeras för 4 spår, enär i annat fall det icke kan bli va möjligt att punktligt ombesörja lokaltrafiken".

Beträffande de här anförda utredningarna kan överlag anmärkas, att de förutsättningar, som framtidsbedömningarna byggts på, ingenstädes redovisats. Sannolikt torde en betydande del av skiljaktigheterna i åsikter rörande de framtida trafikbehöven och möjligheterna att tillgodose dessa bero på att utredningarna utgått från olika förutsättningar.

Sedan den tidpunkt, då förortsbanekommisionen avgav sitt betänkande, ha förutsättningarna för frågans bedömning i flera avseenden förändrats. Bland annat må framhållas motortrafikens snabba utveckling, som öppnat nya möjligheter till förortstrafikens ombesörjande. Vidare tillkommer huvudbanornas elektrifiering och införandet av den automatiska linjeblockeringen, vilka faktorer höjt järnvägslinjernas kapacitet. Med hänsyn bl.a. till dessa omständigheter kom 1930 års trafikkommitte<sup>x)</sup> att intaga en i förhållande till tidigare förortsbaneutredningar ändrad inställning. Kommittén förklarade sig i sina utredningar ämna utgå ifrån ett oförändrat läge för västra stambanan.

Samma uppfattning beträffande västra stambanans läge kommer till uttryck i "Regionplan för Stockholm med omnejd 1936". I motsats till de förut nämnda utredningarna ägnar detta betänkande uppmärksamhet icke blott åt västra stambanan utan även åt de övriga till Stockholm inlöpan- de fjärrbanorna. Synen på fjärrbanornas förmåga att även för framtiden ombesörja förortstrafik är optimistisk. Sålunda framhålles i nämnda regionplan, sid. 17 o.f.:

---

x) Stadskollegiets utlåtanden och memorial 1934, Bihang nr 10 A.



"Det framlagda utredningsresultatet har givit vid handen, att fjärrbanorna inom regionen ..... fortfarande böra jämte annan trafik besörja förortstrafiken inom respektive banors trafikområde. I anslutning till denna uppfattning böra ytterligare förortsbanor icke komma till stånd inom fjärrbanornas trafikområden. Utredningarna .... hava ådagalagt, att fjärrbanorna, i vissa fall efter genomförandet av i denna regionplan anvisade förbättringar, böra kunna i fullt tillfredsställande omfattning under överskådlig tid framåt ombesörja jämvel förortstrafiken inom sina trafikområden .....

För den händelse trafikutvecklingen på västra stambanans ingångslinje mot förmodan skulle göra en minskning av tågantalet på linjen närmast Stockholm önskvärd, kan detta lätt åstadkommas genom inskränkning i trafiken på Älvsjö stambanestation, emedan lokaltrafiken på ett Stockholm så närliggande samhälle som Älvsjö bekvämt kan tillgodoses genom andra trafikmedel, spårvägar (förortsbanor anslutna till lokalbanor i Stockholm) och busslinjer."

Vidare anser regionplaneutredningen ytterligare en eller annan station eller hållplats böra kunna anläggas utan att menligt inverka på vederbörande banas trafikkapacitet.

D. FÖRORTSTRAFIKENS UTVECKLING1. Antal resor

År 1910 omfattade järnvägarnas (Västeråsbanans; norra och västra stambanorna, Saltsjöbanans, Nynäs- och Roslagsbanorna) förortstrafik mellan Stockholm och förorterna inom 15 km räjong cirka 9 miljoner resor per år. Antalet resor har sedan med undantag för en stagnation under 1920-talet uppvisat en ganska jämn stegring fram till år 1946, då det uppgick till omkring 24 milj. Efter 1946 har järnvägarnas förortstrafik liksom även övrig spårbunden förortstrafik minskat något. År 1948 uppgick de ovan nämnda järnvägarnas förortstrafik inom 15 km räjong till cirka 21 miljoner resor.

Det totala antalet förortsresor inom samma räjong (inkl. resor med spårvagn och buss) har mellan 1910 och 1948 stigit från 13 miljoner till 122 miljoner, vilket betyder, att järnvägarnas relativa andel har sjunkit från cirka 70 till 17 procent. Redan 1930 var järnvägarnas andel nere i 23 procent.

Av järnvägarnas förortstrafik inom 15 km räjong ha under hela perioden Västeråsbanan, norra och västra stambanorna samt Nynäsbanan tillsammans svarat för cirka 60 procent. Av dessa fyra banor i sin tur har Nynäsbanan hela tiden haft en relativt blygsam förortstrafik.

Västeråsbanans förortstrafik har alltsedan tiden före sekelskiftet varit omfattande. Den närmare förortstrafiken t.o.m. stationerna Spånga-Hässelby villastad uppgick år 1910 till 3,7 miljoner resor men minskade sedan till lägst 1,8 miljoner år 1935. Därefter har en återhämtning ägt rum, och 1948 var antalet resor uppe i 3,9 miljoner.

På norra stambanan ökade förortstrafiken inom 15 km räjong stadigt fram till 1945, efter vilket år antalet resor minskat. Förortstrafiken t.o.m. Häggvik ökade mellan 1910 och 1945 från 0,4 till 4,2 miljoner resor. Genom en minskning under de följande åren nedgick antalet därefter

och var 1948 nere i 3,1 miljoner.

Västra stambanans förortstrafik t.o.m. Huddinge uppvisar en i stort sett oavbruten ökning mellan 1910 och 1946 från 1,1 till 6,1 miljoner resor. Fram till 1948 har sedan antalet resor t.o.m. Huddinge minskat till 5,6 miljoner. På Nynäsbanan har trafiken t.o.m. Drevviken ökat från 0,1 miljoner resor år 1910 till 0,3 miljoner år 1948. Även Nynäsbanans trafik uppvisar en minskning under de senaste åren.

Trafikutvecklingen från 1910-1911 fram t.o.m. 1948 redovisas i tab. 5-8. I fig. 9 har grafiskt åskådliggjorts utvecklingen av antalet resor mellan Stockholm och stationerna vid Södertälje- och Uppsalabanorna t.o.m. Södertälje och Uppsala. Uppgifterna ha hämtats dels ur Statistisk årsbok för Stockholms stad, dels ur SJ berättelse.

