

BilagaResgods-, cykel- och ilgodstransporterna inom
förortsområdet

För att få en överblick över resgods- och cykeltrafiken har på grundval av stammarna för resgodsbevis räknats antalet under juli månad 1947 från förortsstationerna omkring Stockholm avsända resgodssändningar^{x)} och cyklar. Samtliga sändningar ha uppdelats på två grupper, beroende på om mottagarstationen varit belägen inom (grupp 1) eller utanför (grupp 2) förortsområdet (utåt begränsat av stationerna Södertälje C/S, Kungsängen och Upplands Väsby). Varje sändning har antagits i regel motsvaras av en sändning i motsatt riktning. Det totala antalet sändningar till och från förortsstationerna erhålles sålunda genom fördubbling av antalet sändningar tillhörande grupp 2 och med avseende på grupp 1 genom en fördubbling av det antal, som gått till stockholmsstationerna, vilket kan uppskattas till ungefär tre fjärdedelar av de till grupp 1 hörande sändningarna.

Det totala antalet avsända resgodssändningar och cyklar från samtliga förortsstationer (frånräknat sändningar som från områdets ytterstationer avsänts i riktning från Stockholm och vilka således ej belastat förortstågen) uppgick under juli månad 1947 till i runt tal 20 000. Av dessa gingo 5500 till mottagarstationer inom förortsområdet och 14 500 till mottagarstationer utanför detsamma. I grupp 1 utgjordes 75 % och i grupp 2 60 % av sändningarna av cyklar. Den stora andelen cyklar beror på att den valda månaden (juli) är en sommar- och semestermånad, något som bidrager till att höja siffrorna även för resgodset i övrigt.

I själva verket har juli månad den största resgods- och cykel-

x) Som resgodssändning räknas det eller de resgodskollin, som avsänts på en resgodsbiljett, oavsett kollinans antal. Antalet kolli blir således något större än de här redovisade siffrorna ange.

transportfrekvensen av samtliga årets månader. Nedan redovisas antalet transporterade cyklar samt inkomsterna av inskrivningsavgifter för resgods, avseende hela landet, månadsvis för tiden augusti 1946 - juli 1947.

Säsongsvariationer för resgods- och cykeltransporter

Månad	Antal cyklar	Inkomster av inskrivningsavgifter för resgods
1946		
augusti	395 395	202 818
september	189 013	111 181
oktober	145 906	95 339
november	100 652	74 356
december	78 349	124 901
1947		
januari	54 093	100 518
februari	41 399	72 477
mars	44 891	99 748
april	95 122	114 446
maj	187 796	105 457
juni	365 786	173 313
juli	<u>569 704</u>	<u>237 763</u>
Summa:	2 268 106	1 512 317

Som synes föreligga högst avsevärda skillnader mellan olika månader med avseende på den befordrade resgodsmängden och det transporterade antalet cyklar. Störst äro variationerna för cykeltransporterna, för vilka den högsta siffran, julisiffran, är fjorton gånger så stor som den minsta, februarisiffran. Övrigt resgods uppvisar samma maximi- och minimimånader, men skillnaden är betydligt mindre, i det att julisiffran för övrigt resgods endast är drygt tre gånger så stor som februarisiffran. Medeltal per månad är för cyklar 189 000

och för övrigt resgods cirka 126 000. Julisiffrorna överstiga dessa medeltal med över 200 % för cyklar respektive närmare 90 % för övrigt resgods.

Med hänsyn till variationerna från månad till månad och med utgångspunkt från 230 förortståg per dag skulle man approximativt kunna uppskatta det genomsnittliga antalet sändningar (resgods och cyklar) till cirka 2,3 st, varav endast 0,6 kommer på den rent lokala trafiken inom förortsområdet.

Även om den verkställda räkningen är ofullständig, tyder den dock på att resgodstrafiken och cykeltransporterna med förortstågen måste anses som i förhållande till tågantalet mycket obetydlig. I synnerhet gäller detta antalet sändningar inom förortsområdet.

Beträffande ilstykkegodstrafiken med förortstågen har gjorts en liknande undersökning som för resgods- och cykeltransporterna.

Räkningen av ilstykkegods utfördes på ilgodsexpeditionen vid Stockholm C under tiden 30/10-5/11 1947 och avsåg allt ilstykkegods, som vid Stockholm C och Stockholm S under denna tid avsänts till respektive mottagits från förortsstationerna. Uppgifterna omfatta antal kolli och sammanlagd vikt i olika stationsrelationer och äro fördelade på tåg. För varje relation har vidare uppdelning gjorts på färsk fisk och övrigt gods. Den senare uppdelningen har gjorts med tanke på de särskilda anspråk, som fisktransporterna ställa på godsutrymmet.

Räkningen omfattar endast de sändningar, som gått från eller till Stockholm C och Stockholm S. De lokala ilgodstransporterna mellan förortsstationerna inbördes torde endast utgöra en obetydlighet i jämförelse med transporterna till och från Stockholm. De ilstykkegodstransporter till och från förortsstationerna, som ske via Stockholm C ingingo icke i räkningen. Dessa transporter torde kunna uppskattas till approximativt 25 % av övriga ilstykkegodstransporter i förortstågen.

