

Några synpunkter på av Stor-Stockholms Trafikkomitté i skrivelse  
den 13 maj 1950 uppräknade faktorer av betydelse för fjärrtrafikens  
framtida utveckling vid Stockholm C

1) En fortsatt generell ökning av den reguljära trafiken

På ekonomibyråns utredningsavdelning har utarbetats bifogade Pm beträffande den framtida utvecklingen av fjärrpersontrafiken på järnväg. I denna Pm behandlas dels vissa viktigare faktorer, som påverka utvecklingen, dels den hittillsvarande utvecklingen, varjämte göres vissa prognoser eller kanske snarare hypoteser beträffande den framtida utvecklingen.

Av speciellt intresse äro de siffror, som lämnas beträffande utvecklingen av totala antalet personkm på samtliga järnvägar samt det därur härledda restalet, d.v.s. antalet personkm per invånare. Totala antalet personkm (excl. militärresor) var 1930, 2376 miljoner och år 1948, 6431 miljoner, motsvarande en relativ ökning av 171 %. Restalet ökade under samma tid från 397 till 956 motsvarande 141 %. Restalets utveckling ger en direkt bild av resvanornas utveckling i kvantitativt hänseende. Denna utveckling har drivits fram av olika faktorer, med eller mindre resultatet av de oavbrutet goda konjunkturen, såsom högre löner, längre semester, inkomstfördelning, sociala förmåner direkt eller indirekt berörande järnvägens verksamhet befolkningskoncentration till städerna etc. De totala siffrorna påverkas förutom av resvanorna även av folkmängdsökningen, som dock spelar en jämförelsevis obetydlig roll, samt - i negativ riktning - framför allt av personbiltrafikens utveckling. Något mått på personbiltrafikarbetet kan icke erhållas. De enda betydande uppgifter, som finnas tillgängliga, avse antalet bilar och bussar. Under 1930-talet förlöpte järnvägspersontrafikens och biltrafikens ökning i stort sett parallellt, varav möjligen skulle kunna dragas den slutsatsen att goda konjunkturer ha ett tillräckligt/<sup>starkt</sup> inflytande för att uppväga konkurrensens negativa inverkan och att följaktligen en fortsatt utveckling av såväl järnvägs- som biltrafiken ingalunda kan anses utesluten.

På grundval av olika antaganden beträffande konjunkturutvecklingen och personbiltrafikens utveckling, vilka faktorer torde vara de i sammanhanget utan tvekan mest betydelsefulla, har uppgjorts 4 alternativ för framtidsprognoser.

Enligt det gynnsammaste alternativet, som förutsätter dels oförändrat goda konjunkturer, dels att biltrafiken vid periodens början återhämtat vad den förlorat som en följd av de sista 10-årens restriktioner, skulle det totala antalet personkm (excl. militärrésor) öka från 6431 miljoner år 1948 till 18.200 miljoner år 1985 motsvarande en relativ ökning av 183 %. Restalets utveckling under åren 1933-48 har därvid gjorts till norm även för utvecklingen 1948-85.

Enligt det ogynnsammaste alternativet, som förutsätter dels växlande konjunkturer, dels att biltrafikens återhämtning ännu pågår vid periodens början, skulle antalet personkm under samma tid öka till endast 9503 miljoner, motsvarande en relativ ökning av endast 48 %. Man finge räkna med en ganska långvarig stagnation (till mitten av 60-talet). Såsom norm för utvecklingen har tagits restalets utveckling 1925-39.

De två andra alternativen ge procenttalen 131 och 128. Som jämförelse nämndes, att den relativa ökningen under närmast föregående 37-årsperiod (1911-48) var cirka 300 %.

Som månadsbiljettrafiken utgör en relativt liten del av den samlade trafiken, borde man kunna antaga att den utveckling som dessa prognoser utvisar, skulle vara symptomatiskt i första hand för fjärrtrafiken. Man har dock från ekonomibyrån betonat, att hypoteser i detta sammanhang vore ett lämpligare uttryck än prognoser.