Vad beträffar trafiken på statens järnvägars linjer till och från stationer utanför 15 km-gränsen (tab. 8) uppvisa Södertälje- och Uppsalabanorna t.o.m. Södertälje respektive Upplands Väsby en kraftig ökning, och trafiken på dessa stationer har även nått en avsevärd omfattning. På Kungsängenlinjen däremot har den fjärrare förortstrafiken (på stationerna Barkarby-Kungsängen) visserligen ökat men dock förblivit jämförelsevis ringa på grund av de före förstatligandet relativt få tåglägenheterna på den enkelspåriga sträckan bortom Spånga.

Betraktar man de olika förortsstationerna var för sig, finner man, att Älvsjö haft en omfattande förortstrafik under hela perioden. En kraftig minskning inträffade omkring 1930 i samband med Örbybanans och vissa busslinjers tillkomst. Under kriget ägde en snabb återhämtning rum, varigenom trafiken snart kom att överstiga sin tidigare storlek. En kraftig ökning under kriget - om man bortser från en viss avmattning omedelbart efter krigsutbrottet - är för övrigt utmärkande för trafiken på så gott som samtliga förortsstationer, vilket åtminstone delvis torde förklaras av de under kriget gällande restriktionerna för landsvägstrafiken.

Bland övriga stationer med omfattande förortstrafik på Stockholm märkas Stuvsta, Huddinge, Tureberg och Helenelund. Förortstrafiken mellan

Stuvsta och Stockholm har, alltsedan stationen inrättades år 1918, ökat snabbt och i det närmaste oavbrutet, och Stuvsta har för närvarande den största förortstrafiken bland samtliga förortsstationer omkring Stockholm.

Påfallande är den under senare år synnerligen kraftiga ökningen av trafiken mellan å ena sidan Stockholm och å andra sidan Södertälje och Uppsala. Samtidigt har även den procentuella andelen månadsbiljettresor ökat, vilket tyder på att de båda städerna i allt större utsträckning blivit bostadsort för personer, som ha sin sysselsättning i Stockholm (eller omvänt). Trots de relativt stora avstånden till Stockholm erbjuda dessa städer ur resesympunkt fördelar framför de något närmare belägna stationerna, exempelvis Östertälje, Bergsbrunna, Knivsta etc., genom att resorna kunna äga rum med fjärrtåg, som passera samtliga eller flertalet mellanstationer.

En fortgående ökning i antalet resor till och från förortsstationerna behöver ej uteslutande bero på ökad bosättning utan kan till en del förklaras av ett ökat antal resor per invånare. Nedan återges antalet förortsresor per år och invånare inom cirka 15 km räjong<sup>x)</sup> från Stockholms centrum:

År	Antal resor per år och inv.	År	Antal resor per år och inv.
1910	166	1942	281
1915	197	1943	293
1920	224	1944	303
1925	241	1945	303
1930	291	1946	300
1935	288	1947	290
1940	295	1948	277

Givetvis kan antalet resor per invånare stiga avsevärt, så länge ett förortsområde är under utveckling, d.v.s. under den tid området övergår från självständig landsbygd till förortsområde. Emellertid ökar också härefter varje individs reseantal på grund av förbättrade förbindelser och höjd levnadsstandard.

Några siffror för antalet resor per invånare i begränsade delar

x) Uppgifterna hämtade ur Statistisk årsbok för Stockholms stad.

av förortsområdet, betjänade huvudsakligen av järnväg, äro svåra att erhålla, beroende dels på svårigheten att avgränsa ett till en eller flera stationer hörande område, dels på att uppgifter om trafiken med andra trafikmedel saknas. Nedan göres en jämförelse mellan folkmängden i Sollentuna och antalet förortsresor på Stockholm till och från Helene-  
lund, Tureberg, Häggvik, Nörrviken och Rotebro åren 1911, 1920 och 1944. I antalet resor år 1944 har även medräknats busstrafiken till och från Sollentuna detta år.

År	Folkmängd	Antal förorts- resor tusental	Antal resor per år och invånare
1911	2530	356	141
1920	3933	739	188
1944	14869	4442	299

Under åren efter kriget har som redan nämnts förortstrafiken på järnväg minskat på samtliga linjer. Främst gäller detta förortstrafiken på Väsbylinjen. Samma utveckling uppvisar trafiken på övriga järnvägar och på förortsspårvägarna. Samtidigt uppvisar busstrafiken en oavbruten och kraftig stegring. Totala antalet förortsresor med buss inom 15 km räckvidd har från 31 miljoner resor år 1945 ökat till 54 miljoner år 1948, således en ökning med 74 %.

Vad gäller statens järnvägars spårbundna förortstrafik torde minskningen <sup>också</sup> till stor del kunna förklaras av en övergång från järnväg till buss. Detta i sin tur beror på att vissa trafikanters, som under kriget och de då för motortrafiken gällande restriktionerna övergingo till järnväg, sedermera, när busstrafiken börjat återupptagas i samma omfattning som före kriget, återgått till buss.

Trafikutvecklingen på de konkurrerande busslinjerna belyses i viss mån av antalet bilkilometer:

År	Antal bilkilometer per år, tusental		
	Solnalinjerna	Huddingelinjerna	SS busslinjer 64 och 65
1939	3772	1195	1011 (1940)
1942	2167	749	913
1944	2208	758	896
1945	2184	801	950
1946	2665	1015	1224
1947	3464	1292	1507
1948	4380	1406	1826
1949	5766	1640	-

Uppgifter om trafiken på statens järnvägars busslinjer, mätt i antal resor, kunna endast erhållas för antalet sålda månadsbiljetter i olika relationer. Nedan redovisas antalet månadsbiljetter, som sålts på Solnalinjerna samt på Väsby- och Kungsängenbanorna.