Med hänsyn till den för räkningen valda tidpunkten torde de erhållna siffrorna kunna anses någorlunda representera genomsnittet för året, varför någon korrektion för säsongsvariationer icke gjorts.

Detaljerade uppgifter över kolliantal och viktmängd i olika stationsrelationer och med olika tåg lämnas i tabell 107. En sammanfattning ges i följande tabläer.

Ilgodstrafiken med tåg mellan Stockholm och förortsstationerna

L i n j e	Från Stockholm				Till Stockholm			
	Totalt		Härev färsk fisk		Totalt		Härev färsk fisk	
	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg
Älvsjö-Södertälje C	2645	34854	63	2011	1256	16444	-	-
Hagalund-Upplands Väsby	1053	16582	52	2057	401	6418	-	-
Huvudsta-Kungsängen	509	7079	18	576	200	2949	-	-
Summa:	4207	58515	133	4644	1857	25811	-	-

Avgående ilgods från Stockholm till Huvudsta-Sundbyberg-Bromsten med fördelning på bil och tåg

	Huvudsta		Sundbyberg		Bromsten		S u m m a	
	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg
Bil	38	518	491	6511	41	568	570	7597
Tåg	-	-	2	8	11	235	13	243
	38	518	493	6519	52	803	583	7840

Ankommande ilgods till Stockholm från Huvudsta-Sundbyberg-Bromsten med tåg

Huvudsta		Sundbyberg		Bromsten		S u m m a	
Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg	Antal kolli	Vikt kg
2	25	1	2	8	73	11	100

Det sammanlagda antalet avsända och mottagna ilgodskolli under en vecka vid Stockholm C och Stockholm S uppgick således till 4207 + 1857 = 6064 eller i runt tal 1000 kolli per dag (räknat med 6 dagar). Inräknas även ilstykkegodstransporter till och från förortsstationerna via Stockholm C skulle den totala ilgodstrafiken med förortstågen kunna beräknas uppgå till i runt tal 1250 kolli per dag med en sammanlagd vikt av omkring 100 ton.

Enligt Godstransportföreskrifter del II äro följande tåg upplåtna för ilgodstransporter inom förortsområdet:

På sträckan Stockholm C-Södertälje C:

Nr	Avgår Cst kl	Nr	Ankom Cst kl
153	6,40	152	6,21
155	7,45	154	7,07
163	10,20	156	7,34
165	11,40	136	9,46
171	14,25	164	11,17
173	15,15	166	12,35
177	16,15	174	15,49
185	19,25	178	17,55
189	21,26	180	18,39
159	9,30	182	19,30
209	6,25	188	22,05
217	7,53	212	7,39
221	8,45	222	9,55
223	9,50	236	15,10
235	14,05	242	16,19
237	14,15	256	18,25
243	16,05	258	19,17
257	18,15	260	19,37

På sträckan Stockholm C-Upplands Väsby:

Nr	Avgår Cst. kl	Nr	Ankom Cst. kl
510	6,32	511	10,36
518	10,05	513	11,47
522	12,20	515	12,55
544	.	517	13,56
528	21,25	523	15,31
		563	18,34
Dessutom tages ilgods på denna		533	20,40
sträcka av 444 fr Cst 15,45		537	0,05

På sträckan Stockholm C - Kungsängen:

Nr	Avgår Cst kl	Nr	Ankom Cst kl
1110	8,01	1109	9,48
1120	13,55	1119	15,38
1126	16,48	1125	19,18
1136	21,30	1131	20,46

På sträckan Stockholm C-Sundbyberg ombesörjas ilgodstransporterna till största delen med bil (se tabell 5). Antalet turer med bil är tre per dag med följande avgångstider från Stockholm C: Kl 7,50, 10,50 och 16,50 (dag före sön- och helgdag går sista turen kl 13,40).

Som synes är antalet ilgodslägenheter betydligt större på de sträckor, där dessa transporter ombesörjas med tåg, än vad som är fallet på sträckan Stockholm C-Sundbyberg, där en avlastning skett till biltransport.

I tabell 107 ha numren på de tåg, som enligt Godstransportföreskrifter äro upplåtna för ilgodstransporter, understruktits. Som framgår av dessa tabeller förekomma emellertid ilgodstransporter i mycket stor utsträckning även med andra tåg, varför antalet ilgodslägenheter, som i praktiken står till buds, äro ännu större än det i och för sig

stora antal, som enligt Godstransportföreskrifter upplåtits härför. En avlastning av all ilgodstrafik inom förortsområdet till bil skulle således i praktiken ur trafikanternas synpunkt medföra en kraftig försämring jämfört med för närvarande, eftersom ett motsvarande antal transportlägenheter givetvis ej är möjligt vid övergång till biltransport. Å andra sidan torde det nuvarande rikliga antalet tåglägenheter för ilgods utgöra en - sett i förhållande till de transporterade godsmängderna - mycket god service. Denna goda service har utan nämnvärt ökade kostnader kunnat erbjudas därigenom att en F-vagn oavsett ilgodstrafiken ändå dragits med i loktågen för resgodstransporterernas skull. En försämring av denna service finge därför icke anses otänkbar, i den mån förutsättningarna för densamma försvinna, och den nuvarande standarden i detta avseende synes sålunda ej behöva betraktas som normerande.