## 2) Folkmängdsökning inom de delar av Stor-Stockholm, som ligga inom järnvägslinjernas trafikområden

Frågan är något underligt formulerad. När det gäller fjärrtrafiken får väl Stor-Stockholm i dess helhet anses ligga inom järnvägslinjernas trafikområden. När avstånden håller sig inom de måttliga gränserna för Stor-Stockholms område, torde variationerna spela mycket liten roll för fjärrtrafikens del. Det torde väl knappast råda någon tvekan om att storstädernas befolkning ger ett procentuellt sett större tillskott till fjärrtrafikvolymen än landsbygdens och anledningarna därtill äro flera. Behovet ur rekreationssynpunkt av semesterresor är onekligen större i storstäderna än på landsbygden även om man givetvis inte får bortse från det allmänna behovet av miljöombyte. Storstädernas och framför allt då Stockholms befolknings-

ökning sker ju i stor utsträckning genom inflyttning från landsbygden. Dessa inflyttade människor äro emellertid, åtminstone i första och andra generationen, alltjämt bundna vid hembygden med många band och för dem föreligger därför ett starkt behov att då och då personligen återknyta kontakten med hembygden.

Så länge Stockholms befolkning fortsätter att öka, torde man därför få räkna med fortsatt ökning av den Stockholm berörande fjärrtrafiken och detta förmodligen även om den totala trafiken skulle visa tecken att stagnera eller inom måttliga gränser gå tillbaka. Eller uttryckt på ett i sammanhanget mer adekvat sett. Belastningsökningen på Stockholm C torde under enahanda förutsättning <sup>antagas</sup> kunna bli procentuellt större än belastningsökningen på statsbanenätet i stort.

3) Den speciella turisttrafiken (särskilt beträffande övre Norrland, Jämtland, Härjedalen och Dalarna), sällskapsresor, skolresor o.dyl.

Det är mycket vanskligt att göra några förutsägelser om den framtida trafiken på rubricerade turistområden. Vore det av allmänheten ådagalagda intresset för resor till dessa områden ensamt utslagsgivande faktor, borde man av mycket att döma kunna räkna med en fortsatt kraftig utveckling av denna trafik. Emellertid finns det även faktorer, som påtagligt motverka en sådan utveckling. Dit hör framförallt statsmakternas utpräglad negativa inställning till turistnäringen i allmänhet och till den enskilda företagsamheten inom densamma i synnerhet. Det är nog gott och väl att det finns ett utbrett intresse för resor till dessa områden, men allmänheten måste också ha någonstans att taga vägen, när den väl kommer då och frågan är, om inte dessa områdens möjligheter att, i varje fall under högsäsong, härbärgera mer folk äro på upphällningen. Om inte lättnader inträda ifråga om byggnadsregleringar, prisregleringar o.dyl. och om det inte över huvud taget göres mer lönande för den privata företagsamheten att etablera sig häruppe, är väl fara värt att man måste räkna med en förr eller senare inträdande stagnation i denna trafiks utveckling med resultat bl.a. att trafik som kunde ha dirigerats till dessa områden i stället söker sig till Norge och kanske även Finland, vilkas statsmakter se på turistnäringen med helt andra

ögon. I detta sammanhanget spelar dock en dylik omdirigering, som väl huvudsakligen har nationalekonomiska aspekter, mindre roll.

Även om fjärrresorna för många blivit något av ett livsvillkor, måste nog denna trafik i alla fall betraktas som ganska konjunkturkänslig. Frågan är väl emellertid om man vid en lång tids planering av fasta anläggningar verkligen bör fästa något större avseende vid den egenkapen, som ju verkar i både positiv och negativ riktning allt efter omständigheterna.

Vad beträffar skolresor och andra slags resor till taxeenligt nedsatta priser, så får man väl förmoda att omfattningen av dessa resor i stort sett kommer att följa samma utvecklingslinje som omfattningen av den reguljära trafiken. Särskilt skolresorna ha emellertid mer och mer blivit en institution och kunna därför förutsättas tilltaga i omfattning, även vid en tillbakagång inom måttliga gränser av den reguljära trafiken. Detta så mycket mer dessutom, som det får anses ligga i järnvägens intresse att på allt sätt underlätta dessa för skapandet av ur SJ synpunkt goda resevanor så utomordentligt viktiga resor.