	Antal sålda månadsbiljetter		Ökning (+) eller minskning (-)	
	1946	1948	tusental	%
Järnväg (t.o.m. Upplands Väsby och Kungsängen)	156	139	- 17	- 11
Solnalinjerna	33	64	+ 31 <sup>x)</sup>	+ 94
Summa:	189	203	+ 14	+ 7

x) Beräknad siffra

Beträffande de i tablan återgivna siffrorna må framhållas, att de dyrare månadsbiljetterna vid busslinjerna efter dessas förstatligande (1 juli 1946) i åtskilliga stationsrelationer gälla för resa även med förortstågen. Siffrorna kunna således ge en i viss mån felaktig bild av trafikens fördelning mellan buss och järnväg.

Tyvärr kunna inga uppgifter erhållas beträffande utvecklingen av antalet resor på andra biljetter än månadsbiljetter, när det gäller

busslinjerna. Emellertid gör förhållandet mellan taxorna vid järnvägs- respektive busslinjerna, att en övergång från järnväg till buss förefaller mera motiverad, vid enstaka resor än vid resor på månadsbiljett. Utmed Kungsängenlinjen utgjorde järnvägens pris för fram- och återresa på tur- och returbiljett före 1948 års taxehöjning i genomsnitt cirka 80 procent av motsvarande pris vid statens järnvägars busslinjer. På Väsbylinjen uppgick procentsiffran till närmare 100 procent, d.v.s. priserna för fram- och återresa till stationer utmed denna linje voro i stort sett desamma vid busslinjerna och järnvägen. Vid 1948 års taxehöjning höjdes järnvägstaxan relativt sett mer än busstaxan, och vid Kungsängenlinjen kommo järnvägens priser för fram- och återresa att bli omkring 90 procent av busslinjernas avgifter. Vid Väsbylinjen blevo järnvägens biljetter för fram- och återresa cirka 5 procent dyrare än busslinjernas.

Ett billigare pris för fram- och återresa med statens järnvägars tåg kan dock alltså erhållas, om man använder tur- och returbiljetter i häften (11 biljetter till priset av 10). Emellertid ha dessa biljetter icke kommit till någon mera utbredd användning. Av det totala antalet resor på tur- returbiljetter svara häftesbiljetterna endast för omkring 5 %.

Järnvägens månadsbiljettpriser däremot utgjorde både före och efter den nämnda taxehöjningen endast mellan 50 och 60 procent av månadsbiljettpriserna vid busslinjerna.

Med hänsyn till resekostnaderna har alltså trafikanterna större anledning att välja järnväg för dagliga resor (på månadsbiljett) än vid ströresor (på enkla och tur- och returbiljetter), då bussresa i vissa fall kan bli billigare.

I nedanstående uppställning redovisas antalet järnvägsresor på olika biljettslag på Väsby-, Kungsängen- och Södertäljelinjerna för åren 1946 och 1948.

År	Mellan Stockholm och förortsstationerna t.o.m.					
	Upplands Väsby		Kungsängen		Södertälje C	
	Enkla o. ToR	Månads- biljetter	Enkla o. ToR	Månads- biljetter	Enkla o. ToR	Månads- biljetter
t u s e n t a l						
1946	1471	4141	1435	3667	2819	6346
1948	1169	3467	1307	3487	2663	6287
Minsk- ning: abs.	302	674	128	180	156	59
%	21	16	9	5	6	1

Av tabblån framgår, att den relativa minskningen av förortstrafiken på järnväg är störst på Väsbylinjen, där busskonkurrensen är intensivast (se fig. 47) och minst på Södertäljelinjen, där konkurrerande busslinjer finnas endast vid Älvsjö och i mindre utsträckning vid Stuvsta. Vidare är den relativa minskningen av förortstrafiken på järnväg för samtliga linjer större ifråga om resor på enkla och tur- och returbiljetter än på månadsbiljetter.

Självfallet kan dock de senaste årens stagnation eller nedgång i förortstrafiken på järnväg icke helt förklaras av busskonkurrensen. Även frisläppandet av den privata motortrafiken efter kriget utgör en bidragande orsak.

## 2. Tågplaner

För att belysa hur belastningen av centralstationen och bananläggningarna på ömse sidor därom ökats, har med ledning av tjänstetidtabeller och grafiska tidtabeller för åren 1910 och 1948 räknats antalet tåg per vardag på några stationssträckor på olika avstånd från centralstationen. Ifråga om Västeråsbanan ha inga uppgifter kunnat erhållas för år 1910.

Förändringarna i antalet tågrörelser, av vilka person- och snälltåg,



godståg samt för år 1910 blandade tåg upptagits särskilt, framgå av följande tabell:

Sträcka	persontåg o. snälltåg		godståg		bl. tåg	summa tåg	
	1910	1948	1910	1948	1910	1910	1948
Stockholm C-Stadsgården	61	208	16	58	4	81	287 <sup>1)</sup>
Älvsjö-Huddinge	36	165	6	27	4	46	192
Rönninge-Södertälje S	36	109	6	26	4	46	135
Södertälje S-Järna	24	64	6	24	4	34	88
Stockholm C-Karlberg <sup>x)</sup>	97	202	2	2	11	110	352 <sup>2)</sup>
Rotebro-Upplands Väsby	30	107	6	18	2	38	126 <sup>3)</sup>
Rosersberg-Märsta	20	57	6	18	2	28	75

- 1) Härav 21 växlingssätt och ensamma lok  
 2) " 126 tomtåg och ensamma lok samt 22 persontåg  
 3) " 1 ensamt lok  
 x) Endast trafiken på huvudspår

Det är ovisst i vilken utsträckning växlingssätt, tomtåg och ensamma lok äro medtagna i tidtabellerna för år 1910. Det är således möjligt att siffrorna för 1910 och 1948 icke äro fullt jämförbara. Av denna anledning har i anmärkning till tabelln angivits den del av det totala tågantalet år 1948, som utgjordes av växlingssätt, tomtåg etc.

Tågantalet har enligt tabelln på flertalet punkter mer än tredubblats. Den relativa ökningen är störst på sträckan Älvsjö-Huddinge, där tågantalet mer än fyrdubblats.

I förortsbebyggelsens början voro de ordinarie fjärrtågen tillräckliga för den ännu blygsamma förortstrafiken. Då förortsbebyggelsen svällde ut, fick emellertid förortstrafiken snart nog en omfattning, som krävde särskilda förortståg. För närvarande har utvecklingen nått därhän, att i det närmaste all förortstrafik ombesörjes av särskilda, uteslutande för förortstrafiken avsedda tåg. Fjärrtågen ha i motsvarande grad

kunnat reserveras för den längre gående trafiken och i allt större utsträckning kunnat passera förortsstationerna. Så länge som förortsbebyggelsen huvudsakligen var begränsad till de allra närmaste förorterna, fingo de särskilda förortstågen endast korta trafikeringssträckor. Så t.ex. vände de norrgående lokaltågen till en början till stor del redan i Ulriksdal, eller Järva, som stationen tidigare hette, under det att för närvarande så gott som samtliga lokaltåg på Uppsalalinjen vända först i Upplands Väsby eller norr därom. På Södertäljelinjen drogs på samma sätt Älvsjötag ut till Huddinge, då förortsbebyggelsen utbredde sig till stationerna Stuvsta och Huddinge. Sedermera har förortstrafikens fortsatta ökning gjort det lämpligt att i vissa fall göra en uppdelning av förortsområdet i räjonger, var och en betjänad av särskilda tåg, vilka i viss utsträckning kunna låtas passera mellanliggande räjongs stationer.

Antalet tåglägenheter vid de olika förortsstationerna har i de flesta fall mer än fördubblats från 1911 fram till 1949. Vid Älvsjö har antalet tåglägenheter till Stockholm under samma tid nästan fyrdubblats. I fig. 10 åskådliggöres utvecklingen av antalet tåglägenheter per dygn i riktning mot Stockholm från ett antal förortsstationer från t.o.m. år 1945.

### 3. Anläggningar

Dubbelspårstrafik infördes 1909 på sträckan Stockholm C-Rönninge och 1921 mellan Rönninge och Södertälje. På sträckan Stockholm C-Uppsala var dubbelspårsanläggningen i sin helhet klar 1911. Västeråsbanan blev dubbelspårig t.o.m. Spånga 1908.

Elektrifieringen genomfördes till Södertälje i maj 1926, till Uppsala i december 1934 och på Västeråsbanan först 1946. Den har jämte den under 1930-talet successivt införda automatiska linjeblockeringen i stor utsträckning vidgat möjligheterna att utöka antalet tåg och att

nedbringa restiden.

Den ombyggnad vid centralstationen, som slutfördes 1906, innebar att antalet plattformsspår ökades från fyra till nio, samtidigt som de norrgående spåren lades som säckspår. Vidare skildes fjärr- och lokalpersontrafiken genom att särskilda spärrar och plattformsspår inrättades för förortstrafiken. Detta gällde emellertid blott den norrgående förortstrafiken, vilken vid denna tid var den ojämförligt mest omfattande.

Ombyggnaden 1925-27 resulterade bl.a. i den nu rådande uppdelningen av all persontrafik på avgående och ankommande respektive norr- och södergående. Den särskilda spärren för den norrgående förortstrafiken togs därmed bort, men en ny spärr inrättades samtidigt vid Kungsgatsviadukten med trappa upp från plattformen till gatan. I stort sett skildes fortfarande norrgående fjärr- och lokaltrafik åt därigenom att en särskild plattform reserverades för den senare. Sedermera har denna anordning dock ej kunnat vidmakthållas, utan förortstågen ha måst fördelas på flera plattformsspår.

I övrigt innebar denna senare ombyggnad bl.a. förlängning och utökning av uppställningsspåren norr om Kungsgatan, förlängning av plattformsspåren jämte en förskjutning norrut av de norra säckspåren. Redan tidigare (1916) hade ytterligare en plattform tillkommit, varigenom det sammanlagda antalet plattformsspår ökats från nio till nuvarande elva.

Norra stationens förflyttning till Norrtull 1924 medförde en förbättring, såtillvida att ett stort antal rangerspår frigjordes och kunde användas som uppställningsspår. Samtidigt förlorades emellertid en del uppställningsspår i samband med ilgodsmagasinet's byggande, varför tillskottet i själva verket ej blev så stort. Brist på uppställningsspår vid centralstationen har sedermera gjort att flera lokaltågsätt ha måst dragas ut till Hagalund för uppställning.

1916 påbörjades en rationalisering av biljettkontrollen genom in-

förande av plattformsspärrar. Norrut fick spärrsystemet redan från början sin nuvarande utsträckning t.o.m. Upplands Väsby, söderut däremot till en början endast t.o.m. Älvsjö. 1923 infördes sedan plattformsspärrar även vid Stuvsta och Huddinge och 1927 vid de återstående stationerna t.o.m. Södertälje.

Personstationen vid Liljeholmen nedlades, då västra stambanans ingångslinje flyttades till Årstabron. 1928 indrogs personstationen vid Tomtebodan, som ur persontrafiksynpunkt kunde anses som överflödig, då tågen gjorde uppehåll vid Karlberg. Däremot ha nya stationer tillkommit efterhand som förortsbebyggelsen bredd ut sig till nya områden. Stuvsta, Helenelund och Häggvik inrättades respektive 1919, 1922 och 1932. De nämnda stationernas tillkomst kan i huvudsak anses vara resultatet av markägarnas och exploateringsföretagens strävanden. Huvuddelen av kostnaderna för de nya stationernas inrättande har även fått bestridas av intressenterna på orten.

Vidare ha två hållplatser inrättats på Uppsalabanen, nämligen vid Sörentorp och Löwenströmska lasarettet, båda år 1944. Anledningen härtill har ifråga om Löwenströmska lasarettet varit trafiken av personal och besökande till lasarettet och vad gäller Sörentorp de där inrättade militärförläggningarna. Någon förortsbebyggelse förekommer ej vid de nämnda hållplatserna.