Ifråga om utflyktståg, sällskapsresor med extratåg och andra dylika resor, som anordnas på järnvägens initiativ eller i varje fall med järnvägens speciella medgivande från gång till gång är situationen en annan. Dessa former av nedsättningsresor äro i princip närmast att betrakta som ett järnvägens hjälpmedel för ett utjämmande av konjunkturavvägningarna inom reselivet. Vid lågtrafik tillgripas dessa reseformer för att stimulera allmänheten till resor och för att ge användning åt rullande materiel som eljest stått outnyttjad. Vid högtrafik återigen saknas både resurser för och anledning till att i större utsträckning anordna dylika resor.

I detta sammanhang synes man därför kunna bortse från betydelsen av dessa reseformer.

#### 4) Elektrifieringen av Ostkustbanan och linjerna bortom Tillberga mot Ludvika

Elektrifieringen av en linje resulterar som regel i bättre - i varje fall snabbare - förbindelser och bättre förbindelser skapar erfarenhetsmässigt ny trafik. Den nya trafik, som eventuellt blir

en följd av här ifrågavarande linjeelektrifieringar, synes dock knappast bli av sådan struktur, och omfattning att den nämnvärt påverkar belastningen på Stockholm C. Det utkast till elektrifieringstidtabell för Ostkustbanan som utarbetats på persontrafikbyrå innebär en omflyttning av trafik från Stambanan till Ostkustbanan samt en viss ommöblering av förbindelserna i övrigt men däremot icke någon ökning av det totala antalet tåg berörande Stockholm.

Om möjligt är inte att den eventuella trafikökning, som föranledes av bandelens Tillberga-Ludvika elektrifiering, kan föranleda en uppdelning av tågen 1003 och 1004 på en Ludvikadel och en Västeråsdel liksom redan skett med tågen 1001 och 1002 men behovet av en sådan uppdelning i andra än mer tillfälliga sammanhang, torde dock knappast kunna hänföras till de mer trängande.

5) En ytterligare ökning av sovagnstrafiken

Förste sekr. Anderson har framlagt några synpunkter på denna fråga i en särskild bilaga.

6) En allmän ökning - särskilt under sommar månaderna - av sittplatsantalet

En allmän utökning av sittplatsantalet kan ske antingen genom att nya tåg inläggas eller att ytterligare vagnar insätts i redan befärliga tåg. Eftersom hela den stora frågeställningen rör sig om behovet av ytterligare fjärrtågsförbindelser, torde det väl närmast vara möjligt att sätta in ytterligare vagnar i befintliga tåg som man här velat ställa under diskussion. Förste sekr. Anderson har i en särskild bilaga lämnat en del uppgifter om snälltågens axelantal, vagnvikt och tåglängder samt några synpunkter i samband därmed. Största tillåtna axelantal enligt SÄO är 60, största tillåtna vagnvikt är för Ds-lok 550 ton, Dk-lok 600 ton och F-lok 650 ton. Möjligheterna att i de större snälltågen sätta in ytterligare normalplansenligt utrymme äro som synes ganska små. Någon liten marginal måste dock finnas för extravagnar av olika slag. Sedan vi erhållit lättviktsvagnar i större utsträckning kommer visserligen att finnas i varje fall teoretiska möjligheter att köra med 60 axlar, men dylika tågstorlekar äro ju som förste sekr. Anderson <sup>också</sup> påpekat allt annat än önskvärda. Sedan finns det ju också snälltåg, vilkas nuvarande tågstorlekar medgiva avsevärda utvidgningar men dessa tåg ha antingen så speciella transportuppgifter eller ligga i sådana

*Delat från fören.*

*Li det här  
sammankommet  
nämnvärt*

*650 ej nödvändigt*

lägen att behov av större förstärkningar endast kan uppstå som en följd av allt annat än serviceenlig hårdriktning av de resande.

7) En obligatorisk, afgiftsbelagd sittplatsbiljett i snälltågen under hela året eller del av detta