#### 4. Taxor

##### a. Månadsbiljetter

När förortsbebyggelsen började att taga fart i början av 1900-talet, hade en av dess mycket väsentliga förutsättningar, nämligen billiga biljetter, redan funnits i över trettiofem år i form av de alltjämt existerande månadsbiljetterna. Ett slag av månadsbiljetter infördes redan 1861. Dessa första månadsbiljetter gällde dock endast ett begränsat

antal resor i andra klass och blott i den enda stationsrelationen Stockholm-Södertälje. Byggnadschefen, Nils Ericsson, hade i Kungl. brev den 20 mars 1858 blivit bemyndigad att "efter samråd med vederbörande trafikdirektör, under loppet av ånnevarande år 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 .....". Detta bemyndigande förnyades i Kungl. brev den 23 december 1859 att gälla även under 1860. Byggnadschefen åberopade detta bemyndigande, då han år 1861 införde de ovan omtalade månadsbiljetterna. I bemyndigandet fanns den föreskriften, att de i enlighet med detsamma vidtagna ändringarna ävensom skälen därför vid varje månads utgång skulle anmälas till konungen, och i den anmälan, som Nils Ericsson i enlighet med denna föreskrift avgav till konungen den 7 juni 1861, heter det bl.a.

"..... får jag i nåder anmäla, att då den invid Staden Södertälje anlagda badanstalt besökes av en stor mängd personer från Stockholm och flera ämbets- och affärsmän, vilka med sina familjer vistas vid nämnda badort, måste, för skötande av tjänstgörömål och andra angelägenheter, göra dagliga resor in till huvudstaden, jag funnit skäl föranstalta därom, att så kallade månadsbiljetter, gällande för visst antal resor å järnväg från Stockholm till Södertälje och tvärtom, må kunna av allmänheten från denna månads början få köpas till nedsatt pris."

Från detta första steg hade emellertid så snart som 1866 månadsbiljetterna utvidgats till att avse samtliga stationsrelationer och gällde från och med detta år i alla vagnklasser och för ett obegränsat antal resor, d.v.s. systemet med månadsbiljetter hade redan 1866 fått en utformning, som med smärre ändringar alltjämt gäller. Enligt den 1866 införda tariffen för månadsbiljetter kunde månadsbiljett lösas för en eller flera månader, varvid priset per månad blev billigare, om biljett löstes för flera månader på en gång.

Någon anmälan, liknande den som avgavs 1861, gjordes icke, och det är icke möjligt att erhålla några uppgifter om de motiv, som legat till grund för dessa senare månadsbiljetters införande. Sannolikt torde det ha

skett efter utländsk förebild.

Betecknande nog är det först fram emot sekelskiftet, som någon diskussion kan spåras beträffande de billiga månadsbiljetternas berättigande. Det var den begynnande förortsbebyggelsen, som började göra närtrafiktaxorna till föremål för ett mera allmänt intresse. Sålunda togs frågan om månadsbiljetterna upp till ganska ingående behandling av 1898 års taxekommitté. Kommittén ansåg det principiellt felaktigt, att man genom köp av biljett, berättigande till ett flertal resor, skulle åtnjuta billigare pris per resa än om man köpte biljett, som berättigade endast till en resa, med hänsyn till att personer med mindre inkomster genom den jämförelsevis stora engångsutgiften icke kunde tillgodogöra sig förmånen. Om sålunda en månadsbiljetten kunde karakteriseras som icke fullt rättvis ur social synpunkt, var detta i dubbel måtto fallet med flermånadsbiljetten. Då de ordinarie persontaxor, som kommittén föreslog, inneburo en mycket kraftig sänkning av de gällande biljettpriserna, borde enligt kommitténs åsikt månadsbiljetterna rätteligen helt ha kunnat avskaffas. Kommittén ansåg dock, att<sup>x)</sup>

"det tillfälle, som genom tillhandahållandet av dylika biljetter beredes en mängd personer, som hava sin verksamhet i städerna, att kunna hava sin bostad på landet, är av så stor social betydelse, att berörda slags biljetter, vilka gälla endast för viss å biljetten namngiven person, böra bibehållas."

Såtillyvida fasthöll emellertid kommittén vid sin ovan omtalade princip, att den föreslog avskaffande av det billigare priset per månad för flermånadsbiljetter genom införande av enhetliga kalendermånadsbiljetter.

Järnvägsstyrelsens utlåtande över taxekommitténs förslag kom inte förrän den 27 februari 1903 och hade då formen av ett nytt förslag. Beträffande de av taxekommittén föreslagna sänkningarna av de ordinarie taxorna framhöll järnvägsstyrelsen, att ur järnvägsfinansiell synpunkt inga skäl funnos för en sådan nedsättning. Om en

x) 1898 års persontariffkommitté sid. 48.

sänkning av andra skäl vore av behovet påkallad, borde den i alla händelser ske med största försiktighet och i främsta rummet avse fjärrtrafiken. Dock ansåg styrelsen i likhet med taxekommittén, att någon väsentligare höjning av avgifterna för de resor, som företagas på undantagsbiljetter av större betydelse, bl.a. månadsbiljetter, icke borde ifrågakomma. Då avgifterna för dylika biljetter, trots att de, tillämpade på all närtrafik, skulle vara alltför låga, likväl icke kunde anses medföra direkt förlust, och trafiken på dessa biljetter icke vore av den omfattning, att fara för järnvägarnas ekonomi vore att befara genom lägre pris för desamma, ansåg sig styrelsen kunna tillgodose ifrågavarande trafiks krav genom att föreslå bibehållandet av nämnda biljettslag. Styrelsen ansåg det icke sannolikt, att en sänkning av de ordinarie taxorna i enlighet med taxekommitténs förslag skulle kunna medföra en sådan trafikökning, att de härigenom ökade kostnaderna skulle komma att täckas. Även om mot förmodan trafiken och inkomsterna skulle öka i så hög grad, skulle en sådan trafikstegring enligt styrelsens åsikt icke kunna avvecklas med de befintliga ban- och stationsanordningarna och tillgänglig materiel.

I likhet med taxekommittén föreslog styrelsen, att endast enmånadsbiljetter borde tillhandahållas. Emellertid rådde väsentliga skillnader i de av taxekommittén och järnvägsstyrelsen föreslagna priserna på månadsbiljetter. Under det att taxekommittén föreslagit priset på en enmånadsbiljett till en sjättedel av gällande pris för en sexmånadersbiljett, löd järnvägsstyrelsens förslag på ett pris lika med priset på 24 enkla resor. De biljettpriser, som enligt de olika förslagen skulle ha kommit att gälla för månadsbiljetter på olika avstånd, framgå av tabell 11.

Järnvägsrådet framhöll i sitt utlåtande det önskvärda i att dessa undantagsbiljetter, vilka särskilt för möjliggörande av utflyttning från städer till kringliggande landsbygd äro av stor betydelse, bibehålls i en ny tariff. Järnvägsrådet föreslog något högre månadsbiljettpriser än järnvägsstyrelsen, nämligen motsvarande priset på 30 enkla resor. Vidare

kunde rådet inte finna någon anledning, varför icke priset på dessa undantagsbiljetter borde fastställas av Kungl. Maj:t.

Kungl. Maj:ts kungörelse i detta ärende den 7 april 1905 bestämde i enlighet med järnvägsrådets förslag avgifterna för månadsbiljetter, och de sålunda fastställda avgifterna blevo de av järnvägsstyrelsen föreslagna, nämligen motsvarande priset för 24 enkla resor. De nya avgifterna skulle enligt kungörelsen tillämpas fr.o.m. 1 januari 1906.

De nu fastställda priserna på månadsbiljetter kommo, bl.a. därigenom att flermånadsbiljetterna avskaffades, att i realiteten innebära en icke oansenlig höjning av resekostnaderna för de trafikanter, som tidigare använt sig av de billigare flermånadsbiljetterna. Och i den mängd av klagomål, som strömmade in från allmänheten med anledning av kungörelsen om den nya taxan och vilka huvudsakligen gällde närtrafiktaxorna, avspeglas det allmänna och omfattande intresse, som månadsbiljetterna vid denna tidpunkt blivit föremål för, samt deras ökade betydelse.

Man vände sig i klagomålen främst mot de höjda priserna för årsbiljetter, som blevo ett resultat av bestämmelserna om kalendermånadsbiljetter. I många fall lämnades detaljerade uppställningar över de ekonomiska följderna av taxehöjningen för en egnahemsbyggare, som i förlitande på de billiga biljettprisernas fortbestånd räknat med en vinst genom att bygga eget hem och nu i stället fick räkännas förlust.

Järnvägsstyrelsen, som anmodades att avge utlåtande över de ingångna klagomålen, avgav ett sådant den 7 december 1905. I utlåtandet framhölls, att en nedsättning icke ur ren ekonomisk synpunkt kunde anses överensstämmande med statsbanornas intresse. Ifrågavarande spörsmål hade emellertid även ett socialt intresse, och med hänsyn till möjligheten, att höjningen av biljettpriserna på kortare sträckor, särskilt för årsbiljetter, skulle komma att inverka hämmande på människors strävan att skaffa sig egna hem i närheten av städerna, ansåg sig järnvägsstyrelsen,



även om den järnvägsökonomiska synpunkten härigenom icke fullt tillfredsställdes, icke böra ställa sig avvisande mot det i petitionerna allmänt framställda kravet på nedsättning i de genom kungörelsen den 7 april fastställda avgifterna.

De i kungörelsen fastställda avgifterna för månadsbiljetter trädde aldrig i kraft. I den månadsbiljetttaxa, som i stället infördes den 1 januari 1906, bibehölls systemet med de billigare flemånadersbiljetterna, dock med de ändringarna, att avgifterna kunde inbetalas successivt och att rabatten vid köp av årsbiljett i stället för enmånadsbiljett blev mindre.

I fig. 12 åskådliggöres den relativa förändring i förhållande till de före den 1 januari 1906 gällande månadsbiljettpriserna på olika avstånd, som de olika förslagen innebure. Jämförelsen sträcker sig endast t.o.m. 50 km, då större avstånd ej hade och fortfarande inte ha någon större betydelse ur förortstrafiksynpunkt.

Beträffande enmånadsbiljetter eller kalendermånadsbiljetter innebar inget av förslagen några mera väsentliga förändringar. 1898 års persontariffkommittés förslag innebar en sänkning, som blev större med växande avstånd, de båda andra förslagen en sänkning på kortare och en höjning på längre avstånd.

Däremot blevo priserna för årsbiljetter (eller 12 kalendermånadsbiljetter) enligt samtliga förslag högre på alla avstånd. En särställning intaga här månadsbiljettpriserna enligt kungörelsen den 7 april 1905, vilka genomgående kommo att ligga väsentligt - omkring tredubbelt - högre än de då gällande. Denna kraftiga höjning av årsbiljettpriserna beror till stor del på att årsbiljetterna enligt kungörelsen skulle slopas. Den rabatt, som erhållits genom köp av årsbiljett i stället för enmånadsbiljett var nämligen avsevärd - 50 procent eller mera. Den relativa höjningen kom vidare att bli mycket växlande på olika avstånd genom att avgifterna bestämdes för andra avståndsintervall. I detta avseende kom själv-

fallet 1898 års persontariffkommittés förslag att förete ett jämnt förlopp, eftersom avgifterna föreslagits med utgångspunkt från de gällande avgifterna - priset för en kalendermånadsbiljett lika med sjättedelen av priset för en sexmånadersbiljett enligt gällande taxa. Även med avseende på den fr.o.m. 1 januari 1906 införda månadsbiljettaxan varierar den procentuella höjningen inom rätt snäva gränser, emedan särskilda avgifter bestämdes för varje kilometer, dock med en minsta avgift för avstånd upp till 8 km.

Den fr.o.m. 1 januari 1906 införda tariffen för månadsbiljetter gällde ända fram till första världskriget. Under detta vidtogos upprepade kraftiga höjningar på grund av de stegrade kostnaderna. Höjningarna, som i stort sett följde levnadskostnaderna, nådde ett maximum 1919 med 167 procents förhöjning av 1906 års avgifter.

Enligt den ursprungliga tariffen var priset för hel månadsbiljett i tredje klass 60 öre per kilometer, varvid avgift skulle erläggas för minst 8 kilometer, d.v.s. en minimiavgift av 4:80 kronor för enmånadsbiljett. Efter de successiva höjningarna med sammanlagt 167 procent var denna minimiavgift 12:80.