Från centralstationshall - bakom denna punkt står förmodligen f.Öin Borgstedt - har i olika sammanhang framkastats tanken på ett fullständigt sittplatsbiljettväg för snälltågen från Stockholm. Genom en sådan anordning skulle man få resandeströmmen helt i sin hand och på så sätt slippa ifrån obehagliga överraskningar i form av oväntat stor resandetillströmning samtidigt som alla resande skulle vara tillförsäkrade en sittplats, ungefär samma system, alltså som tillämpas ifråga om expresstågen. Tanken är onekligen mycket sympatisk. Det kan emellertid inte frångås att anordningen skulle kräva en mycket stor apparat samtidigt som den, så underligt det låter, skulle i vissa avseenden innebära en serviceförsämring. För att anordningen skulle effektivt tjäna sitt ändamål måste i sittplatsbiljettvägen även ingripas de stora resandekategorier, som f.n. icke bäröras av platsbiljettvägen när sådant föreskrives, nämligen returresande, övergångsresande och helst även linjeresande. Man måste förutsätta, att det för många människor skulle som en följd av den glesa bebyggelsen och de stora avstånden bli ganska svårt att ordna med en sittplatsbiljett i förväg för att inte tala om svårigheterna att längst ut i periferin sprida kännedom om tvånget att ha sittplatsbiljett. För returresenärerna innebure dessutom anordningen att de relativt långt i förväg måste bestämma återresedag, vilket inte alltid är så lätt. Naturligtvis skulle man kunna tänka sig att införa sittplatsbiljettväg i enstaka snälltåg från Stockholm. Ett allmänt genomförande av denna anordning återigen skulle för många människor innebära en kraftig åtstramning av rese-möjligheterna och en komplicering av reseförberedelserna, varför det nog är skäl i att gå fram med en viss försiktighet. Dessutom kräver anordningen en enhetligare snälltågsvagnpark än den vi nu har.

Vilket samband har nu detaljfrågan om sittplatsbiljettväg med det

stora frågekomplexet? Tar man med sittplatsbiljettvånget i första hand sikte på de resandes bekvämlighet, vilket då även förutsätter att de resande, som nekats plats i önskat tåg, i stället skola beredas plats i ett ur deras synpunkt likvärdigt annat tåg, kan anordningen tänkas föranleda behov av nya tåg och följaktligen ökad belastning på centralen. Tar man å andra sidan huvudsakligen sikte på det restriktiva momentet, innebärande att nekade resande hänvisas till andra ur den resandes synpunkt kanske icke alls likvärdiga tåg, kan anordningen tänkas motverka en ökning av belastningen på centralstationen. Då frågar man sig emellertid om det kan anses principiellt riktigt, att vid en långsiktsplanering basera utformningen av centralen på förutsättningen av restriktiva och därmed serviceförnämmande åtgärder.

### 8) Dubbelspårn mellan Stockholm och Göteborg resp. Malmö

Många av de snälltåg som beröra Stockholm C bestå numera av 50 axlar eller mer. Tågstorlekar av detta slag äro emellertid, som också fsek Anderson påpekar i sin behandling av punkt 6, i största och mest svårhanterliga laget för våra förhållanden - till men inte minst för tågföringen. Det är därför ett ganska angeläget önskemål att så småningom kunna skära ned tågstorleken och i stället i mån av behov anordna nya tåg, varigenom det dessutom skulle bli möjligt att bättre tillgodose olika önskemål om tågens tider. Bristen på utrymme i tidtabellen har hittills varit och är alltjämt ett av de största hindren för en sådan utveckling. I och med färdigställandet av dubbelspårn Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö bortfaller emellertid detta hinder för dessa linjers vidkommande och förutsättningarna för ett förverkligande av önskemålet te sig betydligt gynnsammare.

För Göteborgslinjens del synes utvecklingskonturerna ganska klara. Här finge man väl tänka sig att fortsätta på den väg man slagit in på genom uppdelningen av tågen 27 och 48 i ett Göteborgståg och ett Värmlandståg. En liknande uppdelning av tågen 9 och 47 och deras motsvarigheter i andra riktningen måste anses motiverad. Så länge dröjer det förmodligen inte heller, förrän det blir aktuellt med en motsvarighet till Göteborgaren i inverterad riktning.

För Malmölinjens del äro konturerna mindre klara. Tåg 17 har dock numera 52 axlar och en uppdelning på ett eller annat sätt av detta

tåg blir säkerligen aktuell. Även tåg 7 har trots tillkomsten av tåg 99 en ganska ansevärd längd. Behov föreligger strängt taget redan nu av ett fjärde nattsnälltåg mellan Stockholm och Malmö, för vilket det dock f.n. synes nästan ogörligt att få fram ett acceptabelt läge.

*Handwritten signature or text, possibly "L. S. ..."*