1922 infördes en ny tariff för månadsbiljetter. I den sattes minimiavgiften till 12 kronor, som gällde för avstånd t.o.m. 8 kilometer. Därefter ökades avgifterna med 1 krona för varje ytterligare kilometer. Under det att minimiavgiften blev i det närmaste oförändrad (sänktes från 12:80 till 12 kronor) blevo avgifterna på längre avstånd billigare än vid maximiläget 1919 genom att tillskottsavgiften per kilometer minskades från  $(2,67 \times 60 =)$  1:60 till 1 krona. Förhållandet mellan priset på enmånadsbiljett och årsbiljett förblev oförändrat eller 1:8.

Fr.o.m. 1933 sänktes minimiavgiften till 8 kronor i och med att de fem första zonerna indelades i kvartszoner med prissättning däref-

ter, varvid avgift dock skulle erläggas för minst 6 kilometer. Avsikten var att erhålla en lämplig relation mellan avgifterna på månadsbiljetter och tur- och returbiljetter.

1940 höjdes avgifterna för månadsbiljetter med 10 procent. På grundval av de så höjda avgifterna infördes sedan 1941 kalendermånadsbiljetter, och flermånadsbiljetterna avskaffades. Syftet med införandet av kalendermånadsbiljetter var att åstadkomma förenkling i expedieringen och att underlätta kontroll och redovisning. Priset på kalendermånadsbiljett sattes till en tolfte del av gällande årsbiljettpris. Under det att årspriset (= priset för 12 kalendermånadsbiljetter) förblev praktiskt taget oförändrat, sänktes priset på enmånadsbiljetter (kalendermånadsbiljetter) i genomsnitt med cirka 30 procent.

Vid trafikskattens införande 1942 undantogs månadsbiljetterna med den motiveringen, att en fördyring av resekostnaderna i detta fall skulle gå ut över en grupp trafikanter, som till betydande del levde i mindre goda ekonomiska omständigheter, och att en fördyring möjligen även skulle få vissa icke önskvärda återverkningar på bosättningsförhållandena. Det framhölls dock även, att månadsbiljetter icke utan vidare borde beredas en undantagsställning vid en av järnvägsekonomiska skäl påkallad taxehöjning.

Den 20 september 1947 ingick järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t med begäran om en allmän taxehöjning med anledning av en inträdd försämring i statens järnvägars ekonomiska läge på grund av de under och efter det senaste kriget kraftigt stegrade kostnaderna.

Beträffande månadsbiljetterna framhölls särskilt skillnaden mellan statens järnvägars månadsbiljettavgifter och motsvarande avgifter icke blott vid buss- och spårvägslinjer utan även vid enskilda järnvägar, där sociala synpunkter icke i samma grad som vid statens järnvägar inverkat på prissättningen för månadsbiljetter. De företagsekonomiska synpunkterna ha där med hänsyn bl.a. till förortstrafikens kostnader föranlett avse-

vårt högre månadsbiljettpriser, framför allt på de kortare avstånden. Statens järnvägars med hänsyn till förortstrafikens kostnader m.m. alltför låga månadsbiljettpriser - framför allt på de kortare avstånden - hade förorsakat en sådan ökning av månadsbiljettrafiken vid statens järnvägar, att ytterligare särskilda anordningar i flera fall ansågos kunna bli nödvändiga, för att man tillfredsställande skulle kunna ombesörja denna trafik jämsides med övrig person- och godstrafik.

Järnvägsstyrelsens förslag innebar beträffande månadsbiljetterna en relativt sett kraftigare höjning på de allra kortaste avstånden, där minimiavgiften föreslogs höjd från 6 till 12 kronor, än på de längre med en höjning av mellan 20 och 25 procent. Minimiavgiften, 12 kronor, skulle härigenom komma att gälla på avstånd t.o.m. 10 kilometer. Samtidigt föreslogs att övre åldersgränsen för erhållande av månadsbiljett till halvt pris skulle sänkas för icke skolungdom.

De föreslagna höjningarna av månadsbiljettpriserna gävo självfallet anledning till invändningar från olika förortsintressenters och trafikantorganisationers sida men mötte även kritik från ett par remissinstanser, nämligen priskontrollnämnden och landsorganisationen.

Priskontrollnämnden var tveksam, om man med hänsyn till de sociala synpunkter, som kunna anläggas på månadsbiljetterna, överhuvud bör medgiva någon höjning av priserna på dessa biljetter. Nämnden ansåg dock, med hänsyn till att den ifrågavarande taxehöjningen betingades av jämvägsekonomiska skäl, att de motiv, som vid trafikskattens införande kunde anföras för att helt undantaga månadsbiljetterna från en höjning, icke nu kunde åberopas med samma styrka. Emellertid ansåg sig nämnden icke kunna godtaga de av järnvägsstyrelsen framlagda förslagen till höjningar, då dessa ansågos väl kraftigt tilltagna, särskilt på kortare avstånd. Priskontrollnämnden framlade i stället ett eget förslag till månadsbiljetttaxa, vilket sedermera följdes av Kungl. Maj:t.

Landsorganisationen anförde i sitt remissyttrande, att den icke kunde ge sin anslutning till att belasta lokaltrafiken avsevärt hårdare än annan persontrafik. Även om landsorganisationen var medveten om att de av statens järnvägar tillämpade priserna på månadsbiljetter voro låga i jämförelse med såväl andra trafikföretags biljettpriser som förortstrafikens kostnader, ansåg landsorganisationen det dock icke rimligt, att en till antalet mycket begränsad trafikantkategori, som till stor del bestod av personer med lägre inkomster, drabbades av en så väsentlig utgiftsökning för sina dagliga resor till och från arbetsplatsen.

I tabell 13 ha sammanställts avgifterna för månadsbiljetter på olika avstånd enligt dels den före den 1 januari 1948 gällande taxen, dels järnvägsstyrelsens förslag och dels slutligen Kungl. Maj:ts beslut.

Den slutgiltiga höjningen av månadsbiljettpriserna blev relativt sett lägre än höjningen av enkla och tur- och returbiljetter på avstånd fr.o.m. 10 t.o.m. 25 kilometer. På avstånden 10-13 kilometer blev den procentuella höjningen endast 8 å 10 procent.

#### b. Övriga biljetter

Förutom månadsbiljetterna äro två biljettslag av speciellt intresse ur förortstrafiksynpunkt, nämligen tur- och retur- och partibiljetter. Tur- och returbiljetter funnos före 1906 men avskaffades detta år. I stället inrättades s.k. partibiljetter, som gällde för 20 resor på avstånd av högst 70 kilometer. Priset var 2 öre per personkilometer i tredje klass, dock med en lägsta avgift av 2 kronor. Partibiljetterna fingo aldrig på långt när samma betydelse i närtrafiken som tur- och returbiljetterna och kommo praktiskt taget ur bruk, när dessa återinfördes 1924.

Anledningen till att tur- och returbiljetterna återinfördes var den under 1920-talet begynnande konkurrensen från bilarna på kortare avstånd. Sålunda framhöll järnvägsstyrelsen i sin motivering till försla-

get om införande av dessa biljetter,

"huruom ända sedan 1920 antalet resor utom å månads- och militärbiljetter företett en stark och fortgående nedgång. Särskilt påvisades den betydliga nedgången i förortstrafiken vid vissa större städer. Styrelsen anförde, att nedgången i resefrekvensen givetvis icke i första rummet vore beroende av resekostnaderna utan på den allmänna försämring, som de ekonomiska förhållandena undergått, men en ej ringa andel däri torde dock få tillskrivas de i förhållande till den allmänna prisnivån höga biljettprisen å kortare avstånd. Den sannolikt mest verkamma orsaken vore emellertid motortrafikens utveckling, varvid hänsyn vore att taga icke endast till omnibusar i reguljär trafik utan även till övriga automobil och motorcyklar. För vinnande av ökad persontrafik kunde två medel ifrågakomma, förbättring av förbindelserna och sänkning av biljettpriset. Det syntes styrelsen uppenbart, att det förra medlet icke ensamt kunde medföra tillräcklig verkan, och styrelsen ansåg det nödvändigt att företaga en ganska betydlig taxesänkning för närtrafiken. Man måste sträva efter att nå ett sådant pris, att automobilerna även å de för dem gynnsammaste sträckorna icke med bibehållen ekonomisk fördel kunde gå lägre<sup>x</sup>)."

Det framhölls som ur flera synpunkter önskvärt, att taxesänkningen kunde göras generell, men med tanke på nödvändigheten att hålla inkomsterna uppe förordades blott en partiell sänkning i form av återinförande av tur- och returbiljetter i viss omfattning. Och alldenstund man avsåg att i första hand stimulera förortstrafiken, föreslogs att tur- och returbiljetterna skulle begränsas till att gälla på sådana avstånd (högst 70 km) och vid de bandelar, där sådan trafik förekom i någon större utsträckning. Giltighetstiden bestämdes till 2 söckendagar jämte eventuella sön- och helgdagar i anslutning därtill, men utsträcktes 1935 till 10 dagar och 1948 till 20 dagar.

1924 års tur- och returbiljetttariff innebar, att priset för en fram- och återresa på någon av de föreslagna bandelarna blev 33 % billigare än om den företagits på två enkla biljetter. Redan i april 1925 infördes tur- och returbiljetter även på avstånd över 70 km. Under det att tur- och returrabatten förblev oförändrad (33 %) på avstånd t.o.m. 70 km kom den på större avstånd att bli fallande med avståndet. På avstånd omkring 360 km blev priset för en tur- och returbiljett ungefär lika med priset för två enkla biljetter. Samtidigt utvidgades tur- och

x) SJ berättelse 1924, spalt 54.

returbiljetternas giltighetsområde till att omfatta alla stationsförbindelser inom nämnda avstånd,

Samma konkurrensförhållande föranledde även en taxeändring 1933. Denna ändring bestod i att en ny zontariff infördes samt att närtrafikzonerna uppdelades i mindre zoner med prissättning därefter. Resultatet blev med avseende på enkla och tur- och returbiljetter en sänkning av priserna på avstånd upp till respektive 500 och 200 kilometer. Sänkningen blev kraftigast för de allra kortaste avstånden. För avstånd upp till 30 kilometer sänktes priset för enkla biljetter med cirka 24 procent. För tur- och returbiljetterna blev sänkningen ungefär 20 procent för avstånd upp till 10 kilometer och 13 procent för avstånd mellan 10 och 30 kilometer. På större avstånd minskades sedan den procentuella sänkningen successivt för båda biljettslagen.

Liksom ifråga om månadsbiljetter höjdes avgifterna för enkla och tur- och returbiljetter den 1 juli 1940 med 10 procent. År 1942 infördes därefter en 10-procentig trafikskatt, från vilken emellertid, som tidigare omtalats, månadsbiljetterna undantogs. Samtidigt trädde en mot skatten svarande höjning av avgifterna i kraft. Denna höjning skulle, med inberäkning av den 10-procentiga höjningen av år 1940, ha behövt bestämmas till 22,2 % av de före 1 juli 1940 gällande avgifterna. Med hänsyn till att biljettpriiserna trots höjningen kom att förbli oförändrade på de kortaste avstånden och för att kompensera den minskning i trafiken, som motsågs som följd av trafikskatten höjdes dock avgifterna för enkla och tur- och returbiljetter så mycket, att hela höjningen kom att utgöra 25 procent av de före krigsutbrottet gällande avgifterna.

Den fr.o.m. 1 februari 1948 införda taxan innebär beträffande både enkla och tur- och returbiljetter en höjning av de tidigare gällande avgifterna med 20 procent. Trafikskatten kvarstår alltså.

En viss nedsättning i priset för ströresor i förortstrafik kan erhållas genom köp av tur- och returbiljetter i häften. Ett häfte, inne-

hållande 11 biljetter, erhålles till ett pris, motsvarande priset för 10 biljetter. Rabatten utgör således drygt 9 procent. Tur- och retur-biljetter i häften, som började tillhändahållas 1928, inrättas i de stationsrelationer, som trafikinspektörerna bestämma. För närvarande finnas dylika biljetter inrättade i flertalet stationsförbindelser i de större närtrafikområdena.